

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

### ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

### ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

## Η ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Κάτσουλας Παναγιώτης

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

Πειραιάς

Οκτώβριος 2011

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- Θαλασσινός Ελευθέριος
- Μερίκας Ανδρέας

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

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου για την στήριξη που μου παρείχαν σε οικονομικό και ψυχολογικό επίπεδο, καθώς και για τη βοήθειά τους όλα αυτά τα χρόνια της ακαδημαϊκής μου σταδιοδρομίας.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω και τον κύριο Πελαγίδη για τις συμβουλές του και τη βοήθεια του σε κάθε εμπόδιο κατά τη διάρκεια της έρευνας, αλλά και τους καθηγητές Α.Μερίκα και Λ.Θαλασσινό.

Επιπλέον θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά και όσα στελέχη και εργαζόμενους βοήθησαν στην έρευνα μου και την παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών

Κάτσουλας Παναγιώτης

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup> ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΠΡΟΓΕΝΕΣΤΕΡΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΤΟΥ 1930**

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΕΝΕΣΤΕΡΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗ ΚΡΙΣΗ ΤΟΥ 1930.....	12
1.2 ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΤΟΥ 1930.....	12
1.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΚΡΙΣΗ.....	13
1.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ.....	16
1.5 ΑΙΤΙΑ ΚΑΙ ΛΟΓΟΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΚΡΙΣΗΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ.....	21
1.6 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ.....	21

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

2.1 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	23
2.2 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	24
2.3 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	28
2.4 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	32
2.5 ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ.....	36

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.**

3.1 ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	41
3.2 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	41
3.3 ΜΕΘΟΔΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	41
3.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ.....	42
3.5 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ.....	44
3.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ.....	58

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup> ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ**

4.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	60
4.2 ΕΙΔΟΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	60
4.3 ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ.....	65
4.4 ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ.....	69
4.5 ΚΩΔΙΚΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	72

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup> ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΕΡΕΥΝΑ.**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	73
----------------	----

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup> ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	97
-------------------	----

## ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1-1: Ο Δείκτης Τιμών των Ακινήτων.....	17
Σχήμα 1-2: Η Πραγματική Αξία των Μετοχών.....	18
Σχήμα 1-3: Το Έλλειμμα στο Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών .....	19
Σχήμα 1-4: Η Μεγέθυνση του Κατά Κεφαλήν Πραγματικού ΑΕΠ (σε όρους PPP).....	19
Σχήμα 1-6: Το Δημόσιο Χρέος .....	20
Σχήμα 2-1 :Πραγματική αύξηση ΑΕΠ (BRICs).....	24
Σχήμα 2-2 :Αύξηση τιμών εμπορευμάτων.....	25
Σχήμα 2-3 :Δείκτης BDI .....	26
Σχήμα 2-4 : Αύξηση ΑΕΠ και εμπορίου χωρών ΟΟΣΑ.....	27
Σχήμα 2-5: Εταιρίες που αναδιάρθρωσαν το στόλο το 2009.....	29
Σχήμα 2-6: Διαλύσεις πλοίων .....	30
Σχήμα 2-7: Μέτρα για την αντιμετώπιση της κρίσης.....	31
Σχήμα 2-8 Αριθμός ελληνόκτητων πλοίων .....	32
Σχήμα 2-9 Εκτίμηση ελληνικού στόλου μετά το 2001.....	34
Σχήμα 3-1 Τζίρος και καθαρά κέρδη (Diana shipping).....	45
Σχήμα 3-2 Τζίρος και καθαρά κέρδη (Seanergy).....	47
Σχήμα 3-3 Τζίρος και καθαρά κέρδη (Danaos).....	49
Σχήμα 3-4 Τζίρος και καθαρά κέρδη(Euroseas).....	51
Σχήμα 3-5 Τζίρος και καθαρά κέρδη (Capital).....	53
Σχήμα 3-6 Τζίρος και καθαρά κέρδη (TEN).....	54
Σχήμα 3-7 Τζίρος και καθαρά κέρδη (stealthgas).....	57
Σχήμα 3-8 Τιμή πετρελαίου.....	59
Σχήμα 3-9 Ισοτιμία Euro/\$.....	59
Σχήμα 3-10 Δείκτης BDI .....	59
Σχήμα 4.1.Σύνταξη Ερωτηματολογίου.....	64
Σχήμα 4.2-Ερευνητικός Σχεδιασμός .....	71

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία ,έχει σαν σκοπό τη διερεύνηση της πρόσφατης οικονομικής κρίσης και της συνέπειες αυτής στον κλάδο της ναυτιλίας.

Αρχικά επιχειρείται να διερευνηθεί κατά πόσο σχετίζεται η παρούσα κρίση με άλλες προγενέστερες εξίσου σημαντικές και έντονες. Αναλύονται τα χαρακτηριστικά της και η δομή της έτσι ώστε να εντοπιστούν οι αιτίες που την προκάλεσαν.

Στη συνέχεια εξετάζεται από τη σκοπιά της ναυτιλίας με σκοπό να εντοπιστούν οι αιτίες που αυτή πέρασε και στον εν λόγω κλάδο και οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης σε αυτόν στο σύνολο του κλάδου, αλλά και σε κάθε αγορά ξεχωριστά.

Μέσα από την ανάλυση των οικονομικών μεγεθών ορισμένων εταιριών επιχειρείται η εμπειρική προσέγγιση του ζητήματος ενώ η επεξεργασία των απαντήσεων σε ερωτηματολόγια που μοιράστηκαν σε στελέχη του κλάδου οδηγούν την έρευνα σε σημαντικά συμπεράσματα.

Τέλος επιχειρείται να γίνει μια προσέγγιση των μελλοντικών συνθηκών, πιθανών ευκαιριών και απειλών του κλάδου.



## **ABSTRACT**

This dissertation targets to investigate the recent economic crisis and the consequences of this in the shipping industry.

In the beginning is attempted to investigate whether this crisis is associated with other prior equally important and strong crises. The characteristics and its structure are analyzed to identify the causes of the breaches.

Then examined from the standpoint of shipping in order to identify the causes of it passed in the industry and the impact of the economic crisis that the whole industry, but in each market separately.

Through analyzing the financial statements of some companies attempted an empirical approach to the treatment and responses to questionnaires were distributed to executives of industry ,leading research to important conclusions.

Finally, attempts to approximate future conditions, potential opportunities and threats in the industry on the upcoming years.

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Από το 2008, η παγκόσμια οικονομία έχει εισέλθει σε μία περίοδο ύφεσης και οικονομικής δυσπραγίας. Η κατάρρευση της Lehman brothers, έδωσε το έναυσμα για την διολίσθηση των χρηματοοικονομικών αγορών με αποτέλεσμα να ακολουθήσει και όλο το τραπεζικό και εμπορικό σύστημα.

Όχι μόνο τα Α.Ε.Π έχουν υποχωρήσει, αλλά και παράπλευροι κλάδοι έχουν υποστεί απώλειες. Επόμενο ήταν και να ακολουθήσει κάμψη του εμπορίου. Με τη σειρά της, η ναυτιλία ακολούθησε και αυτή την πτωτική πορεία μιας και, ως γνωστόν, η ζήτηση για ναυτιλιακή μεταφορά είναι παράγωγος ζήτηση.

Η ναυτιλία, έχει πρωταγωνιστικό ρόλο για την ελληνική οικονομία μιας και συνεισφέρει κατά μεγάλο βαθμό στα οικονομικά μεγέθη της χώρας.

Καθώς η ναυτιλία έχει σημαίνον ρόλο δεδομένου ότι αντιπροσωπεύει το 4.5% του ΑΕΠ, είναι σημαντικό να εξετάσουμε κατά πόσο έχει επιβαρυνθεί από την πρόσφατη οικονομική κρίση, καθώς και να δούμε κατά πόσο έχει επηρεάσει τις ηγέτιδες δυνάμεις του κλάδου. Για το σκοπό αυτό, θα επιχειρηθεί να γίνει προσέγγιση της φύσης, του βαθμού και του μεγέθους της κρίσης, μέσω της υπάρχουσας βιβλιογραφίας. Μέσω της διερεύνησης των γενικών επιδράσεων στην παγκόσμια οικονομία, γίνεται προσέγγιση, ειδικότερα στον κλάδο της ναυτιλίας.

Μέσω της χρήσης ερωτηματολογίων γίνεται έρευνα πεδίου, ώστε εκ της συλλογής και επεξεργασίας αυτών, να εντοπίσουμε τους λόγους που οι εταιρίες του κλάδου αντιμετώπισαν προβλήματα, ποιες στρατηγικές υιοθέτησαν, και πώς τελικά μπόρεσαν να αντιμετωπίσουν τις απειλές.

Επίσης, μέσω εμπειρικής διερεύνησης των οικονομικών στοιχείων και ισολογισμών, ορισμένων μεγάλων εταιριών του κλάδου, επιχειρείται να γίνει προσέγγιση στους τομείς που επλήγησαν περισσότερο καθώς και σε εκείνους που αποδείχτηκαν ισχυρότεροι.

Αναλυτικότερα, στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται εκτενής αναφορά στην κρίση του 1929 ώστε να γίνει γνωστή η δομικότητα της κρίσης αυτής και να υπάρξει σύγκριση μεταξύ της κρίσης αυτής και της πρόσφατης κρίσης, στους λόγους που τη δημιούργησαν και τις αιτίες που την έκαναν να εξαπλωθεί σε όλες τις χώρες. Αναλύεται η επίπτωση της στην παγκόσμια οικονομία, αλλά και την οικονομία κάθε κράτους ξεχωριστά.

Στη συνέχεια και στο δεύτερο κεφάλαιο, θα αναλυθεί η επιρροή της κρίσης αυτής σε επιμέρους κλάδους που επλήγησαν λιγότερο ή περισσότερο, έχοντας σαν στόχο να φτάσουμε και στον κλάδο της ναυτιλίας όπου και θα μας απασχολήσει εκτεταμένα.

Η διερεύνηση, όπως αναφέρεται και παραπάνω θα ξεκινήσει από την μακρο προσέγγιση των παγκόσμιων οικονομιών και θα εστιάσει στον τομέα του διεθνούς εμπορίου και τελικά να φτάσουμε στην ναυτιλία. Θα δοθεί μία εικόνα της Ελληνικής ναυτιλίας, των τομέων δραστηριοποίησης αυτής καθώς και η μελέτη του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύονται ορισμένα στοιχεία των ισολογισμών εισηγμένων εταιριών, καθώς και συγκεκριμένοι οικονομικοί δείκτες με σκοπό να αποτυπωθεί και πρακτικά η επίδραση των μεταβολών του περιβάλλοντος στις ηγέτιδες δυνάμεις του κλάδου

Εντοπίζοντας σε αυτό θα γίνει ο διαχωρισμός σε δύο τομείς που έφεραν δυσμενείς επιπτώσεις στη ναυτιλία.

Ο πρώτος πυλώνας θα δομηθεί βάσει της διεθνούς κάμψης σε εμπόριο πρώτων υλών, βιομηχανικών προϊόντων και τελικών αγαθών, ενώ ο δεύτερος στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας και των επιπλοκών που προέκυψαν σε αυτή καθώς και της αδυναμίας εκπλήρωσης υποχρεώσεων πλοιοκτητών, άλλα και δυσκολίας εξεύρεσης πηγών χρηματοδότησης .

Στα κεφάλαια 4 και 5 γίνεται έρευνα πεδίου μέσω ερωτηματολογίων, τα οποία απαντώνται από στελέχη της ναυτιλιακής αγοράς και βοηθούν στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τους λόγους που η κρίση επηρέασε τη ναυτιλία, τους κυριότερους παράγοντες που είχαν αρκετά σημαντικό ρόλο στην μείωση των ναύλων, της αξίας των πλοίων και στην γενικότερη δυσπραγία της αγοράς .

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>Ο</sup> ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΠΡΟΓΕΝΕΣΤΕΡΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΤΟΥ 1930

## 1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΕΝΕΣΤΕΡΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗ ΚΡΙΣΗ ΤΟΥ 1930

Αν ανατρέξει κανείς στο ιστορικό των μεγάλων παγκόσμιων κρίσεων που έλαβαν χώρα από το 1764 μέχρι και σήμερα<sup>1</sup>, τότε θα παρατηρήσει ότι υπάρχει συχνότητα και κυρίως κοινή αφετηρία. Κοιτώντας στο παρελθόν θα μπορούσαμε να πούμε ότι η διερεύνηση αυτών ενδεχομένως να κρίνουμε αποφύγουμε και ενδεχομένως να προλάβουμε κάποια μεταγενέστερη σε οικονομικό και πολιτικό επίπεδο.

Αν κάποιος παρατηρήσει τα αίτια των μεγάλων αυτών κρίσεων, τότε θα βγάλει το συμπέρασμα, όχι μόνο πως ήταν κοινά, αλλά και ότι θα επαναληφθούν με μαθηματική βεβαιότητα στις επόμενες δεκαετίες.

## 1.2 ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΤΟΥ 1930

Η κρίση του 1929 θεωρείται, μία από τις μεγαλύτερες, αν όχι η μεγαλύτερη οικονομική κρίση στην ιστορία των λαών. Ξεκινώντας από τις Ηνωμένες Πολιτείες έλαβε ανεξέλεγκτες διαστάσεις η οποίες και θεωρείται πως είχαν σαν αποτέλεσμα την κατάληξη στον δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο<sup>2</sup>.

Έχοντας τις ρίζες της σε Ασία και Νότια Αμερική, σύντομα έγινε μετάσταση του προβλήματος και στις ΗΠΑ, όπου και έλαβε τεράστια έκταση η οποία ήταν αδύνατο να αντιμετωπιστεί, φέρνοντας σαρωτικές αλλαγές και διαφοροποιήσεις σε οικονομικό-κοινωνικό –πολιτικό επίπεδο τη χώρα<sup>3</sup>.

Συνέβησαν πρωτόγνωρης έκτασης γεγονότα, αφού μέσα σε λίγες μέρες επικράτησε πανικός και χάθηκαν 30 δισεκατομμύρια δολάρια, ποσό που τότε ήταν κατά 10 φορές μεγαλύτερο

---

<sup>1</sup> Johnson G et al.,(2009)

<sup>2</sup> Σταθάκης Γ.,(2008)

<sup>3</sup> Galbraith J.,(2000)

από τον προϋπολογισμό των ΗΠΑ<sup>4</sup>. Η ανεργία έφτασε σε πολύ υψηλά επίπεδα ενώ οι αποτιμήσεις των επιχειρήσεων είχαν φτάσει στα χαμηλότερα επίπεδα της τάξης του 10%.

Η πτώση στις αξίες των εισηγμένων στο χρηματιστήριο μετοχών που αναφέραμε στο ανωτέρω κεφάλαιο δε θα μπορούσαν να αποτελέσουν από μόνες τους χαρακτηριστικό της μεγαλύτερης παγκόσμιας κρίσης καθώς αυτό θα μπορούσε να θεωρηθεί σύνηθες κατά τη διάρκεια ενός οικονομικού κύκλου. Αυτό που έκανε πρωτόγνωρη την εν λόγω κρίση του 1930, είναι οι επιπλοκές του τραπεζικού συστήματος. ένα χαρακτηριστικό που συναντάται έντονα και στην πρόσφατη οικονομική κρίση.

Ούτε λίγο ούτε πολύ, θα λέγαμε πως μέσα σε 3-4 χρόνια. Το τραπεζικό σύστημα εκείνη την εποχή ήταν διαμορφωμένο, έτσι ώστε να εξυπηρετεί τους αγροτικούς πληθυσμούς που αποτελούσε μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού, περίπου το 1/3. Η κεντρική τράπεζα των ΗΠΑ ιδρύθηκε χωρίς να καταργήσει τις πολιτειακές, ουσιαστικά ακολουθήθηκε ένα μοντέλο αντίστοιχο με το σημερινό στην Ε.Ε<sup>5</sup>.

### 1.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΚΡΙΣΗ

Οι ΗΠΑ τη συγκεκριμένη περίοδο αντιμετώπισαν την εξαιρετική άνοδο του βιομηχανικού τομέα τους. Ένα κύμα τεχνολογικών καινοτομιών οδηγούσαν στην μαζική παραγωγή αυτοκινήτων, ψυγείων, ραδιόφωνων και άλλων καταναλωτικών αγαθών, ακόμα υπήρξε μια ραγδαία άνοδο της βαριάς βιομηχανίας αλλά και της διάχυση της ηλεκτρικής ενέργειας.

Η έκρηξη αυτή τροφοδότησε την ιδέα της συσσώρευσης χωρίς όρια, η οποία, σε συνδυασμό με την απαγόρευση του ποτού, οδήγησε στην πρώτη ορατή συγκρότηση της «καταναλωτικής κοινωνίας». Καταναλωτική κοινωνία σήμαινε, ανάμεσα στα άλλα, πίστη και δανεισμό. Η έκρηξη της βιομηχανίας και της κατανάλωσης παραπέμπει σε μια δεύτερη ομάδα ερμηνειών που θεωρούν ότι η κρίση του 1929 ήταν αποτέλεσμα της υπερσυσσώρευσης του κεφαλαίου, των υπερεπενδύσεων οι οποίες, σε συνδυασμό με την μικρή μόνο βελτίωση των μισθών από την έκρηξη αυτή, επιτάχυνε την αναντιστοιχία ανάμεσα στα διαθέσιμα μέσα παραγωγής και τις δυνατότητες κατανάλωσης των προϊόντων. Η πολιτικοί των ΗΠΑ εκείνη τη περίοδο, φαίνεται, επέδρασαν καταλυτικά στην πολιτική υπέρ των μισθών που ακολουθήθηκε την περίοδο αμέσως μετά το 1929. Η σταθερότητα των μισθών εν μέσω της συνεχούς μείωσης των τιμών, του γενικευμένου δηλαδή

---

<sup>4</sup> Rothbard M.,(2002)

<sup>5</sup> Kindleberger C.,(2003)

αποπληθωρισμού, αναφερόταν στην ιδέα ότι εάν έφερταν και οι μισθοί, θα μειωνόταν ακόμα περισσότερο η ζήτηση και θα επιδεινωνόταν η κρίση<sup>6</sup>. Ο δανεισμός, πέρα από τις δύο κλασικές μορφές του, τον δανεισμό των επιχειρήσεων και των καταναλωτών, περιέλαβε δύο νέους δυναμικούς τομείς: την κατοικία και τις μετοχές. Η Φλόριντα επεκτεινόταν από νωρίς με εντυπωσιακούς ρυθμούς, υποσχόμενη ιδανικές διακοπές. Αυτή η κερδοσκοπική στεγαστική φούσκα ξέσπασε νωρίς, ήδη από το 1927, όταν κατέρρευσε η αγορά ακινήτων στην Φλόριντα.

Στο Χρηματιστήριο, οι συναλλαγές γίνονταν όλο και λιγότερο απαιτητικές. Παραδοσιακά, κάθε αγορά μετοχής συνεπάγεται την πληρωμή, εντός ολίγων ημερών, του σχετικού ποσού. Τότε όμως η αγορά έφτασε να απαιτεί μόλις το 10% της αξίας μιας αγοράς, με το 90% να προσφέρεται ως δάνειο από τους χρηματιστές, που με τη σειρά τους δανείζονταν από τις τράπεζες με το περίφημο σύστημα του call loans, δηλαδή δανείζονταν χρήματα για μία, τρεις ή πέντε ημέρες, τα οποία συνεχώς ανανέωναν. Τα δάνεια για την εξυπηρέτηση των χρηματιστηριακών συναλλαγών έφθασαν να ισοδυναμούν με το σύνολο της κυκλοφορίας του νομίσματος στις ΗΠΑ<sup>7</sup>.

Η έκρηξη των τιμών των μετοχών είχε οδηγήσει τους δείκτες με τους οποίους κρίνεται η αξιοπιστία μιας μετοχής σε εξωφρενικά μεγέθη. Η έκρηξη της ανόδου του αμερικάνικου Χρηματιστηρίου και η πτώση της «Μαύρης Τρίτης» έχει πολλά στοιχεία σχετικά με τις κρίσεις των επομένων δεκαετιών με αποκορύφωμα τη σημερινή. Το ενδιαφέρον για το 1929 έγκειται στη μετατροπή της χρηματιστηριακής πτώσης σε βαθιά οικονομική ύφεση.

Ο Freedman ισχυρίζεται ότι δύο ήταν οι βασικοί λόγοι που μετέτρεψαν την χρηματιστηριακή σε οικονομική κρίση<sup>8</sup>. Πρώτον, η μετατρεψιμότητα των καταθέσεων σε ρευστό, χωρίς περιορισμούς, καθιστούσε το σύστημα εξαιρετικά ευαίσθητο σε συνθήκες πανικού. Το 1907 η μετατρεψιμότητα είχε ακυρωθεί αμέσως, και έτσι διασώθηκε το τραπεζικό σύστημα και δεν επακολούθησε ύφεση. Δεύτερον η ανεπαρκής προσφορά χρήματος στην οικονομία.

Η προσφορά χρήματος προς τις τράπεζες αυξήθηκε απότομα, αλλά αυτό δεν διοχετεύτηκε ποτέ στην οικονομία. Πρώτα απ' όλα, επειδή τα νοικοκυριά μείωσαν την κατανάλωση και αύξησαν την αποταμίευσή τους προκειμένου να ξεπληρώσουν μέρος των χρεών τους.

Τα νοικοκυριά επέλεξαν τον χρυσό ως μέσο αποταμίευσης, αποθησαύριζαν δηλαδή

---

<sup>6</sup> Buckheim C.,(2008)

<sup>7</sup> Eichengreen B.,(2008)

<sup>8</sup> Friedman M. and Schwartz A.,(2003)

χρήμα, και καθώς άλλοι δανειολήπτες δήλωναν αδυναμία πληρωμής των χρεών, οι τράπεζες, αύξαναν αναγκαστικά τα αποθεματικά τους από τις ενισχύσεις του κράτους στο τραπεζικό σύστημα.

Η ζήτηση δανείων για επενδύσεις από το 1930-33 ήταν αρνητική, ανάλογη του αρνητικού ρεκόρ των ιδιωτικών επενδύσεων της περιόδου. Εκείνη τη περίοδο υπήρξε η λεγόμενη «παγίδα ρευστότητας», αποταμίευση δηλαδή που έριχνε τα επιτόκια και, παρ' όλα αυτά, δεν μετατρέποταν σε επένδυση. Συνεπώς, αναγκαιότητα για μαζικές δημόσιες επενδύσεις και άμεση αναδιανομή του εισοδήματος από στρώματα με υψηλή ροπή προς αποταμίευση σε φτωχότερα στρώματα με υψηλή ροπή προς κατανάλωση<sup>9</sup>.

Ο υπερδανεισμός που είχε οδηγήσει στην υπερχρέωση των νοικοκυριών, πιθανώς και των επιχειρήσεων, ήταν αυτός που καθιστούσε κάθε νομισματική παρέμβαση αδύναμη να αντιστρέψει την κατάσταση.

Αυτή η άποψη, στη σύγχρονη εκδοχή της είναι η άποψη του σημερινού διοικητή της κεντρικής τράπεζας των ΗΠΑ, Μπερνάνκε, ο οποίος εμμένει στην άποψη, που θέλει τη νομισματική πολιτική να ερμηνεύει τις οικονομικές διακυμάνσεις, ενώ κάθε οικονομική κρίση ερμηνεύεται μέσω των λανθασμένων επιλογών των νομισματικών αρχών και των κυβερνήσεων. Θεωρεί ότι η ύφεση προήλθε από τη μείωση της προσφοράς χρήματος, κυρίως του δευτερογενούς, και αυτό οδήγησε τα νοικοκυριά στην επιλογή της διατήρησης υψηλής ρευστότητας και τη μείωση της κατανάλωσης<sup>10</sup>.

Αν η κρίση του 1929 συγκέντρωσε και συγκεντρώνει τόσο ενδιαφέρον, αυτό συμβαίνει ακριβώς επειδή βρίσκεται στο μεταίχμιο της αλλαγής του κυρίαρχου παραδείγματος στην οικονομική θεωρία και οδήγησε παράλληλα την αμερικάνικη οικονομία, προπύργιο μέχρι τότε της φιλελεύθερης οικονομικής παράδοσης, στον κρατισμό. Κλείνοντας συνοπτικά θα πρέπει να πούμε ότι και στις κρίσεις πριν του 1930 αλλά και στη κρίση του 1930, η βασική στρατηγική που ακολουθήθηκε ήταν η ίδρυση θεσμοθετημένων οργάνων τα οποία είχαν ως αντικείμενο να διαχειριστούν τη κρίση. Συγκεκριμένα τα Federal Deposit και Insurance Corporation, το RFC: Reconstruction Finance Corporation, το FDIC: Federal Deposit Insurance Corporation.

---

<sup>9</sup> Bernanke B.,(2000)

<sup>10</sup> Minsky H.,(2002)

## 1.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Ένα σύνολο διαφορετικών συντελεστών σε οικονομικό, νομισματικό και πολιτικό επίπεδο θεωρείται ότι ήταν η αιτία της πρόσφατης κρίσης.

Το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον, η συμμετοχή των τραπεζών στη στεγαστική αγορά η υπερβολική εμπιστοσύνη στις αγορές και οι κυβερνητικές στρατηγικές, δημιούργησαν ένα μείγμα με πολλαπλά αποτελέσματα. Κατά τη διάρκεια της κρίσης είδαμε την ομοσπονδιακή τράπεζα να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των συνθηκών.

Αφενός μεν η προσπάθεια διάσωσης των τραπεζών δεν ήταν επιθυμητή ώστε αυτές με τη σειρά τους να μην κινητροποιούνται να αναλαμβάνουν υπερβολικά ρίσκα.

Παράλληλα η FED συνέχιζε να αυξάνει τα επιτόκια ώστε να μην χάνει το νόμισμα την αξία του και την εμπιστοσύνη των αγορών, ενώ η κυβέρνηση προέβη σε αύξηση των φόρων για να χρηματοδοτήσει τα ελλείμματα.

Στη μελέτη των Reinhart και Rogoff (2008), επιχειρείται να γίνει μια προσέγγιση της κρίσης του 2007 με τις πέντε μεγαλύτερες –κυρίως Ευρωπαϊκές –του παρελθόντος (το έτος στο οποίο αρχικά εκδηλώθηκε η κρίση αναγράφεται στην παρένθεση)<sup>11</sup>.

