

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΤΩΝ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΑΛΥΣΗΣ
ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΥΚΛΟ

(Analysis of the behavior of the sale and purchase market and the
demolition market within the shipping cycle)

Σταυροπούλου Μαρία

A.M: MN 11050

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Νοέμβριος 2014

Δήλωση αυθεντικότητας/Ζητήματα copyright

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη της προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη 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.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Τριμελής εξεταστική επιτροπή

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

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

- Θεόδωρος Πελαγίδης (Επιβλέπων)
- Σωτήριος Θεοδωρόπουλος
- Μιχαήλ Παζαρζής

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ & ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εκπονήθηκε στα πλαίσια της ολοκλήρωσης των σπουδών μου στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς. Το θέμα επιλέχθηκε προκειμένου να αναλυθεί η ενδιαφέρουσα συμπεριφορά της αγοράς διάλυσης και της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων στα πλαίσια του ευμετάβλητου ναυτιλιακού περιβάλλοντος και με σκοπό να καθορίσει τους παράγοντες εκείνους που επηρεάζουν τη συμπεριφορά τους.

Στο σημείο αυτό θέλω να ευχαριστήσω θερμά τον καθηγητή μου κύριο Θεόδωρο Πελαγίδα για την πολύτιμη βοήθειά του στη επιλογή του θέματος της διπλωματικής, την προθυμία του να τεθεί επιβλέπων και την άψογη συνεργασία μας. Η καθοδήγησή του υπήρξε καθοριστική στην ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας. Οι ευχαριστίες απευθύνονται επίσης και προς τους συμφοιτητές μου και τους διδάσκοντες του μεταπτυχιακού προγράμματος, για τη συνεργασία που είχαμε κατά τη διάρκεια των σπουδών. Τέλος, νιώθω την ανάγκη να ευχαριστήσω την οικογένειά μου, για την ενθάρρυνση και τη συμπαράστασή της κατά τη διάρκεια της συγγραφής της παρούσας διπλωματικής.

Σας ευχαριστώ θερμά,

Σταυροπούλου Μαρία

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ	3
1.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ- Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ».....	3
1.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ	4
1.2.1 ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ	4
1.2.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΜΑΚΡΑΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ.....	5
1.2.3 ΕΠΟΧΙΚΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ.....	6
1.2.4 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΒΡΑΧΕΙΑΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ- ΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ	7
1.3 ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ.....	12
1.3.1 ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ.....	13
1.3.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΠΟΥ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ	13
1.3.3 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΠΟΥ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ	17
1.3.4 ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΑΓΟΡΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	21
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	21
2.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ:	22
2.2.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΜΕΣΙΤΩΝ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΠΩΛΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ.....	22
2.2.2 ΣΤΑΔΙΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	24
2.2.3 MEMORANDUM OF AGREEMENT	28
2.2.4 ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΦΟΡΜΕΣ ΜΟΑ (NORWEGIAN SALE FORM)- ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ 16 ΘΡΩΝ.....	29

2.4.5 Η NORWEGIAN SALE FORM' 2012-ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ & ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΕΣ	45
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΑΓΟΡΑ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ	47
3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	47
3.2 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΔΙΑΛΥΣΕΩΝ.....	48
3.2.1 ΙΝΔΙΑ.....	51
3.2.2 ΜΠΑΓΚΛΑΝΤΕΣ	52
3.2.3 ΠΑΚΙΣΤΑΝ.....	53
3.2.4 ΚΙΝΑ	54
3.3 ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΔΙΑΛΥΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ.....	56
3.3.1 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΤΗ ΔΙΑΛΥΣΗ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ.....	56
3.4 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ	60
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ.....	62
4.1 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΔΑΓΟΡΑΣ ΣΗΜΕΡΑ	62
4.2 ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΗΜΕΡΑ	69
4.3 ΤΙΜΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΟΔΗΓΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ ΣΗΜΕΡΑ	69
4.4 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ – ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΜΕ ΝΑΥΛΟΥΣ	70
4.5 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΣΤΕΛΝΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ – ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΜΕ ΝΑΥΛΟΥΣ.....	75
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	82
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	84
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ.....	84
ΔΙΕΘΝΗΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ.....	84
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ	86

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	86
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α	87
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β	88

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

Διάγραμμα 1.1: Κύκλοι μακράς, βραχείας και εποχικής διάρκειας.....	5
Διάγραμμα 1.2: Φάσεις ενός τυπικού ναυτιλιακού κύκλου χύδην ξηρού φορτίου.....	10
Διάγραμμα 1.3: Βραχυχρόνια ισορροπία προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας	19
Διάγραμμα 2.1: Αλληλεπίδραση των τεσσάρων ναυτιλιακών αγορών.....	22
Διάγραμμα 3.1: Αριθμός πλοίων που διαλύθηκαν παγκοσμίως το 2013	50
Διάγραμμα 3.2: Οι διαλύσεις πλοίων στην Ινδία 2009-Μάρτιος 2012.....	52
Διάγραμμα 3.3: Οι διαλύσεις στο Μπαγκλαντές 2009-Μάρτιος 2012	53
Διάγραμμα 3.4: Οι διαλύσεις πλοίων στο Πακιστάν 2009-Μάρτιος 2012.....	54
Διάγραμμα 3.5: Οι διαλύσεις πλοίων στην Κίνα 2009-Μάρτιος 2012	56
Διάγραμμα 3.6: Σχέση ναύλων-ποσότητας πλοίων προς διάλυση	59
Διάγραμμα 4.1: Έσοδα της ναυλαγοράς 1993-2013.....	62
Διάγραμμα 4.2: Κατάρρευση ναύλων μετά την κρίση του 2008 (Βραχυχρόνια ισορροπία).....	63
Διάγραμμα 4.3: Κατάρρευση ναύλων μετά την κρίση του 2008 (Μακροχρόνια ισορροπία)	63
Διάγραμμα 4.4: Έσοδα της ναυλαγοράς 2008-2013.....	68
Διάγραμμα 4.5: Συσχετισμός ναύλων-τιμών μεταχειρισμένων πλοίων.....	71
Διάγραμμα 4.6: Κύκλος ζωής ενός πλοίου και τάση απόσβεσης.....	72
Διάγραμμα 4.7: Καμπύλη προσφοράς πλοίων για διάλυση.....	76
Διάγραμμα 4.8: Καμπύλη ζήτησης πλοίων για διάλυση.....	78
Διάγραμμα 4.9: Παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά και τη ζήτηση πλοίων για διάλυση	79
Διάγραμμα 4.10: Ισορροπία στην αγορά διάλυσης	80
Πίνακας 3.1: Διαλύσεις πλοίων ανά χώρα 1986-2005.....	48
Πίνακας 3.2: Μέτρηση του προς διάλυση τονάζ(σε χιλιάδες gt) ανά τύπο πλοίου και χώρες διάλυσης για το έτος 2012	50

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η περιγραφή και η διερεύνηση της λειτουργίας δύο πολύ σημαντικών αγορών στα πλαίσια του ναυτιλιακού κύκλου: της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων και της αγοράς διάλυσης πλοίων.

Στο πρώτο κεφάλαιο, αναλύεται η έννοια του ναυτιλιακού κύκλου, περιγράφονται τα χαρακτηριστικά του και γίνεται η διάκριση των ναυτιλιακών κύκλων σε κύκλους μακράς διάρκειας, βραχείας διάρκειας και εποχικούς. Αναλύεται επίσης ο μηχανισμός που ρυθμίζει τη λειτουργία τους, δηλαδή το Μοντέλο Προσφοράς και Ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, περιγράφεται η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων και κυρίως η διαδικασία που ακολουθείται για να πραγματοποιηθεί μια αγοραπωλησία. Γίνεται εκτενής ανάλυση της Σύμβασης Αγοραπωλησίας Μεταχειρισμένων Πλοίων (Memorandum of Agreement) και των όρων που την αποτελούν.

Στο τρίτο κεφάλαιο, γίνεται η ανάλυση της αγοράς διάλυσης πλοίων, μέσα από την περιγραφή των χωρών που λαμβάνουν χώρα οι περισσότερες διαλύσεις, από τους παράγοντες που οδηγούν ένα πλοίο σε διάλυση και από την περιγραφή της διαδικασίας που ακολουθείται.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, μετά από μια περιγραφή της αγοράς ναύλων, μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση που έπληξε και τη ναυτιλία, διερευνώνται οι παράγοντες που καθορίζουν αφενός τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων και αφετέρου τις τιμές των προς διάλυση πλοίων, στα πλαίσια του ναυτιλιακού κύκλου.

Έννοιες και λέξεις-κλειδιά:

Ναυτιλιακός κύκλος

Αγορά Μεταχειρισμένων Πλοίων

Memorandum of Agreement

Αγορά Διάλυσης Πλοίων

ABSTRACT

The main purpose of this thesis is to describe and investigate the operation of two very important markets within the shipping cycle: the sale and purchase market and the demolition market.

The first chapter contains a description of the concept and the characteristics of the shipping cycle and distinguishes the cycles in long shipping cycles, short cycles and seasonal cycles. It is also analyzed the mechanism that regulates the function of the shipping cycle, which is the Model of Supply and Demand for sea transport.

The second chapter describes the sale and purchase market of second-hand vessels, and especially the procedure followed for buying or selling a ship. It is extensively analyzed the Agreement for the sale and purchase of second-hand ships (Memorandum of Agreement) and each of its terms.

The third chapter refers to the demolition market through the description of the countries where most of the demolitions are taking place, the analysis of the factors that drive to a ship demolition and the description of the procedure followed.

In the fourth chapter, the description of the freights' market after the global financial crisis that influenced shipping industry as well is followed by the investigation of the factors that determine both the prices of second-hand vessels and the prices of vessels for scrapping, within the shipping cycle.

Concepts and key-words:

Shipping Cycle

Sale and purchase Market

Memorandum of Agreement

Demolition Market

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η ανάλυση της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων και της αγοράς διάλυσης πλοίων και η διερεύνηση του τρόπου λειτουργίας τους στα πλαίσια των ναυτιλιακών κύκλων. Συγκεκριμένα, αποσκοπεί στο να διαπιστώσει κατά πόσο τα επίπεδα των ναύλων επηρεάζουν τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων αφενός και τις τιμές διάλυσης αφετέρου και να εξακριβώσει αν υπάρχουν άλλοι παράγοντες που επιδρούν στη διαμόρφωση των παραπάνω τιμών και ποιοί είναι αυτοί.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε είναι η παρακάτω. Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζονται λεπτομερώς οι ναυτιλιακοί κύκλοι, η έννοιά τους, τα χαρακτηριστικά που τους διέπουν. Γίνεται διαχωρισμός στους κύκλους μακράς διάρκειας, στους εποχικούς κύκλους και στους κύκλους βραχείας διάρκειας καθώς και στις φάσεις που διανύουν οι τελευταίοι. Στη συνέχεια, αναλύεται ο μηχανισμός που ρυθμίζει τη λειτουργία των ναυτιλιακών κύκλων και χρησιμοποιείται το Μοντέλο της Προσφοράς και της Ζήτησης Χωρητικότητας. Ακολουθεί περιγραφή των παραγόντων που επηρεάζουν από τη μια πλευρά τη ζήτηση μεταφορικής ικανότητας και από την άλλη πλευρά την προσφορά χωρητικότητας.

Το δεύτερο κεφάλαιο πραγματεύεται την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Περιγράφονται με συντομία οι τέσσερις αγορές της ναυτιλιακής βιομηχανίας και η σημασία της αλληλεπίδρασης των αγορών αυτών για την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς. Στη συνέχεια αναλύεται η διαδικασία που ακολουθείται μέχρι να πραγματοποιηθεί η αγοραπωλησία του πλοίου και περιγράφονται τα τρία στάδια: α) το στάδιο της διαπραγμάτευσης και υπογραφής της σύμβασης, β) το στάδιο των επιθεωρήσεων και γ) το στάδιο της ολοκλήρωσης. Επιπρόσθετα, αναλύεται κατ' άρθρον η σύμβαση αγοραπωλησίας πλοίων που είναι γνωστή ως Norwegian Sale Form Memorandum of Agreement (MoA). Προκειμένου να γίνει κατανοητή η διαδικασία αγοραπωλησίας πλοίων γίνεται εκτενής ανάλυση των 16 όρων που αποτελούν τη Sale Form και διέπουν τη σχέση αγοραστή-πωλητή ενώ χρησιμοποιούνται και παραδείγματα από τη διεθνή νομολογία. Στο τέλος του κεφαλαίου παρουσιάζονται οι κυριότερες τροποποιήσεις και νεωτερισμοί που εισήγαγε η αναθεωρημένη φόρμα του 2012.

Το τρίτο κεφάλαιο έχει ως αντικείμενο την αγορά διάλυσης πλοίων. Η περιγραφή της αγοράς διάλυσης πλοίων περιλαμβάνει την ιστορική αναδρομή των διαλύσεων, την περιγραφή της γεωγραφικής της κατανομής -δεδομένου ότι τα τελευταία χρόνια η βιομηχανία διαλύσεων πλοίων γνωρίζει ιδιαίτερη άνθηση στις χώρες της Νότιας Ασίας- και στη συνέχεια εστιάζει στην ανάλυση της αγοράς αυτής από οικονομική σκοπιά. Από οικονομικής απόψεως πιο συγκεκριμένα, παρουσιάζονται οι παράγοντες εκείνοι που συντελούν στην απόφαση του πλοιοκτήτη να στείλει το πλοίο του στην αγορά διάλυσης αντί να αποφασίσει να συνεχίσει να το λειτουργεί στη ναυλαγορά ή εναλλακτικά, να το στρέψει στην αγορά μεταχειρισμένων. Το κεφάλαιο κλείνει με μια περιγραφή της διαδικασίας που ακολουθείται μεταξύ του πλοιοκτήτη και του διαλυτηρίου προκειμένου να πουληθεί το πλοίο, η οποία σε μεγάλο βαθμό παρουσιάζει ομοιότητες με τη διαδικασία που ακολουθείται για την αγοραπωλησία μεταχειρισμένων πλοίων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο επιχειρείται η ανάλυση των δύο αγορών που αναλύθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια υπό το πρίσμα όμως της λειτουργίας τους εντός του ναυτιλιακού κύκλου. Πιο συγκεκριμένα, αφού γίνεται παρουσίαση της τρέχουσας κατάστασης της ναυλαγοράς από τη παγκόσμια οικονομική κρίση -που οδήγησε σε κατάρρευση των ναύλων- το 2008 μέχρι σήμερα γίνεται μια προσπάθεια διερεύνησης όλων εκείνων των παραγόντων που διαμορφώνουν από τη μία πλευρά τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων και από την άλλη πλευρά τις τιμές των πλοίων που προορίζονται για διάλυση. Και στις δυο περιπτώσεις τα επίπεδα των ναύλων είναι ζωτικής σημασίας αλλά δεν θα πρέπει να παραγνωρίσουμε και τη συμβολή άλλων παραγόντων, πολύ σημαντικών, που διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στις δύο αυτές αγορές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

1.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ- Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ»

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι αποτελούν αναμφίβολα ένα κομμάτι ζωτικής σημασίας στη λειτουργία της ναυτιλιακής βιομηχανίας εν γένει αλλά και ειδικότερα στη λειτουργία της ναυλαγοράς. Η σημασία τους γίνεται αυταπόδεικτη αν αναλογιστεί κανείς ότι η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές είναι παράγωγος ζήτηση, δεδομένου ότι εξαρτάται από τη ζήτηση για πρώτες ύλες, γεγονός που όπως είναι φυσικό καθιστά τη ναυτιλία έναν κλάδο εξαιρετικά επιρρεπή στις διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας. Η σημασία των ναυτιλιακών κύκλων γίνεται ακόμα πιο έντονη αν λάβουμε υπόψη τα τεράστια ποσά που διακυβεύονται στον κλάδο αυτό, και επομένως η ανάλυσή τους είναι απαραίτητη για τη λήψη των κρίσιμων επιχειρηματικών αποφάσεων (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, 2010).

Άρρηκτα συνδεδεμένη με την έννοια των «ναυτιλιακών κύκλων» είναι και η έννοια του «ναυτιλιακού κινδύνου»(shipping risk). Το πρόβλημα του κόστους της θαλάσσιας μεταφοράς αφορά τόσο τους πλοιοκτήτες όσο και τους ναυλωτές. Όταν ο ναυλωτής γνωρίζει την ποσότητα του φορτίου που θέλει να μεταφέρει ή θεωρεί τη μεταφορά αυτή πολύ σημαντική, αναλαμβάνει ο ίδιος την ευθύνη της λήψης των επιχειρηματικών αποφάσεων. Αυτός ο τύπος ναυτιλιακής επιχειρηματικής δραστηριότητας είναι γνωστός ως «βιομηχανική θαλάσσια μεταφορά»(industrial shipping). Στην περίπτωση αυτή οι πλοιοκτήτες γίνονται απλοί υπεργολάβοι αποσκοπώντας στη μείωση του κόστους κατά την εκτέλεση της μεταφοράς (subcontractors and cost minimizers). Με άλλα λόγια οι πλοιοκτήτες απαλλάσσονται από το ρίσκο της αγοράς, παραμένουν ωστόσο επιρρεπείς σε κινδύνους όπως ο πληθωρισμός, οι μεταβολές στις συναλλαγματικές ισοτιμίες, η μηχανική απόδοση του πλοίου , η δυνατότητα του ναυλωτή να πληρώνει το ναύλο. Σε αντίθετη περίπτωση, ο ναυλωτής προτιμά να αφήσει αυτό το ρίσκο στον πλοιοκτήτη ναυλώνοντας πλοία όποτε αυτό κρίνεται αναγκαίο. Αυτό γίνεται ως επί το πλείστον στις θαλάσσιες μεταφορές φορτίων των οποίων η κίνηση είναι ασταθής και απρόβλεπτη πχ. στη μεταφορά γεωργικών προϊόντων. Στην περίπτωση αυτή η ναυτιλιακή δραστηριότητα καθίσταται εξαιρετικά απρόβλεπτη και κερδοσκοπική ενώ ο νικητής σε

αυτό το «παιχνίδι» καθορίζεται από την τύχη, την ψυχολογία, τη στρατηγική και τους νόμους των πιθανοτήτων (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, 2010; Γουλιέλμος, 2008).

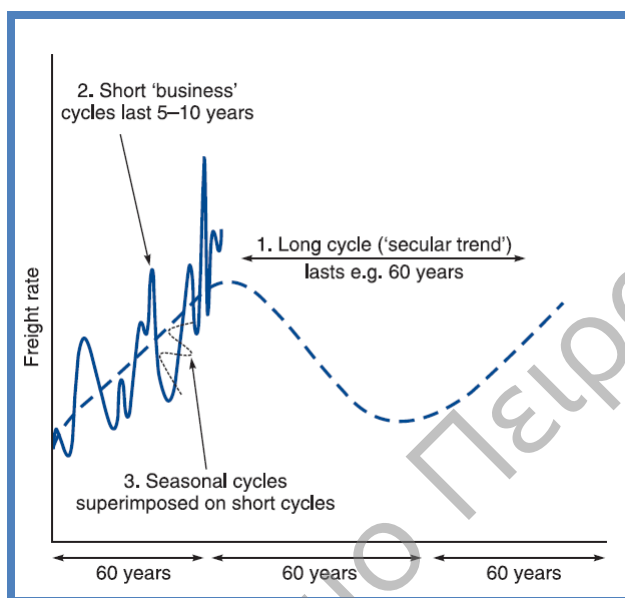
1.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

1.2.1 ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

Οι κύκλοι δεν είναι ένα φαινόμενο αποκλειστικό της ναυτιλίας αλλά το συναντάμε σε πολλές βιομηχανίες και στην οικονομία συνολικά. Έχουν γίνει πολλές προσπάθειες ανάλυσης και ταξινόμησης των κύκλων με βασικό κριτήριο ως επί το πλείστον τη χρονική τους διάρκεια.

Οι παλαιότεροι οικονομολόγοι είχαν αναλύσει βαθύτερα τους κύκλους και είχαν καταλήξει στο συμπέρασμα ότι τις περισσότερες φορές αποτελούνται από διάφορα χαρακτηριστικά τα οποία μπορούν να ταξινομηθούν με στατιστικές μεθόδους χρησιμοποιώντας μια τεχνική γνωστή ως «αποσύνθεση». Για παράδειγμα ο Γάλλος οικονομολόγος Cournot πίστευε ότι είναι απαραίτητο «να διακρίνουμε τις μεταβολές μεγάλης κλίμακας (secular variations) που είναι ανεξάρτητες από τις περιοδικές μεταβολές (periodic variations)». Με άλλα λόγια θα πρέπει να διαχωρίσουμε τους κύκλους μακράς διάρκειας από τους κύκλους βραχείας διάρκειας. Αυτή η προσέγγιση απεικονίζεται ακριβέστερα στο Διάγραμμα 1.1 το οποίο προέρχεται από τη σχετική μελέτη του Martin Stopford. Το Διάγραμμα προσδιορίζει τρία χαρακτηριστικά των καθιερωμένων κυκλικών χρονοσειρών. Το πρώτο-που αποτυπώνεται με διακεκομμένη γραμμή-είναι οι κύκλοι μακράς διάρκειας που ο Cournot αναφέρει ως μεταβολές μεγάλης κλίμακας. Η μακροχρόνια τάση είναι σημαντική εφόσον μεταβάλλεται και το σημαντικό ζήτημα εδώ είναι αν ο κύκλος δείχνει ανοδική τάση, που είναι θετικό για τη βιομηχανία, ή καθοδική τάση, που όπως εξυπακούεται είναι αρνητικό. Το παράδειγμα του Διαγράμματος απεικονίζει ένα μακροχρόνιο κύκλο με φάσεις κάμψης και ανάκαμψης που διαρκούν 60 χρόνια. Το δεύτερο συστατικό στοιχείο είναι ο κύκλος βραχείας διάρκειας που συχνά αναφέρεται και ως «επιχειρηματικός κύκλος». Αυτός ο κύκλος ανταποκρίνεται περισσότερο στην άποψη που έχει η κοινή γνώμη περί του ναυτιλιακού κύκλου. Στο διάγραμμα οι κύκλοι βραχείας διάρκειας διακυμαίνονται προς τα επάνω και προς τα κάτω και ένας ολόκληρος κύκλος μπορεί να διαρκέσει από 3

μέχρι 12 χρόνια από το ένα «μέγιστο»(peak) στο άλλο. Τέλος , υπάρχουν οι εποχικοί κύκλοι που είναι οι κανονικές διακυμάνσεις στην περίοδο ενός έτους. Για παράδειγμα , στη ναυτιλία, η αγορά χύδην ξηρού φορτίου είναι συνήθως αδύναμη μεταξύ Ιουλίου και Αυγούστου δεδομένου ότι μεταφέρεται σχετικά μικρή ποσότητα σιτηρών(Stopford, 2009).



Διάγραμμα 1.1: Κύκλοι μακράς, βραχείας και εποχικής διάρκειας
Πηγή: M. Stopford, 2009

1.2.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΜΑΚΡΑΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι βρίσκονται στην καρδιά του κυκλικού μηχανισμού και καθορίζονται από τεχνικές, οικονομικές και περιφερειακές αλλαγές. Για το λόγο αυτό είναι μεγάλης σημασίας , παρότι είναι σχετικά δύσκολο να εντοπιστούν.

Ο πρώτος που ανέλυσε την ύπαρξη κύκλων μακράς διάρκειας στην παγκόσμια οικονομία είναι ο Ρώσος οικονομολόγος Nikolai Kondratieff. Αφού εξέτασε τις κυριότερες Δυτικές οικονομίες , μεταξύ των ετών 1790 και 1916, εντόπισε τρεις περιόδους ανάπτυξης και συρρίκνωσης της οικονομικής δραστηριότητας , διάρκειας 50 ετών κατά μέσο όρο η κάθε μία. Μελετώντας 25 στατιστικές σειρές, εκ των οποίων οι δέκα αφορούσαν τη γαλλική οικονομία, οι οχτώ την βρετανική, οι τέσσερις την οικονομία των ΗΠΑ, η μια (παραγωγή άνθρακα) τη γερμανική και οι άλλες δύο (παραγωγή χυτοσιδήρου και άνθρακα) την παγκόσμια οικονομία στο σύνολό της,

διέκρινε τρεις κύκλους με τα «ελάχιστα» τους να προσδιορίζονται στα έτη 1790, 1844 και 1895 , από τα οποία, και στις τρεις περιπτώσεις, ξεκινάει η ανοδική πορεία της αγοράς. Οι φάσεις από το «ελάχιστο στο μέγιστο»(trough-to-peak) και από το «μέγιστο στο ελάχιστο» (peak-to-trough) διαρκούν κατά μέσο από 20 έως 30 χρόνια ενώ το συνολικό διάστημα του κύκλου «ελάχιστο-ελάχιστο» (trough-to-trough) διήρκεσε περίπου 50 χρόνια.

Ο οικονομολόγος J.A.Schumpeter (1939), λίγο αργότερα, εξελίσσοντας τη θεωρία του Kondratieff απέδωσε τη συμπεριφορά των κύκλων μακράς διάρκειας στην τεχνολογική καινοτομία. Συγκεκριμένα ερμήνευσε το ανοδικό γύρισμα του πρώτου κύκλου του Kondratieff (1790-1813) στη διάδοση του ατμού ως μορφή ενέργειας, του δεύτερου κύκλου (1844-1874) στην άνθηση του σιδηροδρόμου και του τρίτου κύκλου (1895-1914) στην επίδραση του αυτοκινήτου σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του ηλεκτρισμού. Επιπλέον, η άνοδος που ξεκίνησε το 1950 μπορεί να αποδοθεί σε ένα συνδυασμό σημαντικών τεχνολογικών καινοτομιών στις βιομηχανίες χημικών, αεροπλάνων και ηλεκτρικών/ηλεκτρονικών συσκευών.

Σύμφωνα με τον Martin Stopford (1997) η θεωρία των κύκλων μακράς διάρκειας παρουσιάζει αντιφάσεις δεδομένου ότι οι κύκλοι αυτοί δεν είναι εύκολο να εντοπιστούν στην καθημερινή ζωή ενώ οι διαθέσιμες στατιστικές πληροφορίες στις οποίες θα μπορούσε να βασισθεί η ύπαρξή τους είναι φτωχές. Ωστόσο, είναι αναντίρρητη η συμβολή της τεχνολογικής καινοτομίας και εξέλιξης στην παγκόσμια οικονομία εν γένει αλλά και στη ναυτιλιακή βιομηχανία ειδικότερα.

1.2.3 ΕΠΟΧΙΚΟΙ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ

Οι εποχικοί κύκλοι συναντώνται ευρέως στη ναυτιλία και στην ουσία συνιστούν τις διακυμάνσεις στα επίπεδα των ναύλων που συμβαίνουν στη χρονική περίοδο ενός έτους, συνήθως σε συγκεκριμένες εποχές, ως αποτέλεσμα συγκεκριμένων εποχικών μοτίβων στη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορική ικανότητα. Τα παραδείγματα είναι πολλά, μερικά εκ των οποίων είναι πιο τρανταχτά. Στη μεταφορά γεωργικών προϊόντων παρατηρείται ένας εμφανής κύκλος στους ναύλους για τα πλοία που μεταφέρουν σιτηρά, η οποία αναντίρρητα προκαλείται από τη χρονική στιγμή της συγκομιδής. Συνήθως υπάρχει ένα κύμα στις κινήσεις των σιτηρών στα τέλη Σεπτεμβρίου και Οκτώβρη όταν δηλαδή η συγκομιδή της Βορείου Αμερικής φτάνει στη θάλασσα για

να μεταφερθεί. Μετά ακολουθεί μια πιο ήσυχη περίοδος , στη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών, όταν η αποστολή των αποθεμάτων σιτηρών της προηγούμενης περιόδου καταλαγιάζει. Ομοίως, παρατηρείται ένας ισχυρός εποχικός κύκλος στους ναύλους των πλοίων-ψυγείων που σχετίζεται με τη διακίνηση φρέσκων φρούτων κατά τη διάρκεια της συγκομιδής τους στο Βόρειο Ημισφαίριο. Άλλο παράδειγμα είναι η συσσώρευση αποθεμάτων πετρελαίου για τις περιόδους υψηλής ζήτησης το χειμώνα.

1.2.4 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΒΡΑΧΕΙΑΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ- ΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ

Η μελέτη των βραχυχρόνιων οικονομικών κύκλων ξεκίνησε στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, μετά από μια σειρά από σοβαρών κρίσεων στην οικονομία του Ηνωμένου Βασιλείου τα έτη 1815, 1825, 1836-39, 1847- 48, 1857 και 1866. Οι μελετητές κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι αυτές οι κρίσεις αποτελούν μέρος ενός κυματοειδούς μηχανισμού της οικονομίας και άρχισαν να αναφέρονται σε αυτές ως «κύκλους». Αυτοί οι κύκλοι βραχείας διάρκειας εκτοξεύονται και «πέφτουν» και είναι εύκολο να εντοπιστούν. Η καθημερινή ζωή σήμερα, όπως και στο παρελθόν, σηματοδοτείται από γεγονότα βραχείας διάρκειας που πρέπει να συνεκτιμηθούν για την ανάλυση της τάσης στο σύνολό της.

Ως προς τους βραχυχρόνιους ναυτιλιακούς κύκλους , η ύπαρξη τους στη ναυτιλιακή αγορά θεωρείται πλέον βασικό και αναπόσπαστο κομμάτι της λειτουργίας της και έχουν αποτελέσει αντικείμενο μελέτης της διεθνούς βιβλιογραφίας. Σύμφωνα με τον Kirkadly (1913), ο ναυτιλιακός κύκλος είναι απόρροια της λειτουργίας της ναυτιλιακής αγοράς και τα «μέγιστα»(peaks) και «ελάχιστα»(troughs) του κύκλου συνιστούν απόδειξη ότι η αγορά προσαρμόζει την προσφορά και τη ζήτηση μέσω των διακυμάνσεων των χρηματικών ροών. Με αυτή τη διαδοχή περιόδων ανάκαμψης και ύφεσης , παγιώνονται οι ισχυροί και οι αδύναμοι πλοιοκτήτες της ναυτιλιακής αγοράς. Ο Fayle (1933) στην ανάλυση του επικεντρώθηκε στη σύνδεση των ναυτιλιακών οικονομικών κύκλων με τυχαία εξωτερικά γεγονότα όπως π.χ. ένας πόλεμος που θα μπορούσε να προκαλέσει έλλειψη πλοίων δηλαδή μείωση της προσφοράς χωρητικότητας. Επιπλέον εντόπισε τρεις φάσεις στο ναυτιλιακό κύκλο: την έκρηξη του εμπορίου (trade boom), την έκρηξη της ναυτιλίας η οποία είναι βραχυπρόθεσμη (short shipping boom) και την εκτεταμένη κρίση (prolonged slump) που αποτελεί συνέπεια.

Στη συνέχεια ο Cufley(1972), ορίζει το ναυτιλιακό κύκλο ως τη διαδικασία με την οποία η αγορά προσαρμόζει την προσφορά στις μεταβολές της ζήτησης και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι ακανόνιστοι και απρόβλεπτοι. Ο ίδιος τόνισε επίσης τρία κοινά χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών κύκλων: πρώτα παρατηρείται μια μειωμένη προσφορά πλοίων που δεν επαρκεί να καλύψει την αυξημένη ζήτηση, αυτό με τη σειρά του προκαλεί υπερναυπήγηση πλοίων και τελικά η αγορά οδηγείται σε κατάρρευση και στην έξοδο πολλών πλοίων από αυτή. Τέλος ο Hampton (1991), επέστησε την προσοχή του στο ρόλο της ανθρώπινης ψυχολογίας για τον καθορισμό της λειτουργίας των ναυτιλιακών κύκλων. Δηλαδή θεωρεί ότι η αγορά λειτουργεί με βάση τη σχέση μεταξύ του επιπέδου των ναύλων και την προσφορά χωρητικότητας, ωστόσο, εξηγεί την υπεραντίδραση στα σημάδια των τιμών από την ψυχολογία της αγοράς, δηλαδή από τις υπερβολικές προσδοκίες των επενδυτών και από τις επιχειρηματικές αποφάσεις που λαμβάνουν. Αυτό εξηγεί, ως ένα βαθμό, και την ακανόνιστη μορφή των κύκλων η οποία καθορίζεται από την ψυχολογία του πλήθους (crowd psychology), η οποία αν και παρουσιάζει κάποιες γενικές ομοιότητες είναι ξεχωριστή σε κάθε περίπτωση (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, 2010).

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, οι κύκλοι αυτοί χαρακτηρίζονται από «περιοδικότητα», που σημαίνει ότι υπάρχει μια διαδοχή φάσεων ανεξαρτήτου διάρκειας. Πιο συγκεκριμένα όσον αφορά στους ναυτιλιακούς κύκλους βραχείας διάρκειας έχουν εντοπισθεί τέσσερα στάδια τα οποία αναλύονται στη συνέχεια.