### **Πέντε Μεγάλες Τραπεζικές Κρίσεις**

- Ισπανία (1977)
- Νορβηγία (1987)
- Φινλανδία (1991)
- Σουηδία (1991)
- Ιαπωνία (1992)

### **Άλλες Τραπεζικές Κρίσεις**

- Ηνωμένο Βασίλειο (1974, 1991, 1995)
- Γερμανία (1977)
- Καναδάς (1983)
- Ηνωμένες Πολιτείες (1984).
- Ισλανδία (1985)
- Δανία (1987)

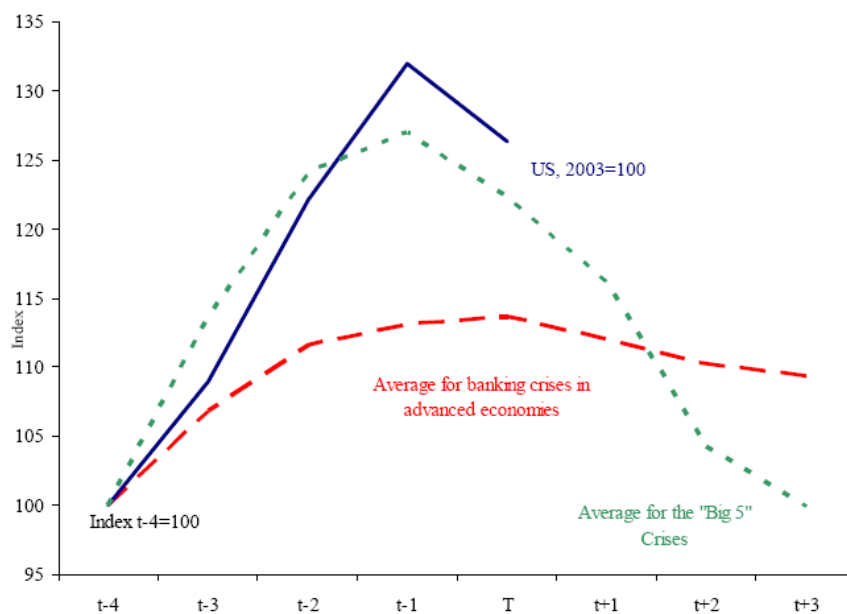
---

<sup>11</sup> Reinhart και Rogoff (2008)



- Νέα Ζηλανδία (1987),
- Αυστραλία (1989)
- Ιταλία (1990)
- Ελλάδα (1991)
- Γαλλία (1994)

Συγκεκριμένα, οι συγγραφείς συνέκριναν τις προαναφερθείσες τραπεζικές κρίσεις με την πρόσφατη Αμερικανική κρίση στα εξής 5 σημεία: α) τιμές των ακινήτων, β) τιμές μετοχών, γ) έλλειμμα στο ισοζύγιο πληρωμών, δ) πραγματική αύξηση του ΑΕΠ, και ε) δημόσιο χρέος ως ποσοστό του ΑΕΠ. Αναφορικά με τις τιμές των ακινήτων παρατηρήθηκε μια σημαντική άνοδος των τιμών πριν την εκδήλωση της κρίσης, κατά την χρονική στιγμή T, με την Αμερική ωστόσο να ξεπερνά κατά πολύ τις υπόλοιπες περιπτώσεις.



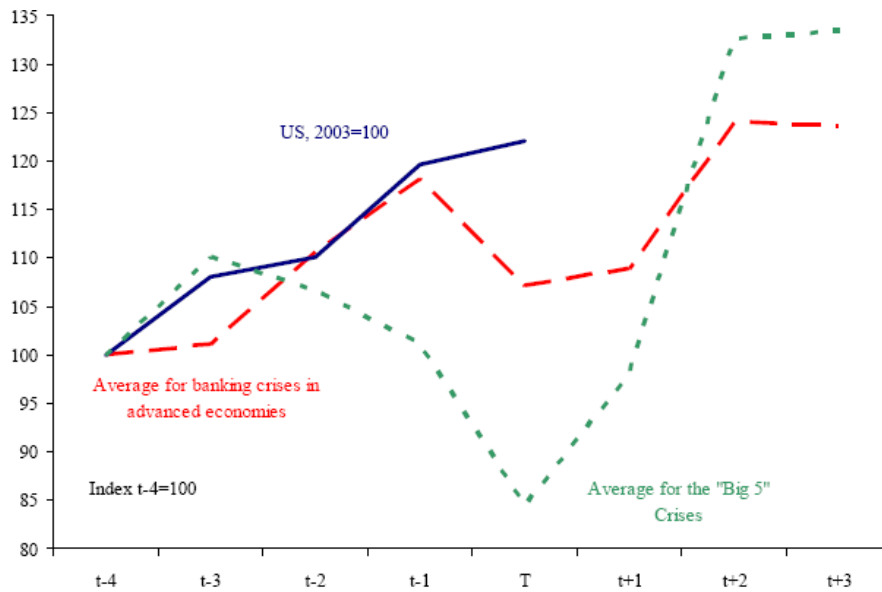
Σχήμα 1-1

Πηγή: Reinhart και Rogoff (2008)

Είναι σαφές ότι η άνοδος των τιμών μετοχών και των ακινήτων αποτελεί, για χώρες με σημαντικές κεφαλαιακές εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών της, αποτελεί προάγγελο της επερχόμενης κρίσης.

Και στην περίπτωση των μετοχών, η άνοδος της τιμών τους, κατά την περίοδο πριν την

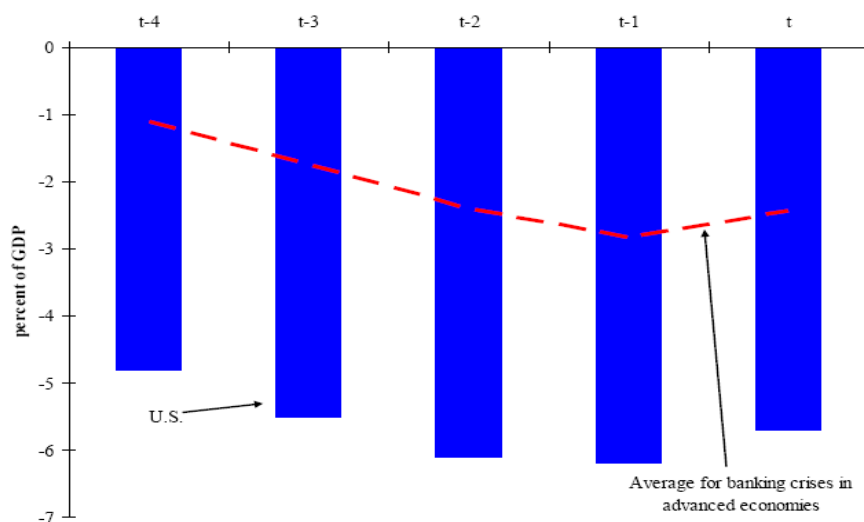
κρίση, υπήρξε μεγαλύτερη στις ΗΠΑ, αλλά εδώ ωστόσο βλέπουμε ότι στις 5-Μεγάλες Κρίσεις είχαμε πτώση των μετοχικών αξιών πριν από την εκδήλωση της κρίσης (Σχήμα 2-2).



Σχήμα 1-2

Πηγή: Reinhart και Rogoff (2008)

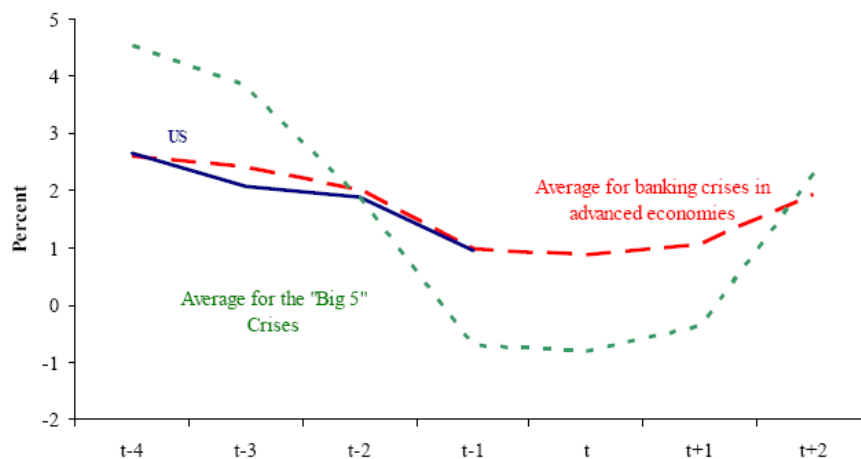
Σαν αποτέλεσμα των παραπάνω είχαμε και την αύξηση του ελλείμματος στην περίπτωση των ΗΠΑ να είναι χειρότερο σε σχέση με τις προαναφερθείσες κρίσεις.



Σχήμα 1-3

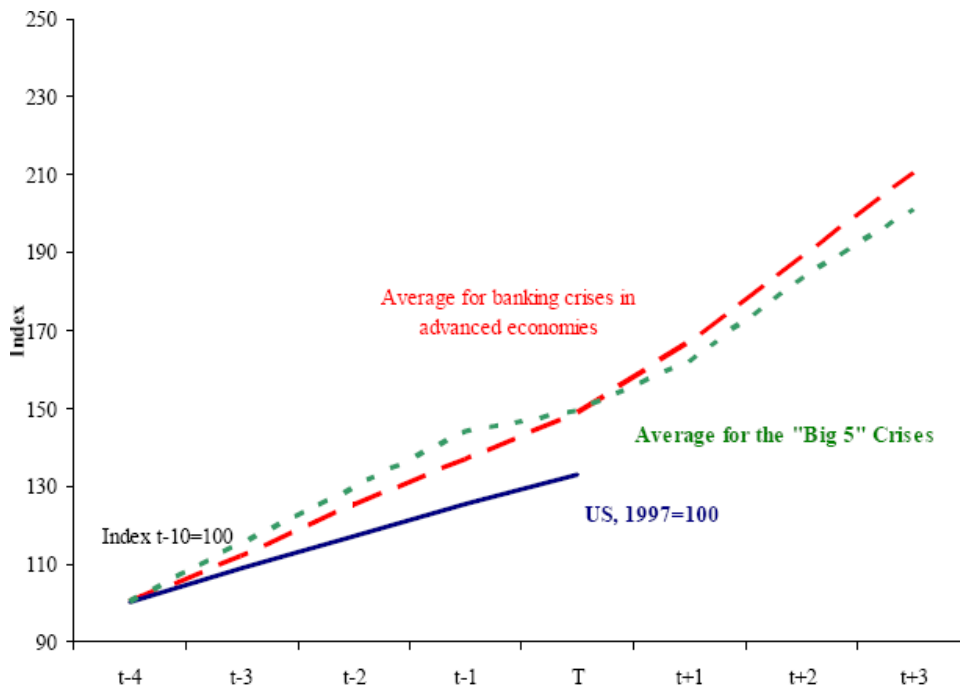
Πηγή: Reinhart και Rogoff (2008)

Σε όλες τις περιπτώσεις ο ρυθμός μεγέθυνσης της οικονομίας μειώθηκε πριν την εκδήλωση της κρίσης, και παρέμεινε χαμηλός στην μετέπειτα περίοδο. Βέβαια η πτώση του εν λόγω ρυθμού ήταν σημαντικότερη στην περίπτωση των πέντε μεγάλων κρίσεων.



Πηγή: Reinhart και Rogoff (2008)

Το ζητούμενο είναι κατά πόσον η Αμερικανική κρίση του 2007-2008 θα αποδειχθεί παρόμοια με τις πέντε μεγάλες κρίσεις που έπληξαν βιομηχανικές χώρες, οπότε σ' αυτή την περίπτωση θα πρέπει να αναμένουμε μια σημαντική υστέρηση του ΑΕΠ σε σχέση με το δυνητικό του επίπεδο για μια εκτεταμένη χρονική περίοδο. Το δημόσιο χρέος ως ποσοστό του ΑΕΠ αυξήθηκε σε όλες τις περιπτώσεις, κατά την χρονική περίοδο τεσσάρων ετών πριν την κρίση, ωστόσο η άνοδος του στην περίπτωση της Αμερικής ήταν σαφώς μικρότερη σε σύγκριση με τις υπόλοιπες κρίσεις.



**Σχήμα 1-5:** Το Δημόσιο Χρέος

Πηγή: Reinhart και Rogoff (2008)

Τέλος θα πρέπει να αναφέρουμε ότι, πέρα από τις παραπάνω ομοιότητες και διαφορές, οι Reinhart και Rogoff (2008) διαπίστωσαν ότι στην πλειονότητα των τραπεζικών κρίσεων που εξέτασαν είχε προηγηθεί μια, τρόπον τινά, απελευθέρωση του χρηματοπιστωτικού κλάδου, υπό μορφή χαλαρότερης ρύθμισης του συστήματος, με αποτέλεσμα την εμφάνιση νέων, ελαφρώς ρυθμιζόμενων, θεσμών, οι οποίοι, τότε, ενίσχυαν την σταθερότητα του συστήματος. Ουσιαστικά βλέπουμε ότι η τωρινή κρίση είναι απόρροια προγενέστερων τραπεζικών κρίσεων, ουσιαστικά η βάση της αναφέρεται στο παρελθόν.

## **1.5 ΑΙΤΙΑ ΚΑΙ ΛΟΓΟΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΚΡΙΣΗΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ**

Τα αρνητικά μακροοικονομικά αποτελέσματα της οικονομίας σε συνδυασμό με την αδυναμία των τραπεζών να χορηγήσουν κεφάλαια στην οικονομία, όξυναν το πρόβλημα, ενώ η πραγματική οικονομία έπρεπε να αντιμετωπίσει την πρόκληση του πληθωρισμού και της αύξησης της ανεργίας. Παρατηρήθηκε ραγδαία αύξηση στις τιμές των πρώτων υλών όπως το πετρέλαιο και κυρίως προϊόντων εξαγόμενων από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες όπως η Ινδία και η Κίνα.

Παράλληλα μεγάλες επιχειρήσεις στην προσπάθεια τους να τιθασεύσουν τα κόστη προέβησαν σε απολύσεις και μειώσεις προσωπικού και εργατικού δυναμικού.<sup>12</sup>

## **1.6 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ**

Μέσα σε ένα γενικευμένα ασταθές και ευμετάβλητο περιβάλλον μια τάση που ακολουθήθηκε από στελέχη τραπεζών ήρθε να δώσει το έναυσμα της ανεξέλεγκτης κρίσης .

Στόχος των τραπεζών έγινε η διοχέτευση δανειακών κεφαλαίων σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερη έκταση ώστε να καρπώνονται τα ιδρύματα τους τόκους και τα στελέχη τα bonus. Προκειμένου να αυξήσουν τα κέρδη τους δηλαδή οι τράπεζες έδιναν όσο περισσότερα δάνεια μπορούσαν<sup>13</sup>.

### **Τα subprimes**

Αυτή η τάση που περιγράφηκε παραπάνω έγινε ορατή όταν τα τραπεζικά ιδρύματα χορηγούσαν ανεξέλεγκτα δάνεια (κυρίως για αγορά κατοικιών) χωρίς ουσιαστικά να τα εξασφαλίζουν βάσει υποθηκών, περιουσιακών στοιχείων των δανειοληπτών, αλλά ούτε και εισοδηματικών κριτηρίων όπου έγιναν γνωστά με την ονομασία subprimes.

Σε αυτά προστέθηκαν τα τοξικά προϊόντα ,των οποίων η αξία στηριζόταν στην βάση των δανείων που αναφέρθηκαν παραπάνω. Τιτλοποιήθηκαν στοιχεία του ισολογισμού των τραπεζών με υψηλή αξιολόγηση, που όταν όμως άρχισε η αθέτηση πληρωμών των πρωτογενών δανείων προξένησε τη μετάσταση και στα υπόλοιπα.

Μεγάλες τράπεζες και επενδυτικοί οίκοι είχαν τοποθετηθεί σε αυτά θεωρώντας τα οικονομικά υγιή .Όταν όμως τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια άρχισαν να λαμβάνουν έκταση, η

---

<sup>12</sup> Bryan L Farrell D.,(2008)

<sup>13</sup> Πέτσας Σ.,(2009)

διαπραγεζική αγορά κλονίστηκε και η εμπιστοσύνη και έπαψε η αμοιβαία χρηματοδότηση.

Επίσης ,τα χρηματοοικονομικά δεδομένα της εποχής και των αγορών διευκόλυναν στο να αναβληθεί το πρόβλημα. Οι παγκόσμιες αγορές είναι ένα πολυμερές σύστημα αποτελούμενο από διάφορους παίκτες σε παγκόσμια κλίμακα. Με την ανάπτυξη της τεχνολογίας και των ηλεκτρονικών και πληροφοριακών συστημάτων έχει καταστεί εφικτό να υπάρχει ταυτόχρονη συμμετοχή σε αυτό και σε πραγματικό χρόνο από κάθε σημείο του πλανήτη. Αυτό το χαρακτηριστικό μπορεί να καθιστά τις αγορές περισσότερο αποτελεσματικές, όμως ταυτόχρονα τις κάνει και πιο ευαίσθητες στις μεταβολές και στην πληροφόρηση.

Έτσι λοιπόν, καθημερινά διακινούνται τεράστια χρηματικά κεφάλαια ανά τον κόσμο και ο καθένας μπορεί να συμμετάσχει σε αυτή την αγορά, όπως και έγινε στην περίπτωση της πρόσφατης παγκόσμιας κρίσης. Μεγάλες τράπεζες, επενδυτικά κεφάλαια ή και συνταξιοδοτικά ταμεία εκτός ΗΠΑ βρέθηκαν με ενδεδυμένα κεφάλαια σε προϊόντα που προέρχονταν από την Αμερική. Παράλληλα, ο τρόπος με τον οποίο λειτουργεί το παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα είχε σαν αποτέλεσμα να εκτεθούν σχεδόν όλοι οι συμμετέχοντες σε κίνδυνο που μετατράπηκε από πιστωτικός σε συστημικός, και αυτό διότι τα κεφάλαια δεν μένουν στάσιμα ,αλλά επενδύονται συνεχώς υπό μορφή αλυσίδας. Έτσι το κεφάλαιο που η Αμερικάνικη τράπεζα είχε χορηγήσει για την αγορά κατοικίας σε κάποιον κακοπληρωτή είχε αποκτήσει μορφή ομολόγου και είχε μεταβιβαστεί σε κάποιον που μπορεί να βρισκόταν σε οποιοδήποτε χώρα και αυτός θα εισέπραττε τις χρηματοροές ενός φαινομενικά, και βάσει αξιολόγησης, ασφαλούς προϊόντος. Σύντομα αυτά τα προϊόντα που αποδείχθηκαν «σκουπίδια» κατέστρεψαν τους ισολογισμούς των κατόχων τους και αυτοί με τη σειρά τους προκάλεσαν απομειώσεις κεφαλαίων στους δανειστές τους, οι οποίοι ήταν κυρίως τράπεζες και στη συνέχεια η κρίση μεταδόθηκε στην πραγματική οικονομία προκαλώντας τριγμούς σε κάθε τομέα της οικονομίας.

Ο λόγος για τους οποίους δεν μπορούσε να προβλεφθεί αυτή η κρίση ,ήταν κυρίως ότι δεν υπήρχε κάποια ανεξάρτητη αρχή που να έχει εποπτικό ρόλο και να ασκεί προληπτική και ουσιαστική επίβλεψη .Η εμπιστοσύνη στις αγορές ήταν μεγάλη και δεδομένη, ενώ κανείς δεν μπορούσε να αμφισβητήσει την αξιοπιστία του συστήματος, έως ότου συνέβη, ενώ παγκόσμια έκταση ήταν αδύνατο να περιοριστεί και να ελεγχθεί επαρκώς.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### 2.1 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Σήμερα η ελληνική οικονομία είναι κυρίως μια οικονομία υπηρεσιών, όπως είναι ο τουρισμός και η ναυτιλία, αλλά και οι τηλεπικοινωνίες και οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες. Με την υιοθέτηση του ευρώ, δεν υπήρχε και δεν υπάρχει πια εθνική πολιτική συναλλαγματικής ισοτιμίας.

Η εισροή κεφαλαίων υποστηρίζεται και από τους πόρους των Διαρθρωτικών Ταμείων της ΕΕ, ενώ ο γεωργικός τομέας ενισχύεται από την Κοινή Αγροτική Πολιτική. Ωστόσο, το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών παραμένει – όπως και στη δεκαετία του 1930 – βασικό πρόβλημα, που δεν είναι πια δυνατό να αντιμετωπιστεί με υποτίμηση της δραχμής ή με συμφωνίες «εμπορικών συμψηφισμών»<sup>14</sup>.

Το δημόσιο έλλειμμα και χρέος δεν αποτελούν πια αντικείμενο διαπραγματεύσεων με τους ξένους «ομολογιούχους» και με την Κοινωνία των Εθνών. Γίνονται όμως αντικείμενο διαβούλευσης με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή βάσει των κανόνων του Συμφώνου Σταθερότητας και Ανάπτυξης και απαιτούν αξιόπιστη δημοσιονομική πολιτική. Οι δημοσιονομικές εξελίξεις κρίνονται επίσης καθημερινά στις διεθνείς αγορές, οι οποίες διαμορφώνουν τη διαφορά αποδόσεων μεταξύ των κρατικών ομολόγων της Ελλάδος και εκείνων των άλλων χωρών και τελικά καθορίζουν το κόστος δανεισμού του Δημοσίου.

Οι επιπτώσεις στην οικονομική δραστηριότητα και την απασχόληση είναι σημαντικές, αλλά – όπως και το 1929 – όχι τόσο μεγάλες όσο σε άλλες χώρες. Οι επιπτώσεις στα δημόσια οικονομικά είναι πολύ μεγαλύτερες, αλλά στην πραγματικότητα μόνο κατά ένα μέρος είναι γνήσιες επιπτώσεις της κρίσης, καθώς κατά τα άλλα αντανακλούν χρόνιες παθογένειες στο σύστημα κατάρτισης του κρατικού προϋπολογισμού και στους μηχανισμούς ελέγχου των δαπανών και είσπραξης των φόρων. Επομένως η παγκόσμια αυτή οικονομική κρίση θα λέγαμε πως επηρέασε εμμέσως την ελληνική οικονομία και μέχρις εκεί όπου έφτανε αυτή ως μέρος του παγκόσμιου οικονομικού συστήματος. Ο κύριος χρηματοδοτικός βραχίονας της ελληνικής οικονομίας, που είναι οι τράπεζες, επλήγησαν ελάχιστα, σε σχέση με τις άλλες παγκόσμιες τράπεζες και μπόρεσαν να σταθούν όρθιες. Όμως η έκθεση τους στο

---

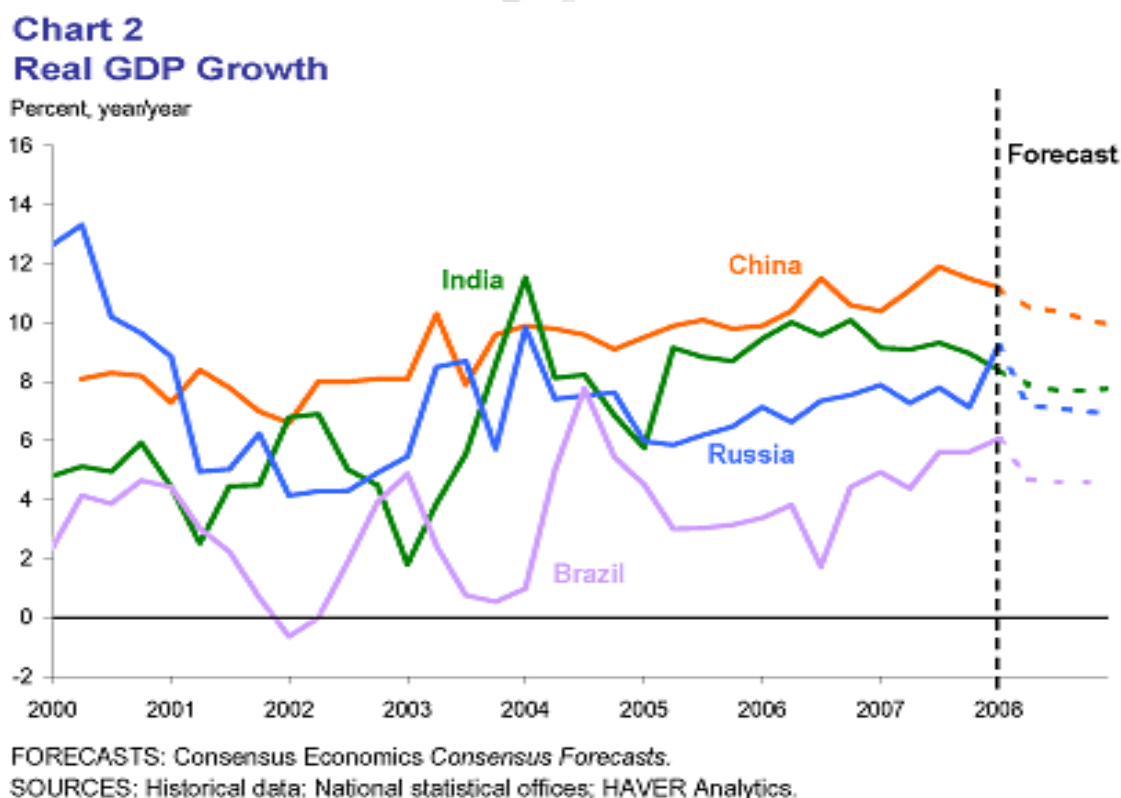
<sup>14</sup> Σταθάκης Γ.,(2008)

ελληνικό κράτος δεν τις επέτρεψε να μείνουν αλώβητες και από την κρίση χρέους που ταλανίζει την χώρα την τελευταία διετία.

## 2.2 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

### ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΟΔΟ ΣΤΗΝ ΠΤΩΣΗ

Κατά την πενταετία 2002-2007 η παγκόσμια οικονομία απέκτησε μια ιδιαίτερη μορφολογία, όπου είχε σαν αποτέλεσμα την άμεση επίδραση και στο διεθνές εμπόριο. Νέοι παίκτες εισήλθαν πολύ δυναμικά στο παγκόσμιο στερέωμα και νέες οικονομίες μπήκαν δυναμικά στον χώρο της παγκόσμιας βιομηχανίας. Χώρες όπως η Κίνα, η Ρωσία, η Ινδία και η Βραζιλία (οι λεγόμενες BRIC) συνεπικουρούμενες και από κάποιες άλλες της Ασίας και της Αφρικής γνώρισαν τεράστια ανάπτυξη και αποτέλεσαν κινητήριο μοχλό του παγκόσμιου εμπορίου. Το ΑΕΠ αυτών των χωρών αυξανόταν με γοργούς ρυθμούς και όπως φαίνεται και στο διάγραμμα κάθε χρονιά υπήρχε και μεγαλύτερη αύξηση.