➤ Φάση 1: «Υφεση» ή «Ελάχιστο» (Recession ή Trough)

Η φάση αυτή, έχει τρία χαρακτηριστικά. Πρώτον, υπάρχουν ξεκάθαρα σημάδια πλεονάζουσας χωρητικότητας. Τα πλοία συνωστίζονται στα σημεία φόρτωσης και χρησιμοποιούν οικονομική ταχύτητα προκειμένου να εξοικονομήσουν καύσιμα. Δεύτερον, οι ναύλοι πέφτουν στο επίπεδο του λειτουργικού κόστους των λιγότερων αποδοτικών πλοίων τα οποία παροπλίζονται (lay-up ships). Τρίτον, οι χαμηλοί ναύλοι και η «σφιχτή» πιστωτική πολιτική των τραπεζών δημιουργούν αρνητικές χρηματικές ροές για τα πλοία, με αποτέλεσμα να συσσωρεύονται οι οικονομικές πιέσεις και οι πλοιοκτήτες να οδηγούνται σε στασιμότητα σε πρώτο στάδιο, αφού αναβάλλονται οι επενδυτικές τους αποφάσεις, και σε δεύτερο στάδιο οι πιέσεις της αγοράς υπερβαίνουν την αδράνεια. Για να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα

ρευστότητας, οι πλοιοκτήτες πωλούν τα πλοία τους σε «τιμές ανάγκης» (distress prices) που είναι πολύ πιο κάτω από τη λογιστική τους αξία καθώς υπάρχουν λίγοι αγοραστές. Η τιμή των παλαιότερων πλοίων πέφτει στην αξία «scrap» και ενεργοποιείται σταδιακά η αγορά διάλυσης πλοίων. Στο στάδιο αυτό, αρχίζουν να φαίνονται αχνά τα πρώτα σημάδια ανόδου της αγοράς.

➤ Φάση 2: «Ανάκαμψη» (Recovery)

Καθώς η προσφορά και η ζήτηση κινούνται προς το σημείο ισορροπίας, οι ναύλοι αρχίζουν σταδιακά να κινούνται σε επίπεδα ανώτερα του λειτουργικού κόστους και το παροπλισμένο τονάζ να μειώνεται. Το γενικό αίσθημα της αγοράς παραμένει σε κατάσταση αβεβαιότητας, αλλά σταδιακά αποκαθίσταται η εμπιστοσύνη. Τα διαστήματα αισιοδοξίας εναλλάσσονται με αμφιβολίες σχετικά με το αν η ανάκαμψη όντως υφίσταται. Δεν είναι λίγες οι φορές που οι απαισιόδοξοι δικαιώνονται (όπως φαίνεται από τις περιόδους ψευδούς ανάκαμψης των ετών 7-9 στο παρακάτω Διάγραμμα 1.2). Όσο βελτιώνεται η ρευστότητα, αυξάνεται η τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων, το αίσθημα εμπιστοσύνης παγιώνεται και οι αγορές είναι σε κατάσταση ευημερίας.

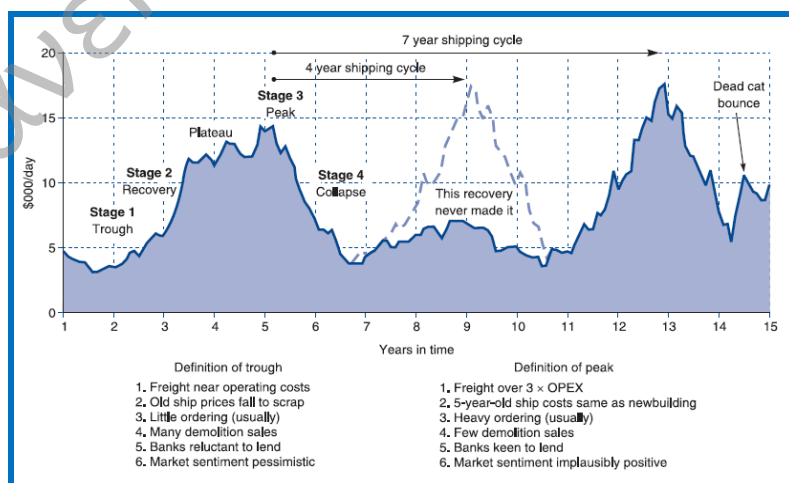
➤ Φάση 3: «Κορύφωση» ή «Μέγιστο»(Peak/Plateau)

Όσο η πλεονάζουσα προσφορά χωρητικότητας απορροφάται, η ζήτηση και η προσφορά τείνουν να εξισορροπούνται. Στη φάση αυτή τα παροπλισμένα πλοία είναι ελάχιστα και ο στόλος χρησιμοποιεί τη μέγιστη επιχειρησιακή ταχύτητα. Οι ναύλοι είναι υψηλοί, δύο με τρεις φορές υψηλότεροι από το λειτουργικό κόστος των πλοίων, σε κάποιες σπάνιες περιπτώσεις φτάνουν να είναι και δέκα φορές υψηλότεροι από το λειτουργικό κόστος. Η φάση κορύφωσης μπορεί να διαρκέσει από λίγες εβδομάδες (οι περίοδοι 5-6 στο Διάγραμμα 1.2) μέχρι και μερικά χρόνια (περίοδοι 12-15 στο ίδιο Διάγραμμα) ανάλογα με τις πιέσεις που ασκούνται στην ισορροπία προσφοράς – ζήτησης και όπως είναι φυσικό όσο περισσότερο κρατάει τόσο πιο έντονα συναισθήματα προκαλεί. Τα μεγάλα κέρδη προκαλούν ενθουσιασμό, η ρευστότητα αυξάνεται και οι τράπεζες παρουσιάζουν μεγάλη προθυμία να συνάψουν δάνεια. Οι τιμές πώλησης των μεταχειρισμένων πλοίων υπερβαίνουν το κόστος αντικατάστασής τους, τα μοντέρνα πλοία πωλούνται σε τιμή

πολύ μεγαλύτερη από την αξία ναυπήγησής τους ενώ τα παλαιότερα πλοία ενδέχεται να αγοραστούν χωρίς να περάσουν από επιθεώρηση. Οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων αυξάνονται στην αρχή με αργό ρυθμό και στη συνέχεια με πολύ γρήγορο.

➤ Φάση 4: «Κατάρρευση» (Collapse)

Όταν η προσφορά ξεπεράσει τη ζήτηση, η αγορά εισέρχεται σε φάση κατάρρευσης και οι ναύλοι πέφτουν με μεγάλη ταχύτητα. Αυτό ενισχύεται και από την καθοδική φάση του επιχειρηματικού κύκλου, αλλά και άλλοι παράγοντες συντελούν όπως η αποσυμφόρηση στα λιμάνια, η παράδοση των πλοίων που παραγγέλθηκαν σε περίοδο ανόδου της αγοράς και σε περιόδους κατάρρευσης οι παράγοντες αυτοί επιδεινώνονται από ένα οικονομικό σοκ. Οι πετρελαϊκές κρίσεις των ετών 1973 και 1979 αποτελούν περίτρανη απόδειξη. Τα πλοία παραμένουν ανενεργά στα λιμάνια, οι ναύλοι πέφτουν, η επιχειρηματική ταχύτητα πλεύσης των πλοίων μειώνεται και τα λιγότερο ελκυστικά πλοία πρέπει να περιμένουν φορτίο. Οι ρευστότητα παραμένει υψηλή και οι πωλήσεις πλοίων είναι λίγες καθώς οι πλοιοκτήτες διστάζουν να πουλήσουν τα πλοία τους σε τιμές τόσο χαμηλές σε σχέση με τις αντίστοιχες πρόσφατες τιμές στη φάση της κορύφωσης. Το συναίσθημα της αγοράς αρχικά χαρακτηρίζεται από σύγχυση, είναι ευμετάβλητο και επιρρεπές στις αλλαγές των ναύλων και παραμένει απρόθυμο να δεχτεί ότι η φάση της κορύφωσης έχει παρέλθει (Stopford, 2009).



Διάγραμμα 1.2: Φάσεις ενός τυπικού ναυτιλιακού κύκλου αγοράς χύδην ξηρού φορτίου
Πηγή: M. Stopford, 2009

Από τις αναλύσεις των διαφόρων μελετητών περί των ναυτιλιακών οικονομικών κύκλων, προκύπτει ότι ο ρόλος τους συνίσταται στην εξάλειψη των διάφορων ανισορροπιών που προκύπτουν τόσο από την πλευρά της προσφοράς όσο και από την πλευρά της ζήτησης. Αν η προσφορά χωρητικότητας είναι πολύ μικρή, η αγορά «ανταμείβει» τους επενδυτές με υψηλούς ναύλους, με αποτέλεσμα να παραγγελθούν νέα πλοία. Όταν υπάρχει υπερπροσφορά πλοίων οι χρηματικές ροές συμπιέζονται μέχρι που οι ιδιοκτήτες των παλαιότερων πλοίων εγκαταλείπουν τη μάχη και στέλνουν τα πλοία τους για διάλυση. Αν το δούμε από αυτή τη σκοπιά, προκύπτει ότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι διαρκούν τόσο όσο χρειάζεται για να λειτουργήσει ο μηχανισμός εξισορρόπησης. Αν οι πλοιοκτήτες ελπίζουν σε μια μελλοντική άνοδο της αγοράς και δεν αποσύρουν τα πλοία τους, ο κύκλος θα διαρκέσει περισσότερο. Το γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες βρίσκονται συνεχώς σε μια διαδικασία να προβλέψουν την πορεία του κύκλου σε συνδυασμό με την ψυχολογία του όχλου που συχνά εμπλέκεται στη λήψη μιας απόφασης, έχει σαν αποτέλεσμα ο κάθε κύκλος να έχει τα δικά του μοναδικά χαρακτηριστικά.

Συνοψίζοντας, όσον αφορά στα χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών κύκλων θα μπορούσαμε να υπογραμμίσουμε πέντε σημεία:

- Οι ναυτιλιακοί κύκλοι έχουν διαφορετικά συστατικά και για αυτό διακρίνονται σε μακράς διάρκειας, βραχείας διάρκειας και εποχικούς.
- Διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο στο συντονισμό της προσφοράς και της ζήτησης στα πλαίσια της ναυλαγοράς. Η ύπαρξη τους είναι άμεσα συνυφασμένη με την ύπαρξη διακυμάνσεων στην προσφορά και στη ζήτηση.
- Ένας κύκλος βραχείας διάρκειας περιλαμβάνει τέσσερις φάσεις: Η φάση της ύφεσης (1^η φάση) ακολουθείται από τη φάση της ανάκαμψης (2^η φάση) η οποία οδηγεί στην κορύφωση (3^η φάση) και καταλήγει στην κατάρρευση της αγοράς (4^η φάση).
- Δεν υπάρχουν σταθεροί κανόνες για την χρονική στιγμή της εμφάνισης του κάθε σταδίου και η κανονικότητα δεν αποτελεί μέρος της διαδικασίας πρόβλεψης των κύκλων.

- Δεν υπάρχει απλή φόρμουλα για την πρόβλεψη της μορφής της επόμενης φάσης, πόσο μάλλον για την πρόβλεψη της μορφής του επόμενου κύκλου. Η φάση της ανάκαμψης μπορεί να ανακοπεί πριν φτάσει στην κορύφωση και να καταλήξει σε ύφεση μέσα σε λίγους μήνες ή μπορεί να διαρκέσει πέντε χρόνια. Η φάση της κατάρρευσης μπορεί να αντιστραφεί πριν φτάσει στην ύφεση, η φάση της ύφεσης μπορεί να διαρκέσει έξι μήνες ή έξι χρόνια, η κορύφωση μπορεί να κρατήσει ένα μήνα ή ένα χρόνο.

1.3 ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

Από την παραπάνω ανάλυση, καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι η ναυτιλιακή αγορά παρουσιάζει «κυκλική» συμπεριφορά παρότι αυτό γίνεται με τρόπο μη περιοδικό και μη προβλέψιμο. Είναι πολύ σημαντικό να ερμηνεύσουμε που οφείλεται αυτή η συμπεριφορά ελπίζοντας με τον τρόπο αυτό στη μείωση της αβεβαιότητας που προκύπτει από τη στατιστική ανάλυση του φαινομένου, στο βαθμό που είναι δυνατό να συμβεί κάτι τέτοιο.

Οι πλοιοκτήτες ασχολούνται με δύο αντικείμενα. Το ένα είναι να διαχειρίζονται πλοία το οποίο όμως από μόνο του δεν είναι κερδοφόρο. Το δεύτερο, και πολύ σημαντικό, είναι να βρίσκονται στον σωστό τόπο τη σωστή στιγμή, να εκμεταλλεύονται τις κορυφές του κύκλου. Σε κάθε αλλαγή της πορείας του κύκλου, οι πλοιοκτήτες έρχονται αντιμέτωποι με καινούριες ευκαιρίες ή απειλές. Σε πολύ μικρό διάστημα είναι δυνατόν οι χρηματικές ροές των πλοιοκτητών να διογκωθούν σε πολύ μεγάλο βαθμό και η αξία του στόλου του στην αγορά να αυξηθεί κατά εκατομμύρια δολάρια. Ο στόχος είναι η κάθε φορά καλύτερη αξιοποίηση των κύκλων ώστε οι πλοιοκτήτες να αγοράζουν σε υψηλές τιμές και να πωλούν σε χαμηλές τιμές.

Από την οικονομική σκοπιά, κάθε ναυτιλιακός κύκλος παρουσιάζει μοναδικά και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Για να κατανοήσουμε τον τρόπο λειτουργίας της αγοράς, είναι απαραίτητη η δημιουργία μιας θεωρητικής εξήγησης σχετικά με το πώς προκαλούνται οι ναυτιλιακοί κύκλοι. Για το σκοπό αυτό θα χρησιμοποιηθεί το Μοντέλο της Προσφοράς και της Ζήτησης, μια τεχνική που χρησιμοποιείται συχνά από

τους οικονομολόγους για την ανάλυση των αγορών εμπορευμάτων. Ο στόχος εδώ είναι η επεξήγηση των μηχανισμών εκείνων που καθορίζουν τα επίπεδα των ναύλων με τρόπο συνεπή και σταθερό.

1.3.1 ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ

Ως γνωστόν ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ένας εξαιρετικά πολύπλοκος κλάδος και επομένως η ανάλυση, προκειμένου να είναι όσο το δυνατόν πιο ξεκάθαρη, θα συμπεριλάβει μόνο εκείνους τους παράγοντες που θεωρούνται σημαντικοί για τον καθορισμό των ναύλων.

1.3.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΠΟΥ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

➤ Παγκόσμια οικονομία

Από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση και κατ' επέκταση τη δημιουργία ναυτιλιακών οικονομικών κύκλων είναι η παγκόσμια οικονομία. Δεδομένου ότι η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες είναι –όπως προαναφέρθηκε– παράγωγος ζήτηση (derived demand) είναι φυσικό να επηρεάζεται κατ' αρχήν από την παγκόσμια οικονομία και στη συνέχεια από το θαλάσσιο εμπόριο, είτε μέσα από την εισαγωγή πρώτων υλών για την κατασκευαστική βιομηχανία είτε μέσω του εμπορίου τελικών προϊόντων. Είναι επομένως αποδεδειγμένο ότι οι διακυμάνσεις των ναύλων συμπίπτουν με τις διακυμάνσεις των κύκλων στην παγκόσμια οικονομία. Ωστόσο ο Stopford (1997) υποστηρίζει ότι η σχέση ανάμεσα στο θαλάσσιο εμπόριο και την παγκόσμια οικονομία δεν είναι τόσο άμεση και απλή αλλά υπάρχουν δύο πλευρές της παγκόσμια οικονομίας που μπορεί να επηρεάσουν τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες: ο επιχειρηματικός ή οικονομικός κύκλος (business cycle) και ο κύκλος ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου (seaborne trade development cycle).

Ο επιχειρηματικός κύκλος ουσιαστικά αποτελεί το θεμέλιο των ναυτιλιακών κύκλων. Δεν είναι τυχαίο ότι οι διακυμάνσεις στη ζήτηση πλοίων συμπίπτουν με διακυμάνσεις στο επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης ούτε ότι οι βαθιές υφέσεις στο θαλάσσιο εμπόριο των ετών 1975, 1983 και 1988 συμπίπτουν με υφέσεις στην παγκόσμια οικονομία.

Οι περισσότεροι οικονομολόγοι πλέον συμφωνούν ότι οι οικονομικοί κύκλοι προκύπτουν από ένα συνδυασμό ενδογενών και εξωγενών παραγόντων. Στους εξωγενείς παράγοντες εντάσσονται κοινωνικά, πολεμικά ή πολιτικά γεγονότα όπως πόλεμοι ή απότομες μεταβολές στις τιμές των εμπορευμάτων. Οι ενδογενείς παράγοντες αναφέρονται στη δομή της ίδιας της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία ακολουθεί περισσότερο κυκλική παρά γραμμική μορφή ανάπτυξης. Μερικοί από τους σημαντικότερους ενδογενείς παράγοντες διαμόρφωσης των οικονομικών κύκλων είναι:

- Ο πολλαπλασιαστής και ο επιταχυντής. Από τους κυριότερους εσωτερικούς μηχανισμούς που συμβάλλουν στη δημιουργία οικονομικών κύκλων είναι η αλληλεπίδραση μεταξύ κατανάλωσης και επένδυσης. Το εισόδημα χρησιμοποιείται είτε σε επενδυτικά προϊόντα είτε για την κατανάλωση αγαθών. Μια αύξηση των επενδύσεων αυξάνει το εισόδημα σε μεγαλύτερο βαθμό (πολλαπλασιαστής επενδύσεων) και αυτή η αύξηση του εισοδήματος μπορεί να προκαλέσει αύξηση στη ζήτηση για κατανάλωση (επιταχυντής εισοδήματος) που κατ' επέκταση θα οδηγήσει σε αύξηση της ζήτησης για επενδύσεις κ.ό.κ. Οι παραγωγικοί συντελεστές κεφάλαιο και εργασία είναι πλήρως απασχολημένοι , η επέκταση του οικονομικού κύκλου σταματάει απότομα και όλη η διαδικασία αντιστρέφεται. Οι επενδύσεις πέφτουν , οι νέες θέσεις εργασίες που είχαν δημιουργηθεί παύουν να υφίστανται, ο επιταχυντής και ο πολλαπλασιαστής λειτουργούν αντίστροφα. Αυτό προκαλεί μια σημαντική ανισοροπία στην οικονομική «μηχανή».
- Η χρονική υστέρηση. Το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ των οικονομικών αποφάσεων και της εφαρμογής τους καθιστά τους οικονομικούς κύκλους πιο ακραίους. Η ναυλαγορά αποτελεί ένα εξαιρετικό παράδειγμα. Σε φάση κορύφωσης οι πλοιοκτήτες παραγγέλνουν νέα πλοία τα οποία όμως παραδίδονται όταν πλέον η αγορά έχει φτάσει σε φάση ύφεσης. Η άφιξη νέων πλοίων σε μια φάση κατά την οποία υπάρχει υπερπροσφορά χωρητικότητας αποθαρρύνει τις νέες παραγγελίες σε μια περίοδο κατά την οποία τα ναυπηγεία είναι σε κατάσταση απραξίας. Το αποτέλεσμα αυτών των καθυστερήσεων κάνει πιο ακραίες και κυκλικές τις κορυφώσεις και τις υφέσεις.

- Η συσσώρευση αποθέματος έχει το αντίθετο αποτέλεσμα βραχυχρόνια. Σε φάση ύφεσης οι οικονομικά πιεσμένοι κατασκευαστές σταματούν να συσσωρεύουν οξύνοντας την καθοδική πορεία της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες. Σε φάση ανάκαμψης, επανέρχεται η τάση συσσώρευσης αποθέματος αυξάνεται περαιτέρω η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.
- Ορισμένοι οικονομολόγοι υποστηρίζουν ότι οι κύκλοι καθίστανται εντονότεροι λόγω της ψυχολογίας του όχλου. Ο Pigou(1927) διατύπωσε τη θεωρία των «μη αντισταθμιζόμενων λαθών». Όταν οι άνθρωποι λειτουργούν ανεξάρτητα τα λάθη τους αλληλοεξουδετερώνονται αλλά όταν λειτουργούν με τρόπο μιμητικό δημιουργούν μια συγκεκριμένη τάση η οποία φτάνει σε τέτοιο επίπεδο που μπορεί να επηρεάσει ολόκληρο το οικονομικό σύστημα. Έτσι οι περίοδοι αισιοδοξίας ή απαισιοδοξίας λειτουργούν σαν «αυτοεκπληρούμενες προφητείες» μέσω των χρηματιστηρίων, των καταστάσεων οικονομικής ανάπτυξης και της συμπεριφοράς των επενδυτών.

Όλοι οι παραπάνω παράγοντες συντελούν στην κυκλική φύση της παγκόσμιας οικονομίας, ωστόσο αναφορικά με τις ναυλαγορές τα «μέγιστα» και τα «ελάχιστα» που προκαλούν δεν είναι τόσο σημαντικά. Επομένως, ο «επιχειρηματικός κύκλος» στην παγκόσμια βιομηχανία είναι ο πιο σημαντικός παράγοντας δημιουργίας των κύκλων βραχείας διάρκειας στο θαλάσσιο εμπόριο και τη ζήτηση για χωρητικότητα. Ωστόσο οι επιχειρηματικοί κύκλοι, όπως και οι ναυτιλιακοί κύκλοι τους οποίους και διαμορφώνουν, δεν ακολουθούν μια ομαλή πορεία. Ο Martin Stopford (2009) υποστηρίζει ότι πρέπει πριν καταλήξουμε σε ένα τέτοιο συμπέρασμα να τραβήξουμε μια διαχωριστική γραμμή ανάμεσα στον επιχειρηματικό κύκλο και τα «οικονομικά σοκ» τα οποία θα αν αναλύσουμε στη συνέχεια.

Ο κύκλος ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου αποτελεί ένα ακόμα σημαντικό στοιχείο που ασκεί επιρροή στη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών. Σύμφωνα με αυτόν, ανάλογα με το στάδιο της οικονομικής ανάπτυξης στο οποίο βρίσκεται η κάθε χώρα ή η παγκόσμια οικονομία, θα εμφανιστεί ένα διαφορετικό σχήμα θαλάσσιου εμπορίου που ακολουθεί έναν κύκλο ανάπτυξης αυτού του εμπορίου. Δηλαδή, όπως είναι φυσικό, το θαλάσσιο εμπόριο επηρεάζεται από τα αποθέματα που έχει κάθε χώρα σε εγχώριους φυσικούς

πόρους , και οποιαδήποτε μεταβολή λάβει χώρα στην κάθε οικονομία επηρεάζει καθοριστικά τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών.

- Το θαλάσσιο εμπόριο των φορτίων και οι διαδρομές του

Σε βραχυχρόνιο επίπεδο, ένας σημαντικός παράγοντας που συντελεί στις διακυμάνσεις στη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών είναι η εποχικότητα (seasonality) ορισμένων φορτίων όπως είναι τα αγροτικά προϊόντα τα οποία εξαρτώνται από τις καιρικές συνθήκες. Το φαινόμενο αυτό ασκεί σημαντική επιρροή στην ελεύθερη αγορά ναύλων δεδομένου ότι η μεταφορά των φορτίων αυτών δεν προγραμματίζεται εύκολα και οι φορτωτές στρέφονται σε αυτήν για να εξυπηρετηθούν. Σε μακροχρόνιο επίπεδο, οι διακυμάνσεις καθορίζονται από τα χαρακτηριστικά των βιομηχανιών.

- Η απόσταση που πρόκειται να διανυθεί

Η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών μετριέται σε τονομίλια (ton miles) που ορίζεται ως το τονάζ του μεταφερόμενου φορτίου πολλαπλασιασμένο επί τη μέση απόσταση στην οποία μεταφέρεται.

- Το κόστος μεταφοράς

Όπως είναι λογικό, η τιμή του ναύλου συσχετίζεται αρνητικά με τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες

- Εξωγενείς παράγοντες

Ο Β. Μεταξάς (1971) υποστηρίζει ότι στους εξωγενείς παράγοντες συγκαταλέγονται και οι κύκλοι του διεθνούς εμπορίου και ότι η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών υπόκειται σε διακυμάνσεις παράλληλες προς τις διακυμάνσεις των εμπορικών συναλλαγών. Ο M.Stopford-όπως προαναφέρθηκε και κατά την ανάλυση του «επιχειρηματικού κύκλου»- διαχωρίζει τις επιπτώσεις των παγκόσμιων οικονομικών κύκλων στις τιμές των ναύλων από τις επιπτώσεις των οικονομικών κρίσεων στις τιμές των ναύλων. Υποστηρίζει ότι οι κρίσεις (random shocks) είναι μοναδικά γεγονότα και οι επιπτώσεις τους στις διακυμάνσεις των ναύλων είναι ακραίες (Stopford, 2009). Για αυτό το λόγο, κατά τον Stopford, οι εμπορικοί κύκλοι δεν εντάσσονται στους εξωγενείς παράγοντες.

Τα οικονομικά σοκ, μπορεί να προέρχονται από φυσικά αίτια π.χ. σεισμοί, χαλάζι, πλημμύρες, από πολιτικά γεγονότα π.χ. πόλεμοι, επαναστάσεις, κλεισίματα καναλιών, από οικονομικά γεγονότα και οικονομικές κρίσεις π.χ. το κραχ του 1929, η πετρελαϊκή κρίση του 1973, από τεχνολογικά γεγονότα π.χ. η αύξηση της εξειδίκευσης του πλοίου, η αύξηση του μέσου μεγέθους του πλοίου, η αυτοματοποίηση στη μεταφορά του φορτίου.

1.3.3 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΠΟΥ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

- Ομάδες λήψης αποφάσεων της προσφοράς πλοίων

Η προσφορά χωρητικότητας επηρεάζεται από τέσσερις ομάδες λήψης αποφάσεων: τους πλοιοκτήτες, τους φορτωτές/ναυλωτές, τις ναυτιλιακές τράπεζες και τις διάφορες αρχές θέσπισης κανόνων. Η προσφορά πλοίων καθορίζεται επομένως σε πολύ μεγάλο βαθμό από τη συμπεριφορά και την ψυχολογία που παρουσιάζουν οι προαναφερθείσες ομάδες.

- Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος πλοίων

Μακροπρόθεσμα, ο ρυθμός της ανάπτυξης εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις διαλύσεις των παλαιών πλοίων και από τις παραδόσεις των νεότευκτων πλοίων. Σημαντικό είναι επίσης να τονισθεί εδώ η κλιμάκωση του μεγέθους των πλοίων.

- Η παραγωγικότητα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου

Η παραγωγικότητα του στόλου πλοίων εξαρτάται από τέσσερις παράγοντες: την ταχύτητα, το χρόνο παραμονής του πλοίου στο λιμάνι-το οποίο εξαρτάται από τη φυσική απόδοση του ίδιου του πλοίου αλλά και του λιμανιού-, τον τρόπο χρησιμοποίησης της χωρητικότητας-που αναφέρεται στην ωφέλιμη μεταφορική ικανότητα των πλοίων (deadweight cargo capacity) και στη χωρητικότητα που χάνεται εξαιτίας των εφοδίων, των καυσίμων κτλ.

- Οι ναυπηγήσεις και οι παραδόσεις πλοίων

Στον παράγοντα αυτό θα πρέπει να συνεκτιμηθεί και το φαινόμενο της χρονικής υστέρησης (time lag) ανάμεσα στην παραγγελία και στην παράδοση ενός νεότευκτου

πλοίου που μπορεί να κυμαίνεται από 1 έως 3 χρόνια, ανάλογα με τον όγκο των ήδη υφιστάμενων παραγγελιών.

➤ Οι διαλύσεις και οι απώλειες πλοίων

Ο ρυθμός ανάπτυξης του εμπορικού στόλου εξαρτάται από το πώς διαμορφώνεται η ισορροπία ανάμεσα στις παραδόσεις νέων πλοίων και τις διαγραφές πλοίων από τις λίστες του στόλου είτε επειδή οδηγήθηκαν σε διάλυση (scrapping) είτε επειδή χάθηκαν σε κάποιο ατύχημα (losses).

➤ Ναύλοι

Οι ναύλοι αποτελούν το ρυθμιστή με τον οποίο η αγορά κινητοποιεί τους λήπτες αποφάσεων να προσαρμόσουν σε βραχυχρόνιο επίπεδο την προσφορά πλοίων και σε μακροχρόνιο επίπεδο να βρουν τρόπους να μειώσουν το κόστος. Η σχέση αυτή είναι ωστόσο αμφίδρομη αφού οι ναύλοι επηρεάζονται από τις αποφάσεις των ανθρώπων που εμπλέκονται στη ναυτιλία.

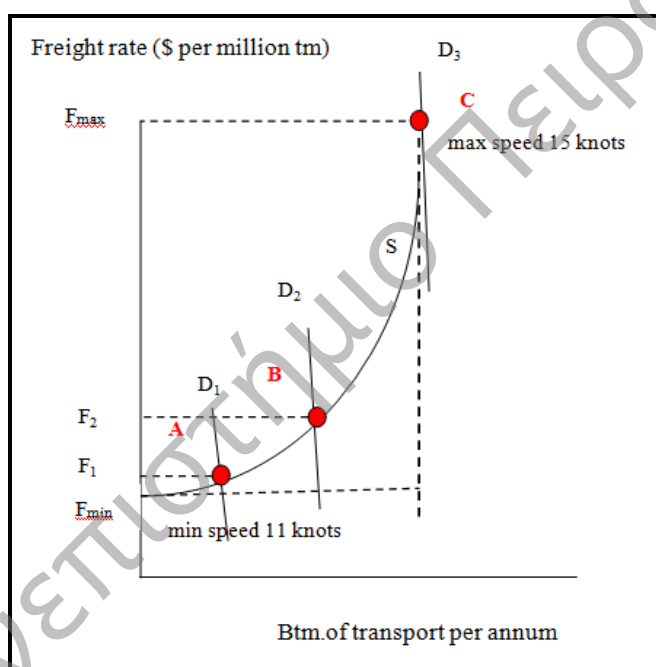
1.3.4 ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Η ναυλαγορά ή η αγορά ναύλων (freight market), είναι ο μηχανισμός προσαρμογής ανάμεσα στην προσφορά και στη ζήτηση χωρητικότητας. Όταν υπάρχει υπερβάλλουσα προσφορά ή υπερβάλλουσα ζήτηση, ο μηχανισμός των ναύλων είναι αυτός που παρεμβαίνει και ρυθμίζει τις ανισορροπίες επαναφέροντας τη ναυτιλιακή αγορά σε κατάσταση ισορροπίας.

Στο παρακάτω Διάγραμμα 1.3 απεικονίζεται η βραχυχρόνια ισορροπία προσφοράς και ζήτησης ενός ανεξάρτητου πλοίου. Η καμπύλη S είναι η καμπύλη βραχυπρόθεσμης προσφοράς. Με βάση την κλίση της όταν ο ναύλος πέσει κάτω από F_{\min} \$ ανά εκατομμύριο τονομύλια τότε ο πλοιοκτήτης θα οδηγήσει το πλοίο σε παροπλισμό. Καθώς οι ναύλοι αυξάνονται πάνω από F_{\min} \$ ανά εκατομμύριο τονομύλια ανά έτος, το πλοίο επαναδραστηριοποιείται στην αγορά, αλλά ταξιδεύει με την ελάχιστη ταχύτητα (11 κόμβοι) προκειμένου να εξοικονομεί καύσιμα. Όσο οι ναύλοι αυξάνονται, η επιχειρησιακή ταχύτητα του πλοίου αυξάνεται ώσπου ο ναύλος να φτάσει στο επίπεδο F_{\max} \$ ανά εκατομμύριο τονομύλια όπου και το πλοίο θα χρησιμοποιεί τη μέγιστη

ταχύτητα των 15 κόμβων. Η πρόσφορα δεν δύναται να αυξηθεί περαιτέρω και αυτό εξηγεί και την ευθεία κλίση που παίρνει η καμπύλη.

Η καμπύλη D είναι η καμπύλη βραχυχρόνιας ζήτησης. Η καμπύλη ζήτησης είναι σχεδόν κάθετη δεδομένου ότι αντικατοπτρίζει τον τρόπο με τον οποίο οι ναυλωτές ανταποκρίνονται στις μεταβολές των ναύλων. Η κλίση της ερμηνεύεται αν λάβουμε υπόψη μας την έλλειψη άλλου ανταγωνιστικού προς το πλοίο μεταφορικού μέσου. Δηλαδή οι ναυλωτές θα μεταφέρουν οπωσδήποτε συγκεκριμένη ποσότητα φορτίου ανεξαρτήτως ναύλου ,εκτός αν διαθέτουν χρόνο για να κάνουν εναλλακτικές επιλογές,και αυτό εξηγεί γιατί η ζήτηση πλοίων είναι ανελαστική σε βραχυχρόνιο επίπεδο.



Διάγραμμα 1.3: Βραχυχρόνια Ισορροπία προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας

Στο Διάγραμμα 1.3 εξετάζονται τρία σημεία ισορροπίας , δηλαδή τρία σημεία στα οποία τέμνονται η καμπύλη προσφοράς S με καθεμιά από τις καμπύλες ζήτησης D₁, D₂ και D₃, τα σημεία A, B, C. Στο σημείο A η ζήτηση είναι χαμηλή και ο ναύλος καθορίζεται στο επίπεδο F₁. Μια μεγάλη αύξηση στη ζήτηση οδηγεί στο σημείο ισορροπίας B αλλά οι ναύλοι αυξάνονται λίγο (F₂) καθώς ενεργοποιούνται άμεσα τα παροπλισμένα πλοία για αντιμετωπίσουν την αυξανόμενη ζήτηση. Αντίθετα, μια συγκριτικά μικρότερη περαιτέρω αύξηση της ζήτησης οδηγεί στο επίπεδο ισορροπίας C

και σχεδόν τριπλασιάζει τα επίπεδα των ναύλων στο επίπεδο F_{max} όπως φαίνεται στο Διάγραμμα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι σε αυτό το χρονικό σημείο, το επίπεδο του ναύλου καθορίζεται από τα λιγότερα αποδοτικά πλοία τα οποία για να επαναδραστηριοποιηθούν στην αγορά χρειάζονται πολύ υψηλότερους ναύλους. Επιπλέον, επειδή η αχρησιμοποίητη διαθέσιμη χωρητικότητα είναι πλέον ανύπαρκτη, οι ναυλωτές βρίσκονται σε πολύ μεγάλο ανταγωνισμό μεταξύ τους με αποτέλεσμα την εκτόξευση των ναύλων.

Σε μακροπρόθεσμο επίπεδο, το μέγεθος του στόλου προσαρμόζεται στην αυξημένη ή στη μειωμένη ζήτηση μέσα από την αγορά διάλυσης πλοίων, την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων και την αγορά νεότευκτων πλοίων. Κατά τη διάρκεια ύφεσης της ναυλαγοράς, κατά την οποία οι ναύλοι πέφτουν, μειώνεται και η αξία των λιγότερο αποδοτικών πλοίων στην αξία «scrap». Τα πλοία αυτά οδηγούνται στην αγορά διάλυσης και επομένως μειώνεται η πλεονάζουσα προσφορά χωρητικότητας. Επιπλέον μειώνεται και η αξία των μεταχειρισμένων πλοίων και επομένως η πλεονάζουσα χωρητικότητα μπορεί να χρησιμοποιηθεί με διαφορετικούς τρόπους π.χ. τα δεξαμενόπλοια να χρησιμοποιηθούν σαν αποθήκες πετρελαίου. Και με αυτόν τον τρόπο μειώνεται η υπερπροσφορά χωρητικότητας. Αντίστροφα, όταν υπάρχει μειωμένη προσφορά χωρητικότητας και οι ναύλοι ανεβαίνουν, οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων αυξάνονται μέχρι το σημείο εκείνο που τα μεταχειρισμένα πλοία καταλήγουν να είναι ακριβότερα από τα νεότευκτα.

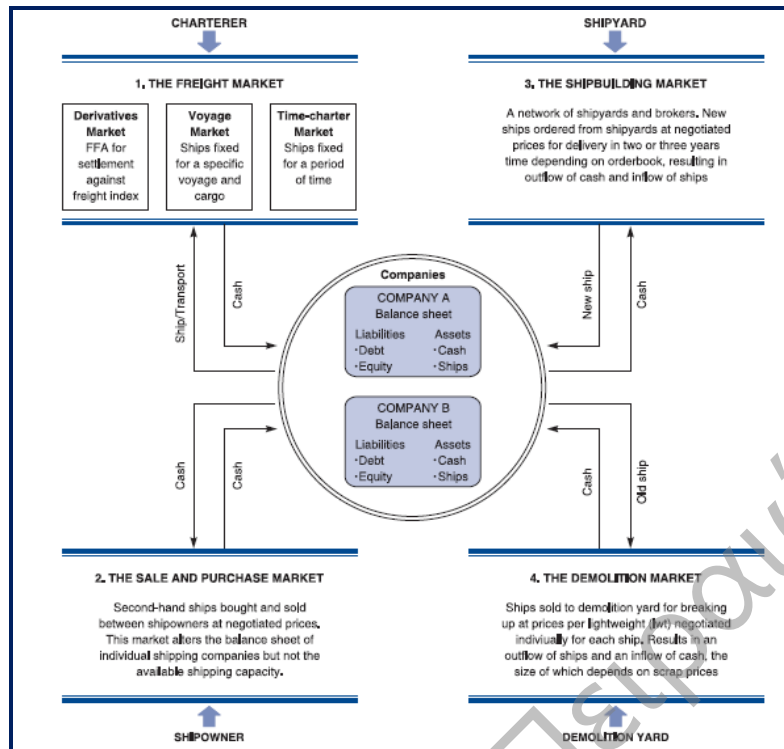
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΑΓΟΡΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων αποτελεί μια από τις τέσσερις αγορές της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Συνολικά, η ναυτιλιακή αγορά ενσωματώνει τέσσερις αγορές:

- α) Την αγορά νεότευκτων πλοίων που ασχολείται με τη ναυπήγηση καινούριων πλοίων.
- β) Την αγορά των ναύλων που πραγματεύεται την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών.
- γ) Την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων που ασχολείται με την αγορά και την πώληση των πλοίων αυτών.
- δ) Την αγορά διάλυσης που ασχολείται με την αγοραπωλησία των παλαιότερων και απαρχαιωμένων πλοίων.

Οι αγορές αυτές είναι στενές συνδεδεμένες και βρίσκονται σε αλληλεπίδραση μεταξύ τους. Αν για παράδειγμα έχει ναυπηγηθεί πολύ μικρός αριθμός πλοίων και υπάρξει αύξηση στη ζήτηση χωρητικότητας (π.χ. λόγω της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας), η τιμή των ναυτιλιακών υπηρεσιών (των ναύλων) θα αυξηθεί. Αυτό θα επηρεάσει αφενός την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων και αφετέρου την αγορά διάλυσης πλοίων. Η τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων θα αυξηθεί αντικατοπτρίζοντας την μειωμένη προσφορά πλοίων ενώ τα πλοία που θα κατευθύνονται στην αγορά διάλυσης θα είναι λιγότερα επηρεάζοντας και την τιμή στην αγορά διάλυσης. Αυτό θα οδηγήσει σε μια αυξημένη δραστηριότητα στην αγορά νεότευκτων πλοίων και σταδιακά θα πιέσει προς τα κάτω τους ναύλους λόγω της αύξησης της προσφοράς χωρητικότητας. Η διάδραση μεταξύ των τεσσάρων αγορών απεικονίζεται διαγραμματικά παρακάτω (Διάγραμμα 2.1).



Διάγραμμα 2.1: Αλληλεπίδραση των τεσσάρων ναυτιλιακών αγορών
Πηγή: M.Stopford, 2009

2.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ:

2.2.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΜΕΣΙΤΩΝ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΠΩΛΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Η αγοραπωλησία πλοίων τις περισσότερες φορές δεν διεξάγεται άμεσα μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή αλλά μέσω εξειδικευμένων αντιπροσώπων τους που καλούνται να φέρουν εις πέρας τη διαδικασία αυτή. Ο μεσίτης αγοράς και πώλησης πλοίου (sale and purchase broker), όπως αποκαλείται ο αντιπρόσωπος αυτός, είναι ένας ανεξάρτητος ενδιάμεσος που λειτουργεί ως πράκτορας μιας πλευράς που επιθυμεί να συνάψει μια σύμβαση αγοράς ή πώλησης πλοίου. Ο μεσίτης δρα εκ μέρους είτε του πωλητή είτε του αγοραστή, ωστόσο υπάρχει η πιθανότητα να ενεργεί ως κοινός μεσίτης. Στην περίπτωση αυτή, που γίνεται με τη γνώση και τη συναίνεση και του πωλητή και του αγοραστή, προκαλούνται διάφορα προβλήματα δεδομένου ότι ο ρόλος του μεσίτη περιλαμβάνει διαπραγματεύσεις με την κάθε πλευρά εκ μέρους της άλλης και συνεπάγεται υποχρεώσεις απέναντι και στις δυο πλευρές καθιστώντας με τον τρόπο αυτό αναπόφευκτη τη σύγκρουση συμφερόντων.

Ο μεσίτης αγοράς ή πώλησης πλοίου πρέπει να επιδεικνύει δεξιότητα και εύλογη επιμέλεια (due diligence) ώστε να φέρνει εις πέρας τη δραστηριότητα που του έχει αναθέσει η μια ή η άλλη πλευρά. Αν τυχόν ο μεσίτης αποδειχθεί κατώτερος των υποχρεώσεων του μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος για της ζημιές που προκλήθηκαν στην πλευρά που εκπροσωπεί ή πιθανόν και σε ένα τρίτο μέρος.

Η πληρεξουσιότητα ή η αντιπροσώπευση του μεσίτη μπορεί να είναι πραγματική (actual) ή φαινομενική (apparent or ostensible). Η πραγματική πληρεξουσιότητα σημαίνει ότι ο μεσίτης είναι επιφορτισμένος να αντιπροσωπεύει ή να δρα εκ μέρους του αγοραστή/πωλητή και μπορεί να είναι ρητή ή σιωπηρή. Ρητή είναι όταν παρέχεται γραπτά ή προφορικά ενώ σιωπηρή όταν συνάγεται από τα περιστατικά της υπόθεσης. Η φαινομενική πληρεξουσιότητα είναι η εξουσία του μεσίτη όπως αυτή φαίνεται σε τρίτους. Αυτό σημαίνει ότι ο πωλητής ή ο αγοραστής μπορεί να δεσμεύεται ενώπιον ενός τρίτου μέρους από τη δραστηριότητα του μεσίτη ακόμα και αν μεταξύ του αγοραστή/πωλητή και του μεσίτη δεν υπάρχει σχέση πραγματικής αντιπροσώπευσης. Αυτό συμβαίνει επειδή όταν ένα τρίτο μέρος συναλλάσσεται με έναν μεσίτη δεν γνωρίζει κατ' ανάγκη την έκταση της πληρεξουσιότητάς του.

Οι υπηρεσίες του μεσίτη πώλησης πλοίου παρέχονται έναντι αμοιβής υπό τη μορφή προμήθειας (commission) που αποτελεί ένα ποσοστό επί της τιμής πωλήσεως του πλοίου. Είναι πολύ σπάνιο να συναντήσουμε μια σύμβαση πώλησης πλοίου που να περιλαμβάνει την προμήθεια που θα καταβληθεί και το ύψος της. Συνήθως υπάρχει μια ρητή ή προφορική συμφωνία μεταξύ των μερών και του μεσίτη που καθορίζει τη δομή της προμήθειας (το ποσοστό επί της τιμής πωλήσεως του πλοίου) και τους τρόπους καταβολής της. Με βάση το γενικό κανόνα ότι η προμήθεια στον αντιπρόσωπο καθίσταται οφειλόμενη μετά την αποπεράτωση της πράξης, έτσι και στο πλαίσιο της αγοραπωλησίας μεταχειρισμένων πλοίων η συνήθης πρακτική είναι ότι δεν υπάρχει υποχρέωση καταβολής προμήθειας παρά μόνο μετά την καταβολή του τιμήματος της αγοράς πλοίου και την παράδοση του πλοίου αυτού.

2.2.2 ΣΤΑΔΙΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

α) Στάδιο διαπραγμάτευσης και υπογραφής της σύμβασης:

Ένας ιδιοκτήτης που επιθυμεί να πουλήσει ένα πλοίο απευθύνεται τις περισσότερες φορές σε έναν μεσίτη-όπως αναλύθηκε παραπάνω-και του παρέχει πληροφορίες που αφορούν το όνομα του πλοίου, το προηγούμενο όνομα(ή τα προηγούμενα ονόματα), τη σημαία, το λιμάνι νηολόγησης, το νηογνώμονα(κλάση), τον κατασκευαστή, τη χρονολογία ναυπήγησης, τον τύπο, τη χωρητικότητά του, το νεκρό βάρος, το βύθισμά του, την ταχύτητά του, την κατανάλωση καυσίμων, το μηχανικό εξοπλισμό, τη διάταξη του καταστρώματος, και την κατάσταση του πλοίου σύμφωνα με την επιθεώρηση του νηογνώμονα. Οι πληροφορίες αυτές είναι εξαιρετικής σημασίας για τον αγοραστή. Τα γενικά στοιχεία περιγραφής και η κατάσταση του πλοίου είναι οι πρώτες πληροφορίες που θα ζητήσει να μάθει και ο ιδιοκτήτης για το σκοπό αυτό υποχρεούται να του παραδώσει το Σχέδιο Γενικής Διάταξης και το Πλάνο Χωρητικότητας. Επιπρόσθετα καθοριστικής σημασίας είναι και τα αρχεία από τις γενικές επιθεωρήσεις(special survey) που πραγματοποιεί ο Νηογνώμονας του πλοίου κάθε πέντε χρόνια. Οι ενδυνάμει αγοραστές θα ανατρέξουν στην πιο πρόσφατη έκθεση του Νηογνώμονα προκειμένου να διαπιστώσουν την κατάσταση του πλοίου και τις ζημιές που είχαν επιδιορθωθεί.

Έχοντας αυτές τις πληροφορίες, οι μεσίτες του πωλητή θα συντάξουν και θα κυκλοφορήσουν μια πρόσκληση για προσφορές. Το περιεχόμενο της πρόσκλησης εξαρτάται από το αν ο πωλητής επιθυμεί να φανερώσει την ταυτότητά του και τις προθέσεις του στην αγορά ή αν επιθυμεί να παραμείνει ανώνυμος. Το μέρος που ενδιαφέρεται να αποκτήσει χωρητικότητα, είναι πιθανόν να έχει ήδη απευθυνθεί σε μεσίτες προκειμένου να εντοπίσουν το πλοίο που θα ανταποκρίνεται σε μια συγκεκριμένη περιγραφή. Επομένως, με τον τρόπο αυτό, ο δρόμος είναι ανοιχτός για τους επικείμενους αγοραστές, που ενδιαφέρονται για ένα πλοίο με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, να ξεκινήσουν διαπραγματεύσεις με τον αγοραστή μέσω των μεσιτών τους.

Κατά το στάδιο των διαπραγματεύσεων, το κυριότερο θέμα που απασχολεί τα μέρη είναι η τιμή πώλησεως του πλοίου. Σε γενικές γραμμές η τιμή πώλησεως ενός μεταχειρισμένου πλοίου εξαρτάται από τους παρακάτω παράγοντες(Iain Goldrein, et al, 1998):

1) Τις υπάρχουσες συνθήκες της αγοράς και τις προβλέψεις για τις μελλοντικές τάσεις της αγοράς: οι μεσίτες θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους την τιμή στην οποία έχουν πουληθεί πλοία με παρόμοια χαρακτηριστικά κρίνοντας από τη δική τους εμπειρία ή από την εμπειρία των συναδέλφων τους ή από διάφορες δημοσιεύσεις στον τύπο. Στην πράξη δεν είναι εύκολο για τους μεσίτες να αποκτήσουν αυτές τις πληροφορίες αφού είναι σύνηθες τα μέρη να περιλαμβάνουν στο συμβόλαιο αγοράς έναν όρο σύμφωνα με τον οποίο η τιμή του πλοίου είναι μια απόρρητη πληροφορία.

2) Τη φήμη που έχουν στην αγορά οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές.

3) Τη φυσική κατάσταση στην οποία βρίσκεται το πλοίο και ο μηχανολογικός του εξοπλισμός: δεδομένου ότι οι μεσίτες δεν έχουν εικόνα του πλοίου η εκτίμησή τους βασίζεται στην υπόθεση ότι το πλοίο βρίσκεται σε καλή κατάσταση. Ωστόσο συχνά οι επικείμενοι αγοραστές προχωρούν σε επιθεώρηση του πλοίου πριν από τη σύναψη της συμφωνίας.

4) Τα ειδικά χαρακτηριστικά του πλοίου που αυξάνουν την αξία του.

5) Την προθυμία των τραπεζών ή άλλων φορέων χρηματοδότησης να παρέχουν κεφάλαια για να χρηματοδοτήσουν την απόκτηση του πλοίου.

Εκτός από την τιμή πώλησεως του πλοίου, κατά τη φάση των διαπραγματεύσεων τα μέρη ασχολούνται επίσης με τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου καθώς και με το χρόνο παράδοσης του. Οι διαπραγματεύσεις ξεκινούν με μια γραπτή προσφορά (offer) από την πλευρά του μεσίτη του πωλητή του πλοίου. Σε περίπτωση που η πλευρά του αγοραστή δεν συμφωνήσει με κάποιους από τους όρους της προσφοράς και θελήσει να τους διαφοροποιήσει, τότε συντάσσει μια αντιπροσφορά (counter-offer) που πρέπει να γίνει αποδεκτή από την άλλη πλευρά. Οι διαπραγματεύσεις δεν λαμβάνουν χώρα μέσα σε αυστηρώς καθορισμένα χρονικά περιθώρια. Σε μια ανοδική αγορά, ο αγοραστής ενδέχεται να λάβει γρήγορες αποφάσεις έχοντας περιορισμένο αριθμό πληροφοριών

προκειμένου να μην χάσει πολύτιμο χρόνο. Αντίθετα, όταν η αγορά βρίσκεται σε καθοδική φάση, ο αγοραστής θα χρησιμοποιήσει πολύ χρόνο εξετάζοντας έναν μεγάλο αριθμό πλοίων και ζητώντας αναλυτικές πληροφορίες από τους ιδιοκτήτες πλοίων. Όταν τα μέρη φτάσουν σε συμφωνία για τους κύριους όρους της συναλλαγής, συνήθως ανακεφαλαιώνουν ό,τι έχει συμφωνηθεί μεταξύ τους με ένα γραπτό μήνυμα που καλείται “recap”(recapitulation).

Όταν μια προσφορά γίνει πλήρως αποδεκτή, συντάσσεται το έγγραφο της σύμβασης πώλησης του πλοίου, το Memorandum of Agreement (MoA), το οποίο καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους λαμβάνει χώρα η πώληση του πλοίου. Το Memorandum of Agreement ρυθμίζει τις τεχνικές λεπτομέρειες πώλησης του πλοίου(τόπο, χρόνο και όρους διεξαγωγής της πώλησης) και καθορίζει και ορισμένα συμβατικά δικαιώματα όπως για παράδειγμα το δικαίωμα του αγοραστή να ελέγχει τα αρχεία από τις επιθεωρήσεις του Νηογνώμονα. Σε αυτή τη φάση το MoA δεν είναι συνήθως νομικά δεσμευτικό καθώς περιλαμβάνει τη φράση “subject to...” Συνήθως χρησιμοποιούνται ορισμένες προσυμφωνημένες φόρμες ως βάση για την σύνταξη της σύμβασης πώλησης του πλοίου με πιο διαδεδομένη τη Norwegian Sales Form του 1993 ενώ ορισμένες φορές χρησιμοποιείται και η πιο συντομευμένη εκδοχή του 1987 ή και η αναθεωρημένη φόρμα του 2012. Παρακάτω θα αναλυθεί εκτενέστερα το Memorandum of Agreement και θα γίνει μια συνοπτική παρουσίαση των βασικών σημείων του.

Επομένως το πρώτο στάδιο αποτελείται από τις διαπραγματεύσεις των βασικών όρων της πώλησης του πλοίου –που οδηγούν στη σύνταξη του recap-και τη συζήτηση των λεπτομερειών της συναλλαγής αυτής. Μόλις συμφωνηθούν οι κύριοι όροι συντάσσεται το Memorandum of Agreement και ο αγοραστής θα πρέπει να καταθέσει στον πωλητή το 10% της συμφωνηθείσας τιμής.

β) Στάδιο των επιθεωρήσεων

Στο στάδιο αυτό ο αγοραστής ή επιθεωρητής διορισμένος από τον αγοραστή, προχωράει στις επιθεωρήσεις που επιτρέπονται βάσει της σύμβασης πώλησης του πλοίου. Από τη μια πλευρά ο αγοραστής μπορεί να προχωρήσει στη φυσική επιθεώρηση του πλοίου πραγματοποιώντας δεξαμενισμό και υποβρύχιο έλεγχο από δύτες ώστε να διαπιστώσει ότι η κατάσταση του πλοίου ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις

του Νηογνώμονα. Από την άλλη πλευρά, ο αγοραστής μπορεί να επιθεωρήσει και τα έγγραφα και τα πιστοποιητικά του πλοίου ώστε να αποκτήσει μια εικόνα του ιστορικού συντήρησης του πλοίου και της συμμόρφωσης με τις προϋποθέσεις της κλάσης του. Επιπλέον, ο αγοραστής πρέπει να ελέγξει τα αρχεία των ναυτικών υποθηκών και των ναυτικών προνομίων ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε ζημιά ή απώλεια εξαιτίας νομικού ζητήματος που συνέβη πριν από την παράδοση του πλοίου. Ανάλογα με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων ο αγοραστής είτε θα επιβεβαιώσει την πρόθεσή του να αγοράσει το πλοίο είτε θα αποσυρθεί από τη συμφωνία. Ωστόσο η απόφασή του εξαρτάται για άλλη μια φορά από την κατάσταση της αγοράς. Σε περίπτωση που η αγορά είναι ανοδική, δεν υπάρχει χρόνος για επιθεωρήσεις και ο αγοραστής θα προχωρήσει στην αγορά του πλοίου. Αντίθετα αν η αγορά είναι καθοδική, οι τυχόν ελλείψεις που θα διαπιστωθούν κατά την επιθεώρηση του πλοίου μπορεί να χρησιμοποιηθούν για επαναδιαπραγμάτευση της τιμής του.

γ) Στάδιο της ολοκλήρωσεως

Στο στάδιο αυτό γίνεται η διευθέτηση των ζητημάτων που προηγούνται της παράδοσης του πλοίου και συγκεκριμένα η επιθεώρηση των υφάλων του πλοίου από το Νηογνώμονα, η παράδοση των απαραίτητων εγγράφων και η φυσική παράδοση του ίδιου του πλοίου κατόπιν της καταβολής του υπόλοιπου τιμήματος από τον αγοραστή.

Η παράδοση του πλοίου και των εγγράφων του συνήθως πραγματοποιούνται σε διαφορετικό τόπο ανάλογα με την τοποθεσία στην οποία βρίσκεται το πλοίο. Η τελική επιθεώρηση των υφάλων τμημάτων του πλοίου πραγματοποιείται από τον επιθεωρητή του Νηογνώμονα ενώ αυτό βρίσκεται σε δεξαμενή (drydock) στο λιμάνι της τελικής παράδοσης του πλοίου, ώστε το πιστοποιητικό κλάσης του πλοίου, κατά την παράδοση του, να είναι “καθαρό” δηλαδή χωρίς παρατηρήσεις. Ενδέχεται να υπάρξουν κάποιες συστάσεις για επισκευές οι οποίες θα βαρύνουν τον πωλητή δεδομένου ότι το πλοίο βρίσκεται ακόμα υπό την κυριότητά του. Υπάρχει επίσης η δυνατότητα, ο αγοραστής να διορίσει δικούς του επιθεωρητές, εγκεκριμένους από τον Νηογνώμονα, για να ελέγξουν τα ύφαλα του πλοίου όσο αυτό βρίσκεται μέσα στο νερό.

Για το τελικό κλείσιμο της συναλλαγής, το Memorandum of Agreement καθορίζει επακριβώς ορισμένες διαδικασίες που προηγούνται της παράδοσης του πλοίου.

Απαραίτητα έγγραφα τα οποία πρέπει να παραδοθούν είναι : το υπόμνημα κλεισίματος , τα πρακτικά της Γενικής Συνέλευσης του Διοικητικού Συμβουλίου και των μετόχων της εταιρείας πώλησης, το Πιστοποιητικό Καλής Ισχύος της εταιρείας πώλησης (Certificate of Good Standing), το Πληρεξούσιο, το Bill of Sale όπως ονομάζεται το έγγραφο που αποδεικνύει την είσπραξη του τιμήματος από τον πωλητή και την ταυτόχρονη μεταβίβαση των μετοχών που έχουν συμφωνηθεί ότι θα μεταβιβασθούν, το Πιστοποιητικό Κλάσης, τυχόν άδειες που απαιτούνται από την κρατική αρχή.

Επιπλέον, ο πωλητής θα πρέπει να διευθετήσει το ζήτημα της διαγραφής του ονόματός του από το νηολόγιο και να γίνει η νηολόγηση στο νηολόγιο της σημαίας που θα υψώσει ο νέος ιδιοκτήτης. Σε περίπτωση που ο αγοραστής επιλέξει να διατηρήσει την προηγούμενη σημαία του πλοίου, τότε στη μερίδα του πλοίου θα εγγραφεί μόνο η αλλαγή πλοιοκτησίας. Επίσης, ο πωλητής ρυθμίζει τα ζητήματα της ακύρωσης της ασφαλιστικής κάλυψης, της ακύρωσης ενδεχόμενης υποθήκης και του επαναπατρισμού του πληρώματος. Όταν ο πωλητής είναι έτοιμος για να παραδώσει το πλοίο, ο αγοραστής ενημερώνεται με μια ειδοποίηση, την Notice of Readiness for Delivery (NoR). Στην περίπτωση αυτή, ο αγοραστής προχωράει στην πληρωμή των καυσίμων και των αποθεμάτων που βρίσκονται στο πλοίο κατά τη στιγμή της παράδοσης και δίνει εντολή στην τράπεζά του να καταβάλλει το συμφωνηθέν ποσό κατά την ημέρα της παράδοσης. Κατά την παράδοση υπογράφεται πρωτόκολλο παράδοσης(Protocol of Delivery), στο οποίο αναφέρονται η ημερομηνία και η ώρα που πραγματοποιήθηκε η παράδοση του πλοίου από τους αγοραστές στους πωλητές.

2.2.3 MEMORANDUM OF AGREEMENT

Σε μια τυπική συναλλαγή αγοράς και πώλησης πλοίου τα μέρη εισέρχονται σε ένα γραπτό συμβόλαιο , το Memorandum of Agreement στο οποίο το ένα μέρος συμφωνεί να αγοράσει ένα πλοίο και το άλλο μέρος να το πουλήσει σύμφωνα με τους όρους που περιλαμβάνονται στο MoA. Από τη στιγμή αυτή και μετά τα μέρη δεσμεύονται απευθείας από τους όρους του συμβολαίου- εκτός αν προβλέπεται κάτι διαφορετικό στο MoA – παρά το γεγονός ότι μπορεί να έχει συνταχθεί με τέτοιο τρόπο ώστε κάποιες υποχρεώσεις να δημιουργούνται μόνο όταν πληρούνται κάποιες συνθήκες(conditions). Είναι αξιοσημείωτο ότι η κυριότητα του πλοίου μεταβιβάζεται σύμφωνα με το MoA

αλλά όχι μέσω του MoA. Αυτό γίνεται στις περισσότερες των περιπτώσεων με ένα ξεχωριστό έγγραφο, το Bill of Sale.

Μετά την υπογραφή του MoA τα μέρη δεν έχουν το δικαίωμα να απαιτήσουν κάτι διαφορετικό ή επιπρόσθετο από αυτό που προβλέπει. Παρόλα αυτά αν και τα δύο μέρη συμφωνούν μπορούν να τροποποιήσουν τους όρους του κάτι που στην πράξη είναι πολύ διαδεδομένο καθώς οι μεσίτες στην προσπάθειά τους να διευθετήσουν τις λεπτομέρειες της παράδοσης του πλοίου λειτουργούν αντιπροσωπεύοντας τους εντολείς τους. Επομένως, έχουν την φαινομενική πληρεξουσιότητα (ostensible authority) να δεσμεύουν τα μέρη και για το λόγο αυτό συμφωνίες μεταξύ τους για ζητήματα όπως ο χρόνος και ο τρόπος πληρωμής είναι δεσμευτικές ακόμα και αν προσκρούουν στους όρους του MoA.

2.2.4 ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΦΟΡΜΕΣ ΜΟΑ (NORWEGIAN SALE FORM)-ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ 16 ΟΡΩΝ

Η σύμβαση αγοραπωλησίας πραγματοποιείται με βάση κάποιο ιδιαίτερο έγγραφο το οποίο είναι ευρέως αποδεκτό. Το πιο διαδεδομένο έγγραφο είναι το Sale form που έχει καταρτιστεί από την ένωση των Νορβηγών μεσιτών (Norwegian Sale Form-NSF) και έχει εγκριθεί από τη BIMCO. Η Norwegian Sale Form εκδόθηκε για πρώτη φορά το 1956 και αναθεωρήθηκε το 1968, το 1983, το 1986/87 το 1993 και το 2012. Ωστόσο η φόρμα που χρησιμοποιείται συχνότερα, και για αυτό το λόγο θα αναλυθεί εδώ είναι η φόρμα του 1993. Στο επόμενο κεφάλαιο, θα παρουσιασθεί σύντομα η NSF'2012 κυρίως ως προς τα σημεία διαφοροποίησής της από την NSF'93.

Η NSF περιλαμβάνει 16 όρους οι οποίοι καλύπτουν όλα τα νομικά ζητήματα που προκύπτουν κατά την αγορά και πώληση πλοίου και επομένως αποτελεί ένα χρήσιμο πλαίσιο ρύθμισης των σχετικών θεμάτων. Οι όροι αυτοί μπορούν να τροποποιούνται κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων.

Εισαγωγή:

MEMORANDUM OF AGREEMENT		Norwegian Shipbrokers' Association's Memorandum for sale and purchase of ships as Baltic and International Maritime Council (BIMCO) in 1956. Code-name SALEFORM 1993 Revised 1966, 1983 and 1986-87.
Dated:		
hereinafter called the Sellers, have agreed to sell, and		1
hereinafter called the Buyers, have agreed to buy		2
Name:		3
Classification Society/Class:		4
Built:	By:	5
Flag:	Place of Registration:	6
Call Sign:	Gr/Nrt:	7
Register Number:		8
hereinafter called the Vessel, on the following terms and conditions:		9
Definitions		10
"Banking days" are days on which banks are open both in the country of the currency stipulated for the Purchase Price in Clause 1 and in the place of closing stipulated in Clause 8.		11 12
"In writing" or "written" means a letter handed over from the Sellers to the Buyers or vice versa, a registered letter, telex, telefax or other modern form of written communication.		13 14
"Classification Society" or "Class" means the Society referred to in line 4.		15

Εικόνα 2.1
Πηγή: www.bimco.org

Στην αρχή της φόρμας υπάρχουν κενά προκειμένου να συμπληρώσει ο πωλητής, ο αγοραστής και ορισμένα χαρακτηριστικά του πλοίου. Ο πωλητής είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου και είναι πολύ σημαντικό για τους αγοραστές να επιβεβαιώσουν ότι ο πωλητής είναι και ο εγγεγραμμένος κύριος του πλοίου γιατί σε περίπτωση ανεπιτυχούς παράδοσης από πωλητή που δεν είναι κύριος του πλοίου, ο αγοραστής δεν θα μπορέσει να προχωρήσει σε κατάσχεση του ενεργητικού του πωλητή. Εναλλακτικά σε ορισμένες περιπτώσεις ο πωλητής μπορεί να μην είναι κύριος του πλοίου αλλά να αποκτήσει την κυριότητά του μετά τη λήξη της ναύλωσης που είναι συνήθως ναύλωση γυμνού πλοίου (bareboat charter) και ο ναυλωτής πρόκειται να αγοράσει το πλοίο.

Όσον αφορά στον αγοραστή του πλοίου, είναι σχετικά προφανές ποιος κατονομάζεται ως τέτοιος αλλά ενδέχεται να επέλθει σύγχυση όταν κατά το χρόνο υπογραφής της σύμβασης κατονομάζεται ένας αγοραστής ο οποίος ωστόσο διατηρεί το δικαίωμα να κατονομάσει άλλον αγοραστή. Ο προβληματισμός που εγείρεται εστιάζεται στο αν στην περίπτωση αυτή παραμένει υπεύθυνος ο αρχικός αγοραστής ή αν εγγυάται υπέρ του τελικού αγοραστή που έχει κατονομάσει, πρόβλημα που συνήθως επιλύεται με ρήτρες που περιλαμβάνονται στο συμβόλαιο.

Ως προς την περιγραφή του πλοίου, η NSF προσδιορίζει το πλοίο χρησιμοποιώντας κάποια χαρακτηριστικά του όπως το όνομα, το νηογνώμονα, τη χρονολογία ναυπήγησης και τον τόπο ναυπήγησης, τη σημαία και το λιμάνι νηολόγησης, το διεθνές διακριτικό σήμα (call sign), τη χωρητικότητά του και τον αριθμό Νηολογίου. Είναι πολύ σημαντικό τα χαρακτηριστικά του πλοίου να καταγραφούν σωστά. Η κλάση του πλοίου ιδιαίτερα είναι εξαιρετικής σημασίας δεδομένου ότι ο αγοραστής δεν έχει τη δυνατότητα να επιθεωρήσει το πλοίο λεπτομερώς και επομένως θα στηριχθεί σε μεγάλο βαθμό στις εκθέσεις του Νηογνώμονα σαν απόδειξη της καλής κατάστασης του πλοίου. Σύμφωνα με το Νόμο περί πωλήσεως αγαθών του 1979 (Sale of Goods Act) η συμφωνία των χαρακτηριστικών του πλοίου με την περιγραφή που περιλαμβάνεται στο συμβόλαιο συνιστά όρο condition¹. Επομένως αν το πλοίο δεν ανταποκρίνεται στην περιγραφή του πωλητή, αυτό συνιστά παραβίαση της σύμβασης και ο αγοραστής δικαιούται να ζητήσει αποζημίωση και να απαλλαγεί από τις υποχρεώσεις του MoA.