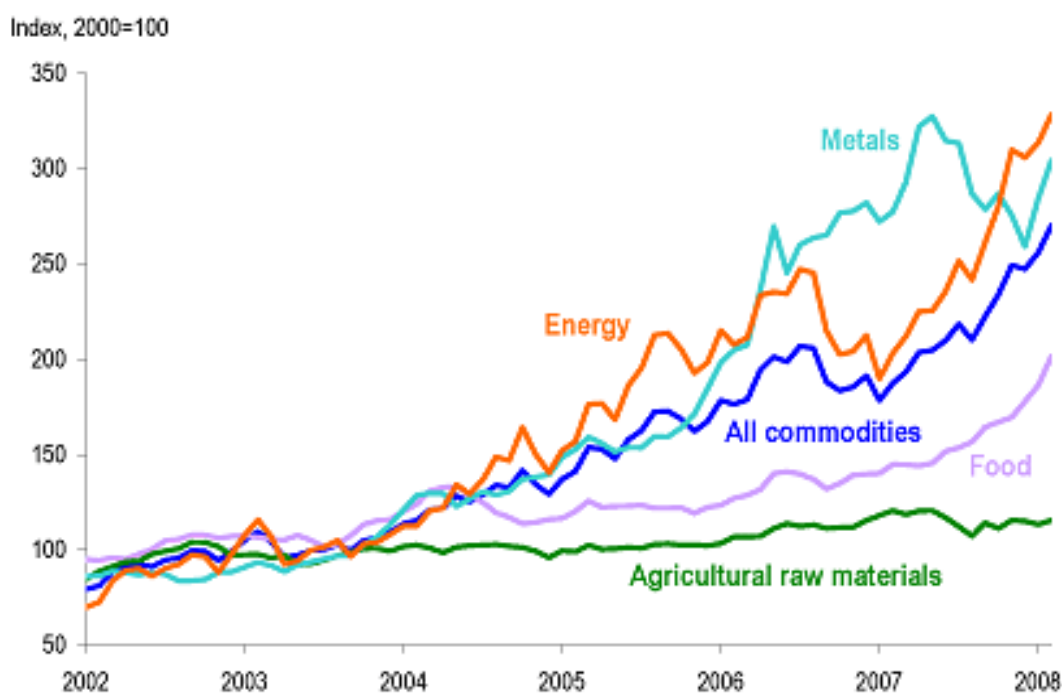
### Σχήμα 2-1

Πηγή :IMF (2010)



Αυτό είχε και άμεση επίδραση στα ναυτιλιακά δρώμενα. Οι χώρες αυτές αύξαναν συνεχώς την παραγωγή και τα αποθέματα τους σε πρώτες ύλες και έτσι έκαναν απαραίτητη την εξεύρεση τρόπων μεταφοράς με όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος, τόσο για τις πρώτες ύλες όσο και για τα τελικά προϊόντα. Πετρέλαιο, άνθρακας και άλλες πρώτες ύλες μεταφέρονταν μέσω φορτηγών πλοίων και δεξαμενόπλοιων σε μεγάλες ποσότητες προς αυτά τα κράτη, ενώ τα τελικά προϊόντα όπως αυτοκίνητα, ηλεκτρικές συσκευές, προϊόντα ένδυσης και πολλά άλλα προϊόντα μεταφέρονταν προς τις καταναλώτριες χώρες του πλανήτη μέσω πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Οι τιμές των προϊόντων και των πρώτων υλών, ιδιαίτερα των ενεργειακών πόρων και των μετάλλων έφτασαν σε πρωτόγνωρα υψηλά επίπεδα (διαγρ.3) με τον πληθωρισμό να αυξάνεται συνεχώς.

**Chart 3**  
**Rising Commodity Prices**



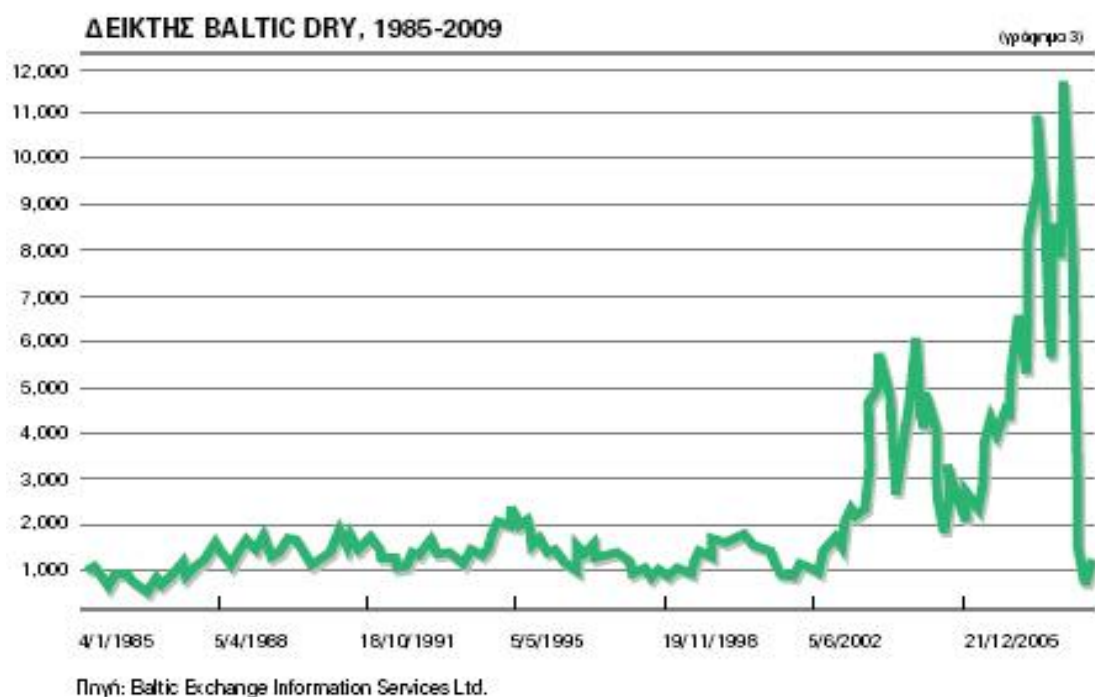
SOURCE: International Monetary Fund.

## Σχήμα 2-2

Πηγή:IMF(2010)

Όλη αυτή η ζήτηση απέφερε (σύμφωνα με τον παγκόσμιο οργανισμό εμπορίου) αύξηση στον όγκο εμπορίου της τάξης του 7.5% κάθε χρόνο για αυτή την περίοδο ενώ από τα μέσα του περασμένου αιώνα μέχρι σήμερα έχει 20πλασιαστεί η αξία του εμπορίου. Σύμφωνα με μελέτη της UNCTAD, το 80% του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλασσών

επομένως ήταν βέβαιο πως θα έχει άμεσο αντίκτυπο στις ναυλαγορές. Οι ναύλοι όλων των τύπων πλοίων ακολούθησαν επίσης πρωτοφανή άνοδο που συνοδεύτηκε από νέες επενδύσεις και παραγγελία καινούριων πλοίων με υψηλότερες προδιαγραφές και μεγαλύτερης χωρητικότητας. Όπως παρατηρείται και στο γράφημα μέσα σε λιγότερο από μία δεκαετία το επίπεδο των ναύλων σχεδόν δεκαπλασιάστηκε φτάνοντας σε επίπεδα ρεκόρ, ενώ το σύνολο του στόλου απασχολούταν πλήρως.

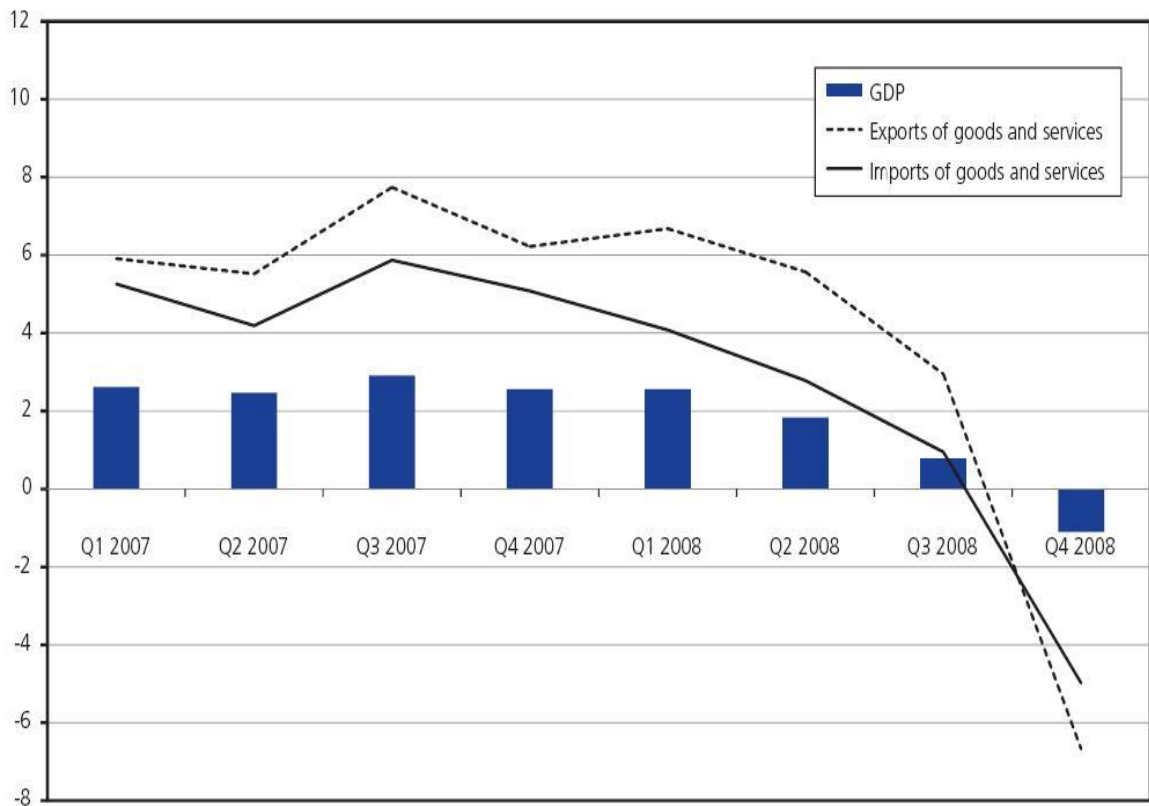


Πηγή : Baltic exchange information service (2009)

### Σχήμα 2-3

Μετά από αυτή τη μεγάλη άνθιση τα δεδομένα άλλαξαν για το διεθνές εμπόριο και κατά συνέπεια την παγκόσμια ναυτιλία. Η παγκόσμια αγορά κλονίστηκε από την χρηματοοικονομική κρίση που ξέσπασε και μια σειρά από αλλαγές συνετέλεσαν στο να αντιστραφεί το κλίμα.

Chart 1  
**Real GDP and trade growth of OECD countries, 2007-08**  
 (Percentage change on a year to year basis)



Source: OECD National Accounts.

Πηγή : OECD (2009)

#### Σχήμα 2-4

Το παγκόσμιο ΑΕΠ άρχισε πλέον να αυξάνεται με φθίνοντες ρυθμούς μέσα στο 2008 φτάνοντας το 3.2 % ενώ για το 2009 υπήρξε μείωση κατά 1.1%. Το παγκόσμιο εμπόριο ακολούθησε τους ίδιους ρυθμούς αφού για το 2008 έπεσε στο 3.2% από το διπλάσιο την προηγούμενη χρονιά ,ενώ η κατάσταση έγινε δραματική για το 2009 αφού μειώθηκε απότομα κατά 11.9%<sup>15</sup>

Για τη ναυλαγορά η κατάσταση ήταν ακόμα πιο δραματική καθώς όλη αυτή την προαναφερθείσα άνθιση ακολούθησε κατακρήμνιση των ναύλων σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα, Ενδεικτικά ο δείκτης BDI, μέσα σε μόλις ένα χρόνο κατέρρευσε από τα επίπεδα του 8200 στα 660 σημειώνοντας μείωση 92%.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> International Monetary Fund statistical data (2010)

<sup>16</sup> Bloomberg(2011)

### 2.3 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν να υπάρξει αντίκτυπος στον κλάδο της ναυτιλίας μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα. Από τα μέσα του 2008, η ζήτηση για μεταφορά μειώθηκε αισθητά, ενώ παράλληλα είχαν πέσει στο νερό πλοία τα οποία είχαν παραγγελθεί κατά το προηγούμενο διάστημα της ακμής. Σύμφωνα με άρθρο του economist, στα τέλη της δεκαετίας του 90 κάθε χρόνο έφεταν στο νερό περίπου 1300 πλοία χωρητικότητας 13500 dwt κατά μέσο όρο, ενώ κατά το διάστημα πριν την κρίση ο αριθμός αυτός αυξήθηκε κατά 60% φτάνοντας τα 5000 πλοία το χρόνο όντας και μεγαλύτερα κατά 30% <sup>17</sup> Σαν συνέπεια, είχαμε την κατακόρυφη πτώση των ναύλων και φυσικά των τιμών των πλοίων λόγω της υπερπλεονάζουσας προσφοράς.

Παράλληλα ο ναυτιλιακός κλάδος επλήγη και από τον περιορισμό της ρευστότητας και των πόρων. Η αδυναμία των τραπεζών να αποκτήσουν ρευστότητα, οδήγησε στον περιορισμό των χρηματοδοτήσεων. Πολλές εταιρίες ήταν αδύναμες να αποπληρώσουν τις δανειακές τους υποχρεώσεις κάνοντας τον κλάδο επισφαλή για τις τράπεζες. Με αυτό τον τρόπο δημιουργήθηκε ένας φαύλος κύκλος αδυναμίας χρηματοδότησης, εισροής κεφαλαίων και μείωσης των εσόδων. Ο κλάδος που επηρεάστηκε περισσότερο ήταν αυτός των εμπορευματοκιβωτίων, αφού έρευνες έδειξαν ότι οι εταιρίες που δραστηριοποιούνταν στον συγκεκριμένο τομέα αντιμετώπισαν σοβαρά προβλήματα. Η ρευστότητα των ναυτιλιακών εταιριών αποτελεί ακόμα και σήμερα πρόβλημα, καθώς η εμπιστοσύνη στις αγορές έχει χαθεί παντελώς και έτσι η πρόσβαση σε τραπεζικά κεφάλαια καθίσταται δύσκολη για πολλούς πλοιοκτήτες καθώς τα τραπεζικά ιδρύματα είναι πολύ επιφυλακτικά πλέον στον δανεισμό. Ακόμα και ισχυρές επιχειρήσεις αναγκάζονται να έρθουν σε συμφωνίες με τις τράπεζες για την αναδιάρθρωση των δανείων τους. Σύμφωνα με άρθρο των LLOYDS αυτή η έλλειψη ρευστότητας «σκοτώνει» τις εταιρίες καθώς δεν μπορούν να ορθοποδήσουν σε μία παγκόσμια οικονομία που δε δείχνει σημάδια ανάκαμψης.<sup>18</sup>

Περίπου μία στις πέντε εταιρίες αναγκάστηκαν να έρθουν σε συμφωνία με τους πιστωτές τους για τροπόπαυση των όρων δανεισμού τους. Παράλληλα σε ποσοστό 20% οι ναυτιλιακές εταιρίες προχώρησαν σε αναδιάρθρωση των δανείων τους είτε σε εκ νέου χρηματοδότηση.<sup>19</sup>

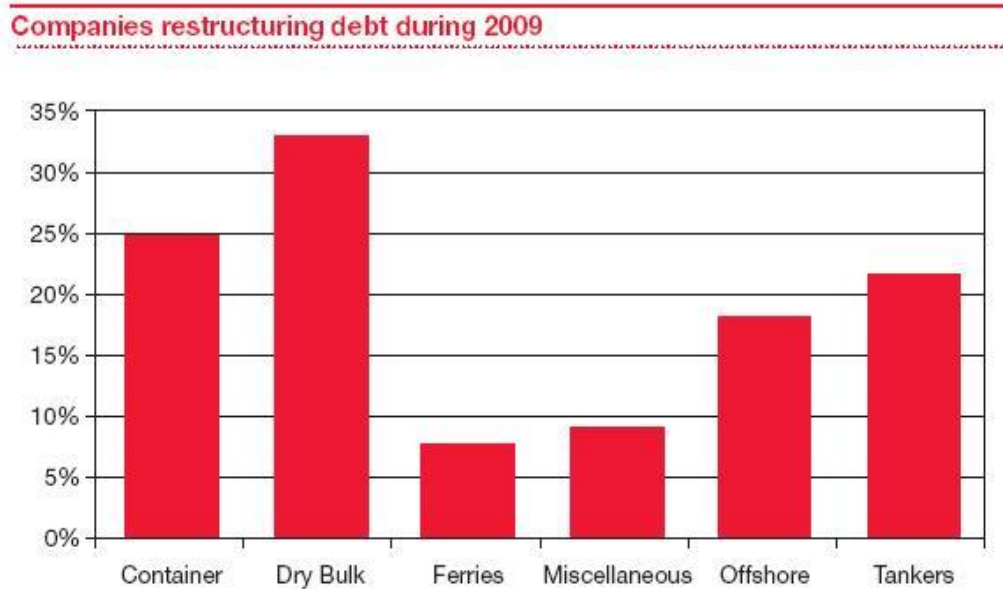
---

<sup>17</sup> Drewry shipping consultants(2010)

<sup>18</sup> LLOYDS LIST (2011)

<sup>19</sup> DnB nor (2011)

Για τις περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες προέκυψε απομείωση της αξίας των περιουσιακών στοιχείων τους αφού η αξία των πλοίων ήταν πλέον πολύ μικρότερη από την αξία τους στην προ κρίσεως εποχή<sup>20</sup>



Source: PwC analysis

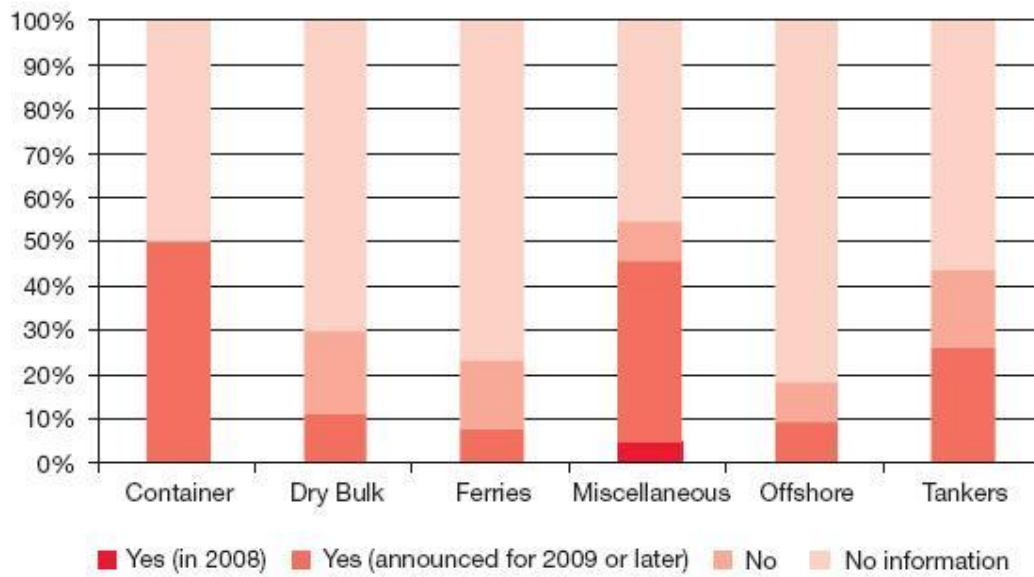
Πηγή: Pricewaterhousecoopers analysis(2009)

### Σχήμα 2-5

Επίσης πολλές εταιρίες προχώρησαν σε διάλυση μέρους του στόλου τους καθώς η διατήρησή τους δεν ήταν πλέον επικερδής για τους πλοιοκτήτες. Μέσα στο 2009 κατέληξε στα διαλυτήρια ποσοστό 3.6% του συνόλου χωρητικότητας ,ενώ κατά την περίοδο πριν την κρίση αυτό το ποσοστό ανερχόταν στο 0.6% του συνόλου χωρητικότητας για το 2007.

<sup>20</sup> PriceWaterhouseCoopers (2009)

## Recycling / Scrapping Vessels



Πηγή: Pricewaterhousecoopers analysis(2009)

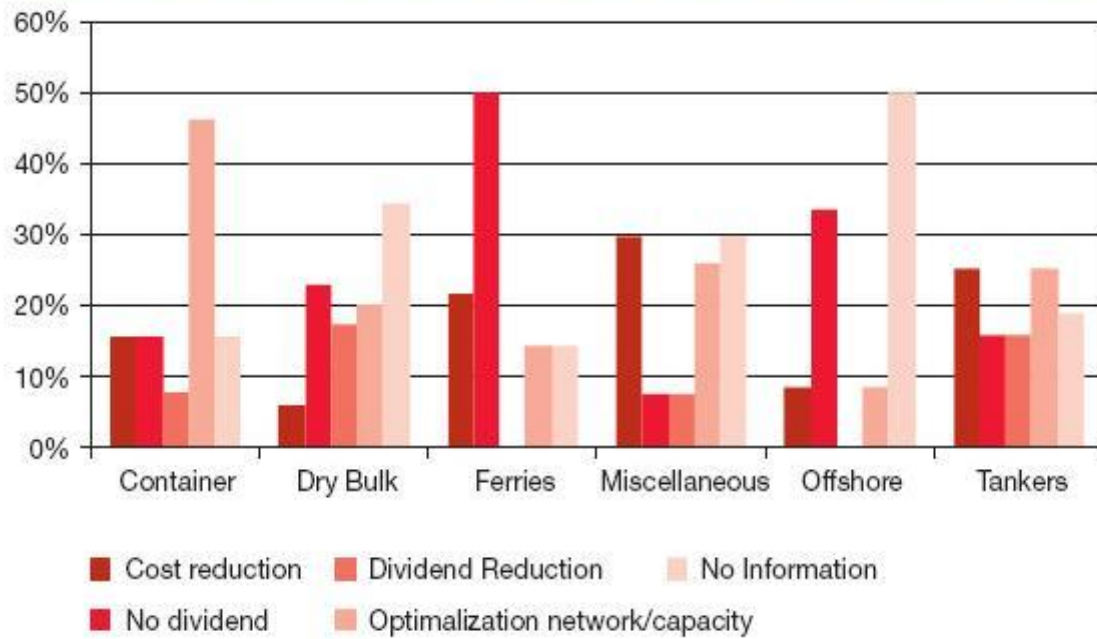
### Σχήμα 2-6

Πολλές παραγγελίες ναυπηγήσεων ακυρώθηκαν από τους πλοιοκτήτες ,καθώς ήταν ασύμφορη η αγορά τους ακόμα και σε περιπτώσεις που είχαν πληρωθεί μεγάλα ποσά σε προκαταβολές, με τις εταιρίες που δραστηριοποιούνταν στον κλάδο των εμπορευματοκιβωτίων να προχωράνε σε ακύρωση είτε αναβολή ακόμα και του 50 % των ναυπηγήσεων.

Στο σύνολό τους οι ναυτιλιακές προχώρησαν σε μια σειρά κινήσεων για την μείωση του κόστους τους και την προσπάθεια τους για να περιορίσουν τις ζημιές τους .Έτσι, οι περισσότερες εξ'αυτών επιχείρησαν να αναδιαρθρώσουν και να διαφοροποιήσουν τον υπάρχον στόλο τους είτε του συνολικού δικτύου τους όταν πρόκειται για εταιρίες ολοκληρωμένης αλυσίδας. Ένα ακόμη μέτρο ήταν η προσπάθεια για περιορισμό του λειτουργικού κόστους.

Τέλος για τις μεγάλες εισηγμένες στα διεθνή χρηματιστήρια εταιρίες η, αναβολή είτε ακύρωση αποκοπής μερίσματος ήταν αναπόφευκτη ώστε να διατηρήσουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ρευστότητα είτε για την επιβίωση των επιχειρήσεων ή για την χρηματοδότηση επενδύσεων.

## Measures taken to cope with recession



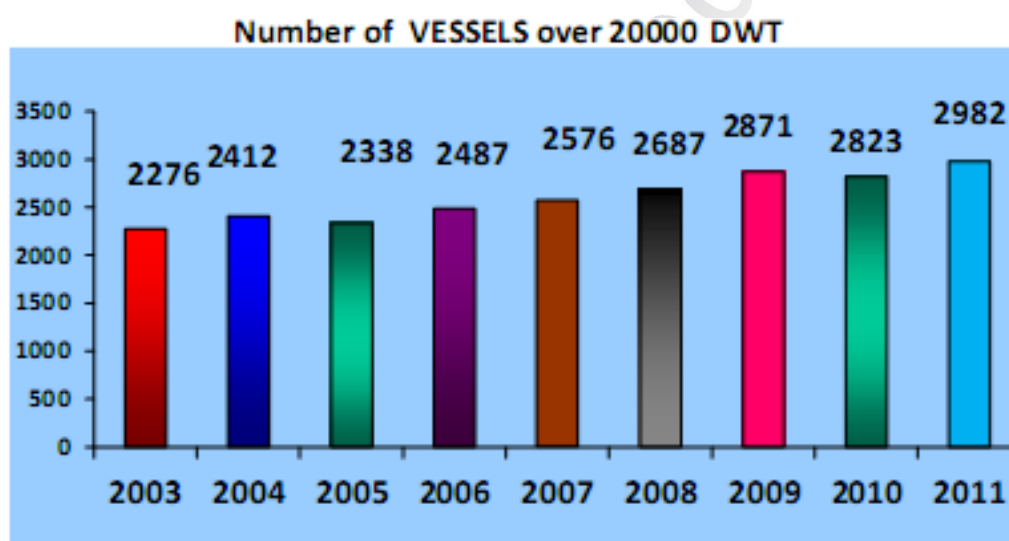
Σχήμα 2-7

Πηγή : PriceWaterhouseCoopers analysis (2010)

## 2.4 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Για να κατανοήσουμε την βαρύτητα της ελληνικής ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία, αρκεί να δούμε κάποια στοιχεία που εξηγούν τον σημαντικότερο ρόλο που αυτή διαδραματίζει, εδώ και αρκετά χρόνια .

Αρκεί να αναφέρουμε ότι, οι ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρίες ελέγχουν ένα στόλο αποτελούμενο από περισσότερα από 4500 πλοία με χωρητικότητα μεγαλύτερη των 250 εκατομμυρίων dwt <sup>21</sup>. Σε σύνολο 762 εταιριών του κλάδου το μεγαλύτερο ποσοστό (66%) απαρτίζεται από εταιρίες με στόλο έως 4 πλοία. Εταιρίες με στόλο 5 έως 8 πλοία αποτελούν το 14.5%, ενώ εταιρίες με περισσότερα από 15 πλοία αποτελούν το 9% του ελληνικού στόλου.



Πηγή : Petrofin Research (2011)

### Σχήμα 2-8

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί σχεδόν το 15 % του παγκόσμιου στόλου ,ενώ παράλληλα αποτελεί και το 40 % των πλοίων που ανήκουν στην Ε.Ε. Ακόμη τα ελληνικά δεξαμενόπλοια αποτελούν περίπου το 20% του παγκόσμιου στόλου, ενώ τα φορτηγά πλοία αποτελούν 17.42% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων χύδην σε dwt (εξαιρούνται τα υπό ναυπήγηση πλοία) <sup>22</sup>.

Ο ελληνικός στόλος αποτελείται κατά περίπου 48% από πλοία χύδην ξηρού φορτίου. Το 32% αποτελείται από πλοία μεταφοράς πετρελαιοειδών. Τα πλοία, μεταφοράς

<sup>21</sup> PETROFIN RESEARCH (2011)

<sup>22</sup> UNCTAD- review of maritime transport (2010)



εμπορευματοκιβωτίων αποτελούν το 11% ενώ τα LNGs το 6% και το υπόλοιπο 3% από διαφόρων ειδών πλοία.<sup>23</sup>

Πολύ σημαντικές επενδύσεις έχουν γίνει από Έλληνες εφοπλιστές και σε πλοία ειδικών σκοπών με πρόσβαση σε μεγάλα βάθη ,αλλά και σε πλοία εξόρυξης πετρελαίου (drill ships)

Τα ποσοστά αυτά αναμένεται να διατηρηθούν και πιθανότατα να αυξηθούν μιας και οι Έλληνες εφοπλιστές είναι πρώτοι στη λίστα παραγγελιών νέων πλοίων σε κορεάτικα και κινέζικα, κυρίως, ναυπηγεία.