Όρος 1: Τιμή Πωλήσεως

Ο 1^{ος} όρος καθορίζει το τίμημα το οποίο πρέπει να καταβληθεί από τον αγοραστή προκειμένου να παραδοθεί το πλοίο. Στον όρο αυτό καθορίζεται και το νόμισμα στο οποίο θα καταβληθεί το τίμημα, που ειθιστά να γίνεται σε δολάρια Η.Π.Α.

Όρος 2: Προκαταβολή

Ο 2^{ος} όρος απαιτεί οι αγοραστές να πληρώσουν μια προκαταβολή ως εγγύηση για την δέουσα εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους, όπως απορρέουν από τη σύμβαση. Η προκαταβολή ανέρχεται στο 10% του συνολικού ποσού που θα καταβληθεί για την αγοραπωλησία. Ορισμένες φορές, όταν η παράδοση του πλοίου είναι προγραμματισμένη να πραγματοποιηθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα μετά την υπογραφή της σύμβασης, οι αγοραστές συχνά διαπραγματεύονται είτε μια μειωμένη προκαταβολή είτε την εξ' ολοκλήρου παράλειψη του όρου της προκαταβολής.

Η προκαταβολή πρέπει να κατατεθεί μέσα σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα το οποίο καθορίζεται στον όρο αυτό. Τα δύο μέρη πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι η ημέρα υπογραφής της σύμβασης (“date of agreement”) δεν περιλαμβάνεται στον

¹ όροι η παραβίαση των οποίων δίνει το δικαίωμα στο θιγόμενο μέρος να ζητήσει τη λύση της σύμβασης

υπολογισμό της προθεσμίας καταβολής της προκαταβολής. Βασική προϋπόθεση για να ξεκινήσει ο υπολογισμός της προθεσμίας είναι ο αγοραστής να έχει λάβει γνώση ότι ο πωλητής έχει υπογράψει και αποστέλλει το MoA. Αυτό δεν είναι εύκολη υπόθεση και ορισμένες φορές προστίθεται στο 2^ο όρο ότι η προθεσμία θα ξεκινήσει μετά την υπογραφή του MoA.

Στο 2^ο όρο επιπρόσθετα αναφέρεται και το όνομα της τράπεζας του πωλητή στην οποία θα κατατεθεί το ποσό της προκαταβολής. Αυτό δεν σημαίνει ότι ο πωλητής έχει τον αποκλειστικό έλεγχο της κατάθεσης δεδομένου ότι ο αγοραστής συνήθως διαβεβαιώνεται ότι πληρείται ο όρος σύμφωνα με τον οποίο η προκαταβολή κρατείται σε κοινό λογαριασμό στο όνομα του πωλητή και του αγοραστή.

Σε περίπτωση αδυναμίας από την πλευρά των αγοραστών να πληρώσουν την προκαταβολή, ο αγοραστής δικαιούται να ακυρώσει τη συμφωνία και να απαιτήσει αποζημίωση για τις ζημιές που υπέστη. Το ερώτημα που δημιουργείται είναι, αν σε μια τέτοια περίπτωση, ο πωλητής έχει το δικαίωμα να απαιτήσει αποζημίωση ίση με την προκαταβολή που είχε συμφωνηθεί, ακόμα και αν οι πραγματικές ζημιές που υπέστη είναι μικρότερης αξίας. Στο παρελθόν, βάσει νομολογίας (Damon Compania Naviera S.A. v. Harpag-Lloyd International S.A., The Blankenstein, 1985), είχε αποφασιστεί ότι ο πωλητής δικαιούται αποζημίωση ίση με το ποσό της προκαταβολής, ακόμα και αν η πραγματική ζημιά ήταν μικρότερη. Ωστόσο πλέον έχει καθιερωθεί ο πωλητής να αποζημιώνεται μόνο ως προς την πραγματική ζημιά που έχει υποστεί, χωρίς το ποσό της αποζημίωσης να συμπίπτει υποχρεωτικά με αυτό της προκαταβολής.

Όρος 3: Πληρωμή του τιμήματος

Στον 3^ο όρο συμπληρώνονται τα πλήρη στοιχεία της τράπεζας και του τραπεζικού λογαριασμού στον οποίο θα γίνουν οι τελικές πληρωμές. Ο πωλητής έχει το δικαίωμα να προσδιορίσει μια διαφορετική τράπεζα και ένα διαφορετικό λογαριασμό εντός πέντε ημερών γνωστοποιώντας το στον πωλητή.

Η πληρωμή, όπως ορίζεται στον όρο αυτό, πρέπει να πραγματοποιηθεί εντός τριών εργάσιμων ημερών από τη στιγμή που ο πωλητής θα απευθύνει στον αγοραστή την Ειδοποίηση Ετοιμότητας (Notice of Readiness). Η μέρα κατά την οποία ο αγοραστής θα λάβει την Ειδοποίηση δεν υπολογίζεται στην τριήμερη προθεσμία. Με βάση το

αγγλικό δίκαιο, αν μια πληρωμή καθίσταται ληξιπρόθεσμη σε μια καθορισμένη ημερομηνία, ο αγοραστής έχει περιθώριο μέχρι τα μεσάνυχτα της ημέρας αυτής για να την καταβάλλει. Ωστόσο, αν το συμβόλαιο αγοράς προσδιορίζει ένα συγκεκριμένο τρόπο πληρωμής ο οποίος δεν είναι πλέον εφικτό να υλοποιηθεί, είναι πολύ πιθανό ο πωλητής να ισχυριστεί ότι ο αγοραστής παραβίασε το συμβόλαιο ακόμα και αν η πληρωμή έγινε εμπρόθεσμα.

Η διατύπωση του 3^{ου} όρου στη φόρμα NSF'87 άφηνε πολλά περιθώρια με αποτέλεσμα να έχει καθιερωθεί νομολογιακά (Aktion Maritime Corp. of Liberia v.S.Kasmas & Brothers Ltd, The Aktion, 1987) ο πωλητής να απευθύνει την Ειδοποίηση Ετοιμότητας για παράδοση χωρίς το πλοίο να είναι σε πλήρη ετοιμότητα για παράδοση τη στιγμή εκείνη, αλλά φροντίζοντας κατά το χρόνο παράδοσης να είναι σε πλήρη ετοιμότητα. Ωστόσο με τη φόρμα NSF'93 έπαυσε να ισχύει η παραπάνω τακτική, καθώς σύμφωνα με τη νέα διατύπωση το πλοίο θα έπρεπε να είναι “από κάθε άποψη έτοιμο” για παράδοση και να βρίσκεται στον τόπο παράδοσης. Ωστόσο υπάρχει μια διαφοροποίηση αναφορικά με τη “φυσική” ετοιμότητα του πλοίου για παράδοση και αυτού που ορίζεται ως “νομική” ετοιμότητα. Η “φυσική” ετοιμότητα πρέπει να επιτευχθεί προτού οι αγοραστές απευθύνουν την ειδοποίηση ετοιμότητας (NOR) ενώ η “νομική” ετοιμότητα μπορεί να επιτευχθεί και μετά την αποστολή του αλλά πριν ή κατά την παράδοση του πλοίου στους αγοραστές.

Όρος 4: Επιθεωρήσεις

Ο όρος αυτός παρέχει στα ενδιαφερόμενα μέρη δύο εναλλακτικές επιλογές. Η πρώτη καλύπτει την κατάσταση κατά την οποία ο αγοραστής έχει επιθεωρήσει το πλοίο και έχει αποδεχθεί τα σχετικά πιστοποιητικά στο στάδιο των διαπραγματεύσεων και πριν από τη σύναψη της σύμβασης. Η δεύτερη εναλλακτική παρέχει στον αγοραστή τη δυνατότητα να επιθεωρήσει το πλοίο μετά τη σύναψη της σύμβασης και να δηλώσει εντός ορισμένου χρονικού διαστήματος εάν αποδέχεται την αγορά του. Ουσιαστικά στον όρο αυτό επαναλαμβάνεται ο όρος επιθεώρησης του NSF'87 με τρία καινούρια χαρακτηριστικά: α) από το NSF'93 παραλείπεται ο όρος «εν πλω» αφήνοντας ανοιχτό το ενδεχόμενο επιθεωρήσεως του πλοίου όσο βρίσκεται σε δεξαμενισμό β) στο NSF'93 η περίοδος που έχει στη διάθεσή του ο αγοραστής να επιβεβαιώσει την αγορά του πλοίου επεκτείνεται από 48 σε 72 ώρες γ) στο NSF'93 έχει υπάρξει τροποποίηση

σύμφωνα με την οποία αν ο αγοραστής δεν αποδεχθεί το πλοίο και τα σχετικά πιστοποιητικά εντός του καθορισμένου χρονικού διαστήματος, ο πωλητής οφείλει να του επιστέψει τον τόκο από την κατάθεση της προκαταβολή καθώς και την ίδια την προκαταβολή.

Οι επιθεωρήσεις του πλοίου περιλαμβάνουν τρία ξεχωριστά στάδια. Κατά το πρώτο στάδιο, ο επιθεωρητής πραγματοποιεί έναν ενδελεχή έλεγχο των πιστοποιητικών του νηογνώμονα και συλλέγει διάφορες πληροφορίες για το πλοίο σχετικά με τους κατασκευαστές του, τους προηγούμενους διαχειριστές και ιδιοκτήτες του, τις πρόσφατες εμπορικές του δραστηριότητες, το ιστορικό αγοραπωλησίας του καθώς και τη φήμη του στα πλαίσια της αγοράς. Οι έμπειροι επιθεωρητές σε γενικές γραμμές προτιμούν να διεξαγάγουν αυτό τον έλεγχο προτού επιβιβαστούν στο πλοίο δεδομένου ότι τα σχετικά πιστοποιητικά και τις υπόλοιπες πληροφορίες ενδέχεται να τους επιστήσουν την προσοχή σε σοβαρά προβλήματα και αδυναμίες, που θα αγνοούσαν σε διαφορετική περίπτωση.

Κατά το δεύτερο στάδιο των επιθεωρήσεων, ο επιθεωρητής επιβιβάζεται στο πλοίο με σκοπό :

α) να διεξάγει έναν εξονυχιστικό έλεγχο των αντιπροσωπευτικών τμημάτων του σκάφους του πλοίου, της γέφυρας, των δεξαμενών, των χώρων αποθήκευσης του φορτίου, του μηχανοστασίου και του μηχανολογικού εξοπλισμού. Επειδή συνήθως καθίσταται αδύνατο για τον επιθεωρητή να ελέγξει όλα τα τμήματα του πλοίου, επικεντρώνεται στα μέρη εκείνα στα οποία, κατά την εμπειρία του, τα προβλήματα είναι ορατά.

β) να πραγματοποιήσει μετρήσεις υπερήχων για το πάχος του ατσαλιού, να ελέγξει τις επικαλυμμένες δεξαμενές καθώς και τα ανοίγματα των αμπαριών.

γ) να ελέγξει το ημερολόγιο του πλοίου (log book) για το κατάστρωμα και τη μηχανή για τυχόν πρόσφατα ατυχήματα ή άλλα προβλήματα

δ) να ελέγξει αν το πλοίο συμμορφώνεται στις απαιτήσεις του νηογνώμονα και των πιστοποιητικών του

ε) να συζητήσει με τον καπετάνιο και τον αρχιμηχανικό την απόδοση του πλοίου , το ιστορικό των ταξιδιών του (περιλαμβανομένων και των ειδών των φορτίων που έχει μεταφέρει) καθώς και άλλα ζητήματα που σχετίζονται με την κατάστασή του.

στ) να πραγματοποιήσει μια φωτογραφική καταγραφή της κατάστασης του πλοίου.

Το τρίο στάδιο των επιθεωρήσεων είναι το στάδιο της αναφοράς. Σε πολλές περιπτώσεις ο επιθεωρητής αναφέρει και συζητά με τον αγοραστή (μέσω τηλεφώνου, τέλεξ ή φαξ) τη διαδικασία ελέγχου του πλοίου. Ωστόσο , αμέσως μετά το πέρας της επιθεώρησης, πολλοί επιθεωρητές προετοιμάζουν επίσης μια γραπτή λεπτομερή αναφορά η οποία:

- καταγράφει πού και πότε έλαβε χώρα η επιθεώρηση
- περιγράφει τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου και τις διαστάσεις του
- επισημαίνει τα χαρακτηριστικά του νηογνώμονα του πλοίου και την κατάσταση στην οποία βρίσκεται το πλοίου βάσει του ελέγχου που έχει πραγματοποιηθεί από αυτόν
- αναφέρει τα πιστοποιητικά του πλοίου
- περιγράφει το βασικό μηχανολογικό εξοπλισμό του πλοίου
- περιλαμβάνει τις σχετικές καταγραφές από το ημερολόγιο του πλοίου
- περιλαμβάνει μια αναλυτική καταγραφή των συνθηκών που βρέθηκαν στο πλοίο καθώς και τις παρατηρήσεις και τα συμπεράσματα του επιθεωρητή σχετικά με αυτές τις συνθήκες
- περιλαμβάνει μια λεπτομερή φωτογραφική καταγραφή του πλοίου

Ο όρος 4 αποσκοπεί στο να αποκτήσει ο αγοραστής μια σφαιρική και εμπειριστατωμένη πλοίου για την κατάσταση του πλοίου το οποίο προτίθεται να αγοράσει. Ανάλογα με τα τυχόν ελαττώματα του πλοίου ενδέχεται είτε να αποσύρει το ενδιαφέρον του για την αγορά του ή να ζητήσει και να διαπραγματευθεί μείωση της τιμής του.

Όρος 5: Ειδοποίηση, Τόπος και Χρόνος Παραδόσεως

Σύμφωνα με τον όρο 5(α) του ΜοΑ ο πωλητής πρέπει να δώσει τρεις ειδοποιήσεις για τον εκτιμώμενο χρόνο άφιξης του πλοίου είτε στον τόπο του δεξαμενισμού, είτε στον τόπο της υποβρύχιας επιθεώρησης είτε στον τόπο παράδοσης του.

Ως προς τον όρο της «παράδοσης» του πλοίου, στο Νόμο περί Πωλήσεων Αγαθών (Sale of Goods Act 1979), ορίζεται ως η εθελούσια μεταβίβαση της κυριότητας από ένα πρόσωπο σε ένα άλλο. Στα πλαίσια μιας σύμβασης αγοραπωλησίας πλοίου η ολοκλήρωση της παράδοσης του πλοίου περιλαμβάνει δύο στάδια: πρώτα οι πωλητές προσφέρουν το πλοίο προς παράδοση και στη συνέχεια οι αγοραστές αποδέχονται την παράδοση και ασκούν το φυσικό έλεγχο του πλοίου.

Στον όρο 5(β) καθορίζεται ο τόπος και ο χρόνος παραδόσεως του πλοίου. Ως προς τον τόπο, συνήθως δίνεται στους πωλητές μια ευρύτερη γεωγραφική περιοχή για να παραδώσουν το πλοίο με την προϋπόθεση ότι οι αγοραστές έχουν ενημερωθεί έγκαιρα και με τον κατάλληλο τρόπο. Εντός αυτής της γεωγραφικής περιοχής, επιλέγεται ένας ασφαλής λιμένας (safe port) ή μια ασφαλής θέση παραβολής (safe berth) ή και ένα ασφαλές αγκυροβόλιο (safe anchorage) εντός των ορίων του λιμένα. Η φόρμα NSF'93 προσθέτει την προϋπόθεση ο λιμένας παραδόσεως εκτός από ασφαλής να είναι και εύκολα προσβάσιμος ("safely afloat at a safe and accessible berth or anchorage"). Ορισμένες φορές οι πωλητές ενδέχεται να διεκδικήσουν το δικαίωμα να παραδώσουν το πλοίο σε διεθνή ύδατα που βρίσκονται κοντά σε ένα λιμένα εντός της συμφωνημένης γεωγραφικής περιοχής προκειμένου να αποφύγουν τους τοπικούς φόρους. Ως προς το χρόνο παράδοσης, στον όρο 5(β) καθορίζεται μια χρονική περίοδος παραδόσεως του πλοίου καθώς και η ημερομηνία ακυρώσεως μέχρι την οποία αν ο πωλητής δεν παραδώσει το πλοίο, ο αγοραστής δικαιούται να ακυρώσει τη σύμβαση.

Ο όρος 5(γ) προβλέπει ωστόσο ότι οι πωλητές σε περίπτωση που διαβλέπουν ότι το πλοίο, παρά τη δική τους επιδεικνυόμενη επιμέλεια (due diligence), δεν είναι έτοιμο προς παράδοση, έχουν τη δυνατότητα να προτείνουν μια νέα ημερομηνία ακύρωσης. Σε περίπτωση που γίνει κάτι τέτοιο, οι αγοραστές έχουν δύο εναλλακτικές επιλογές:

α) να ακυρώσουν τη σύμβαση εντός επτά ημερών από τη μέρα που θα λάβει την ειδοποίηση για παράταση ανακτώντας την μετά των τόκων προκαταβολή

β) να αποδεχθούν τη νέα ημερομηνία ακύρωσης χωρίς να εγείρουν καμία αξίωση για αποζημίωση όπως ορίζεται στο όρο 14 του MoA σε περίπτωση υπερημερίας.

Όρος 6: Δεξαμενισμός(Drydocking)/Επιθεώρηση

Ο όρος 6 στη φόρμα NSF'93 όσον αφορά το δεξαμενισμό του πλοίου εισάγει μια νέα διαδικασία η οποία διακρίνεται σε 3 μέρη:

Πρώτο μέρος:

Το πρώτο μέρος παρέχει δύο εναλλακτικές επιλογές. Η πρώτη είναι να πραγματοποιηθεί δεξαμενισμός του πλοίου προκειμένου ο αγοραστής να επιθεωρήσει τα ύφαλα του πλοίου(dry-docking inspection). Ο δεξαμενισμός γίνεται από το Νηογνώμονα του πλοίου και με βάση τους δικούς του κανόνες και σε περίπτωση που κάποιο από τα ύφαλα μέρη του πλοίου βρεθεί σπασμένο, κατεστραμμένο ή ελαττωματικό πρέπει να επιδιορθωθούν με έξοδα του πωλητή και σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του Νηογνώμονα.

Η δεύτερη εναλλακτική παρέχει στους αγοραστές τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν υποβρύχια επιθεώρηση του πλοίου με δικά τους έξοδα και από δύτες δικής τους επιλογής αλλά και εγκεκριμένους από το Νηογνώμονα (diver's inspection). Αν η επιθεώρηση φανερώσει προβλήματα στα ύφαλα του πλοίου που δεν μπορούν να επιδιορθωθούν όσο το πλοίο βρίσκεται εν πλω, οι πωλητές πρέπει να διευθετήσουν το δεξαμενισμό του πλοίου για περαιτέρω έρευνα με δικά τους έξοδα. Οι πωλητές επίσης θα επιβαρυνθούν το κόστος της επιδιόρθωσης των προβλημάτων που ενδέχεται να προκύψουν από το δεξαμενισμό. Σε περίπτωση που κρίνεται απαραίτητος ο δεξαμενισμός του πλοίου και δεν υπάρχουν οι κατάλληλες εγκαταστάσεις δεξαμενισμού στο λιμάνι παραδόσεως ο πωλητής μεταφέρει το πλοίο σε λιμάνι κατάλληλο για δεξαμενισμό το οποίο μετατρέπεται στο νέο τόπο παραδόσεως του πλοίου. Αυτόματα παρατείνεται και η ημερομηνία ακύρωσεως που έχει καθοριστεί από τη σύμβαση μέχρι να ολοκληρωθεί η διαδικασία δεξαμενισμού με ανώτατο όριο τις 14 ημέρες.

Δεύτερο μέρος:

Το δεύτερο μέρος περιλαμβάνει τον έλεγχο του συστήματος πρόωσης του πλοίου (tailshaft survey) ο οποίος πραγματοποιείται είτε εφόσον ζητηθεί από το Νηογνώμονα είτε εφόσον ζητηθεί από τον αγοραστή. Στην πρώτη περίπτωση επωμίζεται τα έξοδα ο πωλητής ενώ στη δεύτερη περίπτωση ο αγοραστής. Σε περίπτωση που κάποιο από τα μέρη του συστήματος πρόωσης βρεθεί ελαττωματικό έτσι ώστε να επηρεάζεται η κλάση του πλοίου, τα έξοδα επιδιόρθωσης του τα αναλαμβάνει ο πωλητής. Σε αντίθετη περίπτωση, ο αγοραστής επιβαρύνεται με τα έξοδα δεξαμενισμού. Σύμφωνα με τον όρο 6(iv) σε όλη τη διαδικασία δεξαμενισμού μπορεί να παρίσταται εκπρόσωπος του αγοραστή υπό την προϋπόθεση ότι δεν παρεμβαίνει στο έργο ή στις αποφάσεις του επιθεωρητή του Νηογνώμονα.

Τρίτο μέρος:

Ο όρος 6(v) της φόρμας NSF'93 προβλέπει ότι οι αγοραστές, όσο το πλοίο βρίσκεται σε δεξαμενισμό, μπορούν να προχωρήσουν σε εργασίες καθαρισμού ή βαφής των υφάλων μερών του, υπό τον όρο ότι οι εργασίες αυτές δεν καθυστερούν την παράδοση του πλοίου και δεν εμπλέκονται με τις εργασίες του πωλητή ή του επιθεωρητή του Νηογνώμονα. Ωστόσο, αν οι εργασίες των αγοραστών δεν έχουν ολοκληρωθεί ενώ το πλοίο είναι έτοιμο προς παράδοση, ο πωλητής απαλλάσσεται από την υποχρέωση να παραδώσει το πλοίο εν πλω με αποτέλεσμα να μπορεί να απευθύνει NOR και να παραδώσει το πλοίο στον αγοραστή ενώ αυτό βρίσκεται ακόμα σε δεξαμενισμό. Επιπρόσθετα, στην περίπτωση αυτή, το κόστος από το επιπλέον διάστημα του δεξαμενισμού το επωμίζεται ο αγοραστής.

Όρος 7: Εφεδρικά μέρη και Καύσιμα

Με βάση τον όρο αυτό, οι πωλητές έχουν την υποχρέωση να παραδώσουν το πλοίο στους αγοραστές μαζί με όλα τα παραρτήματα του είτε αυτά βρίσκονται στην ξηρά είτε βρίσκονται επί του πλοίου. Σε αυτά περιλαμβάνονται όλα τα εφεδρικά μέρη, προπέλες, πηδάλια και όλος ο εφεδρικός εξοπλισμός εφόσον ανήκουν στο πλοίο κατά τη στιγμή της επιθεωρήσεως αλλά εξαιρούνται τα μέρη επί παραγγελία. Οι πωλητές δεν είναι υποχρεωμένοι να αντικαταστήσουν τα εφεδρικά μέρη που χρησιμοποιούσε μέχρι την παράδοση αλλά τα αντικείμενα που έχουν αντικατασταθεί ανήκουν επίσης στον

αγοραστή. Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας και ναυσιπλοΐας εφόσον ανήκει στους πωλητές, περιλαμβάνεται στα παραδοτέα πράγματα χωρίς επιπλέον πληρωμή. Στον αγοραστή παραδίδονται επίσης οι αχρησιμοποίητες προμήθειες.

Ο πωλητής έχει το δικαίωμα να πάρει όλα τα αντικείμενα που φέρουν το όνομα του πλοίου ή του πωλητή με την υποχρέωση να τα αντικαταστήσει με τα αντίστοιχα. Σε αυτά δεν περιλαμβάνονται τα προσωπικά αντικείμενα του πληρώματος και του πλοιάρχου του πλοίου και ορισμένα άλλα αντικείμενα που κατονομάζονται αναλυτικά στον όρο 7 του ΜοΑ.

Επίσης ο αγοραστής δικαιούται να πάρει όλα τα εναπομείναντα στο πλοίο καύσιμα και λιπαντικά εφόσον πληρώσει στον πωλητή την αξία τους σύμφωνα με την τρέχουσα καθαρή τιμή στο λιμάνι παραδόσεως και κατά τον χρόνο παραδόσεως. Η πληρωμή γίνεται ταυτόχρονα με την παράδοση του πλοίου και στο ίδιο νόμισμα με αυτό του τιμήματος αγοράς.

Όρος 8: Έγγραφα

Στον όρο αυτό καθορίζονται τα έγγραφα που παραδίδονται από τους πωλητές και τους αγοραστές μετά την ολοκλήρωση της αγοραπωλησίας. Με τη φόρμα NSF'93 ο όρος αυτός συμπεριέλαβε και τον καθορισμό του τόπου συναντήσεως πωλητών και αγοραστών. Η σημασία του όρου αυτού αναφορικά με την αίτια ολοκλήρωση της διαδικασίας αγοραπωλησίας του πλοίου είναι πολύ μεγάλη, δεδομένου ότι με την παράδοση των εγγράφων μεταξύ των μερών επιτυγχάνεται η νομική παράδοση του πλοίου.

Το κυριότερο έγγραφο που οι πωλητές παραδίδουν στους αγοραστές είναι το Bill of Sale. Το Bill of Sale ουσιαστικά είναι το έγγραφο που εγγυάται τη μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου από τον πωλητή στον αγοραστή ενώ παράλληλα διασφαλίζει ότι το πλοίο παραδίδεται ελεύθερο βαρών, υποθηκών, ναυτικών προνομίων και άλλων βαρών, χρεών, απαιτήσεων κτλ. Το Bill of Sale μαζί με το Πρωτόκολλο Παραδόσεως-Παραλαβής συνιστούν απόδειξη ότι έχει ολοκληρωθεί η παράδοση του πλοίου και ενώ το Πρωτόκολλο Παραδόσεως-Παραλαβής αποδεικνύει ότι έχει επέλθει η παράδοσή του το Bill of Sale αποδεικνύει ότι έχει μεταβιβασθεί και η κυριότητά του. Όπως είναι φυσικό, δεδομένης της σημασίας του, το Bill of Sale υπογράφεται μόνο από πρόσωπα

που είναι εξουσιοδοτημένα από τον πωλητή διαφορετικά θεωρείται άκυρο. (The Bineta, 1996). Επιπλέον, το Bill of Sale, προκειμένου να παρουσιασθεί στο Νηολόγιο ως τίτλος κυριότητας πρέπει να είναι θεωρημένο από συμβολαιογράφο και από το αρμόδιο Προξενείο ή από άλλη Αρμόδια Αρχή.

Εκτός από το Bill of Sale και βάσει του όρου 8 του MoA, παραδίδονται και άλλα έγγραφα από τον πωλητή στον αγοραστή. Τα έγγραφα τα οποία παραδίδονται κοντά στην ολοκλήρωση των διαδικασιών αγοραπωλησίας του πλοίου είναι:

- ένα Πιστοποιητικό Κυριότητας το οποίο εκδίδεται από το Νηολόγιο του πλοίου. Συνήθως οι αγοραστές φροντίζουν ώστε να εκδοθεί ως το δυνατόν πιο κοντά στην ημερομηνία ολοκλήρωσης της διαδικασίας και όχι νωρίτερα από ένα συγκεκριμένο αριθμό ημερών πριν από την ολοκλήρωση.

- μία Επιβεβαίωση από το Νηογνώμονα ότι το πλοίο διατηρεί την Κλάση του

- ένα Πιστοποιητικό το οποίο εκδίδεται από τις Αρμόδιες Αρχές ότι το πλοίο είναι ελεύθερο βαρών. Αυτό το Πιστοποιητικό δεν θα είναι εύκολο να εκδοθεί πριν από την ολοκλήρωση αγοραπωλησίας του πλοίου αν αυτό υποθηκευμένο. Ωστόσο οι αγοραστές ενδέχεται να ζητήσουν από τους Πωλητές να εκδώσουν ένα Πιστοποιητικό που να διασφαλίζει τη λήξη των συγκεκριμένων βαρών κατά την ολοκλήρωση της διαδικασίας.

- ένα Πιστοποιητικό Διαγραφής του Πλοίου από το Νηολόγιο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο το οποίο δεν απαιτείται αν οι αγοραστές σκοπεύουν να διατηρήσουν το Νηολόγιο των πωλητών.

- οποιοδήποτε άλλο έγγραφο απαιτείται για την εγγραφή του Πλοίου σε νέο Νηολόγιο υπό την προϋπόθεση ότι οι Αγοραστές θα ενημερώσουν τους Πωλητές εντός λογικών χρονικών πλαισίων.

Κατά το χρόνο παραδόσεως του πλοίου, τα μέρη ανταλλάσσουν μεταξύ τους το Πρωτόκολλο Παραδόσεως-Παραλαβής στο οποίο προσδιορίζεται επακριβώς η ημερομηνία και η ώρα παράδοσης του πλοίου. Από τη στιγμή αυτή και μετά κύριος του πλοίου είναι ο αγοραστής. Επιπλέον κατά το χρόνο παραδόσεως του πλοίου οι πωλητές παραδίδουν στους αγοραστές όλα τα πιστοποιητικά και σχέδια που βρίσκονται επί του πλοίου.

Όρος 9: Βάρη του πλοίου

Σύμφωνα με τον όρο 9, ο πωλητής εγγυάται ότι το πλοίο, κατά το χρόνο παραδόσεως, θα είναι ελεύθερο ναυλώσεων, βαρών, υποθηκών, ναυτικών προνομίων και άλλων χρεών. Ο πωλητής έχει επίσης την υποχρέωση να αποζημιώσει τον αγοραστή για τις ζημιές που αυτός υπέστη εξαιτίας αξιώσεων κατά του πλοίου, οι οποίες προηγήθηκαν της παραδόσεώς του. Ο όρος αυτός αποσκοπεί να προστατεύσει τους αγοραστές από την πιθανότητα της ύπαρξης βαρών ή υποθήκης ή αξίωσης τρίτου κατά του πλοίου κατά τη στιγμή της παράδοσης ή σε περίπτωση ύπαρξής τους να τους διασφαλίσει την αποζημίωσή τους.

Η φόρμα NSF'93 προσέθεσε στον όρο 9 τις υποθήκες οι οποίες, με βάση το αγγλικό δίκαιο, καλύπτονται από το γενικό όρο «βάρη». Ωστόσο αυτή η προσθήκη έγινε με σκοπό να προστατεύσει τους αγοραστές σε περίπτωση που τα ενδιαφερόμενα μέρη επέλεξαν να υπαχθεί η σύμβαση σε άλλο σύστημα δικαίου. Επιπρόσθετα, στη φόρμα του '93 προστέθηκαν και οι ναυλώσεις, με σκοπό να ανταποκριθεί η σύμβαση στη συνήθη πρακτική της αγοράς.

Όρος 10: Φόροι

Στον όρο αυτό διευκρινίζεται ότι τα έξοδα, οι φόροι και τα τέλη που σχετίζονται με τη διαγραφή του πλοίου από την παλιά σημαία τα επωμίζεται ο πωλητής, ενώ τα αντίστοιχα έξοδα που απαιτούνται για την εγγραφή του πλοίου σε νέα σημαία βαρύνουν τον αγοραστή.

Όρος 11: Κατάσταση παραδόσεως

Με βάση τον όρο 11, μέχρι την παράδοση του πλοίου, ο πωλητής φέρει τον κίνδυνο του πλοίου δηλαδή είναι υπεύθυνος σε περίπτωση που αυτό χαθεί, υποστεί ζημιά ή προκαλέσει ζημιά σε τρίτους. Μετά την μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου ο αγοραστής αναλαμβάνει τον αντίστοιχο κίνδυνο. Ωστόσο, ο πωλητής οφείλει να παραδώσει το πλοίο στην κατάσταση κατά την οποία βρισκόταν κατά τη στιγμή της επιθεωρήσεώς του, λαμβάνοντας όμως υπόψη τη φυσική φθορά που υφίσταται. Επιπλέον το πλοίο πρέπει κατά το χρόνο παραδόσεως να διατηρεί την κλάση του χωρίς παρατηρήσεις, να είναι ελεύθερο ζημιάς (free of average damage) και όλα τα

πιστοποιητικά που είχε κατά την επιθεώρησή του να είναι έγκυρα και χωρίς παρατηρήσεις.

Επιπλέον όπως διευκρινίζεται και στη φόρμα NSF'93 ως «επιθεώρηση» νοείται η επιθεώρηση από τους αγοραστές του πλοίου με βάση τον όρο 4α ή 4β. Σε περίπτωση που δεν έχει πραγματοποιηθεί επιθεώρηση του πλοίου, σημείο αναφοράς είναι η κατάσταση του πλοίου κατά την υπογραφή του ΜοΑ.

Όρος 12: Όνομα/Διακριτικά

Σύμφωνα με αυτόν τον όρο, ο αγοραστής μετά την παραλαβή του πλοίου, φέρει την υποχρέωση να αλλάξει το όνομά του και τα διακριτικά του.