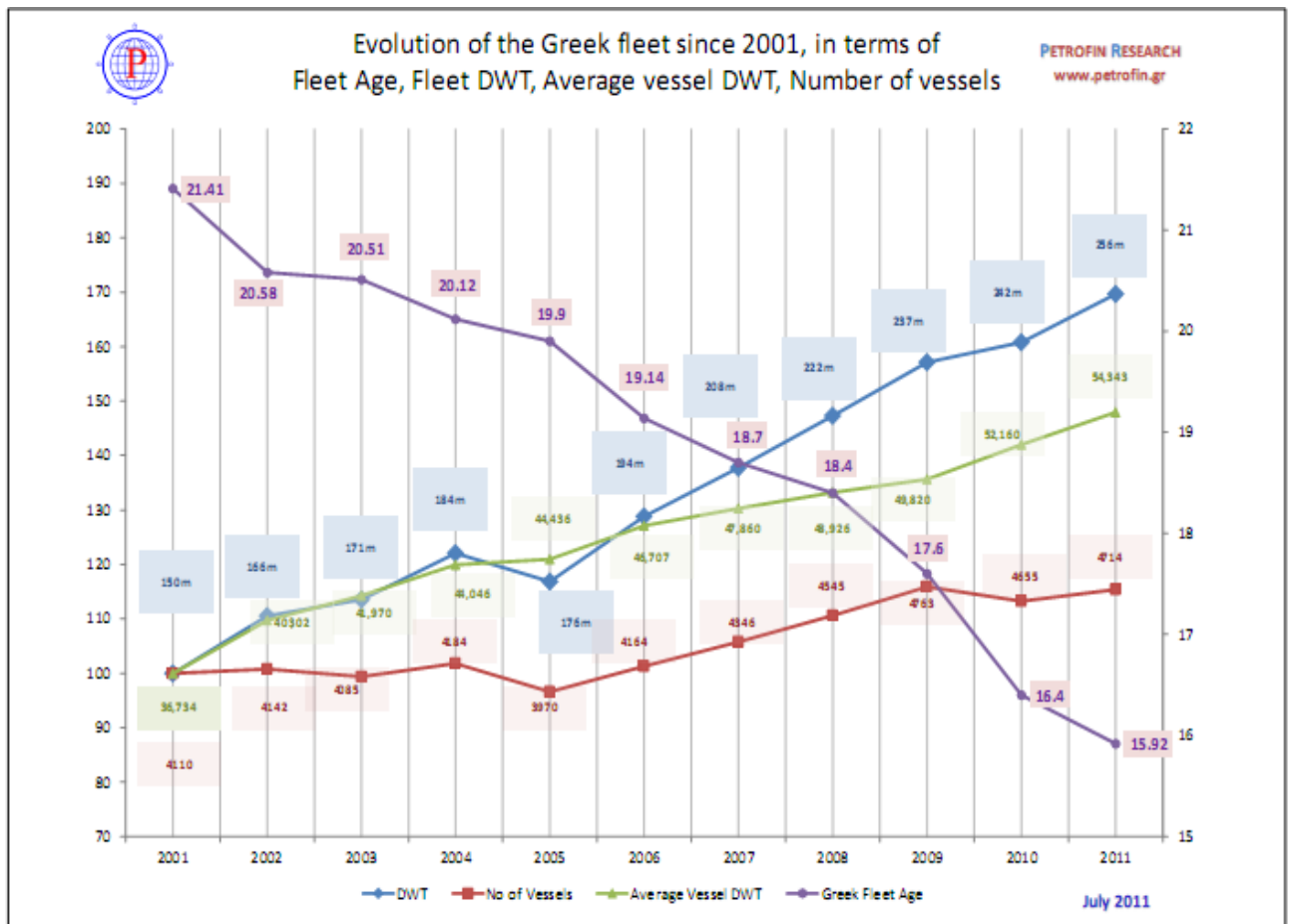
Ενδεικτικά ,για το 2010 οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ανήλθαν σε 748 με συνολική χωρητικότητα 65 εκ. τόνους. Τα περισσότερα εξ' αυτών ήταν πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (394), ενώ 228 πλοία ήταν δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου και φυσικού αερίου.

Παράλληλα, ένας αρκετά σημαντικός παράγοντας είναι και πως τα πλοία ελληνικών συμφερόντων έχουν αρκετά μικρό μέσο όρο ηλικίας που συνεχώς μειώνεται φτάνοντας τα 15.92 έτη (με τον μέσο όρου του παγκόσμιου στόλου τα 16,4 έτη) προσφέροντας πιο σύγχρονα, πιο «καθαρά» και τεχνολογικά εξελιγμένα πλοία<sup>24</sup>.

---

<sup>23</sup> ALPHA BANK Annual maritime report (2009)

<sup>24</sup> PETROFIN RESEARCH (2011)



Πηγή : PETROFIN

## Σχήμα 2-9

Η ελληνική ναυτιλία όμως, δεν περιορίζεται στις θάλασσες, καθώς όντας οι περισσότερες από αυτές εγκατεστημένες στη χώρα μας απασχολούν περισσότερα από 200.000 άτομα για την στελέχωση του στόλου αλλά και των γραφείων στη στεριά, καθώς και πολλούς εργαζόμενους που σχετίζονται εμμέσως με τη ναυτιλία σε παρεμφερείς εργασίες. Περισσότερες από 760 εταιρίες, μεγαλύτερες οι μικρότερες εμφανίζονται να δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα.

Επίσης, τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ανήλθαν σε 17δισ δολάρια, (συγκρινόμενα με 19.1 δισ δολάρια το 2008) αντιπροσωπεύοντας το 5,68% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος και καλύπτοντας 30,58% του εμπορικού ελλείμματος της Ελλάδας<sup>25</sup>.

<sup>25</sup> Τσαμόπουλου Μ.(2010)

Η συμμετοχή της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι ουσιαστικά μεγαλύτερη από την προαναφερθείσα, αν ληφθεί υπόψη και το σύνολο των κεφαλαίων που επενδύεται στην Ελλάδα σε ακίνητα, πάγια στοιχεία και άλλα επιχειρηματικά σχέδια όπως ξενοδοχεία, τράπεζες και λοιπές επιχειρήσεις μη συνδεδεμένες με τη ναυτιλία, με τα ποσά αυτά να υπολογίζονται σε περίπου 2-3 δις ετησίως.<sup>26</sup>

Έτσι λοιπόν, παρότι βλέπουμε τη χώρα να αντιμετωπίζει τη μεγαλύτερη οικονομική κρίση στη σύγχρονη ιστορία της, η ελληνική ναυτιλία όντας πλήρως διεθνοποιημένη, καταφέρνει, να ανταπεξέρχεται να εξελίσσεται και να πρωταγωνιστεί παγκοσμίως, επενδύοντας συνεχώς κεφάλαια ,ανανεώνοντας συνεχώς τον στόλο και προσφέροντάς ποιοτικές υπηρεσίες με συνέπεια.

Όπως και οι ίδιοι αναφέρουν αυτό οφείλεται “στον επιτυχημένο συνδυασμό παράδοσης και καινοτομίας”

---

<sup>26</sup>Naftemporiki.gr(2011)

## 2.5 ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ. ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

Αναμφίβολα το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας αλλά και της παγκόσμιας, είναι άμεσα συνδεδεμένο με τις συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας και ανάπτυξης.

Ολόκληρο το οικονομικό σύστημα παγκοσμίως έχει βρεθεί σε ένα ιδιαίτερος πολύπλοκο και ευμετάβλητο περιβάλλον που ολοένα και περιπλέκεται, δημιουργεί ευκαιρίες και κινδύνους. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να επηρεάζει την παγκόσμια παραγωγή και το διεθνές εμπόριο. Το υπάρχον τοπίο συνεχώς αλλάζει και ανά τακτά χρονικά διαστήματα νέοι παίκτες συμμετέχουν και ισχυροποιούνται.

Έτσι λοιπόν, ένα μείγμα από μακροοικονομικά στοιχεία και πολιτικές σε παγκόσμιο επίπεδο ενδεχομένως να θέσουν νέα τροχιά στην προσπάθεια ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας. Ενώ παράλληλα, αρκετοί από τους καθαρά ναυτιλιακούς παράγοντες που θα παρουσιαστούν παρακάτω, ενδεχομένως να καθορίσουν και τις τύχες του εν λόγω κλάδου.

### ▪ **Η παγκόσμια οικονομική πολιτική και οι αναπτυσσόμενες οικονομίες :**

Έχοντας σαν αφετηρία την χρηματοπιστωτική κρίση του 2008, το χρηματοοικονομικό σύστημα άρχισε να κλυδωνίζεται και μαζί με αυτό πολλά δομικά προβλήματα άρχισαν να φαίνονται στις οικονομίες των κρατών.

Οι προβληματικές υπερχρεωμένες οικονομίες της Ελλάδας και της Ιρλανδίας, έδωσαν το έναυσμα για τον προβληματισμό σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, καθώς σύντομα και οι εξίσου υπερχρεωμένες (και μεγαλύτερες) οικονομίες Ισπανίας και Ιταλίας βρέθηκαν στη δίνη της παγκόσμιας ανησυχίας με την μεγαλύτερη οικονομία του πλανήτη, την Αμερική να ακολουθεί.

Όλη αυτή η ανησυχία υποχρέωσε τις μεγάλες δυτικές οικονομίες να λάβουν μέτρα λιτότητας και περιορισμού των κρατικών επενδύσεων και τιθάσευσης ελλειμμάτων. Αυτό αναμένεται να επιφέρει μείωση της κατανάλωσης πρώτων υλών και τελικών αγαθών τουλάχιστον από αυτά τα κράτη και σαφώς θα αποτελέσει τροχοπέδη για την παγκόσμια ανάκαμψη. Ο φόβος για μια διπλή ύφεση στην παγκόσμια οικονομία (double dip recession) είναι πλέον ορατός και αυτό δείχνει να απασχολεί έντονα ολόκληρο τον πλανήτη. Μάλιστα, σύμφωνα με τον μεγαλοεπενδυτή George Soros, ενδεχομένως η παγκόσμια οικονομία να οδεύει σε ένα δεύτερο μεγάλο κραχ παγκόσμιας κλίμακας<sup>27</sup>. Σύμφωνα με πρόσφατες μελέτες και αναλύσεις μεγάλων χρηματοπιστωτικών ομίλων, για την επόμενη χρονιά οι προβλέψεις

---

<sup>27</sup> Financial Times(2011)

αναθεωρούνται προς τα κάτω με τα ποσοστά του ΑΕΠ να κυμαίνονται μεταξύ 3.2% και 3.3%<sup>28</sup>

Με τη σειρά του, το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, έρχεται με νέες προβλέψεις του να αναθεωρήσει προς τα κάτω τις εκτιμήσεις του κάνοντας λόγο για ρυθμό ανάπτυξης 1.8% από 2.7% για την Αμερικάνικη οικονομία ,για την Ευρώπη στο 1.5% αντί του 2% προηγουμένως. Όσον αφορά στις ανεπτυγμένες οικονομίες η ανάπτυξη υπολογίζεται στο 1.3 % από 1.6% προηγουμένως.

Τέλος, για τις αναδυόμενες οικονομίες η αναθεώρηση είναι ακόμα μεγαλύτερη, καθώς εκτιμάται στο 2.7% από 3.4%.<sup>29</sup>

- **Ο ρόλος της Κίνας**

Είναι ξεκάθαρο πως η Κινέζικη οικονομία είναι ο ισχυρότερος οικονομικός παίκτης των τελευταίων ετών και από τις στρατηγικές της κινήσεις εξαρτάται και η πορεία του παγκόσμιου εμπορίου. Γι 'αυτό και πολλές μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες ,αλλά και πολλοί ναυλομεσίτες , έχουν δημιουργήσει γραφεία αντιπροσώπευσης σε Σαγκάη και Χονγκ Κόνγκ. Οι Κινέζοι έχουν πλέον ενεργή συμμετοχή σε τρεις παράγοντες. Αυτοί είναι η χρηματοδότηση εταιρειών, η λειτουργία ναυπηγείων και η πλοιοκτησία.

Κινέζικα κεφάλαια, τοποθετούνται είτε μέσω επενδυτικών σχημάτων ή τραπεζών παρέχοντας ρευστότητα και κεφάλαια σε ελληνικές εταιρείες

Από την άλλη πλευρά, τα φθηνότερα εργατικά χέρια και το χαμηλό κόστος, έχουν κάνει τα Κινέζικα ναυπηγεία αρκετά ελκυστικά για πολλούς πλοιοκτήτες που εφαρμόζουν προγράμματα αγοράς νεότευκτων πλοίων.

Τέλος, η συμμετοχή των Κινέζων εφοπλιστών στην παγκόσμια αγορά, γίνεται ολοένα και μεγαλύτερη καθώς καταλαμβάνουν ένα συνεχώς αυξανόμενο μερίδιο και σε αριθμό πλοίων και σε χωρητικότητα, αλλά και σε παραγγελίες νέων πλοίων. Μάλιστα ,σύμφωνα με έρευνα μεγάλου ναυλομεσιτικού οίκου σημαντικά κινέζικα εφοπλιστικά κεφάλαια έχουν προχωρήσει σε μεγάλη παραγγελία 80 VLCCs όπου αν ισχύει ενδεχομένως να φέρει μεγάλες ανακατατάξεις στην αγορά των δεξαμενοπλοίων.<sup>30</sup>

Με τον τρόπο αυτό οι κινέζοι καταφέρνουν κατά κάποιο τρόπο να επηρεάζουν το παγκόσμιο τανάζ και εν τέλει να επωφελούνται από τους χαμηλότερους ναύλους και το χαμηλότερο κόστος μεταφοράς, καθώς αποτελούν το μεγαλύτερο εισαγωγέα πρώτων υλών, αλλά και τον μεγαλύτερο εξαγωγέα προς τη Δύση.

---

<sup>28</sup> Morgan Stanley Research(2011)

<sup>29</sup> IMF .Global Financial Stability Report (2011)

<sup>30</sup> Intermodal Analysis (2011)

Ένας ακόμη παράγοντας που ενδεχομένως να καταστεί μελλοντικά αρκετά σημαντικός για τη ναυλαγορά, είναι η πρόσφατη άρνηση της μεγαλύτερης Κινεζικής εταιρείας (cosco) να καταβάλλει τα προσυμφωνηθέντα ναύλα σε πολλές Ελληνικές και ξένες εταιρείες καθιστώντας επισφαλείς και τις συμφωνίες ακόμα και με τους μεγαλύτερους ναυλωτές ( οι λεγόμενοι first class charterers).

- **Νέες γεωπολιτικές συνθήκες, ενεργειακές πολιτικές και πληθυσμιακή μεταβολή**

- **Τήξη των πάγων στη Βόρεια Θαλάσσια Οδό/Επέκταση διώρυγας Παναμά**

Μία αλλαγή που έχει γίνει τα τελευταία χρόνια στις κλιματολογικές συνθήκες παγκοσμίως, ενδέχεται να έχει μεγάλη σημασία για τις ναυτιλιακές αγορές και τις θαλάσσιες διαδρομές. Το λιώσιμο των πάγων στον βόρειο παγωμένο ωκεανό έχει καταστήσει δυνατή τη διέλευση σε αυτή τη νέα θαλάσσια διαδρομή μειώνοντας κατά μεγάλο ποσοστό (περίπου στο μισό σε σχέση με τη διέλευση από το Σουέζ) ιδιαίτερα από την Ρωσία προς τις χώρες της Άπω Ανατολής νέα πλοία τύπου *ice class* έχουν αυτή τη δυνατότητα και ορισμένοι Έλληνες εφοπλιστές έχουν ήδη ναυπηγήσει ήδη τέτοιο τύπου πλοία ανταποκρινόμενοι στην ζήτηση για αυτά.

- **Αύξηση ζήτησης για νέα φορτία/ Ενεργειακές πολιτικές.**

Ένα αναπάντεχο γεγονός που συνέβη την άνοιξη του 2010 στην Ιαπωνία ενδεχομένως να παίξει σημαντικό ρόλο στο μέλλον των θαλασσιών μεταφορών.

Μετά τον μεγάλο σεισμό της Ιαπωνίας και την έκρηξη του πυρηνικού εργοστασίου της Φουκουσίμα πολλές κυβερνήσεις αναθεώρησαν τις ενεργειακές τους πολιτικές, στρέφοντας το ενδιαφέρον τους στο φυσικό αέριο και στα παράγωγα του πετρελαίου.

Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης για φυσικό αέριο και την κατακόρυφη αύξηση των ναύλων σε LNGs και LPGs, ενώ και πολλοί Έλληνες εφοπλιστές προέβησαν στην παραγγελία νέων πλοίων αυτού του τύπου αποτελώντας το 34% της αξίας των νέων παραγγελιών για το 2011.<sup>31</sup>

- **Πληθυσμιακή μεταβολή/Αγορά εμπορευματοκιβωτίων.**

Σύμφωνα με έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί ,ο παγκόσμιος πληθυσμός αναμένεται μέχρι το 2012 να φτάσει τα 7 δις, ενώ μέχρι το 2050 εκτιμάται ότι θα αγγίξει τα 11 δις.

Αυτό ,σύμφωνα με μελέτη των Lloyds, αναμένεται να έχει επίδραση στην αγορά των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, καθώς αναμένεται να αυξηθεί η ζήτηση για τελικά προϊόντα και τεχνολογικά είδη που προέρχονται κυρίως από τις χώρες της Ανατολής.

---

<sup>31</sup> LLOYDS shipping markets forecasts (2010)

- **Νέες πηγές χρηματοδότησης /εξεύρεση κεφαλαίων.**

Ενώ μέχρι και το ξέσπασμα της παγκόσμιας κρίσης η πρόσβαση των εφοπλιστών σε χρηματικά κεφάλαια μέσω των τραπεζών ήταν δεδομένη ,μετά από αυτήν ,η παροχή ρευστότητας περιορίστηκε και κατέστη αναγκαία η προσέλκυση εναλλακτικών κεφαλαίων. Πολλές από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες επέλεξαν την εισαγωγή τους στα διεθνή χρηματιστήρια εκχωρώντας ποσοστό των μετοχών τους<sup>32</sup>. Ακόμη, πολλά διεθνή funds έκαναν τοποθετήσεις σε μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες ,χρηματοδοτώντας με τα κεφάλαιά τους ναυπηγικά προγράμματα, επεκτείνοντας τον υπάρχων στόλο αρκετών από αυτές ,είτε διαφοροποιώντας τον ή καθιστώντας εφικτή την πρόσβαση σε νέες αγορές που υπάρχει γόνιμο έδαφος (όπως πλοία εξόρυξης πετρελαίων ).

- **Υπερβάλλουσα παραγωγική δυναμικότητα.**

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει η ναυτιλία στο σύνολο της, πέραν της παγκόσμιας ύφεσης είναι η υπερβάλλουσα χωρητικότητα του στόλου. Πολλοί εφοπλιστές, ορμώμενοι από την εκτόξευση της αγοράς, κατά το διάστημα πριν από την κρίση, έσπευσαν να επεκτείνουν και να ανανεώσουν τους υπάρχοντες στόλους τους σκεπτόμενοι την πλήρη απασχόληση των πλοίων τους. Αυτή η μαζική κίνηση όμως αντιστράφηκε εντελώς, καθώς τα πλοία που έπεσαν στο νερό ,δημιούργησαν έναν ακόμα λόγο για να πιεστούν οι ναύλοι. Παράλληλα, παρατηρείται το φαινόμενο, ενώ πολλά πλοία βαίνουν προς το τέλος της οικονομικής τους ζωής να μην διαλύονται, καθώς ορισμένοι πλοιοκτήτες δεν έχουν τη δυνατότητα χρηματοδότησης νέων ναυπηγήσεων.<sup>33</sup>

Παρόλα αυτά μελέτη της ICAP <sup>34</sup> υποστηρίζει ότι το πρόβλημα αυτό ενδεχομένως να μην επηρεάσει τόσο την αγορά για δύο κύριους λόγους.

Ο πρώτος είναι ότι η παραγωγική δυνατότητα των ναυπηγείων είναι περιορισμένη και θεωρείται βέβαιο, ότι δεν μπορεί να ανταπεξέλθει επαρκώς στο σύνολο του όγκου των παραγγελιών νέων πλοίων στον συγκεκριμένο χρόνο, ενώ παράλληλα πολλοί εφοπλιστές έσπευσαν να αναβάλλουν είτε να ακυρώσουν νέες παραγγελίες.

Ακόμη, πολλές εταιρίες έχουν προχωρήσει στην διάλυση σημαντικού αριθμού πλοίων, καθώς τα ποσά των τιμών διάλυσης βρίσκονται σε σχετικά υψηλά επίπεδα ελκύοντάς τους. Αυτή η κίνηση μπορεί να βοηθήσει στην μείωση του παγκόσμιου στόλου και της προσφοράς χωρητικότητας διατηρώντας τους ναύλους σε ικανοποιητικά επίπεδα. Μάλιστα, σύμφωνα με

---

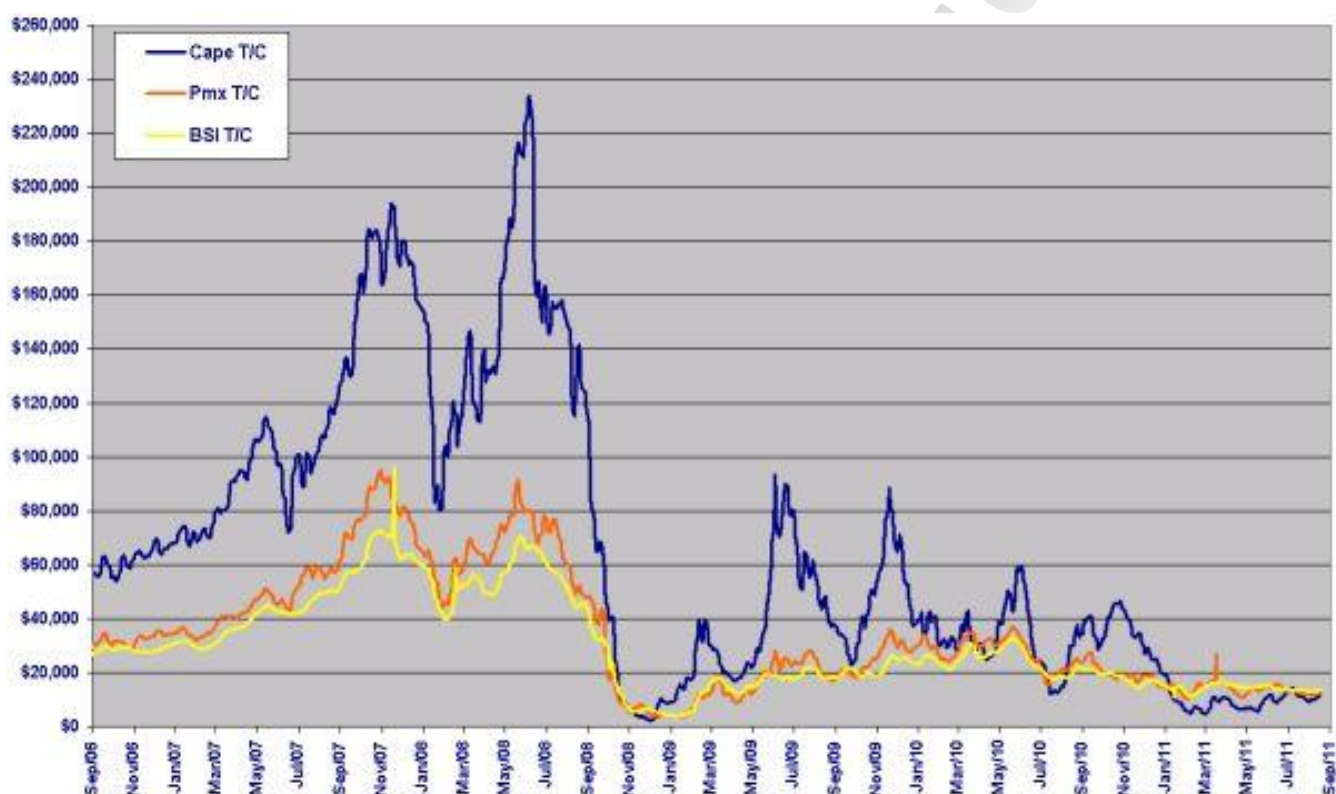
<sup>32</sup> Capital.gr (2011)

<sup>33</sup> Hellenic shipping news.com (2011)

<sup>34</sup> ECONOMIST (B) / ICAP RESEARCH 2011

μελέτη της BIMCO μέσα στη φετινή χρονιά αναμένεται να έχουμε ρεκόρ διαλύσεων πλοίων, φτάνοντας τα 25 εκ.dwt.

Ο δεύτερος είναι ότι ,κυρίως στην αγορά μεταφοράς άνθρακα, μέχρι πρόσφατα υπήρχε περιορισμένος στόλος κατάλληλων πλοίων τα οποία ήταν απαραίτητα για τους μεταφορείς ,ώστε να εξασφαλίζονται οικονομίες κλίμακας και χαμηλό κόστος μεταφοράς. Το συμπέρασμα αυτό μπορεί να εξαχθεί και παρατηρώντας τον δείκτη BCI (ο οποίος αναφέρεται σε πλοία τύπου capesize) και ο οποίος, αν και έχει απολέσει αρκετά την αξία του διατηρείται τα τελευταία χρόνια σε υψηλότερα επίπεδα σε σχέση με τα άλλα πλοία.



Σχήμα 2-10

Πηγή : Intermodal analysis.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.**

### **3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ**

Για να διερευνηθεί, κατά πόσο ισχύουν τα παραπάνω, επιχειρείται να γίνει εμπειρική μελέτη, μέσω μεγάλων εταιριών της ναυτιλίας. Στην έρευνα που ακολουθεί, γίνεται μια προσέγγιση των επιπτώσεων που είχε σε εισηγμένες Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες η πρόσφατη χρηματοοικονομική χρήση, μέσω των δημοσιευμένων ετήσιων οικονομικών καταστάσεων.

Στην έρευνα που έγινε, μελετήθηκαν οι λογιστικές καταστάσεις από επτά μεγάλες εταιρίες που είναι εισηγμένες στα χρηματιστήρια των Η.Π.Α. Επιλέχθηκαν δειγματολογικά δύο εταιρίες που δραστηριοποιούνται κυρίως στον κλάδο της φορτηγού ναυτιλίας, δύο εταιρίες από τον κλάδο των εμπορευματοκιβωτίων, δύο εταιρίες από τον κλάδο των δεξαμενοπλοίων και παράγωγων πετρελαίου καθώς και μία μεγάλη εταιρία που δραστηριοποιείται στον κλάδο των πλοίων μεταφοράς φυσικού αερίου. Αυτές είναι οι : T.E.N. ,CAPITAL ,STEALTHGAS, DANAOS, EUROSEAS, SEANERGY, DIANA

### **3.2 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**

Σκοπός της μελέτης των περιπτώσεων των συγκεκριμένων εταιριών είναι να προσεγγίσουμε μέσω των λογιστικών καταστάσεων την επίδραση της κρίσης στις εταιρίες του κλάδου της ναυτιλίας. Έχει γίνει επιλογή εταιριών και από τις τρεις κύριες αγορές με σκοπό να εξαχθούν συμπεράσματα για την συνολική επίδραση στη ναυτιλία, αλλά και σε κάθε αγορά ξεχωριστά ώστε να δούμε ποια επλήγη περισσότερο, ποια αποδείχθηκε πιο ανθεκτική και σε ποια ενδεχομένως υπάρχουν μελλοντικές ευκαιρίες.