Όρος 13: Υπερημερία αγοραστή

Ο όρος αυτός παρέχει στους πωλητές το δικαίωμα να λήξουν τη σύμβαση εφόσον λαμβάνουν χώρα δύο παραβιάσεις από την πλευρά των αγοραστών: α) η αποτυχία τους να καταβάλλουν το ποσό της προκαταβολής και β) η αποτυχία τους να καταβάλλουν το ποσό του τιμήματος. Στην πρώτη περίπτωση, οι πωλητές ακυρώνουν τη σύμβαση και δικαιούνται να ζητήσουν αποζημίωση για να καλύψουν τις ζημίες και τα έξοδά τους. Στη δεύτερη περίπτωση, απελευθερώνεται η προκαταβολή προκειμένου να καλύψει τις ζημίες και τα έξοδα των πωλητών και εφόσον δεν είναι αρκετή, έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν περαιτέρω αποζημίωση.

Όρος 14: Υπερημερία πωλητή

Ο πωλητής θεωρείται υπερήμερος στις παρακάτω περιπτώσεις: α) όταν αποτύχει να παραδώσει επιτυχώς την Ειδοποίηση Ετοιμότητας (Notice of Readiness) σύμφωνα με τον όρο 5^α ή β) αποτύχει να ολοκληρώσει τις διαδικασίες παράδοσης του πλοίου μέχρι την ημερομηνία παραδόσεως. Στις περιπτώσεις αυτές, ο αγοραστής έχει το δικαίωμα να ακυρώσει τη σύμβαση εφόσον όμως έχει αφήσει στον πωλητή προθεσμία 3 εργάσιμων ημερών μετά την Ειδοποίηση Ετοιμότητας για να προετοιμάσει τα απαραίτητα έγγραφα για την μεταβίβαση του τίτλου, όπως ορίζεται από τον όρο 8. Αν, αφού έχει δοθεί η Ειδοποίηση Ετοιμότητας αλλά πριν παραδοθεί το πλοίο, αυτό παύσει να έτοιμο προς φυσική παράδοση και παρέλθει και η ημερομηνία ακυρώσεως και το πλοίο δεν έχει καταστεί έτοιμο προς φυσική παράδοση, ο αγοραστής έχει το δικαίωμα

ακυρώσεως της σύμβασης. Στην περίπτωση αυτή, η προκαταβολή επιστρέφεται στον αγοραστή και εφόσον η αποτυχία του πωλητή να παραδώσει το πλοίο εντός του καθορισμένου χρονικού πλαισίου οφείλεται σε δική του αμέλεια, υποχρεούται να καταβάλλει και αποζημίωση στον αγοραστή για την αποκατάσταση των ζημιών και όλων των άλλων εξόδων με το νόμιμο τόκο, ακόμα και αν ο τελευταίος αποφασίσει να μην ακυρώσει τη σύμβαση.

Στη φόρμα NSF'93 περιελήφθη για πρώτη φορά η ακύρωση της σύμβασης από τον αγοραστή σε περίπτωση που ο πωλητής δεν παρέδιδε την Ειδοποίηση Ετοιμότητας σύμφωνα με τον όρο 5α. Αυτό θα μπορούσε να σημαίνει ότι σε περίπτωση που η Ειδοποίηση Ετοιμότητας δεν είναι έγκυρη, σύμφωνα με τον όρο 5, οι αγοραστές μπορούν να ακυρώσουν τη σύμβαση ακόμα και αν υπάρχει αρκετός χρόνος για τους πωλητές να προχωρήσουν στις απαραίτητες αλλαγές και να εκδώσουν μια νέα Ειδοποίηση Ετοιμότητας πριν το καθορισμένο χρονικό πλαίσιο.

Επιπρόσθετα, ο όρος 5 προβλέπει ότι από τη στιγμή που ένα πλοίο βρίσκεται στον τόπο παραδόσεως και είναι σε φυσική ετοιμότητα, οι πωλητές οφείλουν να εκδώσουν Ειδοποίηση Ετοιμότητας. Αν δεν το κάνουν, επειδή για παράδειγμα απομένουν πολλές ημέρες μέχρι την ημερομηνία ακυρώσεως, οι αγοραστές δικαιούνται να ακυρώσουν τη σύμβαση βασιζόμενοι στην αποτυχία των πωλητών να δώσουν την Ειδοποίηση Ετοιμότητας σε συμφωνία με τον όρο 5α.

Τρίτον, στον όρο αυτό υπάρχει μια έλλειψη σαφήνειας ως προς το αν ο αγοραστής μπορεί να ακυρώσει τη σύμβαση αν η παράδοση του πλοίου λάβει χώρα μετά την ημερομηνία ακυρώσεως αλλά η Ειδοποίηση Ετοιμότητας έχει παραδοθεί πριν από αυτή. Μια αποτυχία του πωλητή να είναι «έτοιμος να πραγματοποιήσει επιτυχώς μια νόμιμη συναλλαγή» μέχρι την ημερομηνία ακύρωσης συνεπάγεται την επιλογή του αγοραστή να ακυρώσει τη σύμβαση. Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε, ο όρος 3 ορίζει ο αγοραστής να πληρώνει το τίμημα αγοράς εντός 3 εργάσιμων ημερών από την έκδοση της Ειδοποίησης Ετοιμότητας ενώ ο όρος 14 αφήνει περιθώριο στον πωλητή μέχρι 3 εργάσιμες ημέρες από την παράδοση της Ειδοποίησης Ετοιμότητας για να προετοιμάσει τα απαραίτητα έγγραφα για την παράδοση του πλοίου βάσει του όρου 8. Η αντίφαση αυτή, όπως είναι φυσικό προκαλεί σύγχυση ως προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών με την έννοια ότι δεν είναι σαφές αν ο αγοραστής θα πρέπει να

δώσει ένα χρονικό περιθώριο 3 εργάσιμων ημερών στον πωλητή μετά την Ειδοποίηση Ετοιμότητας(όρος 14) ή μπορεί να παραλάβει το πλοίο προκειμένου να μην κηρυχτεί σε υπερημερία εφόσον περάσει η τριήμερη προθεσμία χωρίς να παραλάβει. Ο συνδυασμός των δύο αυτών όρων φαίνεται να σημαίνει ότι εφόσον το πλοίο βρίσκεται σε φυσική ετοιμότητα προς παράδοση και αν οι πωλητές παραδώσουν την Ειδοποίηση Ετοιμότητας την ημερομηνία ακυρώσεως, θα έχουν μέχρι 3 εργάσιμες ημέρες επιπλέον προκειμένου να παραδώσουν το πλοίο και τα απαραίτητα έγγραφα βάσει του όρου 8. Βέβαια στην πράξη, ο πωλητής πριν εκδώσει την Ειδοποίηση Ετοιμότητας, βρίσκεται τόσο σε φυσική όσο και σε νομική ετοιμότητα για την παράδοση του πλοίου.

Όρος 15: Εκπρόσωποι του αγοραστή

Αφού υπογραφούν οι συμβάσεις και από τα δύο μέρη και ο πωλητής καταβάλλει την προκαταβολή, ο τελευταίος δικαιούται να τοποθετήσει στο πλοίο, με δική του ευθύνη και δικά του έξοδα δύο εκπροσώπους του κατά την άφιξη του πλοίου σε συγκεκριμένο λιμάνι. Οι εκπρόσωποι επιβιβάζονται στο πλοίο με σκοπό να εξοικειωθούν με το πλοίο ενώ είναι απλοί παρατηρητές δεδομένου ότι δεν τους επιτρέπεται να παρεμβαίνουν με οποιονδήποτε τρόπο στα ζητήματα λειτουργίας του πλοίου. Πριν να επιβιβαστούν στο πλοίο, οι εκπρόσωποι του πωλητή πρέπει να υπογράψουν μια επιστολή με την οποία δεσμεύονται να αποζημιώσουν τον πωλητή για τυχόν ζημιές που θα προκαλέσουν στο πλοίο.

Όρος 16: Διαιτησία

Στον όρο αυτό, υπάρχουν τρεις εναλλακτικές επιλογές ως προς το δίκαιο που τα μέρη που μπορούν να επιλέξουν τα μέρη να διέπει τη σύμβαση:

α) το αγγλικό δίκαιο με αρμόδιο δικαστήριο του Λονδίνου. Στην περίπτωση αυτή το κάθε μέρος δικαιούται να ορίσει το δικό του Διαιτητή και να τον ανακοινώσει εντός δεκατεσσάρων ημερών από την ανακοίνωση της επιλογής του άλλου μέρους. Σε περίπτωση αδυναμίας διορισμού του Διαιτητή εντός της καθορισμένης προθεσμίας, η απόφαση θα ληφθεί από το μοναδικό Διαιτητή και θα είναι δεσμευτική. Σε περίπτωση αδυναμίας των δύο Διαιτητών να καταλήξουν σε απόφαση, θα απευθυνθούν σε τρίτο Διαιτητή που θα λάβει τη δεσμευτική απόφαση.

β)το αμερικανικό δίκαιο με αρμόδιο δικαστήριο της Νέας Υόρκης. Σε αυτή την περίπτωση θα διοριστούν τρεις Διαιτητές εκ των οποίων οι δύο θα οριστούν από το κάθε μέρος και ο τρίτος από τους διορισμένους Διαιτητές. Η απόφαση που θα ληφθεί από αυτούς είτε από κοινού είτε κατά πλειοψηφία(δύο στους τρεις) θα είναι δεσμευτική.

γ)οποιοδήποτε άλλο δίκαιο της επιλογής των μερών διάφορο από το αγγλικό και το αμερικανικό. Στην περίπτωση αυτή ο όρος 16 περιλαμβάνει μια ανοιχτή ρήτρα ώστε τα μέρη να καθορίσουν τους όρους Διαιτησίας.

Τα μέρη οφείλουν να επιλέξουν μια από τις παραπάνω εναλλακτικές ενώ σε περίπτωση που δεν διαγραφεί καμία από αυτές ισχύει το αγγλικό δίκαιο.

2.4.5 Η NORWEGIAN SALE FORM 2012-ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ & ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΕΣ

Το Φεβρουάριο του 2012, κυκλοφόρησε στην αγορά η NSF'2012 η οποία εισήγαγε κάποιες τροποποιήσεις και καινοτομίες με σκοπό να ανταποκριθεί στις συνεχόμενες εξελισσόμενες ανάγκες και πρακτικές της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι σημαντικότερες αλλαγές που εισήγαγε η φόρμα αυτή είναι οι παρακάτω:

1. Η εκτεταμένη χρήση ορισμών: Η φόρμα αυτή περιέχει ένα αυξημένο αριθμό ορισμών των όρων που χρησιμοποιούνται, κάτι που συμβάλλει στην αποσαφήνιση και στην τυποποίηση συγκεκριμένων όρων εντός του συμβολαίου. Οι περισσότεροι από αυτούς τους ορισμούς εμπερικλείονται στους Όρους 2 και 3 που αφορούν στη διαδικασία πληρωμής αποσκοπώντας στην ελαχιστοποίηση των ασαφειών και στον σαφή καθορισμό του τόπου και του χρόνου των πληρωμών.
2. Διεύρυνση των επιλογών του όρου 7: Στην NSF'93 καθορίζονται οι όροι με βάση τους οποίους ο αγοραστής αγοράζει όλα τα εναπομείναντα στο πλοίο καύσιμα και λιπαντικά εφόσον πληρώσει στον πωλητή την αξία τους σύμφωνα με την τρέχουσα καθαρή τιμή στο λιμάνι παραδόσεως και κατά τον χρόνο παραδόσεως. Στην NSF'2012 παρότι ο όρος αυτός παραμένει, η νέα διατύπωση παρέχει μια νέα εναλλακτική επιλογή υπολογισμού, σύμφωνα με την οποία οι αγοραστές πληρώνουν στους πωλητές την καθαρή τιμή των εναπομεινάντων καυσίμων και λιπαντικών, όπως αυτή φαίνεται στα τιμολόγια και στα δελτία

παραγγελίας. Οι αγοραστές επιλέγουν ένας από τους δύο εναλλακτικούς τρόπους και διαγράφουν τον άλλον.

3. Αλλαγή των εγγράφων που πρέπει να παραδοθούν: Η πρακτική έχει αποδείξει ότι τα περισσότερα έγγραφα που περιλαμβάνονται στον όρο 8 της φόρμας του 1993 διαγράφονται και προστίθενται λεπτομερώς σε ένα παράρτημα στο τέλος του συμβολαίου. Ο όρος 8 προσδιορίζει τα ελάχιστα έγγραφα που πρέπει να παραδοθούν από τον πωλητή τον αγοραστή χωρίς να λαμβάνεται υπόψη αφενός ότι δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες της αγοράς και αφετέρου ότι δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη για τα έγγραφα που ο αγοραστής πρέπει να παραδώσει στον πωλητή. Ο επικαιροποιημένος όρος 8 της NSF⁷ 2012 αντικατοπτρίζει με μεγαλύτερη ακρίβεια το σημερινό πρότυπο της αγοράς για τα έγγραφα που απαιτούνται, αναγνωρίζει την αναγκαιότητα για τον αγοραστή να παρέχει επίσης έγγραφα για τον πωλητή και συμπεριλαμβάνει κάποιες από τις επιπρόσθετες ρήτρες που προστίθενται συνήθως στο παράρτημα.
4. Προσθήκη των όρων «Ειδοποιήσεις» και «Ολόκληρη Συμφωνία»: Στη φόρμα του 2012 προστίθενται δύο νέοι όροι οι οποίοι δεν περιλαμβάνονται σε καμία από τις προηγούμενες φόρμες. Ο όρος «Ειδοποιήσεις» καθορίζει συγκεκριμένες διευθύνσεις στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται οι ειδοποιήσεις ώστε να μην υπάρχει καμία αμφιβολία αν το κάθε μέρος έλαβε εγκαίρως μια ειδοποίηση. Με τον όρο «Ολόκληρη Συμφωνία» διασφαλίζεται ότι τα μέρη δεν μπορούν να επικαλεστούν πρόσθετους όρους ή εγγυήσεις που έχουν συζητηθεί στη φάση των διαπραγματεύσεων και δεν περιλαμβάνονται στο Memorandum of Agreement. Και οι δύο αυτοί όροι είναι σύνηθες να περιλαμβάνονται στις εμπορικές συμφωνίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΑΓΟΡΑ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Η αγορά διάλυσης πλοίων, σε σύγκριση με τις υπόλοιπες αγορές της ναυτιλίας, έχει αναλυθεί σε πολύ μικρότερο βαθμό από τη διεθνή βιβλιογραφία και οι περισσότερες μελέτες αφορούν τις επιπτώσεις της διάλυσης πλοίων στο περιβάλλον παρά την προσέγγισή της από την οικονομική σκοπιά. Ωστόσο, η διάλυση πλοίων (scrapping) που συχνά τη συναντάμε και με τον όρο «βιομηχανία ανακύκλωσης πλοίων» (recycling industry) αποτελεί βασικό κομμάτι της ναυτιλιακής βιομηχανίας και διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην ισορροπία προσφοράς και ζήτησης.

3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Τα πλοία, όπως είναι γνωστό, είναι τα μεγαλύτερα περιουσιακά στοιχεία που έχουν μετακινηθεί ποτέ και αντιπροσωπεύουν τόσο μεγάλη επένδυση ώστε έχουν σχεδιαστεί ολόκληρα νέα τραπεζικά και κυβερνητικά συστήματα με σκοπό να τα χρηματοδοτούν. Δεδομένης της μεγάλης αξίας τους, είναι αναπόφευκτο τα πλοία να μην εξαφανίζονται όταν δεν είναι πλέον αξιόπλοα. Υπάρχουν πολλά ιστορικά παραδείγματα ανακύκλωσης πλοίων όπως π.χ. το πολυκατάστημα Liberty στο Λονδίνο που είναι κατασκευασμένο από τα ξύλα των πολεμικών πλοίων «HMS Impregnable» και «HMS Hindustan». Με τα χρόνια, και όσα η ναυπηγική εξελισσόταν, το ξύλο έδωσε τη θέση του στο σίδηρο και στο χάλυβα. Τα μέταλλα των πλοίων ήταν καλύτερης ποιότητας από οτιδήποτε άλλο υπήρχε διαθέσιμο. Επομένως σαν αποτέλεσμα, η διάλυση πλοίων διαδραμάτισε ένα πολύ σημαντικό ρόλο στη «στελέχωση» της βιομηχανικής επανάστασης.

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος άφησε μια τεράστια ποσότητα χάλυβα σε πολεμικά και εμπορικά πλοία που πλέον δεν μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν. Αυτά τα πλοία διαλύθηκαν στο Inverkeithing της Σκωτίας αποφέροντας συνολικά 500.000 τόνους υψηλής ποιότητας άνθρακα. Μετά τον πόλεμο, η διάλυση πλοίων συνεχίστηκε στην Ιταλία (La Spezia) και στην Ιαπωνία. Παρ'όλα αυτά, στη δεκαετία του 1970, μαζί με τη βιομηχανία ναυπήγησης πλοίων που μετατοπίστηκε προς τα ανατολικά, μετατοπίστηκε και η βιομηχανία διάλυσης. Η Ταϊβάν ήταν ο κύριος προορισμός και τα πλοία διαλύονταν στο κέντρο κυριολεκτικά του λιμανιού Kaohsiung, μέχρι που στις 11 Αυγούστου 1986 μια έκρηξη στο δεξαμενόπλοιο «Kanari» σκότωσε 14 ανθρώπους

και τραυματίσε ακόμα 47. Λόγω της τεράστιας δημόσιας κατακραυγής η βιομηχανία της Ταϊβάν που ήταν εντελώς άναρχη άρχισε να υφίσταται έναν εξαιρετικά αυστηρό έλεγχο. Όπως είναι φυσικό, η βιομηχανία διάλυσης πλοίων μετακινήθηκε εν μια νυκτί.

Σε αυτήν ακριβώς τη στιγμή, η Alang, μια παραθαλάσσια πόλη στην ινδική πολιτεία Gujarat, γνώρισε την πρώτη μεγάλη έκρηξη της βιομηχανίας σε διάλυση. Η πρώτη διάλυση έγινε το Φεβρουάριο του 1893 και, όπως φαίνεται από τα αρχεία, μέχρι το 1989 ο αριθμός των εργαζομένων στα διαλυτήρια της Alang έφτασε τους 40.000. Την Ινδία ακολούθησαν το Μπαγκλαντές και το Πακιστάν.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία άργησε να αντιληφθεί αυτές τις εξελίξεις. Αυτό δεν είναι αξιοπερίεργο δεδομένου ότι οι διαλύσεις πλοίων συχνά δεν απασχολούν τους εμπλεκόμενους στις άλλες αγορές της ναυτιλίας και συχνά όταν ένα πλοίο αλλάζει χέρια για να οδηγηθεί σε διάλυση, ο αρχικός ιδιοκτήτης αγνοεί παντελώς τον προορισμό του. Εντούτοις, άρχισε να γίνεται ευρέως αντιληπτό ότι οι συνθήκες εργασίας στις εγκαταστάσεις διάλυσης πλοίων ήταν εξαιρετικά ανθυγιεινές και όχι μόνο στην Ινδία.

3.2 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΔΙΑΛΥΣΕΩΝ

Η διάλυση πλοίων, όπως αναφέρθηκε και στην Ιστορική Αναδρομή, λαμβάνει πλέον χώρα στην Ασία, όπου τα διαλυτήρια βρίσκουν μια τοπική αγορά για το προϊόν τους και φθηνό εργατικό δυναμικό.

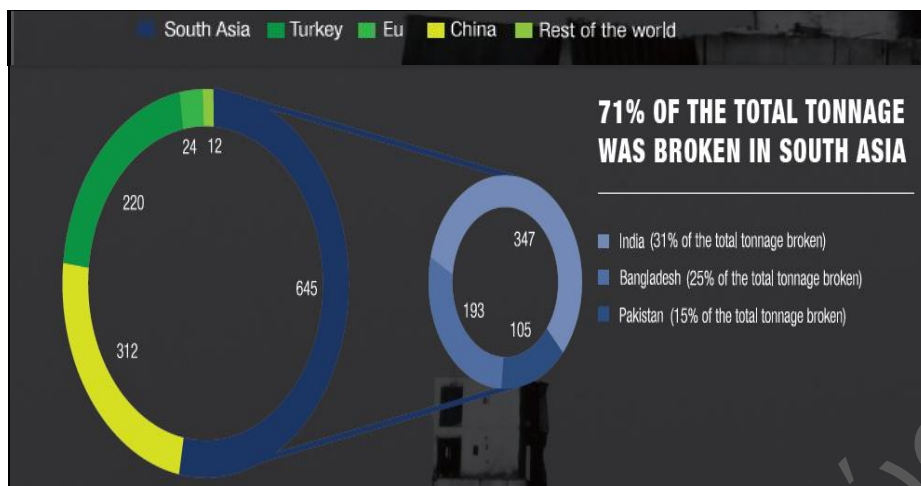
	1986		1991		1995		2005	
	GT	%	GT	%	GT	%	GT	%
Taiwan	7,773	38	48	2	–	0	0	
China	4,567	23	172	7	754	9	200	3%
South Korea	2,658	13	8	0	3	0	0	
Pakistan	861	4	445	19	1,670	20	0	
Japan	770	4	81	3	146	2	0	
India	636	3	695	29	2,809	33	1000	16%
Spain	581	3	13	1	40	0	0	
Turkey	418	2	77	3	207	2	0	
Italy	311	2	8	0	1	0	0	
Bangladesh	268	1	512	22	2,539	30	4600	75%
Others	1,444	7	306	13	354	4	300	5%
Total	20,287	100	2,365	100	8,523	100	6,100	100%

Πίνακας 3.1: Διαλύσεις πλοίων ανά χώρα 1986-2005
Πηγή: M.Stopford , 2009

Η αγορά διαλυτήριων είναι μια κινητή βιομηχανία. Όπως διαφαίνεται στον Πίνακα 3.1, στη διάρκεια της ύφεσης στα μέσα του '80, όταν η αγορά διάλυσης βρισκόταν σε πολύ υψηλά επίπεδα, τα τρία-τέταρτα σχεδόν της βιομηχανίας τοποθετούνταν στην Ταϊβάν, στην Κίνα και στη Νότια Κορέα. Δέκα χρόνια αργότερα, η Ταϊβάν και η Νότια Κορέα είχαν εξαφανιστεί από τη βιομηχανία. Το μερίδιο αγοράς της Κίνας έπεσε στο 9% και η Ινδία, το Πακιστάν και το Μπαγκλαντές έγιναν οι ηγέτιδες δυνάμεις στην αγορά. Μέχρι το 2005, όταν η ναυτιλιακή βιομηχανία ήταν σε έκρηξη και η βιομηχανία διάλυσης ήταν πεσμένη, το Μπαγκλαντές κυριαρχούσε στην αγορά.

Η εξήγηση αυτού του φαινομένου είναι ότι αυτός ο κλάδος έλκεται από τις χώρες με χαμηλό κόστος εργασίας, δεδομένου ότι είναι και μια βιομηχανία εντάσεως εργασίας. Αμέσως μετά την έκρηξη στο λιμάνι Kaohsiung της Ταϊβάν το 1896, οι συνθήκες εργασίας παρουσίασαν βελτίωση και επομένως το εργατικό κόστος αυξήθηκε, με αποτέλεσμα στις αρχές του 1990 η Ταϊβάν να κλείσει τις εγκαταστάσεις των διαλυτηρίων και να τις αντικαταστήσει με ένα τερματικό εμπορευματοκιβωτίων. Η ιστορία επαναλαμβάνεται και στην περίπτωση της Νότιας Κορέας. Στα 1980 η Κορέα ήταν η τρίτη μεγαλύτερη δύναμη στην αγορά διάλυσης με 13% μερίδιο αγοράς, το οποίο επιτύγχανε στα δύο διαλυτήρια ιδιοκτησίας της Hyundai. Με την αύξηση των μισθών στα τέλη του 1980 και την επέκταση της ναυτιλιακής βιομηχανίας τα διαλυτήρια έκλεισαν.

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά οι χώρες που πρωταγωνιστούν σήμερα στην αγορά διάλυσης. Το Διάγραμμα 3.1 απεικονίζει τη γεωγραφική κατανομή του τονάζ ανά χώρα το 2013:



Διάγραμμα 3.1: Αριθμός πλοίων που διαλύθηκαν παγκοσμίως το 2013
 Πηγή: NGO Shipbreaking Platform, Annual Review 2013

Με βάση τα στοιχεία του Διαγράμματος, η Νότια Ασία παραμένει η πρωταγωνίστρια στην αγορά διάλυσης πλοίων με ποσοστό 71%, από το οποίο το 31% ανήκει στην Ινδία, το 25% στο Μπαγκλαντές και το υπόλοιπο 15% στο Πακιστάν. Σε κόρους ολικής χωρητικότητας (gross tonnage), στον παρακάτω πίνακα του 2012 η Νότια Ασία έχει την πρωτοκαθεδρία, εντός της οποίας το Μπαγκλαντές καταλαμβάνει την πρώτη θέση και ακολουθούν η Ινδία και το Πακιστάν.

	China	India	Bangladesh	Pakistan	Unknown Indian Subcontinent	Turkey	Others/unknown	World Total
Oil tankers	1 459	369	1 197	2 711	191	21	200	6 149
Bulk carriers	5 533	5 446	6 064	1 959	205	365	720	20 293
General cargo	316	393	1 166	28	–	291	471	2 665
Container ships	316	553	2 954	7	216	124	76	4 246
Gas carriers	4	89	30	–	–	77	38	238
Chemical tankers	7	11	333	–	21	–	27	399
Offshore	154	4	44	649	156	75	100	1 182
Ferries and passenger ships	12	4	82	–	–	139	66	303
Other	55	158	386	17	–	146	56	817
Total	7 855	7 027	12 256	5 372	790	1 239	1 755	36 293

Πίνακας 3.2: Μέτρηση του προς διάλυση τονάζ(σε χιλιάδες gt) ανά τύπο πλοίου και χώρες διάλυσης για το έτος 2012

Πηγή: UNCTAD Review of Maritime Transport 2013

3.2.1 INΔΙΑ

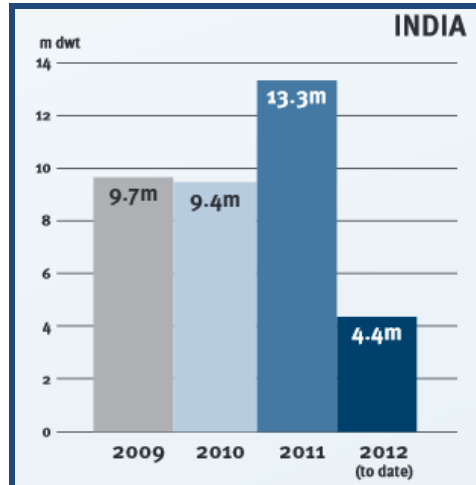
Η Ινδία, μέσω της αγοράς διάλυσης πλοίων, καλύπτει ένα μέρος της υψηλής εγχώριας ζήτησης σε σίδηρο. Η παραγωγή σιδήρου στην Ινδία αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες της ινδικής οικονομίας. Ωστόσο η παραγωγή σιδήρου που χρησιμοποιεί ως εισροή τα προϊόντα διάλυσης πλοίων αν και είναι ικανοποιητική, καλύπτει την εγχώρια κατανάλωση κατά ένα πολύ μικρό μόλις ποσοστό.

Τα διαλυτήρια πλοίων στην Ινδία παρουσιάζουν τάση συγκέντρωσης αλλά υπάρχουν και διαλυτήρια διασκορπισμένα στην ακτογραμμή της Ινδίας. Τα περισσότερα διαλυτήρια βρίσκονται στην περιοχή Alang της Ινδίας η οποία άνοιξε το 1983. Η περιοχή αυτή είναι ευνοϊκή επειδή οι παλίρροιας και η κλίση της παραλίας συντελεί ώστε τα πλοία να βγαίνουν στην ξηρά είτε με τους δικούς τους κινητήρες είτε απλά με τη βοήθεια ρυμουλκών. Οι εργάτες πλησιάζουν στα πλοία όταν υπάρχει άμπωτη. Παλιότερα στην Alang υπήρχαν περίπου 200 χώροι διάλυσης αλλά σήμερα λόγω αναβαθμίσεων και ανακατατάξεων έχουν περιοριστεί στους 80. Σημαντική δραστηριότητα παρουσιάζεται και στην περιοχή του Mumbai. Ως προς τις συνθήκες εργασίας, κυρίως στην Alang, ένας ολοένα αυξανόμενος αριθμός εργατών, εργάζεται κάτω από βελτιωμένες συνθήκες τόσο από την πλευρά της ασφάλειας όσο και από την πλευρά της προστασίας του περιβάλλοντος.

Η μεγαλύτερη έκρηξη στην αγορά διαλύσεων στην Ινδία συνέβη το 1994 όταν η οικονομία απελευθερώθηκε και οι εισαγωγές κατέστησαν λιγότερο περιορισμένες.

Σε γενικές γραμμές τα τελευταία χρόνια η Ινδία αποδεικνύει πώς η κυβερνητική αναγνώριση της οικονομικής σημασίας της βιομηχανίας μπορεί να οδηγήσει σε διαδικασίες που επιτρέπουν μια ασφαλέστερη και περισσότερη φιλική προς το περιβάλλον αγορά διάλυσης πλοίων. Ίσως η Ινδία θα μπορούσε να αποτελέσει πρότυπο και για τις υπόλοιπες χώρες της Νότιας Ασίας να βελτιώσουν τις συνθήκες εργασίας στα διαλυτήρια πλοίων (EU-India Action Plan Support Facility-Environment, 2011; Stopford, 2009; Lloyd's List Report, 2012).

Στο διάγραμμα 3.2 διαφαίνεται ξεκάθαρα η εκτόξευση της αγοράς διαλύσεων στην Κίνα το 2011.



Διάγραμμα 3.2: Οι Διαλύσεις πλοίων στην Ινδία 2009-Μάρτιος 2012
 Πηγή:Lloyd's List, 2012

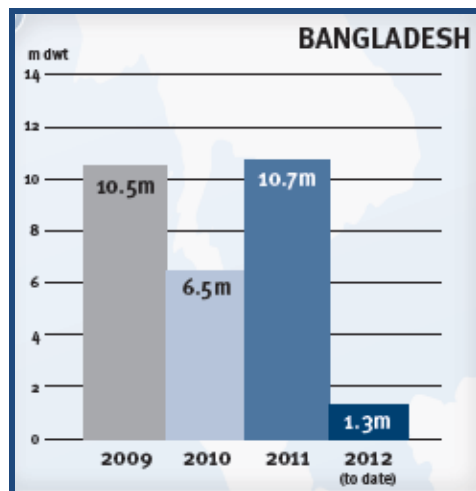
3.2.2 ΜΠΑΓΚΛΑΝΤΕΣ

Όπως και στην Ινδία, έτσι και στο Μπαγκλαντές, η εγχώρια ζήτηση σε σίδηρο είναι υψηλή και η διάλυση πλοίων χρησιμοποιείται για να τροφοδοτήσει τις ανάγκες της χώρας. Ωστόσο στο Μπαγκλαντές, το ποσοστό της παραγωγής που καλύπτεται από τις διαλύσεις πλοίων αγγίζει το 50% δεδομένου ότι τα υλικά αυτής της βιομηχανίας χρησιμοποιούνται για την κατασκευή σιδήρου σε ειδικές εγκαταστάσεις επανέλασης σιδήρου.

Η διάλυση πλοίων στο Μπαγκλαντές είναι συγκεντρωμένη στην πόλη Sitakund στην παραλία της Βεγγάλης. Σύμφωνα με τον τοπικό τύπο, στα διαλυτήρια απασχολούνται άμεσα περίπου 30.000 εργαζόμενοι ενώ η έμμεση απασχόληση μπορεί να φτάσει και τους 200.000 εργαζόμενους. Το εργατικό δυναμικό αποτελείται ως επί το πλείστον από εσωτερικούς μετανάστες που έχει έρθει από φτωχότερες περιοχές της χώρας και ανειδίκευτους εργάτες.

Τα διαλυτήρια του Μπαγκλαντές πληρώνουν χαμηλότερους δασμούς σε σύγκριση με την Ινδία και το Πακιστάν. Η πλειονότητα των πλοίων που διαλύεται είναι δεξαμενόπλοια καθώς παρέχουν το μεγαλύτερο μέρος του σιδήρου. Ωστόσο, στο Μπαγκλαντές η διαδικασία της διάλυσης είναι εξαιρετικά επικίνδυνη: εκεί γίνονται τα

περισσότερα ατυχήματα και πυρκαγιές ενώ η παράκτια ζώνη της και η αλιεία της είναι πολύ ευάλωτες.