### **3.3 ΜΕΘΟΔΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**

Για την εξαγωγή των συμπερασμάτων της έρευνας έγινε ανάλυση των ετήσιων λογιστικών καταστάσεων των εταιριών για τις οικονομικές χρήσεις του 2008 και 2009, όπως αυτές

δημοσιοποιήθηκαν από τις ίδιες .Από τις γνώσεις μας στη ναυτιλία και από την ανάλυση των αποτελεσμάτων γίνεται ορατό ,πως ενώ μέχρι και το 2008 οι ναυτιλιακές εταιρίες κατέγραφαν αυξανόμενα έσοδα και κέρδη, η κρίση που ξεκίνησε στα τέλη του 2007 έγινε «ορατή» στις οικονομικές καταστάσεις των εταιριών σαφώς όχι άμεσα, αλλά την επόμενη χρήση.

Οι βασικοί χρηματοοικονομικοί αριθμοδείκτες που χρησιμοποιήθηκαν είναι οι εξής: *ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ, ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ, ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ, ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ, ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ, ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ*. Η χρήση αυτών των αριθμοδεικτών εξυπηρετεί για την ανάγνωση των αποτελεσμάτων και την ανάλυση της μεταβολή από έτος σε έτος ανά εταιρία ,αλλά και μεταξύ των κλάδων

### 3.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ

➤ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ

Ο συγκεκριμένος δείκτης αναφέρεται στο σύνολο των εσόδων της εταιρίας από τη ναύλωση των πλοίων της, μέσα σε συγκεκριμένη οικονομική χρήση.

➤ ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ

Ο δείκτης αυτός είναι το τελικό αποτέλεσμα της κερδοφορίας (ή ζημίας) της εταιρίας. Από το σύνολο των εσόδων αφαιρούνται τα έξοδα στο σύνολο τους και το αποτέλεσμα δίνει τα Κ.Κ

➤ ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ =

(Σύνολο Ενεργητικού/Σύνολο Ι.Κ)

Ο συγκεκριμένος δείκτης εκφράζει την σχέση μεταξύ δανεισθέντων κεφαλαίων και την αποδοτικότητα των Ι.Κ..Εάν ο δείκτης είναι μεγαλύτερος του 1, τότε η χρήση των Ξ.Κ επιδρά θετικά στην επιχείρηση ,αν είναι μικρότερος του μηδέν επιδρά αρνητικά

➤ ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ =

(Καθαρά Κέρδη/Σύνολο Εσόδων)

Ο δείκτης αυτός δίνει το κέρδος από τις λειτουργικές δραστηριότητες της εταιρίας, αλλιώς περιθώριο κερδών. Είναι σαφές, ότι όσο αυξάνεται ο δείκτης τόσο περισσότερο επικερδής είναι η εταιρία.

➤ ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ROE) =

(Καθαρά Κέρδη/Σύνολο Ι.Κ)

Ο δείκτης αυτός μετρά την αποτελεσματικότητα της απασχόλησης των κεφαλαίων και όσο μεγαλύτερος είναι ,τόσο περισσότερο αποτελεσματικά γίνεται χρήση κεφαλαίων των μετόχων. Είναι αρκετά σημαντικός δείκτης για εισηγμένες εταιρίες.

➤ ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ROA) =

(Καθαρά Κέρδη/Σύνολο Ενεργητικού)

Ο δείκτης αυτός μετρά την απόδοση του συνόλου του ενεργητικού για μια επιχείρηση και δείχνει κατά πόσο είναι αποτελεσματική. Θεωρείται αρκετά σημαντικός δείκτης για τις επιλογές των επενδυτών και των μετόχων.

### 3.5 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ

Εδώ θα γίνει η παρουσίαση των οικονομικών στοιχείων που συλλέχτηκαν ανά κλάδο/ανά εταιρία .Τα ποσά είναι εκφρασμένα σε χιλιάδες δολάρια. όπως αυτά έχουν δημοσιευτεί από τις εταιρίες.

#### BULK CARRIERS

##### DIANA SHIPPING INC (DSX)

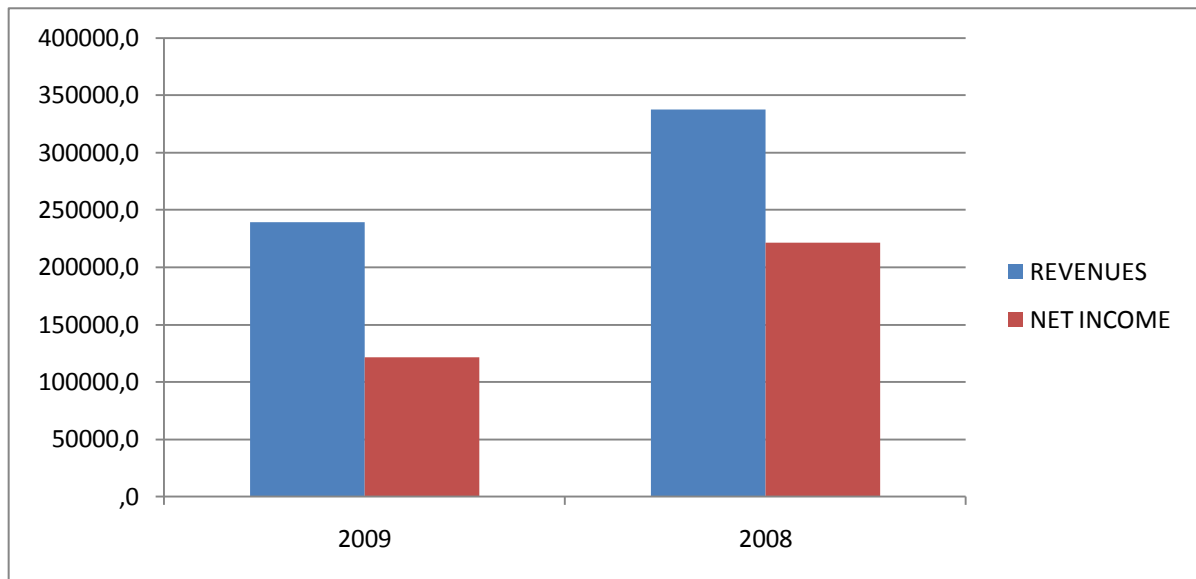
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1

	DIANA		
	2009	2008	
REVENUES	239.342	337.391	
NET INCOME	121.498	221.699	
ASSETS	1.320.425	1.057.206	
EQUITY	999.325	775.476	
REVENUES (PERCENTAGE yoy)	-29,1%		
NET INCOME (PERCENTAGE yoy)	-45%		
ROA	9%	21%	-56%
ROE	12%	29%	-57%
ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ	1,32	1,36	-3%
ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	51%	66%	-23%

Πηγή :DIANA SHIPPING ANNUAL REPORT 2009/Επεξεργασία συγγραφέα

Ο στόλος της εταιρίας αποτελείται από 24 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου

Από την ανάγνωση των ανωτέρω μεγεθών βλέπουμε ότι η εν λόγω εταιρία υπέστη μία μείωση του κύκλου εργασιών της κατά περίπου 29% από το 2008 στο 2009. Τα Ι.Κ και το σύνολο του Ενεργητικού αυξήθηκαν κατά περίπου 28 εκ. Και 22 εκ. αντίστοιχα.



Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα

Σχήμα 3.1

Ακόμη, υπέστη σημαντική μείωση των κερδών της κατά 45 %. Ο δείκτης ROA μειώθηκε κατά 56% στο 9% για το 2009 ενώ και ο δείκτης ROE μειώθηκε κατά 57%. Ο δείκτης οικονομικής μόχλευσης παρέμεινε σε περίπου ίδια επίπεδα με μείωση της τάξης του 3% αρκετά κοντά στο 1%.

	2009	2008
<b>Stock performance (\$)*</b>	15.11	30.10

\*Μέση τιμή έτους

Πηγή : Bloomberg

Όσον αφορά στον δείκτη καθαρού κέρδους αυτός μειώθηκε κατά 23% από το 66% για το 2008, στο 51% για τη χρήση του 2009, ενώ η τιμή της μετοχής μειώθηκε στα 15.11 \$ το 2009 από τα 30.10 \$ το 2008.

**SEANERGY MARITIME HOLDINGS CORPORATION (SHIP)**

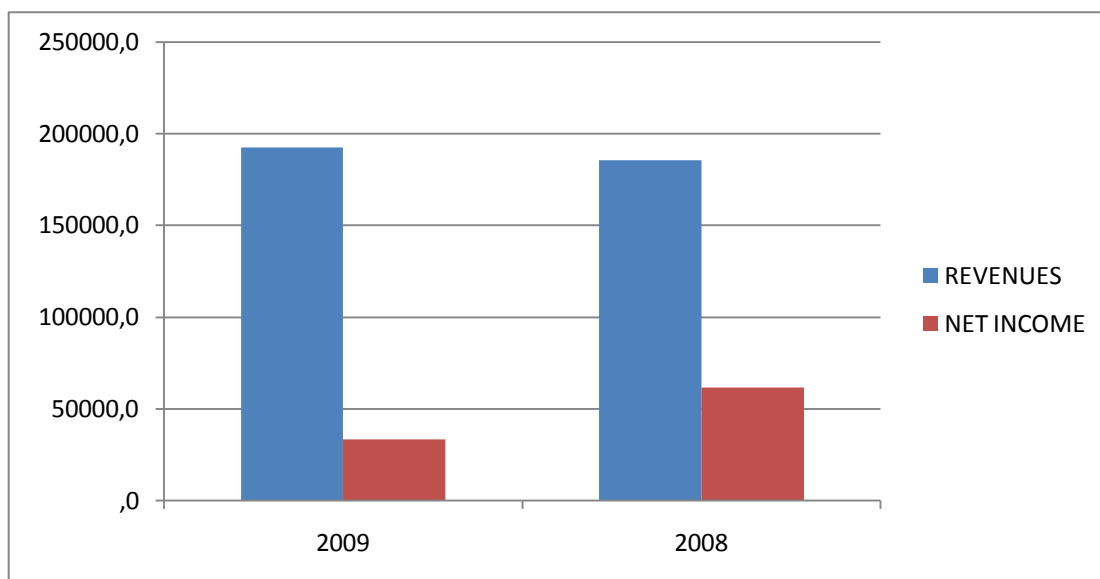
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2

	SEANERGY		
	2009	2008	
<b>REVENUES</b>	192.574	185.424	
<b>NET INCOME</b>	33.287	61.632	
<b>ASSETS</b>	1.608.202	1.362.175	
<b>EQUITY</b>	226.345	131.277	
<b>REVENUES (PERCENTAGE yoy)</b>	3,9%		
<b>NET INCOME (PERCENTAGE yoy)</b>	-46%		
<b>ROA</b>	2%	5%	-54%
<b>ROE</b>	15%	47%	-69%
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ</b>	7,10	10,37	-32%
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ</b>	17%	33%	-48%

Πηγή : Seanergy annual report 2009/ Επεξεργασία συγγραφέα

Ο στόλος της εταιρίας αποτελείται από 20 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Στη συγκεκριμένη εταιρία , παρατηρούμε ότι παρότι τα έσοδα παρουσίασαν μικρή αύξηση κατά 3.9 % τα καθαρά κέρδη μειώθηκαν κατά 46%, κυρίως λόγω μεγάλης αύξησης του λειτουργικού κόστους και καταλογισμού υψηλών αποσβέσεων. Ακόμη παρατηρούμε μεγάλη αύξηση των Ι.Κ και αύξηση του συνολικού ενεργητικού στα επίπεδα των 226εκ \$ και 1.6 δις \$ αντίστοιχα.



Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα

Σχήμα 3.2

Ο δείκτης ROA μειώθηκε κατά 54% από το 5% στο 2% ,ενώ ο δείκτης ROE μειώθηκε ακόμα περισσότερο κατά περίπου 70 % στο 15%.

	2009	2008
<b>Stock performance (\$)*</b>	43.7	146.09

\*Μέση τιμή έτους

Πηγή : Bloomberg

Ο δείκτης οικονομικής μόχλευσης βρίσκεται σε σχετικά υψηλά επίπεδα σε σχέση με το σύνολο του κλάδου λόγω του ύψους των δανειακών κεφαλαίων.

Ο δείκτης του καθαρού κέρδους μειώθηκε περίπου στο μισό, στα επίπεδα του 17%, ενώ η τιμή της μετοχής μειώθηκε στα 43.77 \$ το 2009 από τα 146.09 \$ το 2008.

## CONTAINERSHIPS

### DANAOS CORPORATION (DAC)

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3

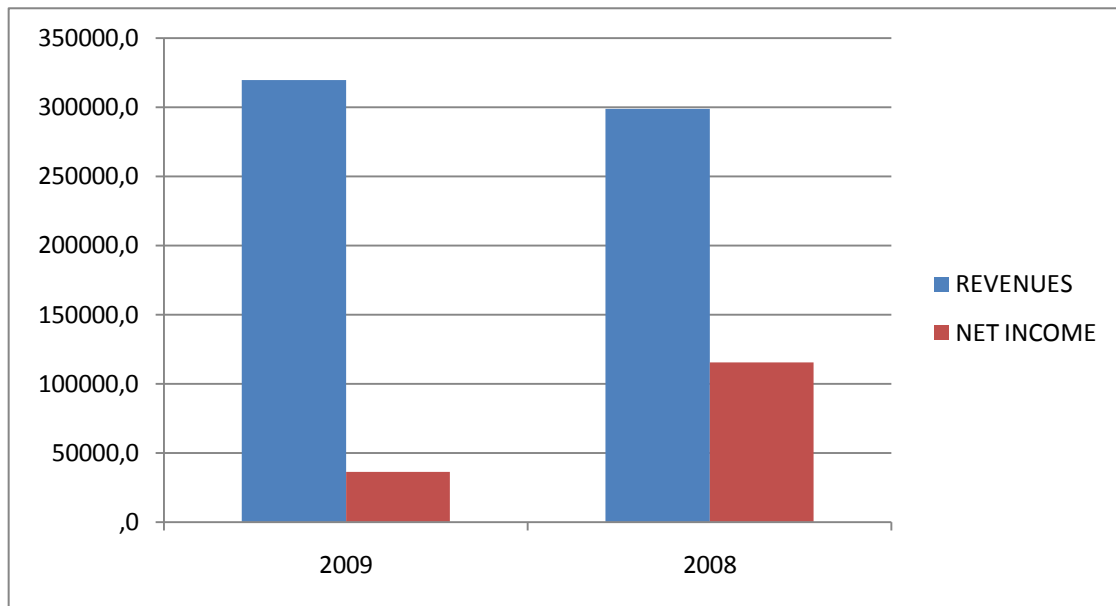
	DANAOS		
	2009	2008	
<b>REVENUES</b>	319.551	298.905	
<b>NET INCOME</b>	36.089	115.238	
<b>ASSETS</b>	3.142.711	2.828.464	
<b>EQUITY</b>	405.614	219.128	
<b>REVENUES (PERCENTAGE yoy)</b>	6,9%		
<b>NET INCOME (PERCENTAGE yoy)</b>	-69%		
<b>ROA</b>	1%	4%	-72%
<b>ROE</b>	9%	53%	-83%
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ</b>	7,74	12,90	-40%
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ</b>	11%	39%	-71%

Πηγή : Danaos annual report 2009/ επεξεργασία συγγραφέα.

Ο στόλος της εταιρίας αποτελείται από 55 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Παρατηρούμε και σε αυτή την εταιρία πως παρουσιάστηκε μια αύξηση των συνολικών εσόδων, αλλά και μεγάλη μείωση των καθαρών κερδών κατά πολύ μεγάλο ποσοστό της τάξης του 70% κυρίως λόγω της χρήσης χρηματοοικονομικών εργαλείων.(παράγωγα, σύναψη προθεσμιακών συμβολαίων).





Πηγή : Επεξεργασία συγγραφέα

Σχήμα 3.3

Ο δείκτης ROA μειώθηκε κατά μεγάλο ποσοστό από 4% σε περίπου 1% και ο δείκτης ROE ακόμα περισσότερο κατά περίπου 83% φτάνοντας στα επίπεδα του 9%.

	2009	2008
<b>Stock performance (\$)*</b>	4	25

\*Μέση τιμή έτους

Πηγή : Bloomberg

Ο δείκτης οικονομικής μόχλευσης βρίσκεται και σε αυτή την περίπτωση σε σχετικά υψηλά για τον κλάδο επίπεδα στο 7.7% έχοντας, μειωθεί κατά 40 % .

Ο δείκτης καθαρού κέρδους εμφάνισε σημαντικότερη μείωση 71% σε ετήσια βάση, ενώ η τιμή της μετοχής μειώθηκε στα 4 \$ το 2009 από τα 25 \$ το 2008.

**EUROSEAS LTD (ESEA)**

## ΠΙΝΑΚΑΣ 3.4

	EUROSEAS		
	2009	2008	
<b>REVENUES</b>	63.781	126.303	
<b>NET INCOME</b>	-15.649	21.490	
<b>ASSETS</b>	323.418	340.616	
<b>EQUITY</b>	231.453	264.229	
<b>REVENUES (PERCENTAGE yoy)</b>	-49,5%		
<b>NET INCOME (PERCENTAGE yoy)</b>	-173%		
<b>ROA</b>	-5%	6%	-177%
<b>ROE</b>	-7%	8%	-183%
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ</b>	1,39	1,28	8%
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ</b>	-25%	17%	-244%

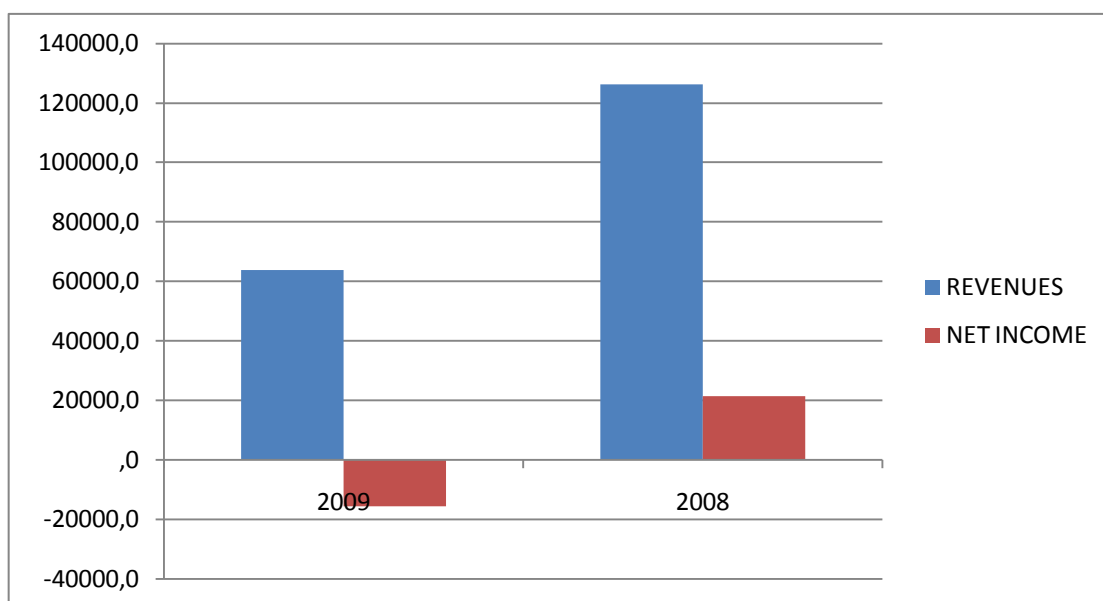
Πηγή: Euroseas annual report 2009 / Επεξεργασία συγγραφέα

Ο στόλος αποτελείται από 11 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και 5 πλοία ξηρού φορτίου.

Για την εν λόγω εταιρία ,θα λέγαμε πως η κρίση είχε πολύ σοβαρές επιπτώσεις καθώς ο τζίρος της εταιρίας μειώθηκε αισθητά ,περίπου στο 50%,ενώ τα αποτελέσματα σε επίπεδο καθαρού εισοδήματος ήταν ακόμα χειρότερα, καθώς σημείωσε ζημιές ύψους 15 εκ \$ έναντι κερδών 21 εκ \$ κατά την προηγούμενη χρήση σημειώνοντας ετήσια ποσοστιαία μείωση 173%.

Το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων μειώθηκε ελάχιστα στα 231εκ\$ από 264 εκ \$ ενώ το συνολικό ενεργητικό μειώθηκε στα 323 εκ από 340 εκ \$ την προηγούμενη οικονομική

χρονιά.



Πηγή : Επεξεργασία συγγραφέα

Σχήμα 3.4

Ο δείκτης ROE και ο δείκτης ROA βρέθηκαν σε αρνητικό έδαφος στα επίπεδα του -7% και -5% αντίστοιχα σημειώνοντας μείωση 183 % και 177%.

Ο δείκτης οικονομικής μόχλευσης βρίσκεται σε θετικά επίπεδα ,στο 1.39% από 1.28% την προηγούμενη χρονιά.

	2009	2008
<b>Stock performance (\$)*</b>	4.88	15.64

\*Μέση τιμή έτους

Πηγή : Bloomberg

Τέλος ο δείκτης καθαρού κέρδους κατέγραψε σημαντικότερη μείωση της τάξεως του -244%, ενώ η τιμή της μετοχής μειώθηκε στα 4.88 \$ το 2009 από τα 15.64 \$ το 2008.

## TANKERS –PRODUCT CARRIERS / LNGs-LPGs

### CAPITAL PRODUCT PARTNERS LP (CPLP)

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.5

	CAPITAL		
	2009	2008	
<b>REVENUES</b>	123.477	132.675	
<b>NET INCOME</b>	30.035	49.719	
<b>ASSETS</b>	681.087	776.883	
<b>EQUITY</b>	157.128	193.883	
<b>REVENUES (PERCENTAGE yoy)</b>	-6,9%		
<b>NET INCOME (PERCENTAGE yoy)</b>	-40%		
<b>ROA</b>	4%	6%	-31%
<b>ROE</b>	19%	26%	-25%
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ</b>	4,33	4,01	8%
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ</b>	24%	37%	-35%

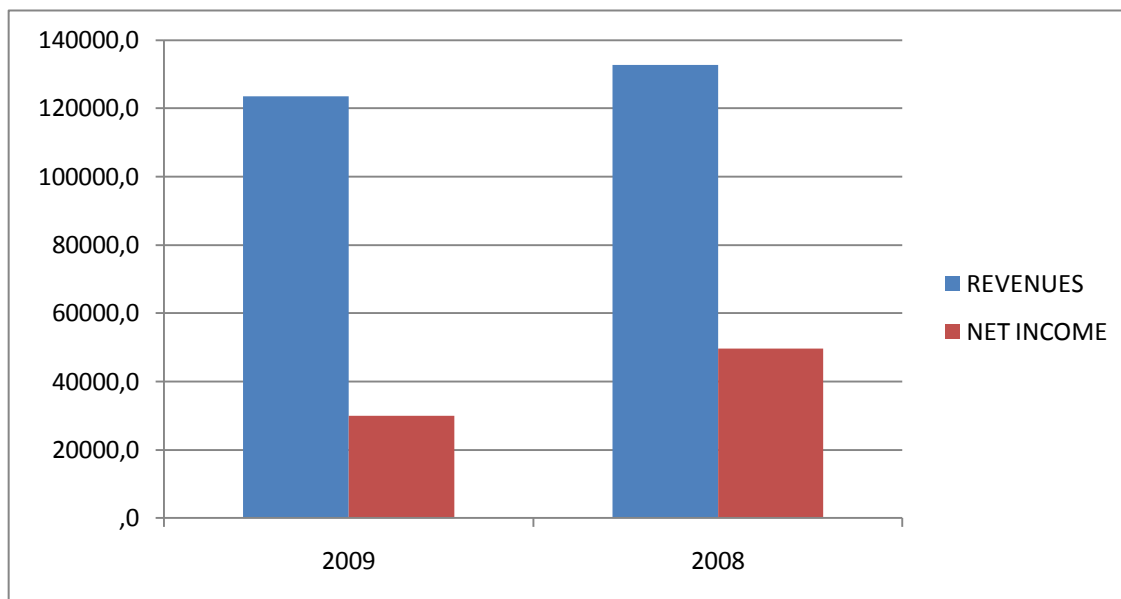
Πηγή:CPLP annual report 2009 / Επεξεργασία συγγραφέα

Ο στόλος αποτελείται από 21 δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου.

Σε αυτή την εταιρία παρατηρούμε ότι τα συνολικά έσοδα παρουσίασαν μικρή σχετικά μείωση από τα 132 εκ \$ για το 2008 στα 123εκ \$ το 2009.

Τα καθαρά έσοδα μειώθηκαν κατά 40 % από τα 49 εκ \$ στα 30εκ\$.Τα συνολικά Ι.Κ μειώθηκαν στα 157 εκ \$ από 193 εκ \$.

Ο δείκτης ROA μειώθηκε κατά 31% στο 4% για το 2009 και ο δείκτης ROE μειώθηκε κατά περίπου 25% από το 26% στο 19%.



Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα

Σχήμα 3.5

Ο δείκτης οικονομικής μόχλευσης μεταβλήθηκε ελάχιστα παραμένοντας στα επίπεδα του 4%.

	2009	2008
<b>Stock performance (\$)*</b>	10.02	20.10

\*Μέση τιμή έτους

Πηγή :Bloomberg

Τέλος ,ο δείκτης καθαρού κέρδους μειώθηκε κατά -35% στο 24% για το 2009 από το 37% το 2008,ενώ η τιμή της μετοχής μειώθηκε στα 10.02 \$ το 2009 από τα 20.10 \$ το 2008.

**TSAKOS ENERGY NAVIGATION (TNP)**

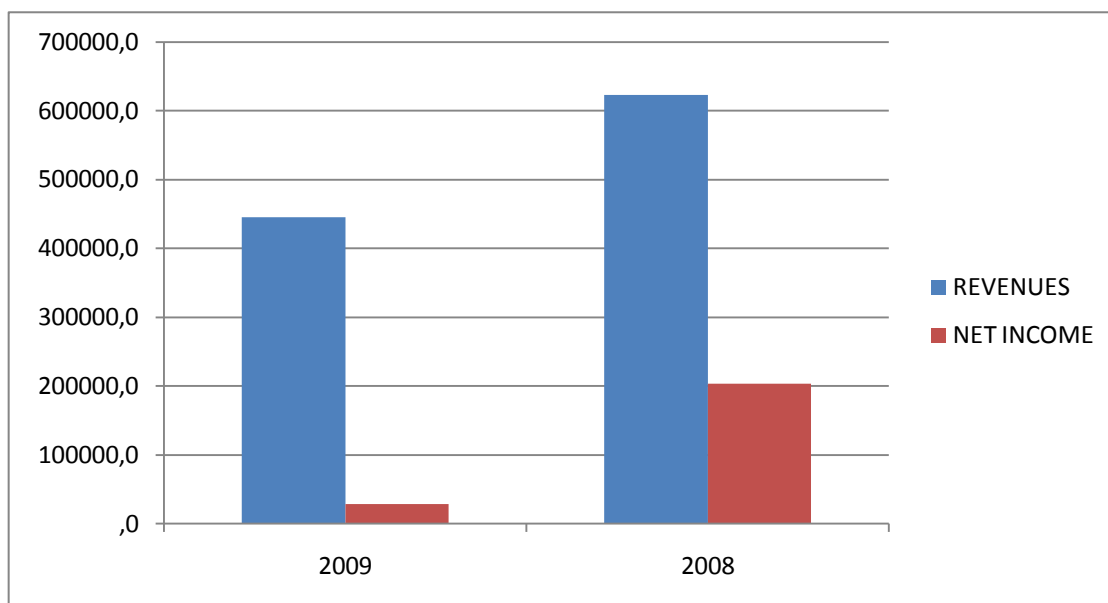
	TEN		
	2009	2008	
<b>REVENUES</b>	444.926	623.040	
<b>NET INCOME</b>	28.625	202.931	
<b>ASSETS</b>	2549720	2602317	
<b>EQUITY</b>	914327	915115	
<b>REVENUES (PERCENTAGE yoy)</b>	-28,6%		
<b>NET INCOME (PERCENTAGE yoy)</b>	-86%		
<b>ROA</b>	1%	8%	- 86%
<b>ROE</b>	3%	22%	- 86%
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ</b>	2,7886	2,8437	-2%
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ</b>	6%	33%	- 80%

## ΠΙΝΑΚΑΣ 3.6

Πηγή : TEN annual report 2009/ Επεξεργασία συγγραφέα

Ο στόλος αποτελείται από 49 σύγχρονα δεξαμενόπλοια.

Η εταιρία παρουσίασε μείωση εσόδων σε ποσοστό -28% από τα 623 εκ \$ σε 444 εκ\$ ενώ τα καθαρά κέρδη σημείωσαν ακόμα μεγαλύτερη μείωση κατά 86% από τα 202 εκ\$ στα 28 εκ \$.



Πηγή : Επεξεργασία συγγραφέα

Σχήμα 3.6

Τα Ι.Κ και το συνολικό ενεργητικό παρέμειναν στα ίδια περίπου επίπεδα μην έχοντας σημειώσει αξιόλογη μεταβολή.

Ο δείκτης ROA μειώθηκε κατά 85 % από 8% σε 1 % και ο ROE από 22% σε 3% μειούμενος κατά 86%.

	2009	2008
<b>Stock performance (\$)*</b>	15.06	34.77

\*Μέση τιμή έτους

Πηγή : Bloomberg

Ο δείκτης οικονομικής μόχλευσης παρέμεινε στα ίδια επίπεδα, ενώ ο δείκτης καθαρού κέρδους μειώθηκε κατα -80% από το 33 % στο 6%, ενώ η τιμή της μετοχής μειώθηκε στα 15.06 \$ το 2009 από τα 34.77 \$ το 2008.

**STEALTHGAS INC (GASS)**

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.7

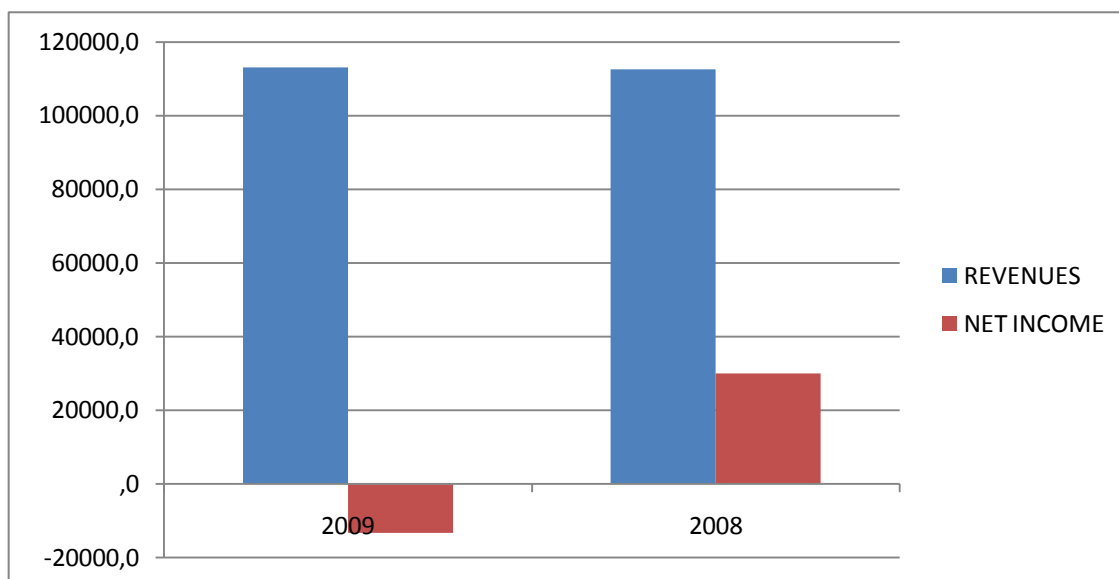
	STEALTHGASS		
	2009	2008	
<b>REVENUES</b>	113.045	112.551	
<b>NET INCOME</b>	-13.311	29.987	
<b>ASSETS</b>	692.497	634.347	
<b>EQUITY</b>	300.801	317.847	
<b>REVENUES (PERCENTAGE yoy)</b>	0,4%		
<b>NET INCOME (PERCENTAGE yoy)</b>	-144%		
<b>ROA</b>	-2%	5%	-141%
<b>ROE</b>	-4%	9%	-147%
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ</b>	2,30	1,99	15%
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ</b>	-12%	27%	-144%

Πηγή : Stealthgas annual report 2009 / Επεξεργασία συγγραφέα

Ο στόλος της εταιρίας ,αποτελείται από 35 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου και υγροποιημένων προϊόντων πετρελαίου.(LNGs &LPGs)

Στην συγκεκριμένη εταιρία παρατηρούμε ότι παρότι ο τζίρος παρουσίασε μικρή αύξηση ,το καθαρό έσοδο της εταιρίας μειώθηκε κατά πολύ μεγάλο ποσοστό της τάξεως του -144% λόγω καταγράφοντας ζημιές ύψους 13 εκ \$ κυρίως λόγω του αυξημένου κόστους και της ζημιογόνας χρήσης χρηματοοικονομικών παραγώγων.





Πηγή : Επεξεργασία συγγραφέα

Σχήμα 3.7

Τα Ι.Κ μειώθηκαν ελάχιστα στα 30 εκ\$ ,ενώ το σύνολο του Ενεργητικού αυξήθηκε ελάχιστα στα 692 εκ \$.

Ο δείκτης ROA μειώθηκε κατά μεγάλο ποσοστό (-141%) από το επίπεδο του 5% στο -2% ενώ και ο δείκτης ROE μειώθηκε αισθητά ,από το 9% στο -4% σημειώνοντας πτώση 147% .

Παρόλα αυτά ο δείκτης οικονομικής μόχλευσης, αυξήθηκε κατά 15% στο 2.3% από 1.99%.

	2009	2008
<b>Stock performance (\$)*</b>	5.74	15.82

\*Μέση τιμή έτους

Πηγή : Bloomberg

Τέλος δείκτης καθαρού κέρδους μειώθηκε κατά 144% στο -12% από το 27% για το 2008, ενώ η τιμή της μετοχής μειώθηκε στα 5.74 \$ το 2009 από τα 15.82 \$ το 2008.

### 3.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ

Από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει ότι όλες οι εταιρίες επηρεάστηκαν περισσότερο ή λιγότερο από την πρόσφατη κρίση.

Οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των εμπορευματοκιβωτίων ,θα λέγαμε πως πιάστηκαν περισσότερο και σε αυτές παρατηρήθηκε η μεγαλύτερη μείωση κερδών. Ακολουθούν οι εταιρίες δεξαμενοπλοίων. Οι εταιρίες που δραστηριοποιούνταν στον κλάδο των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου φάνηκε να είναι περισσότερο ανθεκτικές στην κρίση μιας και πρόκειται για μεταφορείς πρώτων υλών προς αναπτυσσόμενες οικονομίες και όχι τελικών προϊόντων.

Όπως είναι επόμενο, παρόμοια αποτελέσματα προκύπτουν και από τη μελέτη των δεικτών καθαρού κέρδους.

Επίσης όλες οι εταιρίες υπέστησαν μείωση των δεικτών ROE & ROA με τα αποτελέσματα εδώ να είναι ανάμεικτα μεταξύ των εταιριών σε όλους τους κλάδους.

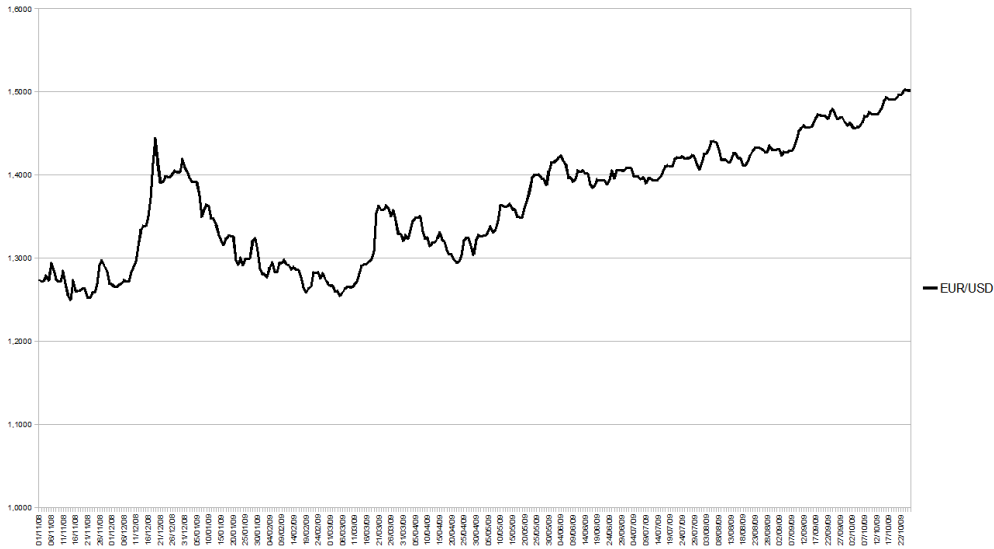
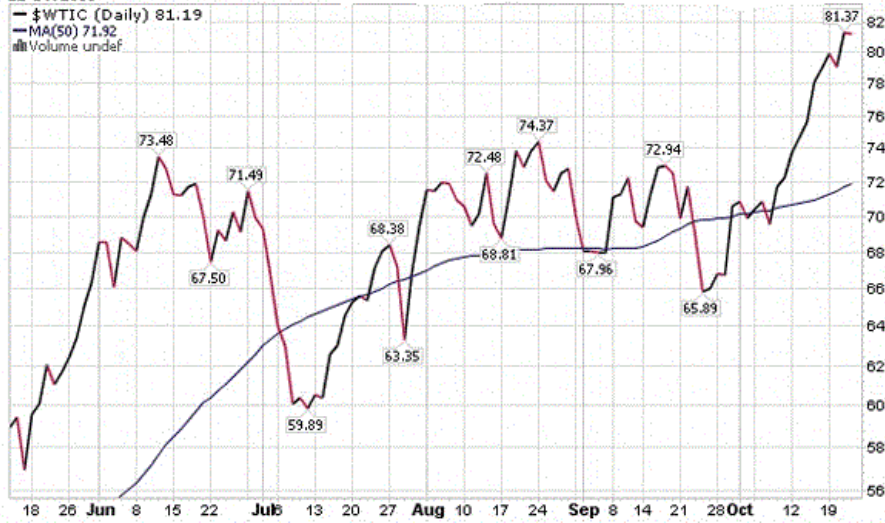
Ένα ακόμη συμπέρασμα που προέκυψε από τη μελέτη των οικονομικών καταστάσεων των εισηγμένων εταιριών είναι πως ορισμένες από αυτές κατέγραψαν αρκετά μεγάλες απώλειες στους ισολογισμούς τους λόγω της χρήσης χρηματοοικονομικών εργαλείων ,όπως προθεσμιακά συμβόλαια επί ισοτιμιών, νάυλων και πετρελαίου.

Παρακάτω παρουσιάζονται τα διαγράμματα και της τιμής του πετρελαίου ,της ισοτιμίας euro/\$ αντίστοιχα και του δείκτη BDI αντίστοιχα.

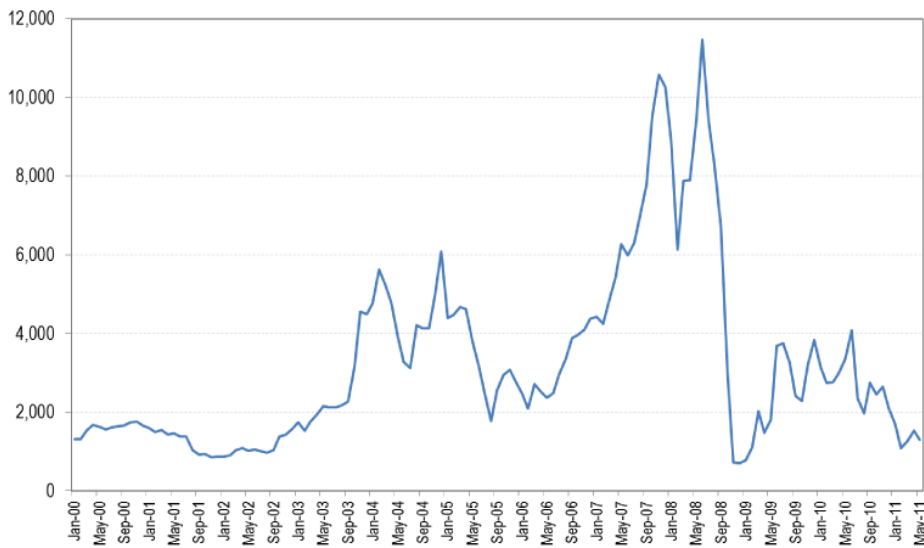
Πηγή: Bloomberg

Σχήματα 3.8 , 3.9, 3.10

**\$WTIC (Oil - Light Crude -**  
**22-Oct-2009**



banknoise.com - oct 2009



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

### **4.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.**

Η έννοια της μεθοδολογίας έχει να κάνει με το πώς μπορούμε να γνωρίσουμε κάποιες καταστάσεις και δρώμενα, καθώς και να αποκτήσουμε γνώσεις που θα απορρέουν από την πρακτική έρευνα. Η μεθοδολογία επικεντρώνεται σε κάποιους ειδικούς τρόπους - μέσα τα οποία χρησιμοποιούνται για να κατανοήσουμε καλύτερα κάποιες έννοιες που εξετάζουμε από την θεωρητική τους σκοπιά και θέλουμε να τις αναλύσουμε και από την πρακτική τους υπόσταση (Trochim, William M. K,2002).

Στην παρούσα ενότητα και προκειμένου να μελετηθεί η συμβολή της οικονομικής κρίσης στο κλάδο της ναυτιλίας, ο συγγραφέας ανέπτυξε το μεθοδολογικό πλαίσιο το οποίο θα ακολουθεί στο σύνολο της διπλωματικής εργασία, ούτως ώστε να καταλήξουμε σε ασφαλή συμπεράσματα για το αντικείμενο το οποίο εξετάζουμε.

### **ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΗ**

Μια άλλη μορφή έρευνας είναι η ερευνητική-συμπερασματική, βάση της οποίας ο ερευνητής βασίζεται σε ερευνητικά δεδομένα και με βάση αυτά οδηγείται σε συμπεράσματα.

### **ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΔΗΜΟΣΚΟΠΙΚΗ**

Στη παρούσα μελέτη θα αναπτυχθεί μια συγκεκριμένη ερευνητική στρατηγική, η οποία θα βασιστεί σε ποσοτικά και ποιοτικά δεδομένα. Η έρευνα θα είναι κυρίως δημοσκοπική ως προς τη συγκέντρωση των ποσοτικών δεδομένων.

### **4.2 ΕΙΔΟΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

Η μέθοδος της ανάλυσης του περιεχομένου (ποιοτική έρευνα) θα βοηθήσει έτσι ώστε να εξαχθούν συγκεκριμένα συμπεράσματα, όπως π.χ. πως εκτιμούν οι ερωτώμενοι την παρούσα κατάσταση του κλάδου της ναυτιλίας, τις τιμολογήσεις γενικότερα, αλλά και πως η τιμή συμβάλει στη βελτίωση του μεριδίου αγοράς (Manion L, Cohen L, Manion L, (2000). Με βάση τα συμπεράσματα αυτά και σε σχέση με τον στόχο της έρευνας θα αναπτυχθούν συγκεκριμένα ερωτήματα τα οποία θα χρησιμοποιηθούν στην ποσοτική έρευνα που θα ακολουθήσει στο επόμενο στάδιο(Πετράκης Μ,2006).

Οι συνεντεύξεις υπό μορφή ανοιχτών ερωτήσεων (ποιοτική έρευνα) θα παρθούν από επιλεγμένα στελέχη που εργάζονται στις εταιρίες, όπως άτομα τα οποία ανήκουν στο διοικητικό τμήμα, τα οποία έχουν την ικανότητα και την δυνατότητα να μας δώσουν ακριβείς πληροφορίες και προγνωστικά για την επικείμενη κίνηση της εταιρίας αλλά και για το εξεταζόμενο μοντέλο. Στη συγκεκριμένη κατηγορία ατόμων θα πραγματοποιηθεί σε βάθος συνέντευξη καθώς η συζήτηση μαζί τους θα μας δώσει περισσότερες πληροφορίες για το υπό εξέταση ζήτημα(Πετράκης Μ. 2006).

Με τον όρο δειγματολογικό πλαίσιο εννοούμε ένα κατάλογο ο οποίος μπορεί να συμπεριλαμβάνει ονόματα ή να είναι ένας χάρτης ή ένα πολεοδομικό σχέδιο κ.λπ. Στην περίπτωση που από την αρχή ο ερευνητής έχει επιλέξει το που θα επικεντρωθεί, στην περίπτωση μας ( Μάρκετινγκ μάνατζερ, διοικητικά στελέχη) η κατασκευή του πλαισίου είναι αρκετά απλή.

Στην περίπτωση όμως που το εξεταζόμενο εύρος είναι μεγάλο και αόριστο τότε είναι δεδομένο ότι ο ερευνητής πρέπει να κάνει δειγματολογικό πλαίσιο, το οποίο πιθανόν να τον καθυστερήσει στην διεξαγωγή της ερευνάς του. Το σίγουρο είναι ότι είναι υποχρεωμένος να το κάνει γιατί χωρίς αυτό θα αποτύχει τελείως η ερευνά του

Η πρόκριση του σχεδίου δειγματοληψίας είναι από τα πιο σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο ερευνητής στη φάση του σχεδιασμού της έρευνας. Σε αυτό το σημείο της μελέτης θα αναφέρουμε κάποιες βασικές αρχές και ιδιότητες του σχεδίου δειγματοληψίας.

1. Απλή τυχαία δειγματοληψία: Τυχαία επιλογή δείγματος αυτό το είδος της έρευνας χρησιμοποιείται σπανίως από τον ερευνητή.
2. Συνδυασμός - διαστρωμάτωση: Συνδυασμός μεταβλητών, για παράδειγμα το κριτήριο της γεωγραφικής περιοχής με το κριτήριο της ηλικίας με σκοπό να βρεθεί το καλύτερο δυνατό δείγμα και το πιο αντιπροσωπευτικό.
3. Πολυδιάστατη δειγματοληψία: Συνδυασμός πολλών κριτηρίων. Αυτή αποτελεί την πιο περίπλοκη και δύσκολη επιλογή.

Υπάρχουν δύο βασικές πηγές στοιχείων. Το αρχικό στοιχείο είναι το στοιχείο που συλλέγετε στην πηγή. Το δευτεροβάθμιο στοιχείο είναι στοιχείο που υπάρχει ήδη, όπως τα βιβλία, τα έγγραφα (π.χ. δημοσιευμένες στατιστικές, ετήσιες εκθέσεις και απολογισμοί των επιχειρήσεων, και εσωτερικά αρχεία που κρατούνται από τις οργανώσεις όπως τα αρχεία προσωπικού). Όταν τα στοιχεία οργανώνονται σε μια χρήσιμη μορφή γίνονται

Σε μια έρευνα υπάρχουν πάντα και οι ανασταλτικοί παράγοντες. Ο ερευνητής κινδυνεύει να αποτύχει λόγω δύο λόγων (Μάλλιαρης Πέτρος ,2000)

1. Απουσία του υπό εξέταση ατόμου.
2. Άρνηση του να απαντήσει.

Προκειμένου να αποφευχθεί εν μέρη αυτό πρέπει από την αρχή να γνωρίζουμε τι δείγμα χρειαζόμαστε προκειμένου να μοιράσουμε τα ερωτηματολόγια σε περισσότερους ερωτώμενους με σκοπό να αποφύγουμε την περίπτωση κάποιου να μην απαντήσει. Σε περίπτωση τώρα που κάναμε την έρευνα αλλά δεν καταφέραμε τελικά να μαζέψουμε τον απαιτούμενο αριθμό ερωτώμενων τότε είμαστε υποχρεωμένοι να ξανακάνουμε την έρευνα από την αρχή και συγκεκριμένα στα άτομα που για κάποιο λόγο αρνούνται να μας απαντήσουν.

Το ερωτηματολόγιο είναι ένας όρος ο οποίος χρησιμοποιείται στην ποσοτική μέθοδο. Η ποσοτική μέθοδος χρησιμοποιεί αντικειμενικά κριτήρια κατά την διάρκεια της μελέτης και για αυτό είναι πιο πραγματική. Με βάση τον Easterby-Smith (1991) υπάρχουν 4 βασικοί τρόποι συλλογής ποσοτικών πληροφοριών :συνεντεύξεις, ερωτηματολόγια, τεστ / στατιστικά μεγέθη, παρατηρητικότητα. Οι συνεντεύξεις είναι χρήσιμες στην έρευνα αγοράς αλλά και σε θέματα διοίκησης μίας επιχείρησης, σκοπός τους είναι να δούμε την άποψη ενός ατόμου της επιχείρησης για το θέμα που μας απασχολεί.

Το βασικό σε ένα ερωτηματολόγιο είναι ο τρόπος που θα το σχεδιάσουμε δηλαδή αν θα περιλαμβάνει πιο συγκεκριμένες ή πιο γενικές ερωτήσεις. Φυσικά σε μια έρευνα βοηθούν οι πιο συγκεκριμένες ερωτήσεις, μας δίνουν ποιο ακριβή αποτελέσματα (Σχήμα 3.1).

Οι Κανόνες σύνταξης ενός ερωτηματολογίου είναι οι εξής:

Το ερωτηματολόγιο είναι η πλέον χρησιμοποιούμενη μέθοδος συλλογής πρωτογενών στοιχείων Το Ερωτηματολόγιο είναι μια μορφή λόγου, έτσι πρέπει να τηρεί συγκεκριμένους κανόνες, δηλαδή να έχει: Εισαγωγή – Πρόλογο - Κυρίως Θέμα – Επίλογο Η ροή, η δομή, το λεξιλόγιο, αλλά και το μήκος του ερωτηματολογίου θα πρέπει να ενθαρρύνουν τη συμπλήρωσή του, αλλά και τη διατήρηση σταθερού ενδιαφέροντος των ανταποκρινομένων.

Σχετικότητα – Ακρίβεια – Λεξιλόγιο είναι τρία βασικά κριτήρια αξιολόγησης ενός αξιόπιστου ερωτηματολογίου. Μια προειδοποιητική επιστολή, αυξάνει όχι μόνο την ποσότητα αλλά και την ποιότητα των απαντήσεων. Η προειδοποιητική επιστολή δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 5 – 8 σειρές. Μια συνοδευτική επιστολή επεξηγεί το θέμα, αναφέρει την ερευνητική ομάδα, το σκοπό, το χρόνο συμπλήρωσης, αλλά και τη σημαντικότητα της συμβολής του ερωτώμενου.

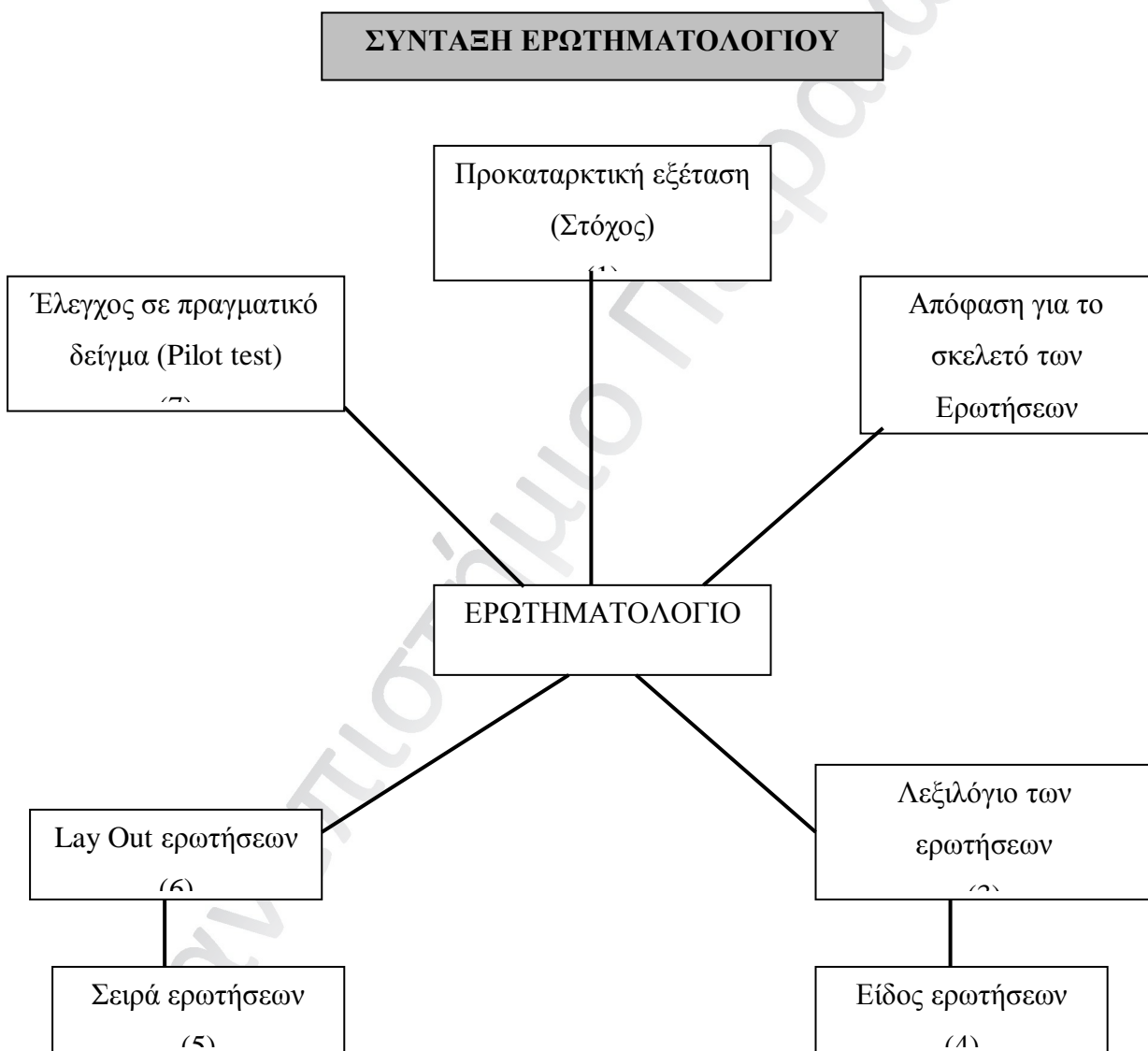
Οι πληροφορίες της συνοδευτικής επιστολής είναι σωστό να αποτελούν συνοπτικά και την

εισαγωγή στο ερωτηματολόγιο. Η συνοπτική επιστολή δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 8-10 σειρές.(Healey 1991)

Έρευνες δείχνουν ότι η επιτυχία μιας δομημένης επαφής η οποία χρησιμοποιεί ερωτηματολόγιο επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από την εισαγωγή στο ερωτηματολόγιο

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Το ερωτηματολόγιο δεν θα πρέπει να είναι πολύ απλοϊκό. Υπάρχει μεγάλος κεντηριασμός της απλοϊκότητας αυτής όπως : smile sheets ή love letters κ.λ.π. Το ερωτηματολόγιο διατριβής θα πρέπει να έχει μια ακαδημαϊκή εισαγωγή 5-6 σειρών . Άλλο εισαγωγή, άλλο συνοδευτική επιστολή (Healey 1991) (Churchill G., 1999)



Σχήμα 4.1

Πηγή: Πετράκης Μ. Α.Γ.Σ.Μ. 2010 , Μαγνησάλης Κ. 2002

Οι εφαρμογές της ποσοτικής έρευνας είναι οι εξής (Σταθακόπουλος Β, 2001): Μελέτες συμπεριφοράς, Μελέτες ικανοποίησης, Μελέτες κατάτμησης, Ανάπτυξη προϊόντων,



πιθανές μελέτες προϊόντων, Εικόνα, συνειδητοποίηση, και μελέτες αντίληψης

Επιπλέον, η ποσοτική έρευνα εκτελείται επίσης για να εξετάσει τις υποθέσεις. Οι ακόλουθες επιδείξεις είναι οι πιο κοινές τεχνικές ερευνών που υιοθετούνται γενικότερα: Τηλεφωνική έρευνα, Έρευνα ταχυδρομείου, Σε απευθείας σύνδεση έρευνα, Έρευνα παρεμπόδισης

Στην σύνταξη του ερωτηματολογίου μας θα χρησιμοποιηθούν «Likert scale» (κλίμακα 1-5), όπου οι ερωτώμενοι θα καλούνται να απαντήσουν σε ερωτήσεις με διαβάθμιση (1=πολύ σημαντικό, 2=σημαντικό, 3=ουδέτερο, 4=λίαν ασήμαντο και 5=ασήμαντο). Ο συγκεκριμένος τύπος ερωτήσεων δίνει τη δυνατότητα απάντησης με μεγαλύτερη ευκολία στις επικείμενες ερωτήσεις που θα υποβληθούν. (Πετράκης Μ. 2006).