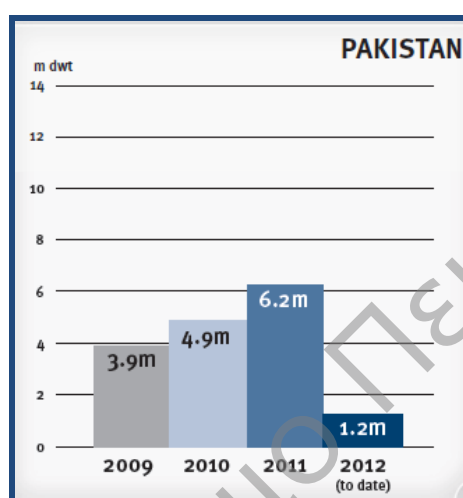
Διάγραμμα 3.3: Οι Διαλύσεις πλοίων στο Μπαγκλαντές 2009-Μάρτιος 2012
Πηγή:Lloyd's List, 2012

Στο Διάγραμμα 3.3, φαίνεται καθαρά ότι παρόλο που το 2009 η αγορά διάλυσης παρουσίασε πολύ μεγάλη άνοδο και μάλιστα ήταν η κορυφαία δύναμη σε αυτή τη βιομηχανία εντούτοις το 2010, παρουσίασε σημαντική πτώση. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι στα μέσα του 2010 τα ναυπηγεία έκλεισαν λόγω των πιέσεων που άσκησε ο Δικηγορικός Σύλλογος Προστασίας Περιβάλλοντος του Μπαγκλαντές στην κυβέρνηση, να θέσει ένα τέρμα στις επικίνδυνες και εχθρικές προς το περιβάλλον πρακτικές που λάμβαναν χώρα στα διαλυτήρια πλοίων. Παρόλο που η βιομηχανία ξανάνοιξε το Μάρτιο του 2011, με μια μεγάλη λίστα από νέα κριτήρια που αποσκοπούσαν στο να βελτιώσουν τις πρακτικές περιλαμβάνοντας προϋποθέσεις όπως ο καθαρισμός των πλοίων πριν από την είσοδό τους στα διαλυτήρια και η παροχή εξοπλισμού ασφαλείας στους εργαζόμενους, ένα σύννεφο κρεμόταν πάνω από τη βιομηχανία και μέχρι τον Οκτώβριο η πόρτα έκλεισε ξανά. Για το λόγο αυτό και το 2011, η αγορά ήταν στα 10,7 dwt σε σύγκριση με τα 13,3 dwt της Ινδίας(EU-India Action Plan Support Facility-Environment, 2011; Stopford, 2009; Lloyd's List Report, 2012).

3.2.3 ΠΑΚΙΣΤΑΝ

Στη δεκαετία του 1980, ο λιμένας Gadani, όπου λαμβάνουν χώρα οι εργασίες διάλυσης ήταν το μεγαλύτερο διαλυτήριο σε παγκόσμιο επίπεδο απασχολώντας άμεσα

περισσότερους από 30.000 εργαζόμενους και παράγοντας ένα εκατομμύριο τόνους σιδήρου διάλυσης. Το 2001 στο ίδιο διαλυτήριο ο σίδηρος που παραγόταν είχε περιοριστεί μόλις στους 160.000 τόνους. Οι υψηλοί δασμοί και ο έντονος ανταγωνισμός από τα διαλυτήρια της Ινδίας και του Πακιστάν είχαν σαν αποτέλεσμα να μειωθεί η παραγωγή στο λιμένα Gadani. Η μείωση των φόρων στο σίδηρο διάλυσης βελτίωσε μετρίως την παραγωγή, η οποία όμως ποτέ δεν ξαναπλησίασε στα παλαιότερα επίπεδα.



Διάγραμμα 3.4: Οι Διαλύσεις πλοίων στο Πακιστάν 2009-Μάρτιος 2012
Πηγή: Lloyd's List, 2012

Τα τελευταία χρόνια, όπως απεικονίζεται στο Διάγραμμα 3.4, τα διαλυτήρια του Πακιστάν, εκμεταλλεύονται την άνθηση των πλοίων που πωλούνται προς διάλυση, κυρίως μεγάλων δεξαμενόπλοιων και πλοίων ξηρού φορτίου, όσο η αβεβαιότητα εξακολουθεί να πλανάται πάνω από την αγορά του Μπαγκλαντές, η οποία παραδοσιακά θα στρεφόταν σε μεγαλύτερα πλοία. Όμως λόγω της μειωμένης εγχώριας ζήτησης σε σίδηρο, σε σχέση με την Ινδία και το Μπαγκλαντές, τα μεγέθη που αγγίζει η αγορά διάλυσης στο Πακιστάν θα είναι πάντα πίσω από τα αντίστοιχα των γειτονικών του χωρών δεδομένου ότι υπάρχει πάντα ένα «ταβάνι» που τα περιορίζει (EU-India Action Plan Support Facility-Environment, 2011; Stopford, 2009; Lloyd's List Report, 2012).

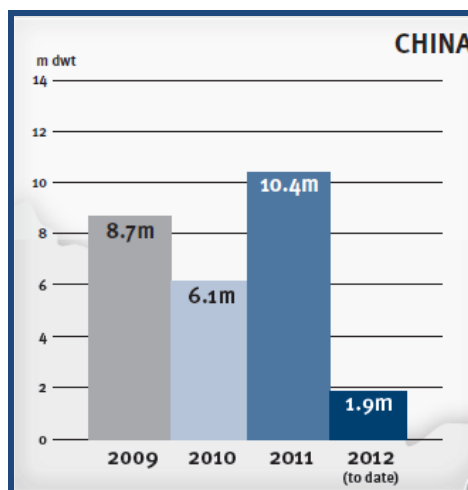
3.2.4 ΚΙΝΑ

Η Κίνα έκανε την είσοδο της στην αγορά διάλυσης πλοίων στις αρχές του 1980 και πολύ γρήγορα εξελίχθηκε σε ένα από τους μεγαλύτερους αγοραστές πλοίων προς

διάλυση. Υπήρχε μια σημαντική εγχώρια ζήτηση για προϊόντα χάλυβα και για το λόγο αυτό η Κίνα έκανε εισαγωγή μεγάλων ποσοτήτων χάλυβα (προερχόμενου από διαλύσεις πλοίων) από την Ταϊβάν. Παρόλο που η Κίνα συνέχισε να λειτουργεί τα διαλυτήριά της στη δεκαετία του 1990, η κλίμακα της επιχείρησης διαλύσεων περιορίστηκε από τις κυβερνητικούς κανονισμούς για τον έλεγχο του νομίσιματος και από τους αυστηρούς περιβαλλοντικούς περιορισμούς με αποτέλεσμα το μερίδιο της αγοράς τα επόμενα χρόνια να μειωθεί.

Τα τελευταία χρόνια, η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει αναπτύξει μια σχέση αγάπης-μίσους με την Κίνα. Οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές επιθυμούν η Κίνα να εισάγει ακόμα μεγαλύτερο αριθμό εμπορευμάτων ώστε να κρατούν τα πλοία τους απασχολημένα. Από την άλλη πλευρά, δεν είναι λίγοι όσοι κατηγορούν την Κίνα για παραδόσεις πλοίων που έχουν ξεπεράσει κάθε προηγούμενο, δημιουργώντας υπερπροσφορά χωρητικότητας στις ναυλαγορές δεδομένου ότι η ναυπηγική της ικανότητα διογκώθηκε σημαντικά την περίοδο άνθησης της ναυτιλίας. Με τη βιομηχανία να ανησυχεί ότι η Κίνα θα συνεχίσει ανενόχλητη τη ναυπήγηση πλοίων προκειμένου να εξασφαλίσει εργασία για τη μεγάλη πλειοψηφία των εργατών της, η απειλή υπερναυπήγησης πλοίων υποσκάπτει τις προσπάθειες μείωσης του μεγέθους του στόλου σε διαχειρίσιμα επίπεδα.

Δεν είναι λίγοι οι εμπλεκόμενοι στο ναυτιλιακό κλάδο που έχουν προτείνει ότι η Κίνα θα μπορούσε να βοηθήσει τη ναυτιλιακή βιομηχανία γενικά και να διασφαλίσει την απασχόληση των εργαζομένων στα ναυπηγεία μετατρέποντας κάποιες από τις εγκαταστάσεις ναυπήγησης σε εγκαταστάσεις διάλυσης πλοίων. Το επιχείρημα είναι ότι το μεγαλύτερο μέρος των υποδομών που είναι απαραίτητες υπάρχει ήδη. Με την Κίνα να είναι ο πιο «πράσινος» προορισμός από τις τέσσερις μεγαλύτερες δυνάμεις διάλυσης, αυτό γρήγορα θα δημιουργούσε μια παροχή εγκαταστάσεων που θα ανταποκρίνονταν στα πρότυπα που έχει θέσει ο IMO. Ένα ακόμα κίνητρο προκειμένου να κινηθεί η Κίνα προς την κατεύθυνση αυτή είναι οι μεγάλες ανάγκες της για σίδηρο. Αντί να εξαρτάται ολοένα και περισσότερο στην παραγωγή νέου σιδήρου από το εισαγόμενο σιδηρομετάλλευμα(iron ore) θα μπορούσε να ενισχύσει περαιτέρω τη βιομηχανία διάλυσης πλοίων(Stopford, 2009; Lloyd's List Report, 2012).



Διάγραμμα 3.5: Οι Διαλύσεις πλοίων στην Κίνα 2009-Μάρτιος 2012
 Πηγή:Lloyd's List, 2012

Το 2011 τα κινέζικα διαλυτήρια αγόρασαν 10,4 dwt τονάζ για διάλυση έναντι 8,7 dwt το 2009 και 6,1 το 2010 όπως απεικονίζεται στο Διάγραμμα 3.5.

3.3 ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΔΙΑΛΥΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

3.3.1 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΤΗ ΔΙΑΛΥΣΗ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Η ηλικία κατά την οποία ένα πλοίο θα κατευθυνθεί στα διαλυτήρια δεν είναι προκαθορισμένη και προβλεπόμενη και η απόφαση για διάλυση του πλοίου δεν γίνεται με τα ίδια κάθε φορά κριτήρια. Αντίθετα η απόφαση ενός πλοιοκτήτη να στείλει το πλοίο του για διάλυση είναι κάθε φορά μοναδική και εξαρτάται από ένα συνδυασμό παραγόντων που αλληλεπιδρούν μεταξύ τους.

Η ηλικία είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που λαμβάνει υπόψη του ένας πλοιοκτήτης πριν προχωρήσει σε μια τέτοια απόφαση. Καθώς η ηλικία αυξάνεται, αφενός μειώνεται η απόδοση του πλοίου και αφετέρου αυξάνεται το κόστος συντήρησης και επισκευών. Επομένως ο πλοιοκτήτης, πρέπει να αντιμετωπίσει από τη μια πλευρά το κόστος που είναι υψηλό και από την άλλη πλευρά τον αυξημένο μη παραγωγικό χρόνο (off-hire) λόγω της συχνής συντήρησης που πρέπει να γίνεται είτε προγραμματισμένα είτε εκτάκτως. Δεδομένου ότι η φυσιολογική φθορά είναι μια

σταδιακή και αναπόφευκτη διαδικασία δεν υπάρχει μια καθορισμένη ηλικία κατά την οποία τα πλοία πρέπει να οδηγούνται σε απόσυρση. Αυτό ποικίλλει ανάλογα με το είδος του πλοίου. Πάντως, κατά μέσο όρο τα πλοία, τόσο τα δεξαμενόπλοια όσο πλοία ξηρού φορτίου στέλνονται για διάλυση όταν φτάσουν στην ηλικία των 25 ετών.

Ένας άλλος πολύ σημαντικός παράγοντας που λαμβάνει υπόψη του ένας πλοιοκτήτης είναι η τεχνική απαξίωση (technical obsolescence) του πλοίου, το γεγονός δηλαδή ότι ένας πιο σύγχρονος, αποδοτικός και αποτελεσματικός τύπος πλοίου έχει απαξιώσει τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου και επομένως η ανάγκη απόσυρσης είναι αδήριτη. Αυτό συνέβη για παράδειγμα στα τέλη της δεκαετίας του 1960 όταν η εμφάνιση των εμπορευματοκιβωτίων κατέστησε αναπόφευκτη τη διάλυση των πλοίων πολλαπλών καταστρωμάτων σε ένα πολύ μεγάλο τους μέρος. Η απαξίωση αφορά και το μηχανολογικό εξοπλισμό του πλοίου και είναι ένας παράγοντας που μπορεί να το οδηγήσει γρήγορα σε διάλυση ακόμα και όταν η ηλικία του είναι σχετικά μικρή.

Εκτός από την τεχνική απαξίωση, είναι ανάγκη να αναφερθούμε και στην οικονομική απαξίωση (economic obsolescence). Αυτό σημαίνει ότι η τρέχουσα αξία διάλυσης του πλοίου (scrap value) υπερβαίνει την εν δυνάμει μελλοντική εμπορική αξία περαιτέρω απασχόλησής του (potential trading value). Η οικονομική απαξίωση μπορεί να οφείλεται σε αιτίες τεχνολογικές, οικονομικές, πολιτικές ή θεσμικές (Κ.Γκιζιάκης, Α.Παπαδόπουλος, Ε.Πλωμαρίτου, 2010).

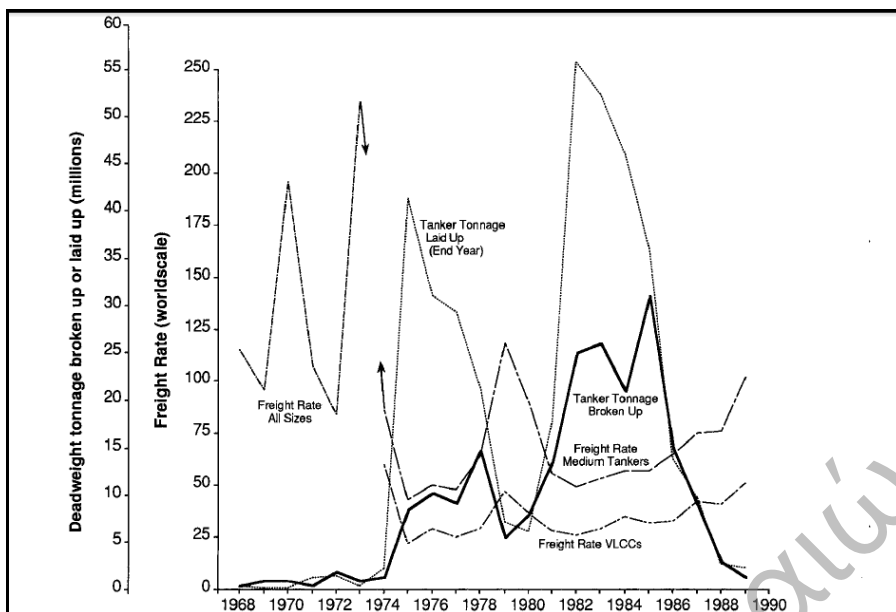
Καθοριστικό ρόλο για την απόφαση διάλυσης του πλοίου διαδραματίζουν επιπρόσθετα οι τιμές ναύλων σε συνδυασμό με τις τιμές «scrap». Ο κανόνας προβλέπει ότι σε περιόδους που οι ναύλοι είναι χαμηλοί, η προσφερόμενη προς τα διαλυτήρια ποσότητα αυξάνεται και οι τιμές scrap μειώνονται. Αντίθετα μια αύξηση στα επίπεδα των ναύλων προκαλεί μεγαλύτερη διστακτικότητα στους πλοιοκτήτες να κατευθύνουν τα πλοία τους στα διαλυτήρια και επιφέρει αύξηση των τιμών scrap.

Τέλος, η διάλυση των πλοίων είναι μια κρίσιμη επιχειρηματική απόφαση που επηρεάζεται από τις προσδοκίες του πλοιοκτήτη για τη μελλοντική κερδοφορία του πλοίου του. Συγκεκριμένα, ένας πλοιοκτήτης όταν έρχεται αντιμέτωπος με τη μειωμένη απόδοση του πλοίου και αφού έχει λάβει όλα τα μέτρα μείωσης του κόστους, διαθέτει μια σειρά από εναλλακτικές επιλογές:

- 1) να συνεχίσει τις συναλλαγές του ελπίζοντας σε μια βελτίωση της αγοράς
- 2) να παροπλίσει το πλοίο του (lay-up) ευελπιστώντας και εδώ ότι η αγορά θα εισέλθει σε φάση ανόδου
- 3) να μετατρέψει το πλοίο του και να το στρέψει σε εναλλακτικές μορφές εμπορίου ή να το εκσυγχρονίσει π.χ. με έναν πιο σύγχρονο κινητήρα
- 4) να το πουλήσει στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων
- 5) να το στείλει για διάλυση

Η τέταρτη και η πέμπτη επιλογή προσφέρουν την προοπτική της γρήγορης απόδοσης σε μετρητά, επομένως μπορεί να συγκριθεί σε όρους παρούσας αξίας με τις εκτιμώμενες προεξοφλούμενες χρηματικές ροές από τις υπόλοιπες τρεις επιλογές. Στις φτωχές αγορές, οι τρεις πρώτες επιλογές είναι «καταδικασμένες» να παράγουν αρνητικές χρηματικές ροές για τα επόμενα χρόνια, και αυτό δημιουργεί προβλήματα ειδικά όταν έχουν ληφθεί δάνεια για νεότευκτα πλοία που πρέπει να αποπληρωθούν και αυτό καθίσταται δύσκολο λόγω της μειωμένης ρευστότητας.

Στο κάτωθι Διάγραμμα 3.6 απεικονίζεται ότι στην αγορά δεξαμενόπλοιων η ποσότητα των παροπλισμένων πλοίων είναι αντιστρόφως ανάλογη με τα επίπεδα των ναύλων και το ίδιο συμβαίνει και με την ποσότητα των πλοίων που στέλνεται για διάλυση. Τα VLCC άρχιζαν να διαλύονται σε μεγάλες ποσότητες από το 1978-1979 αλλά στη συνέχεια αποτέλεσαν ένα σημαντικό στοιχείο της συνολικής διαλυθείσας ποσότητας. Τα επίπεδα ναύλων για τα VLCC ωστόσο ακολουθούν την ίδια τάση με τα επίπεδα ναύλων για τα δεξαμενόπλοια.



Διάγραμμα 3.6: Σχέση ναύλων- πλοίων προς διάλυση
 Πηγή: I.L.Buxton, 1991

Οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων έχουν διακυμάνσεις επηρεασμένες από τις τιμές των ναύλων, από τις τιμές των νεότευκτων πλοίων και από την κατάσταση καθενός πλοίου συγκεκριμένα. Η θεωρητική αξία ενός μεταχειρισμένου πλοίου είναι η παρούσα αξία των εκτιμώμενων μελλοντικών χρηματικών ροών, για την οποία όμως οι αγοραστές και οι πωλητές δεν θα συμφωνούν όπως είναι φυσικό. Η μακροχρόνια τάση, έχει αποδείξει ότι τα πλοία χάνουν κάθε χρόνο το 8-10% της αξίας τους. Αυτό το ποσοστό αναφέρεται περισσότερο στον τρέχον κόστος αντικατάστασης ενός νεότευκτου πλοίου παρά στο ιστορικό του κόστος. Για παράδειγμα ένα πλοίο 5 χρόνων θα βρίσκεται κατά μέσο όρο στο 60% της αξίας ενός ίδιου καινούριου πλοίου και όχι σε σχέση με την αξία του όταν αγοράστηκε (ιστορικό κόστος).

Οι πλοιοκτήτες, στην ουσία, θα κατευθύνουν τα πλοία τους στα διαλυτήρια όταν οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων φτάσουν κοντά στα επίπεδα της διάλυσης δηλαδή τυπικά στο 10% της αξίας των νεότευκτων πλοίων. Βέβαια ανάλογα με τον πληθωρισμό μέχρι την παράδοσή του η αξία του μπορεί να είναι υψηλότερη σαν ποσοστό του ιστορικού κόστους και όχι της τιμής ενός καινούριου πλοίου. Ωστόσο, δεν είναι σπάνιο ανάμεσα στους ιδιοκτήτες πλοίων τακτικών γραμμών, τα οποία είναι τεχνολογικά απαρχαιωμένα αλλά όχι τεχνικά απαξιωμένα, να τα στέλνουν στα διαλυτήρια, για να αποτρέψουν τους δυνητικούς ανταγωνιστές από το να τα

αγοράσουν και να τα χρησιμοποιήσουν για παρεμφερείς εμπορικές λειτουργίες(I.L Buxton 1991) .

3.4 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Οι μηχανισμοί λειτουργίας της αγοράς είναι σχετικά απλοί. Η διαδικασία προσιδιάζει σε μεγάλο βαθμό με αυτή που ακολουθείται στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων μόνο που στην περίπτωση αυτή, οι πελάτες-αγοραστές είναι τα ναυπηγεία που διαλύουν τα πλοία και όχι οι πλοιοκτήτες. Ο ιδιοκτήτης ενός πλοίου που δεν έχει τη δυνατότητα να το πουλήσει το στέλνει στην αγορά διάλυσης. Συνήθως η πώληση γίνεται από έναν μεσίτη και οι μεγάλες εταιρείες μεσιτείας (broking companies) διαθέτουν ένα Τμήμα Διάλυσης που εξειδικεύεται σε αυτή την αγορά. Αυτοί οι μεσίτες κρατούν αρχείο των πρόσφατων πωλήσεων και επειδή βρίσκονται «εντός της αγοράς» είναι πλήρως ενημερωμένοι ποιος αγοράζει σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή. Όταν ο πλοιοκτήτης δώσει την άδεια , ο μεσίτης κοινοποιεί στην αγορά πληροφορίες που αφορούν στο πλοίο, περιλαμβανομένων του άφορτου εκτοπίσματος του πλοίου (lightweight tonnage), της τοποθεσίας του και της διαθεσιμότητάς του στα ενδιαφερόμενα μέρη. Ο πλοιοκτήτης πρέπει να κρίνει ο ίδιος αν οι μελλοντικές αγορές διαφαίνεται να έχουν πιθανότητες ανάκαμψης και αν ναι σε ποιο βαθμό , προκειμένου να αποφασίσει αν αυτές είναι προσφορότερες από την επιλογή της άμεσης ρευστότητας. Και όπως είναι φυσικό, όλα αυτά με την προϋπόθεση ότι έχει τις χρηματικές ροές από άλλες δραστηριότητες για να ανταπεξέλθει στην πορεία του από την ύφεση στο πιο κερδοφόρο μέλλον που αναμένει.

Οι τελικοί αγοραστές είναι τα διαλυτήρια πλοίων , εκ των οποίων τα περισσότερα βρίσκονται στην Ανατολική Ασία(π.χ. Ινδία, Πακιστάν. Μπαγκλαντές και Κίνα). Παρ'όλα αυτά, η αγορά γίνεται από τους μεσολαβητές , που αγοράζουν τα πλοία και τα πουλούν στα διαλυτήρια.

Οι τιμές καθορίζονται από τη διαπραγμάτευση και εξαρτώνται από τη διαθεσιμότητα των πλοίων και από τη ζήτηση σιδήρου. Στην Ασία, το μεγαλύτερο μέρος του σιδήρου χρησιμοποιείται στις τοπικές αγορές ως πρώτη ύλη για τις μικρές βιομηχανίες. Επομένως η ζήτηση καθορίζεται από τις ανάγκες της τοπικής αγοράς αν και ορισμένες φορές η διαθεσιμότητα υποδομών διάλυσης είναι υπό αμφισβήτηση.(M.Stopford,

2007). Οι τιμές διαφέρουν από πλοίο σε πλοίο ανάλογα με την καταλληλότητα για διάλυση του κάθε πλοίου.

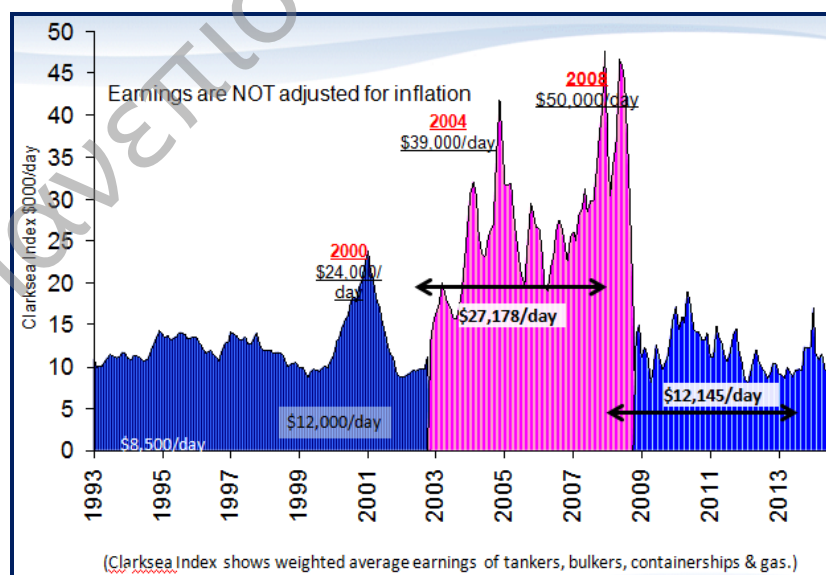
Όταν οι προσφορές γίνουν αποδεκτές, οι τιμές παγιώνονται και τελικά κλείνεται η συμφωνία. Αν και ορισμένες φορές χρησιμοποιείται μια τυποποιημένη σύμβαση όπως η Norwegian Sale Form , ωστόσο επειδή δεν είναι πολλοί οι όροι που ανταποκρίνονται σε μια πώληση διάλυσης , οι μεσίτες τις περισσότερες φορές χρησιμοποιούν μια δική τους απλοποιημένη φόρμα. Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας, ο αγοραστής παραλαμβάνει το πλοίο και , στην περίπτωση που ο αγοραστής είναι και ο μεσίτης, προχωρά στις απαραίτητες ενέργειες για να παραδώσει με τη σειρά του το πλοίο στο διαλυτήριο.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ

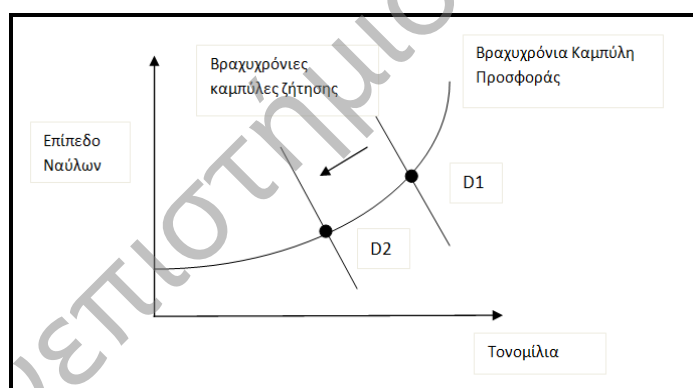
4.1 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΣΗΜΕΡΑ

Η ποντοπόρος ναυτιλία, σε παγκόσμιο επίπεδο, γνώρισε μέχρι το 2008 μια από τις πιο ανθηρές περιόδους της με αποκορύφωμα το ιστορικά υψηλό επίπεδο ναύλων στην αγορά ξηρού φορτίου τον Ιούνιο του 2008. Η υψηλή ζήτηση σε βασικά εμπορεύματα, από τις τέσσερις αναδύμενες οικονομίες των BRICs (Brazil, Russia, India, China) και ως επί το πλείστον η αυξημένη ζήτηση της Κίνας για πρώτες ύλες, το αυξανόμενο διεθνές εμπόριο, η μακροοικονομική ανάπτυξη και η έλλειψη διαθέσιμης χωρητικότητας οδήγησαν σε αυτή την πρωτόγνωρη ανάπτυξη της παγκόσμιας ναυτιλίας και στη διαμόρφωση ιδιαίτερα υψηλών ναύλων, ιδιαίτερα για την αγορά χύδην ξηρού φορτίου, όπως απεικονίζεται και στο Διάγραμμα 4.1. Η ανοδική πορεία της ποντοπόρου ναυτιλίας συνεχίστηκε μέχρι και τα μέσα του 2008 μολονότι η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση είχε ήδη ξεσπάσει ένα χρόνο πριν. Την κατάσταση συντηρούσαν η συνεχιζόμενη υψηλή ζήτηση από τις αναδύμενες οικονομίες και η μειωμένη προσφορά χωρητικότητας.

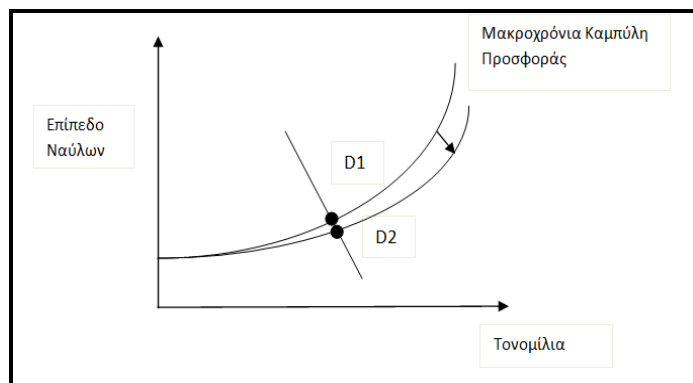


Διάγραμμα 4.1: Έσοδα της ναυλαγοράς 1993-2013
Πηγή: Clarkson Research Services LTD

Στα μέσα του 2008 η παγκόσμια κρίση κλιμακώνεται και μαζί της συμπαρασύρει και την παγκόσμια ναυτιλία. Η κατάρρευση των ναύλων σηματοδοτεί το τέλος του ανοδικού κύκλου του 2008 που είχε δημιουργηθεί χάρη στη παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη, την ζήτηση από την Κίνα και την αφθονία χρήματος. Το διεθνές εμπόριο πέφτει και επομένως αφού πλέον η ζήτηση χωρητικότητας μετατοπίζεται αριστερά όπως φαίνεται από το Διάγραμμα 4.2 (από το σημείο D₁ στο σημείο D₂) οι ναύλοι οδηγούνται σε κατάρρευση. Επιπρόσθετα, εκτός από τις επιπτώσεις της παγκόσμιας κρίσης, η σημαντική αύξηση της ζήτησης διεθνούς εμπορίου την προηγούμενη διετία(2006-2008) είχε οδηγήσει στην παραγγελία νέων πλοίων και στην έναρξη της λειτουργίας νέων ναυπηγείων. Ωστόσο, τα πλοία αυτά-πολλές από τις παραγγελίες των οποίων ακυρώθηκαν μειώνοντας τον κύκλο εργασιών- αναμένονταν να παραδοθούν την τριετία 2009-2011, επιβαρύνοντας την ήδη αυξημένη προσφορά χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου. Το γεγονός αυτός μείωσε περαιτέρω τα επίπεδα των ναύλων όπως απεικονίζεται στο Διάγραμμα 4.3(από το σημείο D₁ στο σημείο D₂) δεδομένου ότι η μακροχρόνια καμπύλη προσφοράς μετατοπίστηκε προς τα κάτω.



Διάγραμμα 4.2: Κατάρρευση ναύλων μετά την κρίση του 2008(Βραχυχρόνια ισορροπία)



Διάγραμμα 4.3: Κατάρρευση ναύλων μετά την κρίση του 2008(Μακροχρόνια ισορροπία)

Στις αρχές του 2009, ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος αγγίζει τα 1.19 εκατομμύρια dwt, παρουσιάζοντας μια αύξηση της τάξεως του 6,7% σε σύγκριση με το Δεκέμβριο του 2008. Η διάλυση του υπάρχοντος τονάζ δεν είναι αρκετή για να εξισορροπήσει τη μείωση της ζήτησης χωρητικότητας και την αύξηση της προφοράς πλοίων. Παράλληλα οι τιμές «scrap» είναι τόσο χαμηλές σε σύγκριση με τις αρχές του 2008 που οι πλοιοκτήτες διστάζουν να τα στείλουν για διάλυση και επιλέγουν τον «παροπλισμό» τους. Η ναυλαγορά ξηρού φορτίου εμφανίζει μια βελτίωση με αύξηση των επιπέδων των ναύλων η οποία εξηγείται από την αυξημένη ζήτηση της Κίνας κυρίως για σιδηρομετάλλευμα δεδομένου ότι η τιμή του έπεσε θεαματικά (UNCTAD, 2009).

Το 2010 η αβέβαιη ζήτηση από τις αναδυόμενες οικονομίες είναι μόνο η μια πλευρά του νομίσματος. Το σκηνικό χαρακτηρίζεται από την υψηλή προσφορά πλοίων και την επίδραση της αναντιστοιχίας προσφοράς-ζήτησης στις ναυλαγορές. Στις αρχές του 2010, ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος φτάνει τα 1.276 εκατομμύρια dwt, δηλαδή 84 εκατομμύρια παραπάνω από το 2009. Αυτή η αύξηση προήλθε από το ρεκόρ των παραλαβών 117 εκατομμυρίων dwt έναντι των διαλύσεων πλοίων και των άλλων μορφών απόσυρσης που ανήλθαν περίπου στα 33 εκατομμύρια dwt. Οι εξελίξεις στην Κίνα ήταν αξιοσημείωτες σε σχέση με την προσφορά και τη ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών. Ως προς τη ναυλαγορά, οι ναύλοι στα δεξαμενόπλοια, στα μεγάλα πλοία χύδην ξηρού φορτίου και στα πλοία τακτικών γραμμών παραμένουν χαμηλοί. Η εμβάθυνση της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης επηρέασε σημαντικά τη ζήτηση αγαθών και εμπορευμάτων. Ωστόσο στους τομείς των δεξαμενόπλοιων και των πλοίων τακτικών γραμμών οι ναύλοι ενισχύονται περισσότερο από την απορρόφηση της προσφοράς παρά από την αύξηση της ζήτησης. Στον τομέα ξηρού φορτίου, η σχετική ανάκαμψη αποδίδεται στις εισαγωγές της Κίνας, η οποία εκμεταλλεύτηκε τις χαμηλές τιμές των βασικών εμπορευμάτων και των ναύλων για να αυξήσει τα αποθέματά της σε πρώτες ύλες (UNCTAD, 2010).