Η σε βάθος διερεύνηση των διαστάσεων που λαμβάνει υπόψη της μία επιχείρηση στην προσπάθεια κατάστροφης συγκεκριμένης στρατηγικής, υποδεικνύει την αναγκαιότητα της σε βάθος ανάλυσης των απόψεων των στελεχών της.

Σε όλους τους ερωτώμενους θα τεθούν ερωτήσεις που θα περιλαμβάνουν στοιχεία για τον καθορισμό του δημογραφικού προφίλ τους (ηλικία, μόρφωση κ.λ.π.), της θέσης τους στην επιχείρηση (στην περίπτωση των στελεχών) καθώς και της επαγγελματικής εμπειρίας τους τόσο στον χώρο όσο και στον κλάδο γενικότερα. Τα αποτελέσματα της έρευνας θα αναδείξουν τις βασικές διαστάσεις που λαμβάνουν υπόψη τους οι άμεσα εμπλεκόμενοι σχετικά με την αποτελεσματικότητα της κρίσης στο μερίδιο αγοράς

#### **4.3 ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ**

##### **ΤΙ ΕΙΝΑΙ Η ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ**

Οι μέθοδοι της ποιοτικής έρευνας βοηθούν τους ερευνητές να κατανοήσουν τους ανθρώπους και το κοινωνικό και πολιτιστικό πλαίσιο μέσα στο οποίο ζουν (Cavaye, 1996)<sup>35</sup>. Η ποιοτική έρευνα έχει ως βασικό σκοπό την κατανόηση του νοήματος ενός φαινομένου και όχι την μέτρηση και την στατιστική ανάλυση του. Οι ποιοτικές μέθοδοι έχουν ως βασικό στόχο «τη διερεύνηση των νοημάτων και των αναπαραστάσεων που αποδίδουν τα υποκείμενα σε κοινωνικά φαινόμενα και διαδικασίες» και «στοχεύουν στην περιγραφή, ανάλυση, ερμηνεία και κατανόηση κοινωνικών φαινομένων, καταστάσεων και

---

<sup>35</sup> Cavaye, A.L. (1996)

χαρακτηριστικών κοινωνικών ομάδων απαντώντας κυρίως στα ερωτήματα πώς και γιατί»<sup>36</sup>.

Οι Kaplan και Maxwell υποστηρίζουν ότι ο στόχος της κατανόησης ενός φαινομένου από την οπτική γωνία του συμμετέχοντα, χάνεται όταν λεκτικά δεδομένα μεταφράζονται σε αριθμούς<sup>37</sup>.

Οι ερευνητές που χρησιμοποιούν την ποσοτική προσέγγιση τονίζουν ότι δεν είναι δυνατό να προσδιορίσει κανείς νόημα σε ένα φαινόμενο ή μια συμπεριφορά χωρίς να περιγράψει πρώτα το ευρύτερο πλαίσιο στο οποίο ανήκει και χωρίς να κατανοήσει τη θέση στην οποία οι άνθρωποι επηρεάζουν ή επηρεάζονται από το φαινόμενο ή τη συμπεριφορά (Boland, 1985)<sup>38</sup>.

Για αυτό οι ποσοτικές μέθοδοι λειτουργούν με την άμεση επαφή ατόμων στο περιβάλλον έρευνας, με λεκτικά δεδομένα και παρατήρηση. Όταν η έρευνα έχει να κάνει με την μελέτη του πώς οι άνθρωποι βιώνουν μία εμπειρία και ποιες είναι οι απόψεις τους, όταν κανείς εξερευνά ένα νέο πεδίο όπου οι έννοιες του δεν έχουν κατανοηθεί πλήρως, όταν κανείς εκτιμά αν μια νέα υπηρεσία ή προϊόν είναι εφαρμόσιμα, τότε πρέπει να χρησιμοποιεί την μεθοδολογία της ποιοτικής προσέγγισης<sup>39</sup>.

## **ΣΤΟΧΟΣ**

Στόχος της ποιοτικής έρευνας είναι να εκμαιευτούν αποτελέσματα σε σχέση με το εξεταζόμενο θέμα μέσα από την έρευνα που θα διεξαχθεί σε υψηλόβαθμα στελέχη της εταιρείας. Οι απαντήσεις θα μας βοηθήσουν στη πορεία να σχεδιαστούν οι ερωτήσεις της ποσοτικής έρευνας.

## **ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ / ΔΕΙΓΜΑ**

Ο πληθυσμός της έρευνας αποτελείται από υψηλόβαθμα στελέχη εταιριών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ναυτιλίας.

Το επιλεγμένο τυχαίο δείγμα θα είναι 5 στελέχη και θα χρησιμοποιηθεί η τεχνική δειγματοληψίας, snowball. Η συλλογή πληροφοριών θα γίνει με Συνεντεύξεις βάθους και με άξονες συζήτησης. Τέλος θα γίνει η ανάλυση περιεχομένου των απαντήσεων του

---

<sup>36</sup> Ιωσηφίδης, Θ. (2008)

<sup>37</sup> Kaplan, B. and Duchon, D. (1988)

<sup>38</sup> Boland, R.J. (1985)

<sup>39</sup> Hancock B., Windridge K. and Ockleford E., (2007)

ερωτηματολογίου.

## **ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΟΥ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ**

Το μέγεθος του δείγματος με βάση και τα παραπάνω θα αποτελείται από 5 στελέχη, τα οποία και θα προσεγγίσει ο ερευνητής, ερχόμενος ο ίδιος σε επαφή με τα ερωτώμενα στελέχη.

## **ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΠΑΦΗΣ**

Η επαφή με το δείγμα της συνέντευξης όπως προαναφέρθηκε θα γίνει με ίδια επαφή του ερευνητή με τους ερωτώμενους. Αρχικά ο ερευνητής θα αποστείλει email στις εταιρείες, προκειμένου από τα μια γνωστοποιήσει την επιθυμία του να κάνει την έρευνα και από την άλλη να πάρει άδεια να επισκεφτεί την εταιρεία και να έρθει σε επαφή με τα υψηλόβαθμα στελέχη

## **ΑΞΟΝΕΣ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ**

Ο ερευνητής με βάση το θεωρητικό μέρος αλλά και το μοντέλο που θα αποτελέσει τη βάση της μελέτης του, θα εξαγάγει άξονες συζήτησης σε σχέση με τη κρίση και το μερίδιο αγοράς που αποτελούν τη βάση της έρευνας του.

## **ΣΥΛΛΟΓΗ ΠΟΙΟΤΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ**

Η συλλογή θα γίνει με τη μορφή συνέντευξης. Ο ερευνητής θα καταγράψει τις απαντήσεις των ερωτώμενων, προκειμένου να αποδώσει απόλυτα τις απόψεις τους όταν θα γίνει η ανάλυση της ποιοτικής έρευνας.

## **ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΠΟΙΟΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

Ο συνδυασμός διαφορετικών προσεγγίσεων χρησιμοποιείται ευρέως στη σύγχρονη εποχή και ονομάζεται πολυμεθοδολογική έρευνα (Ιωσηφίδης, 2008)<sup>40</sup>.

Είναι κοινά αποδεκτό ότι η επιλογή μιας στρατηγικής έρευνας συνεπάγεται σε κάποιον συνδυασμό: τα προτερήματα μίας προσέγγισης ξεπερνούν τα μειονεκτήματα μιας άλλης προσέγγισης. Αυτό είναι ένα δυνατό επιχείρημα για την συνύπαρξη δύο ή περισσότερων στρατηγικών έρευνας και για την χρήση πολλαπλών προσεγγίσεων έρευνας κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε έρευνας.

Σύμφωνα με τον Patton (1990), για την μελέτη της συμπεριφοράς και της νοοτροπίας του

---

<sup>40</sup> Ιωσηφίδης, Θ. (2008)

ανθρώπου, είναι περισσότερο γόνιμη η χρήση ποικιλίας στις μεθόδους συλλογής δεδομένων. Πολλοί λόγοι υπάρχουν για τον συνδυασμό μεθόδων κατά τη διάρκεια έρευνας<sup>41</sup>:

Πρώτον, δίνεται η δυνατότητα για τη δημιουργία μίας πλήρους εικόνας που πλαισιώνει ένα φαινόμενο όπου καμία μέθοδος δε θα μπορούσε από μόνη της. Οι αδυναμίες της κάθε μεμονωμένης μεθοδολογίας αντιμετωπίζονται αποτελεσματικότερα. Δεύτερον, δίνεται η σταυρωτή επαλήθευση της εγκυρότητας των αποτελεσμάτων μέσω τριγωνισμού

Ο συνδυασμός δύο ή περισσότερων μεθόδων έρευνας σε μία μελέτη ονομάζεται τριγωνισμός (triangulation). Ο τριγωνισμός περιλαμβάνει τη χρήση πολλαπλών πηγών δεδομένων, πολλαπλών μεθόδων συλλογής και ανάλυσης δεδομένων για να αυξηθεί έτσι η αξιοπιστία και εγκυρότητα των αποτελεσμάτων της μελέτης (LeCompte et al, 1982)<sup>42</sup>.

### **ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ**

Η ανάλυση των δεδομένων, αφού ολοκληρωθεί η ανάλυση των αποτελεσμάτων της ποιοτικής έρευνας θα γίνει με τη μέθοδο της ανάλυσης περιεχομένων ενώ μπορεί να παρουσιαστούν και σχηματικά με το πρόγραμμα EXCEL.

### **ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Τα αναμενόμενα συμπεράσματα από την έρευνα πιθανόν θα εστιάζουν στα ακόλουθα:

1. Η κρίση επηρεάζει τη ναυτιλία .
2. Η κρίση δεν έχει επηρεάσει τη ναυτιλία.
3. Ο κλάδος της ναυτιλίας επηρεάζεται από την οικονομική ύφεση λόγω της μείωσης της ζήτησης μεταφορικού έργου.
4. Η στρατηγική των ναυτιλιακών εταιριών λειτουργεί θετικά στην οικονομική κρίση .

---

<sup>41</sup> Patton, M. Q. (1990)

<sup>42</sup> LeCompte, M.D. and Goetz, J.P. (1982)

## 4.4 ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

### ΤΙ ΕΙΝΑΙ Η ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Οι ερευνητές που χρησιμοποιούν την ποσοτική προσέγγιση τονίζουν ότι δεν είναι δυνατό να προσδιορίσει κανείς νόημα σε ένα φαινόμενο ή μια συμπεριφορά χωρίς να περιγράψει πρώτα το ευρύτερο πλαίσιο στο οποίο ανήκει και χωρίς να κατανοήσει τη θέση στην οποία οι άνθρωποι επηρεάζουν ή επηρεάζονται από το φαινόμενο ή τη συμπεριφορά (Boland, 1985).

Για αυτό οι ποσοτικές μέθοδοι λειτουργούν με την άμεση επαφή ατόμων στο περιβάλλον έρευνας, με λεκτικά δεδομένα και παρατήρηση (Van Maanen, 1979). Η ποσοτική έρευνα αφορά το φυσικό επόμενο της ποιοτικής και η βάση των αποτελεσμάτων της αναφέρεται στη ποσότητα του δείγματος. Η ποσότητα του δείγματος όσο μεγαλύτερη είναι τόσο πιο έγκυρα είναι τα αποτελέσματα της έρευνας της.

### ΣΤΟΧΟΣ

Στόχος της ποσοτικής έρευνας είναι να εκμαιευτούν συμπεράσματα που θα συγκριθούν με αυτά της ποιοτικής ώστε να καταλήξει ο ερευνητής σε πιο έγκυρα αποτελέσματα σε σχέση με τη σχέση κρίσης και ναυτιλίας.

### ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ/ ΔΕΙΓΜΑ

Ο πληθυσμός της έρευνας θα αποτελείται από το σύνολο των εργαζομένων στη περιοχή της Αττικής. Ο ερευνητής θα επιλέξει το 10% του δείγματος ρωτώντας περίπου 45 άτομα από διάφορες ναυτιλιακές. Η επιλογή θα γίνει με τυχαία δειγματοληψία. Συγκεκριμένα ο ερευνητής θα επιλέξει τυχαία τα άτομα του δείγματος από το προαναφερόμενο πληθυσμό.

Βάσει του πίνακα Shunders , με ποσοστό σφάλματος 5% , το δείγμα θα είναι 30.

### ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΠΑΦΗΣ

Ο ερευνητής μέσω ερωτηματολογίων που θα συμπληρώνουν οι ερωτώμενοι, θα προβεί στη συλλογή του ποσοτικού δείγματος. Η διανομή των ερωτηματολογίων θα γίνει είτε στις ναυτιλιακές εταιρίες είτε θα αποσταλούν με email και θα απαντηθούν ηλεκτρονικά.

### ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟ

Κατά το στάδιο αυτό θα δημιουργηθεί ένα δομημένο ερωτηματολόγιο του οποίου οι ερωτήσεις θα προέλθουν από τη διεξαγωγή της ποιοτικής έρευνας (και όχι μόνο), οπότε και θα ελεγχθούν απόλυτα και για την ορθότητα του λόγου, αλλά και τη δυνατότητα κατανόησής τους από τους ερωτώμενους. Το ερωτηματολόγιο θα αποτελείτε από συνδεδεμένες

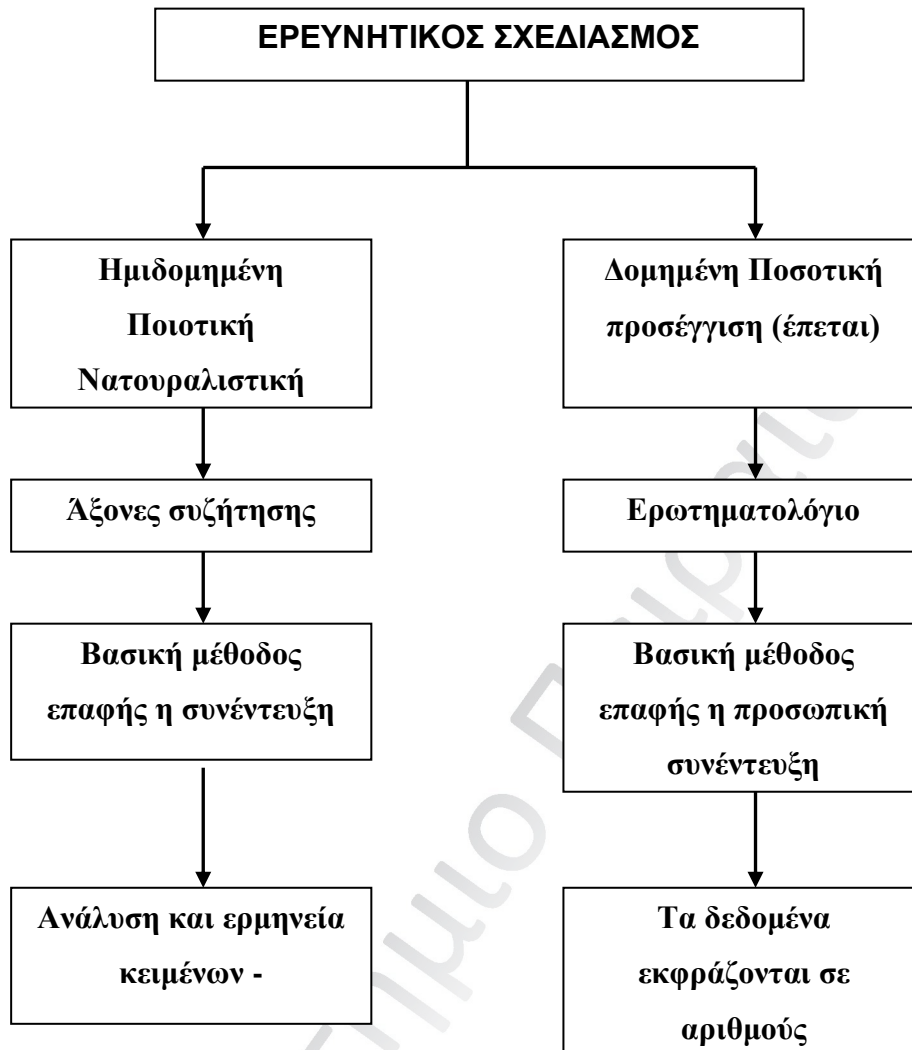
ερωτήσεις, οι οποίες θα εκφράζουν τη γενική στάση των ερωτώμενων, την άρνηση και τη θετική στάση. Κατά προτίμηση θα χρησιμοποιηθεί η κλίμακα Likert (1932), προκειμένου να εκφρασθεί ο βαθμός συμφωνίας ή ασυμφωνίας των ερωτώμενων στην κάθε ερώτηση

#### **ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑ ΠΟΣΟΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

Η εγκυρότητα της ποσοτικής έρευνας θα εξασφαλιστεί από τη σωστή επιλογή του δείγματος αλλά και από την αποτελεσματική ανάλυση των απαντήσεων μέσω του στατιστικού προγράμματος που θα επιλεγεί.

#### **ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ-SPSS**

Η ανάλυση θα γίνει με το πρόγραμμα SPSS. Αρχικά θα γίνει περιγραφική ανάλυση ενώ στη συνέχεια θα μελετηθούν μέσα της μελέτης cross tabulation, οι σχέσεις μεταξύ των μεταβλητών των ερωτήσεων προκειμένου να βρεθούν συσχετίσεις μεταξύ των αποτελεσμάτων. Τέλος θα μελετηθούν οι υποθέσεις.



Σχήμα 4.2-Ερευνητικός Σχεδιασμός.

Πηγή: Πετράκης, AGSM 2011

## ΠΕΡΙΓΡΑΦΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ / ΕΛΕΓΧΟΣ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

Η Περιγραφική Στατιστική στοχεύει στην ανάπτυξη μεθόδων για τη συνοπτική και την αποτελεσματική παρουσίαση των δεδομένων». Για το σκοπό αυτό, έχουν αναπτυχθεί,

1. Μέθοδοι πινακοποίησης των δεδομένων
2. Μέθοδοι γραφικής παρουσίασης των δεδομένων
3. Αριθμητικά περιγραφικά μέτρα<sup>1</sup>

Ο συγγραφέας μέσα από τη συγκεκριμένη διαδικασία θα ελέγξει αν οι υποθέσεις που έχουν διατυπωθεί, είναι αποδεκτές ή όχι.

### ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΟΦΕΛΗ

Τα αναμενόμενα οφέλη αναφέρονται στη κατανόηση της παρούσας αγοράς αλλά και των προοπτικών ανάπτυξης στη Ελλάδα της ναυτιλίας. Ο συγγραφέας θεωρεί ότι θα καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό το μερίδιο αγοράς τους από τη κρίση παρόλο που οι εταιρίες επλήγησαν σε απόλυτους αριθμούς από το ξέσπασμα της κρίσης και έπειτα, με μία σχετική χρονική υστέρηση.

### 4.5 ΘΕΜΑΤΑ ΗΘΙΚΗΣ / ΚΩΔΙΚΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Ο συγγραφέας σκοπεύει να μελετήσει τον Κώδικα ηθικής ώστε ακολουθώντας τον, να εξασφαλίσει ότι η έρευνα που θα πραγματοποιήσει θα είναι τίμια, αμερόληπτη και αντικειμενική. Θα προσπαθήσει οι ερωτήσεις να είναι τέτοιες ώστε να μην θιγεί και να μην ενοχληθεί ο ερωτώμενος. Ο καθηγητής Πετράκης Μ (2006) τονίζει ότι όσο λιγότερο θίγεται ο ερωτώμενος τόσο περισσότερο οι πληροφορίες που θα δώσει θα είναι αληθινές και αντικειμενικές.

Ο ερευνητής κατά την διεξαγωγή της έρευνας θα εφαρμόσει πιστά τους υποχρεωτικούς κανόνες τους οποίους ορίζει το M.R.S. και το I.M.R.A. Συγκεκριμένα:

- Θα τηρηθεί η υπόσχεση για εχεμύθεια
- Τα προσωπικά στοιχεία του ερωτώμενου θα θεωρηθούν εντελώς απόρρητα
- Θα προσπαθήσει ο ερωτώμενος να μην αισθανθεί άβολα και αμήχανα από τις ερωτήσεις
- Εάν ο ερωτώμενος αρνηθεί να απαντήσει, ο ερευνητής θα υπακούσει στην επιθυμία και δεν θα επιμείνει φορτικά
- Θα γνωστοποιήσει τα προσωπικά του στοιχεία και πληροφορίες που θα επιβεβαιώνουν την φοιτητική του ιδιότητα



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>Ο</sup> ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΕΡΕΥΝΑ

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

#### ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....</b>	<b>76</b>
<b>A. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ .....</b>	<b>76</b>
1.1.2 Ποιο το ύψος του τζίρου το 2010;.....	77
1.1.3 Η εταιρεία σας είναι χρηματοοικονομικά αυτόνομη.....	78
1.1.4 Σε ποιο κλάδο της ναυτιλίας δραστηριοποιείστε .....	79
1.1.5 Ιδιοκτησία εταιρείας.....	80
1.1.6 Φύλο CEO .....	81
<b>B. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ.....</b>	<b>11</b>
2.1.1: Το μεγαλύτερο πρόβλημα της εταιρείας .....	182
2.1.2: Παράγοντες που άλλαξαν την τελευταία 2ετία & τα ποσοστά αλλαγής .....	83
2.1.4 Η εταιρία σας έχει κάποιο πρόγραμμα ναυπήγησης νέων πλοίων υπό εκτέλεση; .	86
2.1.5 Τι τύπου πλοία υπάρχουν στο παραπάνω πρόγραμμα (ερ. 2.5) της εταιρίας .....	87
2.1.6 Η αξιοποίηση του στόλου σας (fleet utilization) .....	88
2.1.7 Κατά πόσο η πρόσφατη οικονομική κρίση έπληξε την εταιρεία σας & τον κλάδο & την τιμή της μετοχής .....	89
2.1.8 Οι νέες συνθήκες των θαλασσιών διαδρομών (βορεια παγωμένη θάλασσα, διάνοιξη διώρυγας Παναμά, επέκταση λιμανιών κα) αναμένεται να επηρεάσουν την εταιρία σας;	90
<b>Γ. ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ .....</b>	<b>91</b>
3.1.1 εκτίμηση οικονομικής κατάστασης παγκοσμίως κατά τη διάρκεια του επόμενου δωδεκαμήνου και συνολικού τζίρου του κλάδου .....	91
3.1.2 εκτίμηση για ένταση ανταγωνισμού στον κλάδο κατά τη διάρκεια του επόμενου δωδεκαμήνου και έσοδα κατά τη διάρκεια του επόμενου δωδεκαμήνου .....	92
3.1.3 Στρατηγικές επιλογές για το επόμενο έτος .....	94
3.1.4 Εκτίμηση για ύψος των ναύλων στην επόμενη 5ετία & ζήτηση για μεταφορά από αναπτυσσόμενες χώρες .....	94
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ.....</b>	<b>95</b>

## ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1:.....	71
Πίνακας 2:.....	72
Πίνακας 3:.....	74
Πίνακας 4:.....	75
Πίνακας 5:.....	76
Πίνακας 6:.....	77
Πίνακας 7:.....	78
Πίνακας 8:.....	79
Πίνακας 9:.....	80
Πίνακας 10:.....	81
Πίνακας 11:.....	82
Πίνακας 12:.....	83
Πίνακας 13:.....	84
Πίνακας 14:.....	85
Πίνακας 15:.....	86
Πίνακας 16 :.....	87
Πίνακας 17:.....	89

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα1:(εργαζόμενοι τηνεταιρία).....	76.1
Γράφημα 2:( ύψος του ζίρου).....	77.2
Γράφημα3:(οικονομικήαυτονομία):.....	78.3
Γράφημα4:(ιδιοκτησία εταιρίας).....	7.5
Γράφημα5:(Φύλλο CEO).....	7.6
Γράφημα6:(Πρόγραμμα ναυπήγησης).....	81.1
Γράφημα 7 (Τύπος πλοίων).....	8.2
Γράφημα 8 :(fleet utilization).....	8.3
Γράφημα 9 (μελλοντικές συνθήκες) .....	8.5

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται αναλυτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων των ναυτιλιακών που συμμετείχαν στην έρευνα. Συγκεκριμένα, οι ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετείχαν στην έρευνα είναι οι εξής: Aegean, Anangel, Capital Products, Danaos , Globus, Diana, Navarone, Eagle bulk, Euroseas, Maran , Excel, Dalomar, Marmaras navigation, Chandris, Hellenic Carriers, ,Paragon, Kallimanopoulos, Safe bulkers, Seenergy, Star Bulk carriers, Stealth, Ten, Alpha tankers, Laskaridis, Minerva, Atlas maritime, και Navios. Επιπλέον στο κεφάλαιο αυτό γίνεται περιγραφική ανάλυση και ελέγχονται οι υποθέσεις