Το 2011, σε συνδυασμό με τις εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία και το παγκόσμιο εμπόριο, οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές συνέχισαν να αυξάνονται αν και σε βραδύτερο ρυθμό από ότι το 2010. Ενδυναμωμένο από τη σημαντική ανάπτυξη των εμπορευματοκιβωτίων και των πλοίων ξηρού φορτίου, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο

παρουσίασε μεγέθυνση ύψους 4%. Σε γενικές γραμμές, εκτός από την κρίση δημόσιου χρέους στην Ευρώπη και άλλων δυσκολιών που αντιμετωπίζουν οι αναπτυγμένες οικονομίες υπάρχουν και άλλοι παράγοντες ανάσχεσης της παγκόσμιας ανάπτυξης. Αυτοί περιλαμβάνουν τους υψηλούς παγκόσμιους χρηματοπιστωτικούς κινδύνους, την πολιτική και κοινωνική αναταραχή στη Βόρεια Αφρική και στη Δυτική Ασία, τις φυσικές καταστροφές στην Ιαπωνία και την Ταϊλάνδη που διατάραξαν την τοπική και παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα, την επίπτωση των μέτρων λιτότητας που επιβλήθηκαν σε πολλές χώρες σε συνδυασμό με την εξασθένηση του αποτελέσματος του μηχανισμού τόνωσης το 2010, τις διακυμάνσεις και την αύξηση των τιμών του πετρελαίου, τις γεωπολιτικές εντάσεις. Περισσότερα από τρία χρόνια μετά την χρηματοοικονομική κρίση του 2008, ο παγκόσμιος στόλος συνεχίζει να αυξάνεται σε ποσοστό μεγαλύτερο από 37%(Ιανουάριος 2012) μέσα σε τέσσερα χρόνια. Παράλληλα, τα επίπεδα ναύλων το 2011 και στις αρχές του 2012 ήταν σε επίπεδα μη ευνοϊκά για τους πλοιοκτήτες. Σημαντικές μειώσεις στα επίπεδα ναύλων χαρακτηρίζουν τις αγορές χύδην ξηρού και υγρού φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων πίσω από τις οποίες εξακολουθεί να κρύβεται η υπερπροσφορά χωρητικότητας. Οι διαχειριστές πλοίων προσπαθούν να εξοικονομήσουν πόρους μέσω μεγαλύτερων οικονομικών κλίμακας επενδύοντας σε πλοία μεγάλης χωρητικότητας στους τομείς των δεξαμενόπλοιων και πλοίων ξηρού φορτίου.(UNCTAD 2011, 2012)

Το 2012, το θαλάσσιο εμπόριο έχει μια σχετικά καλή απόδοση που φτάνει το 4,3% κάτι που οφείλεται τόσο στην υψηλή εγχώρια ζήτηση από την Κίνα όσο και στο αυξημένο εμπόριο μεταξύ των χωρών της Ασίας και του Νότου. Εντούτοις το θαλάσσιο εμπόριο παραμένει επιρρεπές τόσο στους κινδύνους καθόδου όσο και στην αβεβαιότητα που επηρεάζει την παγκόσμια οικονομία και το παγκόσμιο εμπόριο. Οι τάσεις που επηρεάζουν την παγκόσμια ναυτιλία και τη λειτουργία της καθορίζονται από τα παρακάτω στοιχεία:

- Τις συνεχιζόμενες αρνητικές επιδράσεις της κρίσης του 2008/2009 στην παγκόσμια ζήτηση, στην παγκόσμια οικονομία και στο παγκόσμιο εμπόριο.
- Τις διαρθρωτικές αλλαγές στα παγκόσμια πρότυπα παραγωγής.

- Τις αλλαγές στα συγκριτικά πλεονεκτήματα και στους φυσικούς πόρους κυρίως όσον αφορά στο πετρέλαιο και στο φυσικό αέριο.
- Την ανάπτυξη του Νότου και τη μετατόπιση της οικονομικής επιρροής από τα παραδοσιακά κέντρα ανάπτυξης.
- Τα δημογραφικά στοιχεία, με τη γήρανση του πληθυσμού στις αναπτυγμένες οικονομίες και τον ταχέως αναπτυσσόμενο πληθυσμό στις αναπτυσσόμενες χώρες, με ό,τι αυτά συνεπάγονται για την παγκόσμια παραγωγή και τα πρότυπα κατανάλωσης.
- Την άφιξη των μεγάλων εμπορευματοκιβωτίων και άλλων τεχνολογικών εξελίξεων που σχετίζονται με τον κλάδο των μεταφορών.
- Την αλλαγή του κλίματος και τους φυσικούς κινδύνους.
- Το ενεργειακό κόστος και τη περιβαλλοντική βιωσιμότητα.

Από την άλλη πλευρά, την ίδια περίοδο εμφανίζονται σημαντικές ευκαιρίες μεταξύ των οποίων είναι:

- Η βαθύτερη περιφερειακή ολοκλήρωση και η συνεργασία μεταξύ των χωρών του Νότου.
- Η αυξανόμενη διαφοροποίηση των πηγών της προσφοράς στην οποία συντελούν η τεχνολογία και η αποδοτική μεταφορά.
- Η ανάδειξη νέων εμπορικών συνεργατών και η πρόσβαση σε νέες αγορές που διευκολύνεται από την ανάπτυξη του εμπορίου και από τις συμφωνίες συνεργασίας.
- Η διεύρυνση ή το άνοιγμα νέων θαλάσσιων δρόμων π.χ. η διεύρυνση του Καναλιού του Παναμά.
- Η αύξηση της συμμετοχής των άλλων αναπτυσσόμενων οικονομιών, κυρίως των χωρών της Αφρικής και της Νοτιοανατολικής Ασίας στους τομείς χαμηλής προστιθέμενης αξίας και έντασης κεφαλαίου όσο η Κίνα μετακινείται και ισορροπεί σε τομείς υψηλότερης προστιθέμενης αξίας.

- Η αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης που προκαλείται από τη μεγέθυνση του πληθυσμού και την αύξηση της μεσαίας τάξης.
- Η ανάδειξη των τραπεζών των αναπτυσσόμενων χωρών οι οποίες εν δυνάμει μπορεί να αυξήσουν τη χρηματοδότηση προκειμένου να καλυφθούν οι σημαντικές ανάγκες επενδύσεων στις υποδομές των μεταφορών.

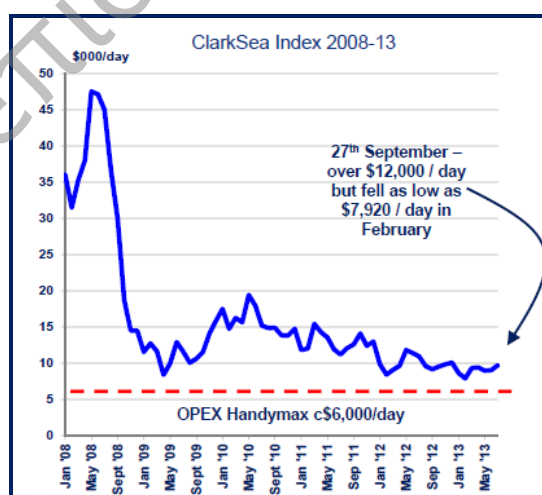
Το 2012, ήταν η πρώτη χρονιά από το 2001, κατά την οποία ο στόλος που τέθηκε σε λειτουργία ήταν μικρότερος από αυτόν που παραδόθηκε στη διάρκεια των δώδεκα προηγούμενων μηνών. Παρά τη μείωση των παραδόσεων ωστόσο, ο παγκόσμιος στόλος συνέχισε να αυξάνεται, αν και με ρυθμό μικρότερο σε σχέση με το 2011. Το 2012 επίσης, η αγορά συνέχισε να υφίσταται χαμηλούς και ευμετάβλητους ναύλους σε όλους τους τομείς εξαιτίας της υπερβάλλουσας χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου. Τα χαμηλά επίπεδα ναύλων στο σύνολο των τομέων μείωσαν τα έσοδα των μεταφορέων κοντά ή ακόμα και χαμηλότερα από τα λειτουργικά έξοδα, ιδιαίτερα όταν οι τιμές των καυσίμων ήταν υψηλές και ευμετάβλητες. Σαν αποτέλεσμα, οι μεταφορείς, προσπάθησαν να θέσουν σε εφαρμογή διάφορες στρατηγικές για να βελτιώσουν την κατάσταση και κυρίως για να μειώσουν την κατανάλωση καυσίμων. Οι τάσεις μεγιστοποίησης της αποδοτικότητας του στόλου, της μείωσης της ταχύτητας (slow steaming), της ακύρωσης της παραγγελίας νεότευκτων πλοίων, της διάλυσης ή του παροπλισμού ορισμένων πλοίων που παρατηρήθηκαν το 2011 διατηρήθηκαν σε μεγάλο βαθμό και το 2012(UNCTAD 2013).

Παρατηρώντας την αγορά των νεότευκτων πλοίων στη διάρκεια του 2013, τα ναυπηγεία που επιδιώκουν να πουλήσουν τα πλοία προσπαθούν να δελεάσουν τους πλοιοκτήτες με χαμηλές τιμές και συχνά με επιτυχία. Δεδομένου όμως του κόστους των καυσίμων, η αναζήτηση από τους πλοιοκτήτες πλοίων πιο αποδοτικών σε καύσιμα ή φιλικών προς το περιβάλλον είναι το βασικό κίνητρο μετακινώντας τις τιμές των νεότευκτων πλοίων προς τα πάνω. Η ζήτηση για χωρητικότητα αποδείχθηκε λίγο πιο αδύναμη από ό,τι αρχικά αναμενόταν ωστόσο από την πλευρά της προσφοράς, ο στόλος συνέχισε να υπερκαλύπτει τη ζήτηση σε όλους τους τομείς.

Το πρώτο εξάμηνο του 2014 ο BDI (Baltic Dry Index) υπέστη μείωση κάτω από το 50% αλλά το θετικό είναι ότι δεν έπεσε κάτω από το ψυχολογικό όριο των 1000

μονάδων. Ο δείκτης εμπιστοσύνης για την πορεία της αγοράς συνεχίζει και παραμένει σε θετικά επίπεδα προεξοφλώντας την βελτίωση της αγοράς για το 2014 και 2015. Αξίζει να αναφέρουμε πως το αγοραστικό ενδιαφέρον των πλοιοκτητών για αγορά μεταχειρισμένων πλοίων ή παραγγελίες νεότευκτων το οποίο ξεκίνησε το 2013 και ιδιαίτερα μετά το β' εξάμηνο, συνεχίζει και παραμένει αρκετά έντονο. Οι περισσότερες εκτιμήσεις, από τον ευρύτερο κλάδο της παγκόσμιας ναυτιλιακής και οικονομικής κοινότητας κάνουν λόγο για βελτίωση της ναυλαγοράς από τα τέλη του 2014 γεγονός που αντικατοπτρίζεται από το αυξημένο ενδιαφέρον των πλοιοκτητών για νέες παραγγελίες και αγορά μεταχειρισμένων πλοίων αλλά και από την αύξηση ενδιαφέροντος από επενδυτικά σχήματα (funds) που έχουν αρχίσει να τοποθετούνται στη ναυτιλία λόγω των χαμηλών τιμών των πλοίων (asset values) αλλά και την θεώρηση για βελτίωση της αγοράς (Moundreas, 2014). Ωστόσο υπάρχουν και οι πιο συντηρητικές εκτιμήσεις σύμφωνα με τις οποίες, ο κύκλος της πτωτικής πορείας της αγοράς λόγω της υπερπροσφοράς χωρητικότητας έχει φτάσει στο τέλος της αλλά θα χρειαστούν 2 – 3 χρόνια, όπου η αγορά θα είναι «εύθραυστη» και θα κυμανθεί στα τωρινά επίπεδα τοποθετώντας την ουσιαστική αλλά αργή ανάκαμψη από το 2017 και μετά (Cosco, 2014).

Στο κάτωθι διάγραμμα (Διάγραμμα 4.4.), απεικονίζονται οι διακυμάνσεις των ναύλων για τα έτη 2008-2013 όπως περιγράφηκαν παραπάνω.



Διάγραμμα 4.4: Έσοδα της ναυλαγοράς 2008-2013
Πηγή: Clarkson Research Services LTD

4.2 ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΗΜΕΡΑ

Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, παρότι παρουσιάζεται σχετικά αυξημένη, παρέχει σημαντικές επενδυτικές ευκαιρίες. Υπό αυτό το πρίσμα οι ναυτιλιακές εταιρείες συνεχίζουν τις επενδύσεις στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων ωστόσο με μικρότερη όρεξη για νέες παραγγελίες συγκριτικά με τους προηγούμενους μήνες. Σε επίπεδο τιμών συνολικά το Μάιο του 2014 η αγορά έκλεισε με μια ανοδική τάση σε σχέση με τα επίπεδα που παρατηρήθηκαν τον Απρίλιο και ακόμα υψηλότερα σε σχέση με τα επίπεδα του 2012.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Baltic Exchange, οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων που εμφανίζονται ανεβασμένες στους περισσότερους τομείς, στο τέλος Σεπτεμβρίου 2014 διαμορφώνονται ως εξής: Στην αγορά δεξαμενόπλοιων, για τα VLCC πενταετίας (305.000 dwt) η τιμή διαμορφώνεται στα 73,6 εκατομμύρια δολάρια (από 58,8 εκατομμύρια δολάρια στο τέλος Δεκεμβρίου 2013), για τα Aframax πενταετίας (105.000 dwt) στα 39,7 εκατομμύρια δολάρια (από 28,9 εκατομμύρια δολάρια στο τέλος Δεκεμβρίου 2013) και για τα δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαίου MR πενταετία (45.000 dwt) η τιμή κατεβαίνει στα 25,9 εκατομμύρια δολάρια (από 28,2 εκατομμύρια δολάρια στο τέλος Δεκεμβρίου 2013). Όσον αφορά την αγορά πλοίων ξηρού φορτίου, για τα capesize πενταετίας (172.000 dwt) η τιμή διαμορφώνεται στα 46,8 εκατομμύρια δολάρια (από 40,7 εκατομμύρια δολάρια στο τέλος Δεκεμβρίου 2013), για τα panamax πενταετίας (74.000 dwt) η τιμή πέφτει στα 22,7 εκατομμύρια δολάρια (από 23,9 εκατομμύρια δολάρια στο τέλος Δεκεμβρίου 2013) και τέλος για τα supramax (52.000 dwt) η τιμή διαμορφώνεται στα 22,8 εκατομμύρια δολάρια (από 23,7 εκατομμύρια δολάρια στο τέλος Δεκεμβρίου 2013).

4.3 ΤΙΜΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΟΔΗΓΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ ΣΗΜΕΡΑ

Στην αγορά διάλυσης, οι διαθέσεις των πλοιοκτητών να καθοδηγήσουν εκεί τα πλοία τους φαίνεται μειωμένη σε σύγκριση με πέρσι, δεδομένου ότι οι διαλύσεις έχουν μειωθεί στα 16 κατά μέσο όρο πλοία την εβδομάδα σε σχέση με τα 19 κατά μέσο όρο πλοία την εβδομάδα το 2012 και το 2013. Αυτό που μένει είναι να αποδειχθεί πώς θα αντιδράσουν οι παίκτες της ναυτιλιακής αγοράς μέχρι το τέλος του δεύτερου εξαμήνου

του 2014, εφόσον οι ναύλοι στην αγορά δεξαμενόπλοιων και πλοίων ξηρού φορτίου παραμείνουν σε χαμηλά επίπεδα.

Το Σεπτέμβριο του 2014 η τιμή διάλυσης διαμορφώνεται στα 300 δολάρια ανά τόνο άφορτου εκτοπίσματος (ldt) έναντι 365 δολλαρίων ανά ldt το Σεπτέμβριο του 2013 για τις χώρες της Άπω Ανατολής (Κίνα, Ιαπωνία). Για τις χώρες της Νότιας Ασίας (Ινδία, Μπαγκλαντές, Πακιστάν) η τιμή διαμορφώνεται στα 485 δολάρια ανά ldt το Σεπτέμβριο του 2014 έναντι 400 δολλαρίων ανά ldt το Σεπτέμβριο του 2013.

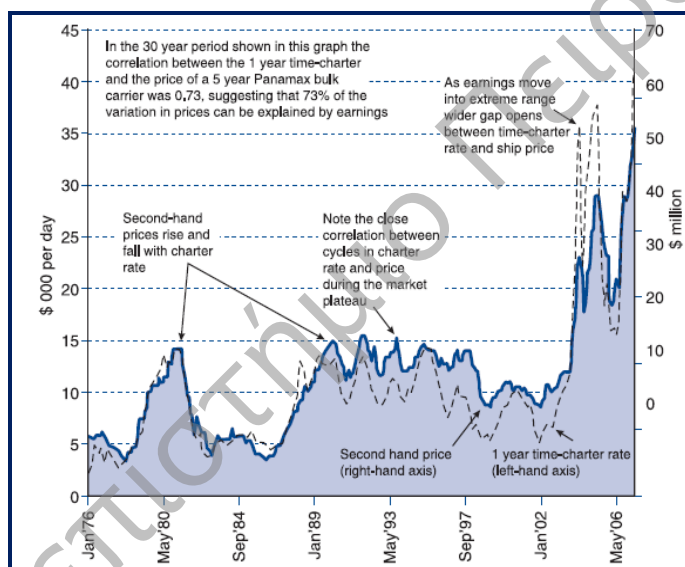
4.4 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ – ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΜΕ ΝΑΥΛΟΥΣ

Η ναυτιλία είναι μια αγορά εξαιρετικά ασταθής και ευμετάβλητη. Δεδομένου ότι η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες είναι, όπως έχει προαναφερθεί, δευτερογενής ζήτηση, η επιδόσεις της ναυτιλίας εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις επιδόσεις του παγκόσμιου εμπορίου το οποίο με τη σειρά του επηρεάζεται από την πορεία της οικονομικής ανάπτυξης διεθνώς. Αν λάβουμε υπόψη τα παραπάνω, δηλαδή τον υψηλό βαθμό εξάρτησης της ναυτιλίας από το παγκόσμιο εμπόριο και την παγκόσμια οικονομία γίνεται κατανοητό ότι η αγορά αυτή χαρακτηρίζεται από χαμηλή προβλεψιμότητα, αστάθεια, ανισορροπία, και επενδυτική επικινδυνότητα. Άλλα εκτός από τα παραπάνω, η ναυτιλία από τη φύση της, εμφανίζει κάποια εγγενή χαρακτηριστικά που συμβάλλουν στην αστάθειά της. Αυτό συμβαίνει επειδή μέσα στη ναυτιλιακή αγορά ενυπάρχει μια δεύτερη αγορά, κατά την οποία τα πλοία γίνονται αντικείμενο συναλλαγής και ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες μετατρέπονται σε ένα μέσο αποκόμισης κέρδους.

Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων είναι μια αγορά η οποία ευδοκίμει με την αστάθεια των τιμών. Μια διαδεδομένη πηγή εισοδήματος για τους ναυτιλιακούς επενδυτές είναι η στρατηγική «asset-play» κατά την οποία ο επενδυτής κερδίζει από την κίνηση στην τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων, αγοράζοντάς τα σε χαμηλές τιμές και προσβλέποντας στην μελλοντική πώλησή τους σε τιμές υψηλότερες της αγοράς τους, λόγω της λειτουργίας του μηχανισμού προσφοράς-ζήτησης αποσκοπώντας να καρπωθεί αυτή τη διαφορά. Οι τραπεζίτες ενδιαφέρονται εξίσου με τους επενδυτές για την αξία

των πλοίων, δεδομένου ότι μια υποθήκη που βασίζεται στο κύτος του πλοίου είναι η κύρια εγγύηση για τα δάνειά τους.

Υπό το πρίσμα των παραπάνω, είναι φυσικό οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων να επηρεάζονται από τις διακυμάνσεις των ναύλων. Στην ουσία οι ναύλοι είναι ο πρωταρχικός παράγοντας επιρροής των τιμών τους. Τα «μέγιστα» και τα «χαμηλά» της ναυλαγοράς μεταφέρονται στην αγοραπωλησία μεταχειρισμένων πλοίων, όπως φαίνεται ξεκάθαρα από το Διάγραμμα 4.5, στο οποίο απεικονίζονται οι κινήσεις των τιμών ενός πενταετούς πλοίου τύπου bulk από το 1976 ως το 2006 συγκρίνοντάς τις με τις τιμές της αγοράς για τη χρονοναύλωση ενός έτους.

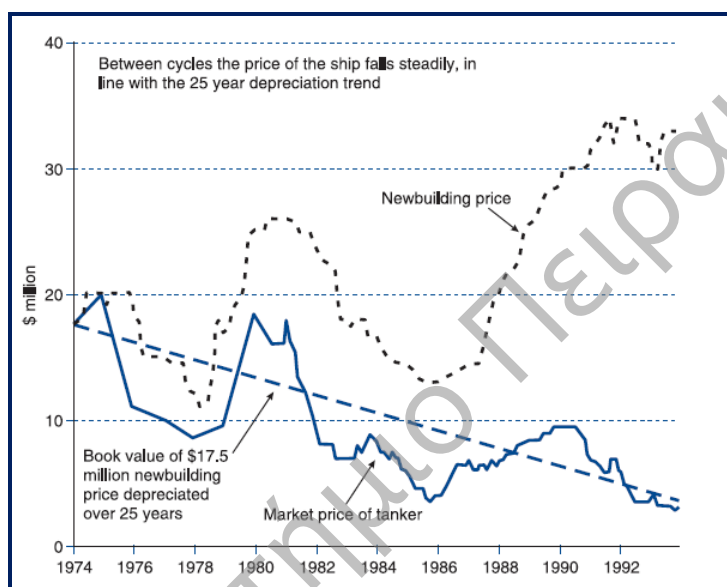


Διάγραμμα 4.5: Σύσχεσιμος ναύλων-τιμών μεταχειρισμένων πλοίων
Πηγή: Stopford, 2009

Το συμπέρασμα που προκύπτει από το Διάγραμμα είναι ότι όταν οι ναύλοι είναι υψηλοί, η τιμή ενός μεταχειρισμένου πενταετούς πλοίου είναι περίπου τέσσερις έως έξι φορές υψηλότερη σε σχέση με τα τρέχοντα ετήσια έσοδά του αν το πλοίο ήταν χρονοναυλωμένο για ένα χρόνο. Για παράδειγμα αν τα ετήσια έσοδα του φτάνουν τα 4 εκατομμύρια δολάρια η αξία του θα αγγίζει τα 24 εκατομμύρια δολάρια. Αυτό εξαρτάται από τη φάση του κύκλου στην οποία βρίσκεται η αγορά. Σε γενικές γραμμές, όταν η αγορά πέφτει, ο πολλαπλασιαστής εσόδων τείνει να αυξάνεται και όταν η αγορά

ανεβαίνει, ο πολλαπλασιαστής εσόδων τείνει να μειώνεται αλλά δεν υπάρχουν σταθεροί κανόνες καθώς όλα εξαρτώνται από την ψυχολογία και τη ρευστότητα.

Πέρα από το επίπεδο των ναύλων, η τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων επηρεάζεται επιπρόσθετα από την ηλικία του. Είναι φυσιολογικό ένα δεκαετές πλοίο να έχει μικρότερη αξία από ένα πενταετές. Οι μεσίτες που εκτιμούν τα πλοία κάνουν χρήση του κανόνα ότι ένα πλοίο κάθε χρόνο χάνει 5-6% της αξίας του. Το Διάγραμμα 4.6 αποτελεί ένα παράδειγμα για τον τρόπο λειτουργίας αυτής της πρακτικής.



Διάγραμμα 4.6: Κυκλος ζωής ενός πλοίου και τάση απόσβεσης
Πηγή: Stopford, 2009

Το Διάγραμμα 4.6 απεικονίζει την τιμή ενός δεξαμενόπλοιου προϊόντων πετρελαίου κατασκευασμένου το 1974 ζωής 20 χρόνων μέχρι το 1994. Η κλίση της καμπύλης απόσβεσης (που απεικονίζεται με μπλέ διακεκομμένες γραμμές) αντανακλά τις χαμηλές επιδόσεις λόγω ηλικίας, υψηλότερου κόστους συντήρησης, ένα βαθμό τεχνικής αποξίωσης και τις προσδοκίες για την οικονομική ζωή του πλοίου. Για ένα συγκεκριμένο πλοίο η οικονομική ζωή μπορεί να μειωθεί από τη μεταφορά διαβρωτικών φορτίων, τον κακό σχεδιασμό ή την ανεπαρκή συντήρηση. Όταν η αγοραστική αξία του πλοίου πέσει κάτω από την τιμή scrap τότε το πλοίο είναι να σταλεί προς διάλυση. Η μέση ηλικία των πλοίων ξηρού φορτίου και των δεξαμενόπλοιων που στάλθηκαν για διάλυση το 2006 είναι τα 26 χρόνια, αλλά σε

προστατευόμενες αγορές , όπως οι εσωτερικές διαδρομές των ΗΠΑ, η μέση ηλικία διάλυσης μπορεί να φτάσει και τα 35 χρόνια. Τα πλοία που λειτουργούν σε περιβάλλον γλυκού νερού διαρκούν πολύ περισσότερο.

Επίσης μακροπρόθεσμα, ο πληθωρισμός είναι ένας παράγοντας που επηρεάζει τις τιμές. Για παράδειγμα αν ένας επενδυτής πουλήσει ένα πλοίο σε τιμή διπλάσια από το κόστος αγοράς του αλλά πρέπει να πληρώσει τα διπλάσια για μια νέα αντικατάσταση, τότε στην πραγματικότητα δεν έχει αποκομίσει κάποιο κέρδος, επομένως αποπληθωρίζοντας την τιμή του πλοίου με το κόστος ενός νεότευκτου πλοίου αποκτά μια σαφέστερη εικόνα σχετικά με το αν η οικονομική αξία του πλοίου κινείται ανοδικά ή καθοδικά. Επομένως παρότι τα στατιστικά στοιχεία για τα μεταχειρισμένα πλοία ενδέχεται να καταδεικνύουν ότι η τιμή τους αυξάνεται, εντούτοις όταν τα αποτελέσματα του πληθωρισμού το κόστους αντικατάστασης λαμβάνονται υπόψη, τότε κάτι τέτοιο ίσως να μην ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Τόσο ο πληθωρισμός όσο και οι διακυμάνσεις των ναύλων έχουν μια επίδραση που θα πρέπει να εξετάζεται χωριστά.

Ένας πολύ σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει επίσης την τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων είναι οι προσδοκίες. Οι προσδοκίες επιταχύνουν την ταχύτητα αλλαγής στα σημεία καμπής της αγοράς. Για παράδειγμα οι αγοραστές ή οι πωλητές μπορεί για ένα διάστημα να περιμένουν τι θα συμβεί και ξαφνικά όταν αντιληφθούν ότι η αγορά είναι «σε κίνηση» να σπένσουν να δράσουν. Η αγορά μπορεί να ταλαντεύεται από την πλήρη απραξία στην έντονη δραστηριότητα μέσα σε λίγες μόνο εβδομάδες. Εν ολίγοις, αν και υπάρχει σαφής συσχέτιση μεταξύ των τιμών των μεταχειρισμένων και του επιπέδου των ναύλων, η κίνηση των τιμών δεν είναι συχνά μια χαλαρή και ομαλή διαδικασία. Τα «μέγιστα» και τα «χαμηλά» της τείνουν να τονίζονται από τη συμπεριφορά των αγοραστών και των πωλητών (M.Stopford, 2009).

Επιπρόσθετα οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων θα μπορούσαν , εκτός από τους ναύλους, να καθορισθούν σε σημαντικό βαθμό από τις τιμές των νεότευκτων πλοίων και από τη διαθεσιμότητά τους στην αγορά. Δηλαδή όταν η ζήτηση για χωρητικότητα είναι μεγάλη και στα ναυπηγεία επικρατεί συσσώρευση, τότε οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων ανεβαίνουν. Το αντίθετο συμβαίνει όπως είναι φυσικό όταν η ζήτηση χωρητικότητας μειώνεται και η προσφορά χαρακτηρίζεται από υπερβάλλουσα προσφορά.

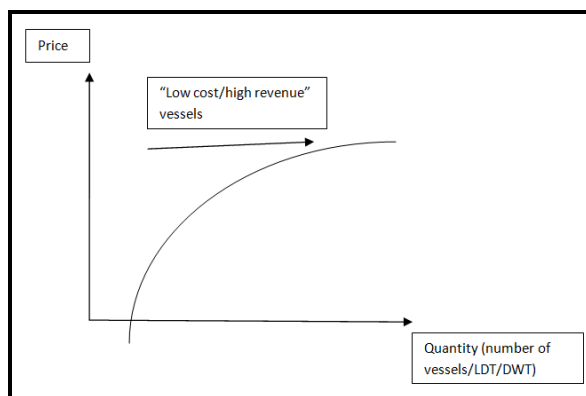
Αυτό επιβεβαιώνεται και από σχετική μελέτη για την οικονομομετρική μοντελοποίηση των νεότευκτων και των μεταχειρισμένων πλοίων. Με βάση αυτή τη μελέτη οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων όντως επηρεάζονται από τους ναύλους και ο ναύλος της χρονοναύλωσης κυρίως παρά της ναύλωσης ταξιδιού χρησιμοποιείται κυρίως σαν μεταβλητή. Επιπρόσθετα επιβεβαιώνεται και η επιρροή των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων από τις τιμές των νεότευκτων. Από την έρευνα επίσης προκύπτει ότι η τιμή των μεταχειρισμένων καθορίζεται από το μηχανισμό προσφοράς-ζήτησης της αγοράς ενώ οι τιμές των νεότευκτων πλοίων καθορίζονται κυρίως από το κόστος κατασκευής του πλοίου (Haralambides, Tsolakis, Cridland, 2005). Η διαπίστωση αυτή προχωρά ένα βήμα παρακάτω με μια άλλη μελέτη με βάση την οποία οι τιμές των νεότευκτων πλοίων και οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων όχι απλά σχετίζονται αλλά καταλήγει στο συμπέρασμα ότι στην αγορά ξηρού φορτίου οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων επηρεάζουν τις τιμές των νεότευκτων μέσα σε ένα μήνα με τρόπο ώστε οι τιμές των μεταχειρισμένων προπορεύονται και οι τιμές των νεότευκτων ακολουθούν σαν αποτέλεσμα (lead-lag relationship). Στην αγορά δεξαμενόπλοιων οι τιμές των νεότευκτων προπορεύονται και ακολουθούν σαν συνέπεια οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων σε χρονικό διάστημα δύο μηνών. Οι συγγραφείς καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι για το λόγο αυτό, κάθε αγορά πρέπει να εξετάζεται χωριστά ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της (Ying Kou, Liming Liu, Meifeng Luo, 2013).

Από την παραπάνω ανάλυση γίνεται σαφές, ότι οι ναύλοι διαδραματίζουν έναν πρωταρχικό και πρωταγωνιστικό ρόλο για τον καθορισμό της τιμής ενός μεταχειρισμένου πλοίου. Ωστόσο υπάρχουν και άλλοι παράγοντες, όπως η ηλικία, ο πληθωρισμός, οι προσδοκίες, οι τιμές των νεότευκτων πλοίων, τους οποίους είναι απαραίτητο να συνυπολογίζουμε προκειμένου να καταλήξουμε σε ασφαλή συμπεράσματα όταν αναλύουμε τη διαμόρφωση της τιμής των μεταχειρισμένων πλοίων στα πλαίσια του ναυτιλιακού κύκλου.

4.5 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΣΤΕΛΝΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ – ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΜΕ ΝΑΥΛΟΥΣ

Οι τιμές διάλυσης, δεν εμφανίζουν τόσο έντονες διακυμάνσεις σε σύγκριση με τις τιμές μεταχειρισμένων πλοίων. Αυτό σημαίνει ότι, όταν οι τιμές διάλυσης είναι υψηλές λόγω αυξημένης ζήτησης από τα ναυπηγεία, ένα τυπικό πλοίο μπορεί να αποφέρει μόνο λίγες χιλιάδες δολάρια παραπάνω σε σύγκριση με την τιμή του όταν η αγορά βρίσκεται σε ύφεση ενώ η τιμή του μεταχειρισμένου πλοίου θα υπερείχε κατά εκατομμύρια δολάρια. Τα VLCC στα τέλη της δεκαετίας του 1980 αποτελούν τρανταχτό παράδειγμα αφού η αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων που διαμορφώθηκε για αυτά στα μέσα του 1970 κορυφώθηκε από τα 5 εκατομμύρια δολάρια στα 30 εκατομμύρια δολάρια ενώ την ίδια στιγμή η τιμή διάλυσης κυμαινόταν μεταξύ 4 και 8 εκατομμυρίων δολαρίων. Οι τιμές διάλυσης καθορίζονται περισσότερο από το κόστος των υποδομών στις χώρες διάλυσης παρά από την προσφορά πλοίων. Η αγορά διάλυσης είναι πολύ ανταγωνιστική και η τιμή που τα διαλυτήρια προτείνουν στην ουσία καθορίζεται από την αξία των δομικών υλικών χωρίς το κόστος διάλυσης του πλοίου και το κόστος μεταφοράς στο διαλυτήριο. (I.L Buxton 1991). Επίσης πρέπει να τονισθεί ότι η αξία διάλυσης ενός πλοίου υπολογίζεται με βάση το άφορτο εκτόπισμα (βάρος) του πλοίου (Light Displacement Tonnage-LDT) και όχι με βάση τη μεταφορική του ικανότητα. Το άφορτο εκτόπισμα του πλοίου απαρτίζεται από το βάρος του σκάφους, των μηχανών και μηχανημάτων, του εξοπλισμού και των ανταλλακτικών του.

Οι τιμές διάλυσης επηρεάζονται από την μία πλευρά από τη ζήτηση και από την άλλη από την προσφορά για υπηρεσίες διάλυσης πλοίων. Οι πλοιοκτήτες πωλούν τα πλοία τους και πληρώνονται από τα διαλυτήρια. Η καμπύλη προσφοράς απεικονίζεται στο κάτωθι Διάγραμμα (Διάγραμμα 4.7):



Διάγραμμα 4.7: Καμπύλη προσφοράς πλοίων για διάλυση
 Πηγή: European Commission Directorate-General Energy and Transport, 2004

Με βάση το παραπάνω διάγραμμα διαφαίνεται ότι αν η απόφαση του πλοιοκτήτη να στείλει για διάλυση το πλοίο δεν προσκρούει σε κάποιο περιορισμό, τότε αυτός εκτιμάει τα εν δυνάμει μελλοντικά του έσοδα και το αναμενόμενο κόστος αν κρατήσει το πλοίο σε λειτουργία, έναντι της τιμής του πλοίου αν κατευθυνθεί στην αγορά διάλυσης. Όταν τα έσοδα από τη διάλυση ενός πλοίου υπερβαίνουν τη διαφορά εσόδων και κόστους αν το κρατήσει σε λειτουργία, τότε ο πλοιοκτήτης θεωρεί τη διάλυση την καλύτερη λύση. Δεδομένου ότι στην πορεία του χρόνου, τα δυνητικά έσοδα του πλοίου μειώνονται και το κόστος λειτουργίας του αυξάνεται, η τιμή που ένας πλοιοκτήτης ζητάει για να πουλήσει το πλοίο του στην αγορά διάλυσης μειώνεται όσο πιο μεγάλο σε ηλικία είναι το πλοίο. Ο πλοιοκτήτης θα επιλέξει να στείλει το πλοίο του για διάλυση στο διαλυτήριο εκείνο, που θα του προσφέρει την υψηλότερη τιμή. Η καμπύλη προσφοράς, στην ουσία παρουσιάζει συγκεντρωμένες τις αποφάσεις των πλοιοκτητών.

Οι πλοιοκτήτες επομένως στην προσπάθειά τους να λάβουν μια απόφαση σχετικά με το αν θα προχωρήσουν στη διάλυση ή όχι θα πρέπει να συνυπολογίσουν αφενός τα επίπεδα των ναύλων και τα έσοδα που θα αποφέρουν και αφετέρου τους πέντε παρακάτω παράγοντες:

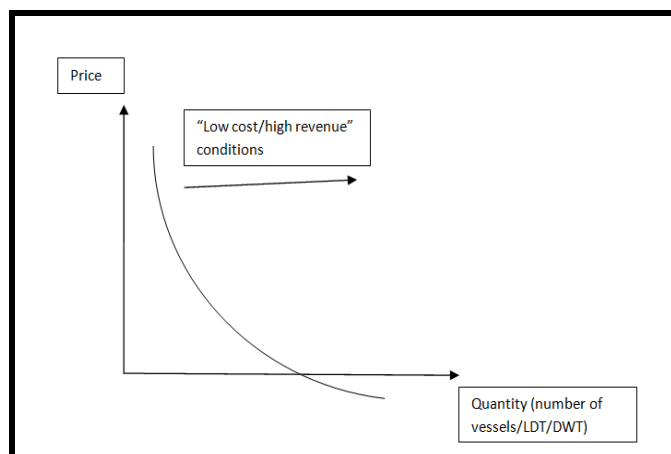
- Το κόστος του να κρατήσουν το πλοίο σε λειτουργία: Αυτό ενσωματώνει μεταξύ άλλων το κόστος των καυσίμων, το εργατικό κόστος, το κόστος των ελέγχων και των επιθεωρήσεων κλπ. Όσο η ηλικία του πλοίου μεγαλώνει, όπως προαναφέρθηκε, μειώνονται τα δυνητικά έσοδα και αυξάνεται το κόστος

επομένως οι ναύλοι πρέπει να είναι πολύ υψηλοί ώστε να δικαιολογήσουν τις επιπλέον επενδύσεις επί του πλοίου ώστε να παραμείνει αξιόπλοο.

- Η ηλικία του υπάρχοντος στόλου: Αν ο μέσος όρος ηλικίας του υπάρχοντος στόλου είναι μεγάλος, τότε οι πλοιοκτήτες θα ζητήσουν να πουλήσουν τα πλοία τους στην αγορά διάλυσης σε χαμηλότερες τιμές.
- Το μέγεθος του υπάρχοντος στόλου: Με σταθερούς τους άλλους παράγοντες, μια αύξηση στον παγκόσμιο στόλο θα αυξήσει και την προσφορά πλοίων στην αγορά διάλυσης και θα μειωθεί κατ' επέκταση η τιμή που θα προσφέρουν τα διαλυτήρια.
- Κανονισμοί: Πολλοί διεθνείς οργανισμοί όπως για παράδειγμα ο IMO θεσπίζουν κανονισμούς και προσπαθούν να δημιουργήσουν ένα θεσμικό πλαίσιο προκειμένου να προστατεύσουν το θαλάσσιο περιβάλλον και την ασφάλεια και την υγεία των εργαζόμενων στη ναυτική βιομηχανία. Οι κανονισμοί αυτοί, όπως ο κανονισμός MARPOL και η σύμβαση Hong Kong του IMO έχουν ισχυρή οικονομική επίδραση.

Συνολικά, η απόφαση των πλοιοκτητών να στείλουν το πλοίο τους για διάλυση εξαρτάται ως επί το πλείστον από το επίπεδο των ναύλων και οι τιμές των ναύλων διαμορφώνονται από την προσφορά των πλοίων.

Από την πλευρά της ζήτησης, οι εταιρείες διαχείρισης των διαλυτηρίων μπαίνουν στο παιχνίδι αγοράζοντας τα υπό διάλυση πλοία με σκοπό αργότερα να πουλήσουν το σίδηρο και όλα τα επαναχρησιμοποιούμενα υλικά του πλοίου. Το Διάγραμμα 4.8 απεικονίζει την καμπύλη ζήτησης για την αγορά διάλυσης πλοίων.



Διάγραμμα 4.8: Καμπύλη ζήτησης πλοίων για διάλυση
 Πηγή: European Commission Directorate-General Energy and Transport, 2004

Όσον αφορά στη ζήτηση πλοίων από τα διαλυτήρια, όσο πιο μεγάλη είναι η ποσότητα που προσφέρεται σε αυτά είναι λογικό η τιμή τους να μειώνεται και αυτό εξηγεί την κλίση της καμπύλης ζήτησης. Οι αρνητικές τιμές σημαίνουν ότι υπάρχει τόσο μεγάλη υπερπροσφορά χωρητικότητας προς διάλυση που οι πλοιοκτήτες πρέπει να πληρώσουν τα διαλυτήρια προκειμένου να διαλύσουν τα πλοία τους ή ότι το κόστος λειτουργίας των διαλυτηρίων είναι τόσο μεγάλο που πρέπει να πληρωθούν προκειμένου να μπορέσουν να υποστούν το οικονομικό κόστος της διάλυσης ενός πλοίου.

Τα διαλυτήρια πλοίων πρέπει να ζυγίζουν το έσοδα και το κόστος προκειμένου να αποφασίσουν αν θα παραμείνουν ή όχι στη αγορά. Η απόφαση εξαρτάται από τους παρακάτω παράγοντες:

- Τη ζήτηση για σίδηρο και άλλα επαναχρησιμοποιούμενα υλικά: Όταν η ζήτηση για σίδηρο και άλλα επαναχρησιμοποιούμενα υλικά αυξάνεται, τα εν δυνάμει έσοδα των διαλυτηρίων αυξάνονται. Ως εκ τούτου και τα διαλυτήρια είναι διατεθειμένα να πληρώσουν περισσότερο προκειμένου να αγοράσουν χωρητικότητα προς διάλυση
- Το τρέχον (ή λειτουργικό) κόστος: Το κόστος αυτό καθορίζεται κυρίως από τις τοπικές συνθήκες. Μία ενδεχόμενη αύξηση σε αυτό θα μείωνε την επιθυμία των διαλυτηρίων να πληρώσουν για ένα πλοίο προς διάλυση και αντίστροφα. Στο τρέχον κόστος ενσωματώνονται:

α) το κόστος εργασίας (labor cost) δεδομένου ότι και η αγορά διάλυσης είναι μια αγορά εντάσεως εργασίας

β) το κόστος διαχείρισης των αποβλήτων

γ) το κόστος που απορρέει από τους κανονισμούς (που σχετίζονται με την υγεία, την ασφάλεια, το περιβάλλον

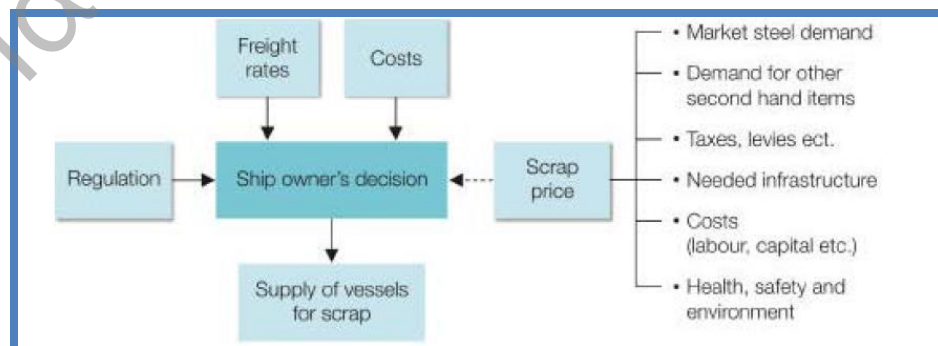
δ) οι εισαγωγικοί δασμοί, τα τέλη και οι φόροι

ε) το κόστος κεφαλαίου: οι βελτιωμένες τεχνολογίες αυξάνουν την παραγωγικότητα και ίσως είναι η μόνη λύση για τις βιομηχανοποιημένες χώρες να αναπτύξουν μια εγχώρια βιομηχανία διάλυσης που να στηρίζεται σε αποδοτικές τεχνικές που δεν θα είναι εντάσεως εργασίας

στ) οι υποδομές: όσο πιο αναπτυγμένες είναι οι υποδομές (οδικό/σιδηροδρομικό δίκτυο) τόσο πιο μικρό είναι το τρέχον κόστος.

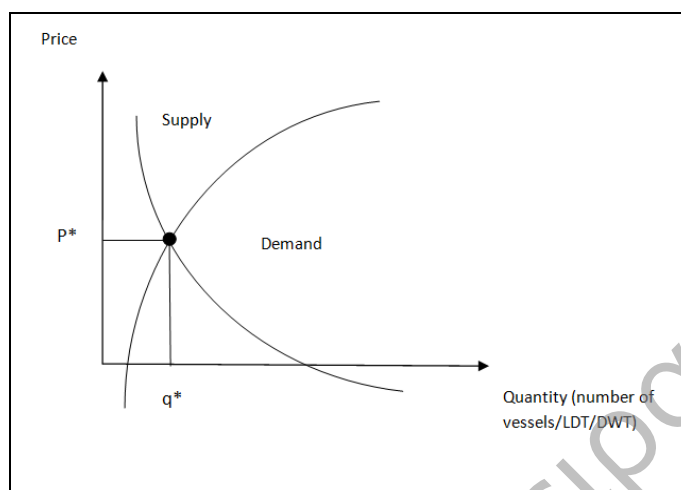
- Τις συναλλαγματικές ισοτιμίες: Δεδομένου ότι τα έξοδα των διαλυτηρίων πληρώνονται ως επί το πλείστον σε τοπικό νόμισμα οι συναλλαγματικές ισοτιμίες είναι φυσικό να επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητά τους.

Το Διάγραμμα 4.9 συνοψίζει τους παράγοντες που επηρεάζουν τις αποφάσεις των πλοιοκτητών (προσφορά) και καθορίζουν την τιμή διάλυσης που προσφέρουν τα διαλυτήρια (ζήτηση):



Διάγραμμα 4.9: Παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά και τη ζήτηση πλοίων για διάλυση
Πηγή: European Commission Directorate-General Energy and Transport, 2004

Οι καμπύλες προσφοράς και ζήτησης ισορροπούν σε ένα συγκεκριμένο σημείο όπως φαίνεται και από το Διάγραμμα 4.10.



Διάγραμμα 4.10: Ισορροπία στην αγορά διάλυσης
Πηγή: European Commission Directorate-General Energy and Transport, 2004

Το παραπάνω διάγραμμα καταδεικνύει ότι μια συγκεκριμένη ποσότητα (q^*) διαλύεται έναντι μιας συγκεκριμένης τιμής (p^*) που προσφέρεται. Κατά κανόνα οι τιμές διάλυσης είναι θετικές και οι πλοιοκτήτες πληρώνονται από τα διαλυτήρια για να διαλύσουν τα πλοία τους. Ωστόσο σε ορισμένες περιπτώσεις, η υπερπροσφορά πλοίων είναι τόσο μεγάλη που μπαίνουν στην αγορά διαλυτήρια υψηλού κόστους και εμφανίζονται αρνητικές τιμές.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στη βιομηχανία διάλυσης είναι οι παρακάτω:

- Τα επίπεδα ναύλων: όταν οι ναύλοι είναι υψηλοί, οι πλοιοκτήτες είναι πιο διστακτικοί να κατευθύνουν τα πλοία τους στα διαλυτήρια και επιλέγουν να τα κρατήσουν σε λειτουργία. Αυτό οδηγεί σε μειωμένη προσφορά πλοίων προς διάλυση και τεχνικά η καμπύλη προσφοράς μετατοπίζεται προς τα πάνω οδηγώντας σε αυξημένες τιμές διάλυσης. Η νέα ισορροπία είναι εκεί που η καμπύλη ζήτησης τέμνει τη νέα καμπύλη προσφοράς
- Κανονισμοί κατάργησης παλαιότερων τύπων πλοίων: όταν ένας κανονισμός προβλέπει τη σταδιακή κατάργηση συγκεκριμένων πλοίων αυτό αυξάνει τα

πλοία που στέλνονται για διάλυση. Τεχνικά αφού η προσφορά πλοίων αυξάνεται, μετατοπίζεται προς τα δεξιά η καμπύλη προσφοράς και οι τιμές διάλυσης μειώνονται. Στις περιπτώσεις που η προσφορά πλοίων είναι τόσο μεγάλη που δεν μπορεί να καλυφθεί από τα υπάρχοντα διαλυτήρια, εμφανίζονται νέα διαλυτήρια «υψηλού κόστους» και οι τιμές διάλυσης θα γίνουν αρνητικές αφού οι πλοιοκτήτες θα πληρώσουν για να διαλύσουν τα πλοία τους. Όταν θα διαλυθούν περισσότερα πλοία, μειώνεται η προσφορά πλοίων στη ναυτιλιακή αγορά και οι ναύλοι αυξάνονται.

- Οι διακυμάνσεις στις τιμές σιδήρου: Τα βασικότερα έσοδα των διαλυτηρίων προέρχονται από την ανακύκλωση του σιδήρου τον οποίο μεταπωλούν μετά τη διάλυση του πλοίου. Αν οι τιμές σιδήρου αυξηθούν, τότε τα διαλυτήρια θα επιθυμούν να αγοράσουν περισσότερα πλοία προς διάλυση, θα αυξήσουν τις τιμές και θα πωληθούν περισσότερα πλοία. Τεχνικά, η καμπύλη ζήτησης θα μετατοπιστεί προς τα πάνω τέμνοντας την καμπύλη προσφοράς σε υψηλότερο σημείο. Θα μπορούσε κάποιος να υποστηρίξει ότι αφού θα αυξηθεί η ποσότητα του ανακυκλωμένου σιδήρου που κυκλοφορεί την αγορά, θα μειωθεί και η τιμή του. Ωστόσο όπως επισημαίνει η BIMCO (2002) η ποσότητα του σιδήρου που προέρχεται από τη διάλυση πλοίων αποτελεί ένα πολύ μικρό ποσοστό της παραγωγής σιδήρου, επομένως η τιμή του σιδήρου είναι μια μεταβλητή που παραμένει ανεπηρέαστη από τις εξελίξεις στη βιομηχανία διάλυσης.
- Οι κανονισμοί για την υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον: Η εφαρμογή αυτών των κανονισμών συνήθως αυξάνει το κόστος της διάλυσης ενός πλοίου. Ωστόσο, οι περισσότεροι κανονισμοί εφαρμόζονται τοπικά και επηρεάζουν μερικά μόνο διαλυτήρια. Στις περιπτώσεις που ένας κανονισμός επηρεάζει περισσότερα διαλυτήρια η αύξηση του κόστους, θα μειώσει τη ζήτηση των πλοίων από τα διαλυτήρια. Η καμπύλη ζήτησης θα μετακινηθεί προς τα κάτω και η τιμή διάλυσης θα είναι χαμηλότερη.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η αγορά διάλυσης και η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων είναι δύο αγορές ζωτικής σημασίας για την εύρυθμη λειτουργία της ναυτιλιακής αγοράς. Στην ουσία και οι δύο αγορές διαδραματίζουν ένα ρυθμιστικό εξισορροπητικό ρόλο εντός της αγοράς. Από τη μία πλευρά, η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, όταν η αγορά βρίσκεται σε ανοδικό σημείο και οι ναύλοι είναι υψηλοί παρουσιάζοντας υπερβάλλουσα ζήτηση χωρητικότητας, λειτουργεί σαν αντίβαρο σε αυτή την άνοδο. Οι πλοιοκτήτες, που δεν έχουν τόσα πλοία ώστε να καλύψουν την αυξημένη ζήτηση, στρέφονται σε αυτή την αγορά δεδομένου ότι η ναυπήγηση νέου πλοίου είναι μια διαδικασία που απαιτεί χρόνο. Η αγορά διάλυσης με τη σειρά της, λειτουργεί με τον ίδιο ακριβώς τρόπο. Όταν η αγορά βρίσκεται σε ύφεση, η παγκόσμια ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες παραμένει στάσιμη ή μειώνεται. Αυτό προκαλεί υπερπροσφορά πλοίων και επειδή και οι ναύλοι είναι χαμηλοί, οι πλοιοκτήτες στρέφονται στα διαλυτήρια πλοίων προκειμένου να πουλήσουν τα πλοία τους. Με αυτό τον τρόπο διορθώνεται η ανισοροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης και η αγορά εξισορροπείται πλέον σε άλλο σημείο.

Στα πλαίσια του ναυτιλιακού κύκλου, που χαρακτηρίζεται από αστάθεια, επικινδυνότητα, χαμηλή ικανότητα πρόβλεψης προκύπτει ως αδήριτη ανάγκη η προσπάθεια εξεύρεσης κάποιων παραγόντων οι οποίοι επηρεάζουν ως ένα βαθμό και ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες τη λειτουργία της ναυτιλιακής αγοράς. Η παρούσα διπλωματική εργασία εστιάζει στη συμπεριφορά της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων και της αγοράς διαλύσεων. Και στις δύο αγορές, πρωταρχικό και καθοριστικό ρόλο για τη διαμόρφωση της συμπεριφοράς τους παίζουν τα επίπεδα των ναύλων. Στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, η οποία δεν χαρακτηρίζεται από τη μακροχρόνια αναμονή από την οποία χαρακτηρίζεται η αγορά νεότευκτων πλοίων, οι διακυμάνσεις των τιμών των μακροχρόνιων πλοίων ακολουθούν σε μεγάλο βαθμό τις διακυμάνσεις των ναύλων. Για τη διαμόρφωση των τιμών διάλυσης επίσης οι ναύλοι καθορίζουν που θα ισορροπήσει η προσφορά και η ζήτηση για πλοία προς διάλυση. Και για τις δύο αγορές, δεν θα πρέπει να παραγνωρίσουμε τη σημασία άλλων παραγόντων για τον καθορισμό των τιμών, διαφορετικών σε κάθε περίπτωση αλλά αρκετά σημαντικών ώστε να τους

λάβει υπόψη τους όποιος προσπαθεί να ερμηνεύσει ή να προβλέψει τη συμπεριφορά και την πορεία των δύο αγορών.

Με άλλα λόγια, η πορεία της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων και η διαμόρφωση των τιμών των πλοίων αυτών επηρεάζονται, εκτός από τους ναύλους και από την ηλικία του πλοίου, η οποία μπορεί αν επιδεινωθεί από κακό σχεδιασμό ή ελλιπή συντήρηση, από τον πληθωρισμό, από τις προσδοκίες των αγοραστών ή των πωλητών, από τις τιμές των νεότευκτων πλοίων και από τη διαθεσιμότητά τους στην αγορά. Από την άλλη πλευρά, η τιμή διάλυσης επηρεάζεται από τα επίπεδα των ναύλων, που όσο υψηλότερα είναι τόσο πιο ψηλά διαμορφώνεται και η τιμή διάλυσης, από τους κανονισμούς κατάργησης παλαιότερων τύπων πλοίου, που όταν εφαρμόζονται αυξάνουν την προσφορά διάλυσης πλοίων από τους πλοιοκτήτες κατεβάζοντας και την τιμή διάλυσης, από τις διακυμάνσεις των τιμών σιδήρου, που η αύξησή τους ωθεί τα διαλυτήρια να αυξήσουν την τιμή διάλυσης για να καταστούν πιο δελεαστικά και τέλος από τους κανονισμούς για την υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον, που προκαλεί μειωμένη ζήτηση από τα διαλυτήρια και πτώση των τιμών.

Τέλος, επικαιροποιώντας την ανάλυση αυτή, σε μια εποχή που η ναυλαγορά είναι σχετικά χαμηλή αλλά έχει ξεπεράσει τα πολύ χαμηλά επίπεδα της περιόδου που οι επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης άρχισαν να γίνονται οδυνηρές για τη ναυτιλιακή βιομηχανία θα μπορούσαμε να πούμε με βεβαιότητα, ότι οι αγορές αυτές ακολουθούν την πορεία της αγοράς. Ειδικότερα, στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, μολονότι οι τιμές των πλοίων παραμένουν υψηλές, λόγω της αυξημένης προσφοράς χωρητικότητας αλλά με πτωτικές τάσεις, βρίσκονται κρυμμένες πολλές επενδυτικές ευκαιρίες. Από την άλλη πλευρά, η αγορά διαλύσεων, λόγω πάλι της υπερπροσφοράς χωρητικότητας τα τελευταία χρόνια που οφείλεται στις παραγγελίες πλοίων πριν ξεσπάσει η κρίση του 2008, κρατά μια πολύ καλή δυναμική, καθώς χαρακτηρίζεται από αύξηση της προσφερόμενης τιμής και καλή αγοραστική διάθεση από την πλευρά των διαλυτηρίων. Αυτό είναι θετικό, δεδομένου ότι σε απόλυτα νούμερα ο αριθμός των πλοίων που έχουν διαλυθεί, κυρίως στις χώρες της Νότιας Ασίας, είναι ικανοποιητικός και βελτιώνει το ισοζύγιο της υπερπροσφοράς πλοίων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

- Βλάχος Γ., Ψύχου Ε., (2012), *Ναυλώσεις*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη
- Γεωργαντόπουλος Ελ., Βλάχος Γ., (2002/2003) *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Πειραιάς: Εκδόσεις J & J Ελλάς.
- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε.,(2002/2006/2010) *Ναυλώσεις*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.
- Γουλιέλμος Α.,(1998/2007) *Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

- Alizadeh A., Nomikos N., (2003) « The price-volume relationship in the sale and purchase market for dry bulk vessels», *Maritime Policy & Management*, pages 321-337.
- Alizadeh A., Nomikos N., (2007) «Investment timing and trading strategies in the sale and purchase market for ships», *Transportation Research, Part B* 41, pages 126–143.
- Beenstock M. ,(1985) « A theory of ship prices», *Maritime Policy and Management*, pages 215-225
- European Commission Directorate General-General Energy and Transport, (2004) *Oil Tanker Phase Out and the Ship Scrapping Industry*, Report no. P-59106-07.
- Goldrein I., Turner P., Rainey S., Stopford M., Meeson N.(1985/1993/1998), *Ship Sale and Purchase*, London: Lloyd's Shipping Law Library.
- Haralambides H.E., Tsolakis S.D., Cridland C. (2005), « Econometric Modeling of Newbuilding and Secondhand Ship Prices, *Shipping Economics*, Volume 12, 65-105
- Kumar R., *Ship Dismantling: A status report on South Asia*.

- Kou Y., Liu L. & Luo M. , (2013) «Lead–lag relationship between new-building and second-hand ship prices» , *Maritime Policy & Management*.
- Lloyd’s special report, (2012) *Ship Recycling*.
- Lloyd’s Register, (2011), *Ship Recycling: Practice and Regulation Today*.
- Metaxas B., (1971) *The Economics of Tramp Shipping*, London: The Athlone Press.
- Mickelis N., (2013) *Ship Recycling Market and the Impact of the Hong Kong Convention*, International Conference on Ship Recycling, World Maritime University, Malmo.
- NGO Shipbreaking Platform, (2013), *Annual Report 2013*, Brussels: NGO Platform on Shipbreaking.
- Norwegian Shipbrokers’ Association’s Memorandum of Agreement for sale and purchase of ships, *Memorandum of Agreement*, Codename «Saleform 1993».
- Stopford M.,(1988/1999/2009) *Maritime Economics*, 3rd Edition, London: Routledge.
- Syriopoulos Th., Roumpis E., (2006) «Price and volume dynamics in second-hand dry bulk and tanker shipping markets», *Maritime Policy & Management*, pages 497-518.
- The Shipbuilders’ Association of Japan, (2014), *Shipbuilding Statistics*.
- UNCTAD, (2009), *Review of Maritime Transport*, New York and Geneva: United Nations Publications
- UNCTAD, (2010), *Review of Maritime Transport*, New York and Geneva: United Nations Publications
- UNCTAD, (2011), *Review of Maritime Transport*, New York and Geneva: United Nations Publications
- UNCTAD, (2012), *Review of Maritime Transport*, New York and Geneva: United Nations Publications
- UNCTAD, (2013), *Review of Maritime Transport*, New York and Geneva: United Nations Publications

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Bimco.org, (2012) « Container shipping -Demolition Activity shows that market conditions are tough»,
https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2012/1212_ContainerSM_OO2012-6.aspx, Τελευταία επίσκεψη: 5/11/2014
- Efoplistesnews.gr, (2014) « Demolition: A quick break down»,
<http://www.efoplistesnews.gr/%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1/3951-demolit-break-down>, τελευταία επίσκεψη: 5/11/2014
- e-Nautilia, (2014) «Ευκαιρίες “κρύβει” η αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων»,
<http://www.e-nautilia.gr/eukairies-krivei-i-agera-ton-metaxeirismenon-ploion/>, τελευταία επίσκεψη: 5/11/2014
- toxrima.gr, (2014) «Βελτίωση της ναυλαγοράς το 2014 λόγω των χαμηλών τιμών»,
<http://www.toxrima.gr/veltiosi-tis-navlagoras-to-2014-logo-ton-chamilon-timon/>, τελευταία επίσκεψη: 5/11/2014

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

A. Bill of Sale-Code Name “Bimco Sale”

B. Στατιστικά Στοιχεία- Διαγράμματα για την Αγορά Διάλυσης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α



BILL OF SALE

RECOMMENDED STANDARD BILL OF SALE - CODE NAME "BIMCOSALE"

1. Sellers(s) (state full name, description and address)		2. Buyer(s) (state full name, description and address)	
3. Name of Vessel	4. Type of Vessel	5. Port of Registry	6. Call Signs
7. Gross Register Tonnage	8. Net Register Tonnage	9. Date of Memorandum of Agreement	
10. Purchase Sum (in figures and in letters)			
11. Details of subsisting or outstanding Mortgage(s) or other encumbrances, if any; also state other details, if any, relevant to the sale and transfer of the Vessel			

Printed by BIMCO's idea

The Seller(s), named in Box 1, who is (are) the Owner(s) of the Vessel described in Boxes 3 to 8, both inclusive, hereby confirm(s) having sold and handed over the said Vessel with everything belonging to her to the Buyer(s), named in Box 2, for the Purchase Sum, as stated in Box 10. Unless otherwise stated in Box 11, the Seller(s) warrant(s) that the Vessel is free from encumbrances, debts and maritime liens of any kind whatsoever and confirm(s) that the sale and transfer of the Vessel is effected in accordance with Memorandum of Agreement dated as indicated in Box 9. In consideration of the said Purchase Sum, paid to the Seller(s) by the Buyer(s), the Seller(s) hereby transfer(s) the Vessel to the Buyer(s) so that the Vessel shall hereinafter become his (their) legal property. IN WITNESS whereof this Bill of Sale has been issued and signed at the place and on the date stated in Box 12 in the presence of the Witness(es) as indicated in Box 13 whose signature(s) has (have) been certified (if required) by the person indicated in Box 14.

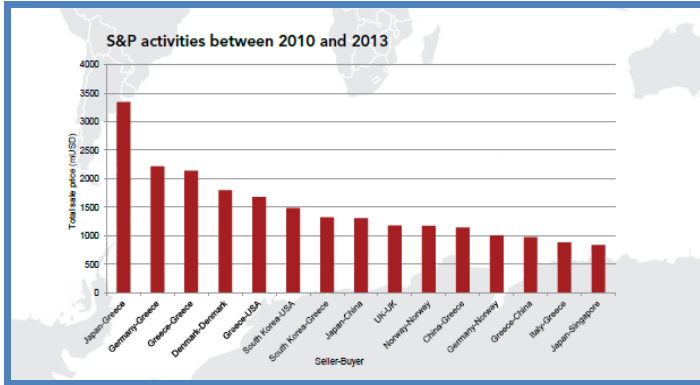
(*Space for translation of text)

12. Place and date and signature of Seller(s)
13. The undersigned Witness(es) hereby certifies(y) the correctness of the Seller(s)' signature(s) to this Bill of Sale and the date hereof (state full name, title and address of Witness(es))
14. The undersigned Consul (General) hereby certifies the correctness of the Witness(es)' signature(s) as stated in Box 13

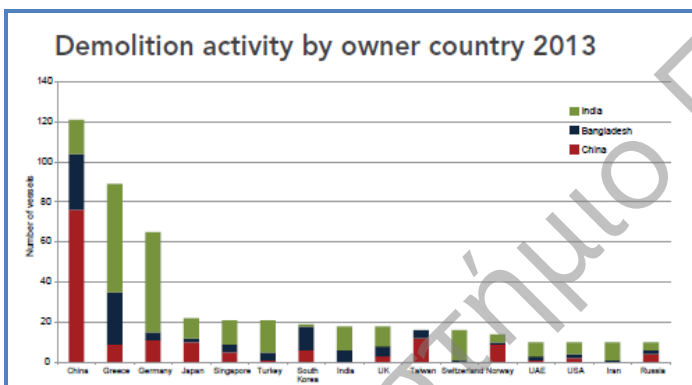
Published by BIMCO Copenhagen

This document is a computer generated BIMCOSALE form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

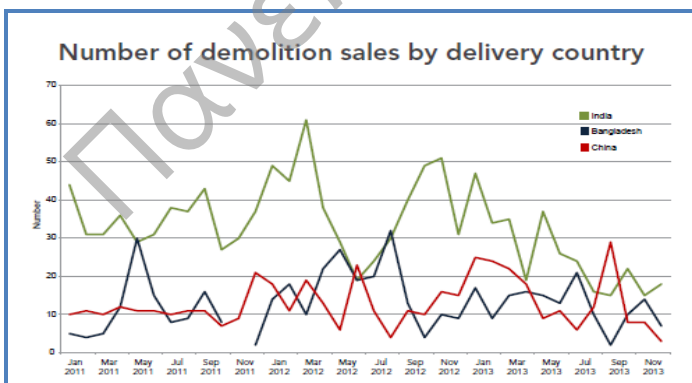
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β



Πηγή: Clarkson Research Services LTD



Πηγή: Clarkson Research Services LTD



Πηγή: Clarkson Research Services LTD