### A. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

#### 1.1.1 Πόσα άτομα εργάζονται στην εταιρία σας με πλήρη ή μερική απασχόληση;

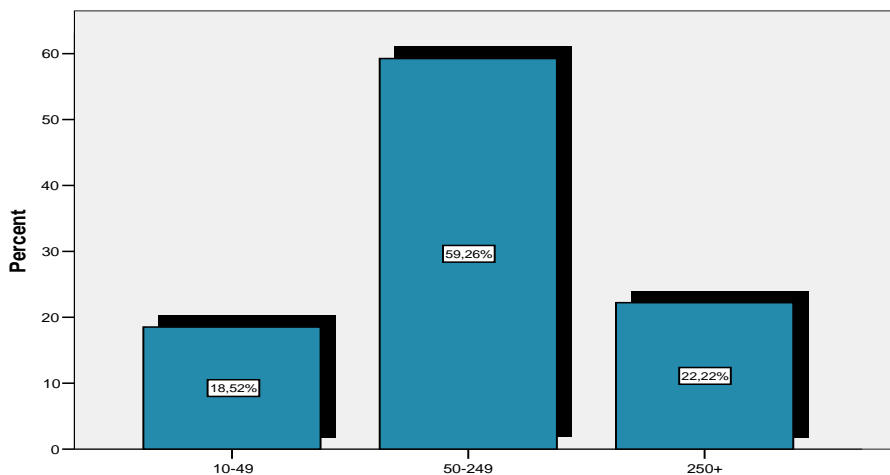
Ο στατιστικός πληθυσμός παρουσιάζει ανομοιογενή κατανομή εργαζομένων ανά εταιρία, αφού το ποσοστό των ναυτιλιακών που έχει από 50- 249 εργαζόμενους υπερτερεί

Πίνακας 1

	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Έγκυρα		
10-49	5	18,5
50-249	16	59,3
250+	6	22,2
Σύνολο	27	100,0

Γράφημα 1:

Πόσα άτομα εργάζονται στην εταιρία σας με πλήρη ή μερική απασχόληση;



### 1.1.2 Ποιο το ύψος του τζίρου το 2010;

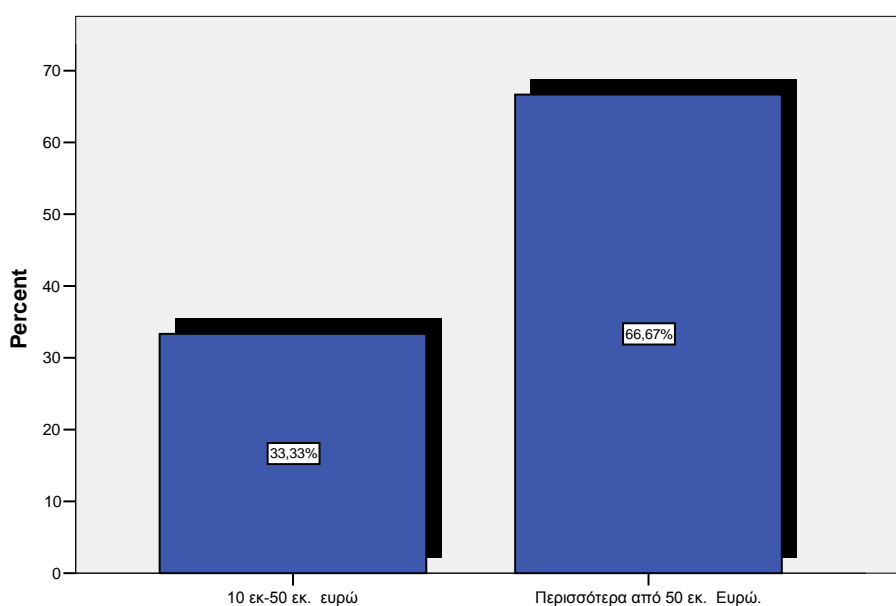
Ο παρακάτω πίνακας εμφανίζει το ύψος του τζίρου το 2010. Παρατηρούμε ότι οι περισσότερες ναυτιλιακές έχουν τζίρο περισσότερα από 50 εκ. Ευρώ, σε ποσοστό 66,7%. Επίσης, το 33,3% είχε 10-50 εκατομμύρια

Πίνακας 2

	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Έγκυρα 10 εκ - 50 εκ. ευρώ	9	33,3
Περισσότερα από 50 εκ. Ευρώ.	18	66,7
Σύνολο	27	100,0

Γράφημα 2: ύψος του τζίρου

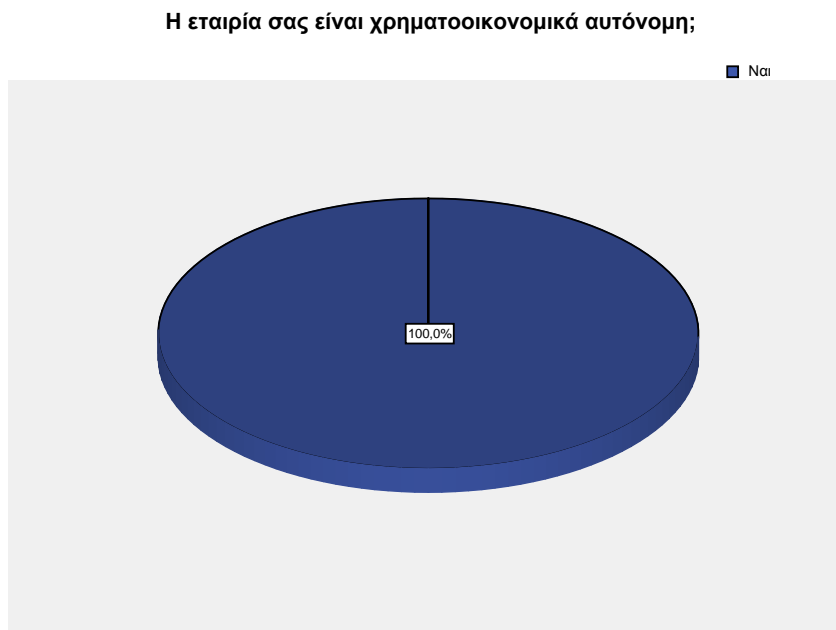
Ποιο το ύψος του τζίρου το 2010;



### 1.1.3 Η εταιρεία σας είναι χρηματοοικονομικά αυτόνομη

Από τα στοιχεία του διαγράμματος προκύπτει ότι όλες οι εταιρείες είναι χρηματοοικονομικά αυτόνομες

Γράφημα 3:



#### 1.1.4 Σε ποιο κλάδο της ναυτιλίας δραστηριοποιείστε

Από τον πίνακα προκύπτει ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες δραστηριοποιούνται ως bulk carriers, bulk carriers / containerships, bulk carriers / tankers, containerships, dry bulk, dry gargo, dry/wet/logistics ports, LNG's-LPG's, MT Management&operation, product carriers, reffers / bulk, tankers, διαχείριση πλοίων ξηρού φορτίου και Ποντοπόρος

Πίνακας 3

	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Έγκυρα		
Dry bulk carriers	10	37
bulk carriers / containerships	1	3,7
bulk carriers / tankers	1	3,7
containerships	2	7,4
dry/wet/logistics ports	1	3,7
LNG's-LPG's	2	7,4
MT Management &operation	1	3,7
product carriers	1	3,7
reffers / bulk	1	3,7
TANKERS	7	26
Total	27	100,0

### 1.1.5 Ιδιοκτησία εταιρείας

Το 759% των ναυτιλιακών του ερωτηματολογίου, είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο με ένα αρκετά αξιόλογο ποσοστό 41% να είναι Ατομική-Οικογενειακή επιχείρηση.

**Πίνακας 4 :**

	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Διάφοροι μέτοχοι (εταιρία εντός χρηματιστηρίου)	16	59
Ατομική-Οικογενειακή επιχείρηση	11	41
Σύνολο	27	100

**Γράφημα4:**





### 1.1.6 Φύλο CEO

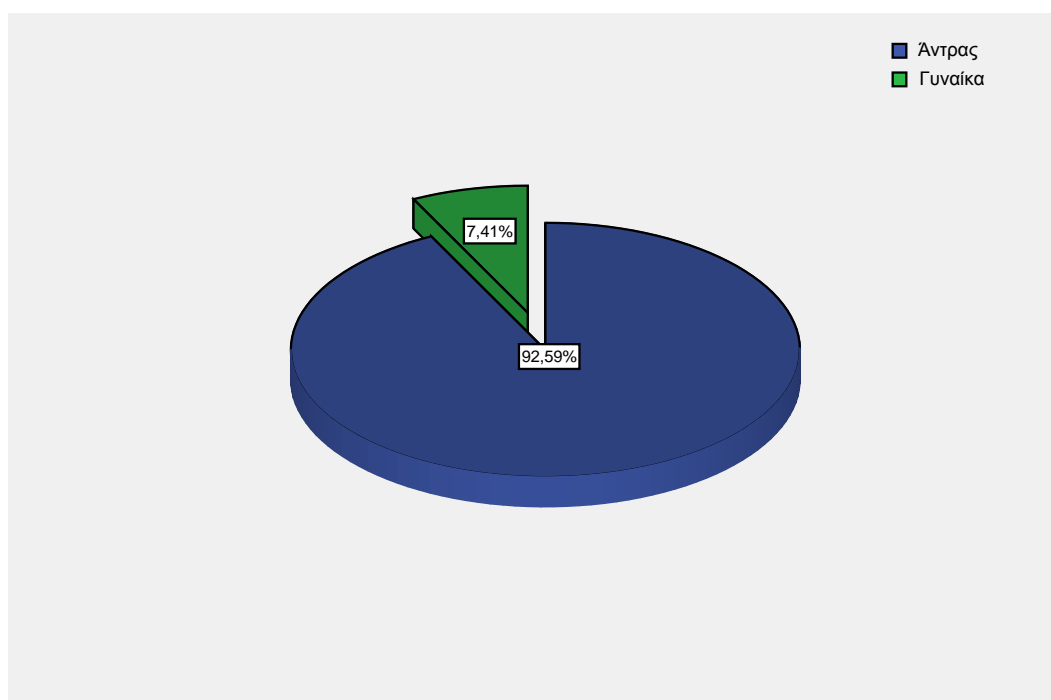
Από τα στοιχεία του πρώτου παρακάτω πίνακα προκύπτει ότι το 92.59% των διευθυντών και των CEO είναι άνδρες και μόλις το 7,51% γυναίκες. Γυναίκες CEO ή διευθυντές έχουν η Hellenic και η Navios

Πίνακας 5

	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Άντρας	25	92.6
Γυναίκα	2	7.4
Σύνολο	27	100

Γράφημα5:

Τι φύλο είναι ο CEO/Διευθυντής της εταιρίας;



## **B. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ**

### **2.1.1: Το μεγαλύτερο πρόβλημα της εταιρίας**

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι η εύρεση Ναυλωτών και το ύψος των ναύλων , έπειτα η μείωση ζήτησης μεταφορικής δραστηριότητας παγκοσμίως, και ο αυξημένος παγκόσμιος στόλος, αλλά και η αδυναμία είσπραξης οφειλών και χρηματοδότησης από τις τράπεζες.

#### **Πίνακας 6:**

	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Εύρεση Ναυλωτών/ Μείωση ύψους των ναύλων.	21	77,8
Αυξημένος παγκόσμιος στόλος.	12	44,4
Ρευστότητα.		
Αδυναμία είσπραξης οφειλών.	1	3,7
Χρηματοδότηση από τις τράπεζες.	1	3,7
Κόστος (vessel operation expenses/voyage expenses)		
Μείωση ζήτησης μεταφορικής δραστηριότητας παγκοσμίως	17	63,0
Άλλο		

### 2.1.2: Παράγοντες που άλλαξαν την τελευταία 2ετία & τα ποσοστά αλλαγής

Οι παράγοντες που άλλαξαν κατά τη διάρκεια της τελευταίας 2 ετίας είναι τα Έσοδα (απο ναύλους), η Κερδοφορία , τα Παράγωγα (συνάλλαγμα/εμπορεύματα) , τα Λειτουργικά Κόστη, το κόστος ναυπήγησης νέων πλοίων , το κόστος Χρηματοδότησης και το κόστος ασφάλισης (claims/insurance). Συγκεκριμένα, τα Έσοδα (απο ναύλους) μειώθηκαν σύμφωνα με το 59,3% (48,1% από 1-20% και 11,1% από 41-60%), η Κερδοφορία μειώθηκε σύμφωνα με το 84% (από 1-20% για το 30,4% , 21-40% για το 26,1%, 41-60 για το 39,1% και 61-80% για το 4,3%), τα Παράγωγα (συνάλλαγμα/ εμπορεύματα) μειώθηκαν σύμφωνα με το 22,2% , τα Λειτουργικά Κόστη αυξήθηκαν σύμφωνα με το 66,7% (1-20%), το κόστος ναυπήγησης νέων πλοίων μειώθηκε σύμφωνα με το 68,5% , το κόστος Χρηματοδότησης έχει αυξηθεί σύμφωνα με το 59,6% και το κόστος ασφάλισης (claims/insurance) έχει παραμείνει αναλλοίωτο σύμφωνα με το 54,2%.

**Πίνακας 7:**

		Μείωση	Αναλλοίωτο	Αύξηση
Έσοδα (από ναύλους)	Συχνότητα	16	1	10
	Έγκυρο Ποσοστό	59,3	3,7	37
Κερδοφορία	Συχνότητα	21		4
	Έγκυρο Ποσοστό	84		16
Παράγωγα (συνάλλαγμα/εμπορεύματα)	Συχνότητα	6	1	2
	Έγκυρο Ποσοστό	22,2	3,7	7,4
Λειτουργικά Κόστη	Συχνότητα	3	4	18
	Έγκυρο Ποσοστό	11,1	14,8	66,7
Κόστος ναυπήγησης νέων πλοίων	Συχνότητα	15	6	1
	Έγκυρο Ποσοστό	68,2	27,3	4,5
Κόστος Χρηματοδότησης	Συχνότητα	2	7	14
	Έγκυρο Ποσοστό	8,7	32	59,6

	Ποσοστό			
Κόστος ασφάλισης (claims/insurance)	Συχνότητα	4	13	7
	Έγκυρο Ποσοστό	16,7	54,2	29,2

**Πίνακας 8:**

		1-20%	21-40%	41-60%	61-80%	
Έσοδα (απο ναύλους)	Συχνότητα	13	7	3		Μείωση
	Ποσοστό	48,1	25,9	11,1		
Κερδοφορία	Συχνότητα	7	6	9	1	Μείωση
	Ποσοστό	25,9	22,2	33,3	3,7	
Παράγωγα (συνάλλαγμα/εμπορεύματα)	Συχνότητα	7	3			Μείωση
	Ποσοστό	70	30			
Λειτουργικά Κόστη	Συχνότητα	18				Αύξηση
	Ποσοστό	66,7				
Κόστος ναυπήγησης νέων πλοίων	Συχνότητα	10	6			Μείωση
	Ποσοστό	37	22,22			
Κόστος Χρηματοδότησης	Συχνότητα	14	1			Αναλλοίωτο
	Ποσοστό	51,9	3,7			
Κόστος ασφάλισης (claims/insurance)	Συχνότητα	11	1			Αναλλοίωτο
	Ποσοστό	40,7	3,7			

### 2.1.3 Λόγος ενεργητικού προς παθητικό το προηγούμενο δωδεκάμηνο

Από τα στοιχεία του πρώτου παρακάτω πίνακα προκύπτει ότι στο 48% των ναυτιλιακών μειώθηκε ο λόγος του ενεργητικού προς το παθητικό το προηγούμενο δωδεκάμηνο, μόλις στο 12% αυξήθηκε και στο 40% παρέμεινε σταθερός

**Πίνακας 9:**

	Συχνότητα	Ποσοστό (%)	
Έγκυρα	Αύξηση	3	12,0
	Μείωση	12	48,0
	Αναλλοίωτο	10	40,0
	Σύνολο	25	12,0
Αναπάντητα	2		
Σύνολο	331	27	

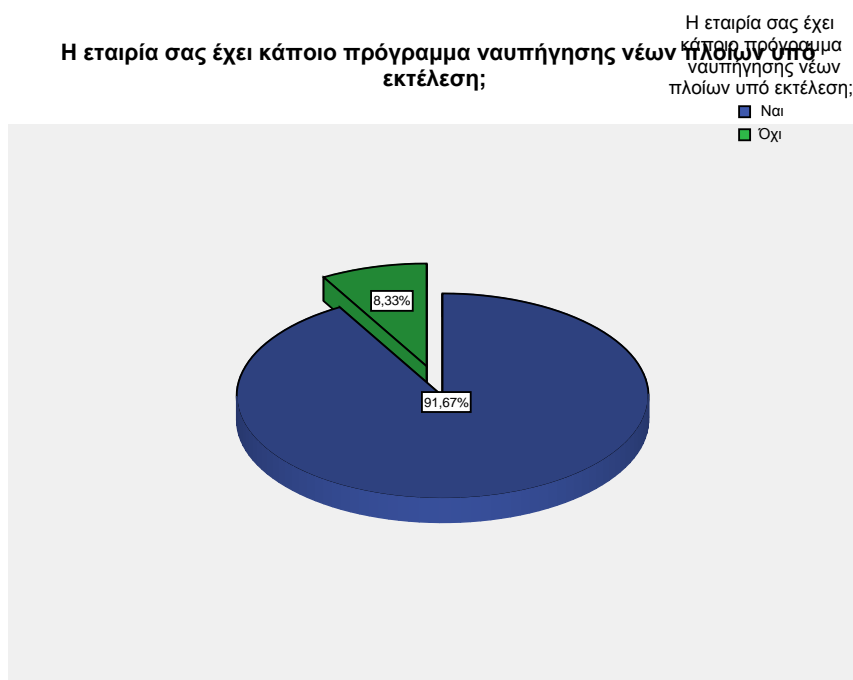
#### 2.1.4 Η εταιρία σας έχει κάποιο πρόγραμμα ναυπήγησης νέων πλοίων υπό εκτέλεση;

Από τα στοιχεία του πρώτου παρακάτω πίνακα προκύπτει ότι το 91,7% των εταιρειών έχει κάποιο πρόγραμμα ναυπήγησης νέων πλοίων και μόλις το 8,3% δεν έχει

Πίνακας 10:

	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Έγκυρα		
Ναι	20	91
Όχι	2	9.1
Σύνολο	22	100,0
Αναπάντητα	5	
Σύνολο	27	

Γράφημα 6:



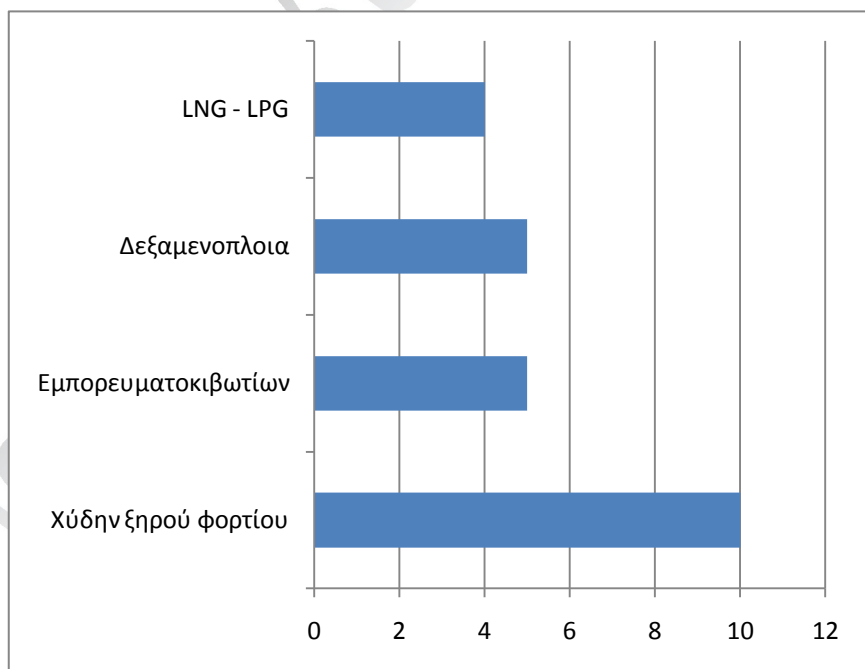
### 2.1.5 Τι τύπου πλοία υπάρχουν στο παραπάνω πρόγραμμα (ερ. 2.5) της εταιρείας

Το 66,7% έχει πλοία Χύδην ξηρού φορτίου, το 4,8% Εμπορευματοκιβωτίων, το 23,8% Δεξαμενόπλοια και το 4,8% LNG – LPG

Πίνακας 11

	Συχνότητα	Ποσοστό (%)	
Έγκυρα	Χύδην ξηρού φορτίου	10	42
	Εμπορευματοκιβωτίων	5	21
	Δεξαμενόπλοια	5	21
	LNG - LPG	4	17
	Σύνολο	24	100,0
Αναπάντητα	3		
Σύνολο	27		

Γράφημα 1:



### 2.1.6 Η αξιοποίηση του στόλου σας (fleet utilization)

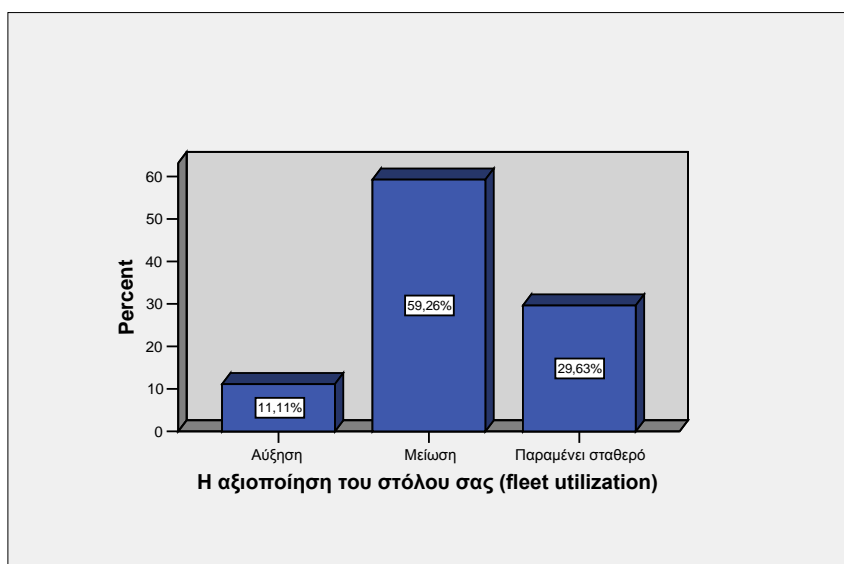
Το 59,3% των ναυτιλιακών μείωσε το στόλο του, το 29,6% το διατήρησε σταθερό, και μόλις το 11,1% τον αύξησε

**Πίνακας 12:**

	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
<b>Αύξηση</b>	3	11,1
<b>Μείωση</b>	16	59,3
<b>Παραμένει σταθερό</b>	8	29,6
<b>Σύνολο</b>	27	100,0

**Γράφημα 8**

**Η αξιοποίηση του στόλου σας (fleet utilization)**





### 2.1.7 Κατά πόσο η πρόσφατη οικονομική κρίση έπληξε την εταιρεία σας & τον κλάδο & την τιμή της μετοχής

Η μείωση του στόλου των ναυτιλιακών ενδεχομένως να οφείλεται και στην πρόσφατη οικονομική κρίση. Σύμφωνα με το 48,1% η πρόσφατη οικονομική κρίση τους έπληξε αρκετά, ενώ ένα αρκετά αξιόλογο ποσοστό τους έπληξε ελάχιστα. Η οικονομική κρίση έπληξε αρκετά τον κλάδο (96,3%) , ενώ και η τιμή της μετοχής μειώθηκε σε όλες τις εισηγμένες του δείγματος.

Πίνακας13:

<b>Εταιρία</b>		
	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Την έπληξε αρκετά	13	48,1
Την έπληξε ελάχιστα	11	40,7
Την βελτίωσε αρκετά	1	3,7
Σύνολο	27	100,0

<b>Κλάδος</b>		
	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Την έπληξε αρκετά	13	48,1
Δέν επηρέασε καθόλου	2	7,4
Την έπληξε ελάχιστα	11	40,7
Την βελτίωσε αρκετά	1	3,7
Σύνολο	27	100,0

<b>Τιμή μετοχής</b>		
	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Την έπληξε αρκετά	26	96,3
Την έπληξε ελάχιστα	1	3,7
Σύνολο	27	100

**2.1.8 Οι νέες συνθήκες των θαλασσίων διαδρομών (βόρεια παγωμένη θάλασσα, διάνοιξη διώρυγας Παναμά, επέκταση λιμανιών κα) αναμένεται να επηρεάσουν την εταιρία σας:**

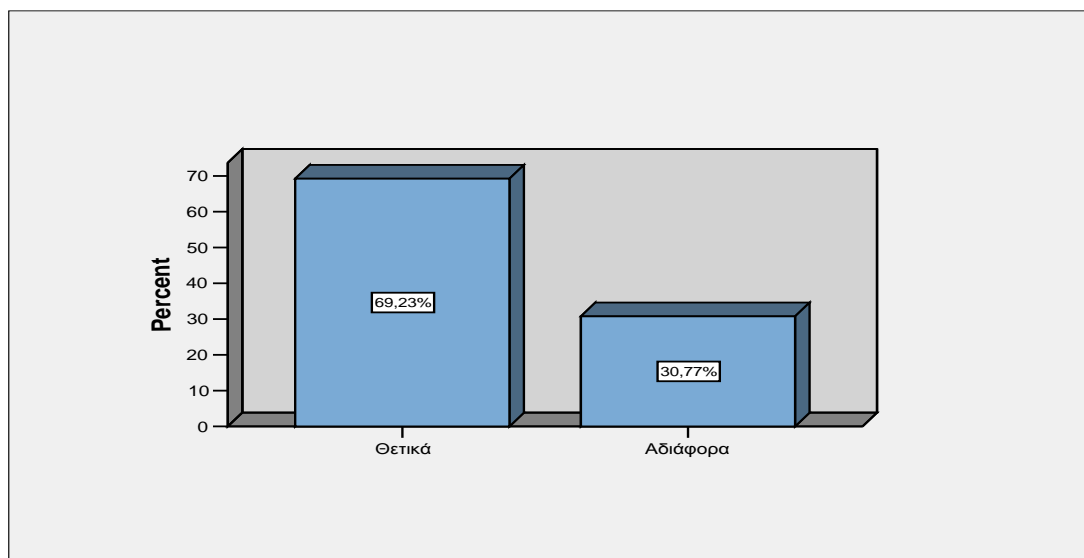
Οι νέες συνθήκες των θαλασσίων διαδρομών (βόρεια παγωμένη θάλασσα, διάνοιξη διώρυγας Παναμά, επέκταση λιμανιών κα) αναμένεται να επηρεάσουν θετικά σύμφωνα με το 69,2% τις ναυτιλιακές εταιρείες

**Πίνακας 24:**

	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Θετικά	18	69,2
Αδιάφορα	8	30,8
Αναπάντητα	1	3,7
Σύνολο	27	100,0

Γράφημα 9

**Οι νέες συνθήκες των θαλασσίων διαδρομών (βόρεια παγωμένη θάλασσα, διάνοιξη διώρυγας Παναμά, επέκταση λιμανιών κα) αναμένεται να επηρεάσουν την εταιρία σας:**



## Γ. ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

### 3.1.1 εκτίμηση οικονομικής κατάστασης παγκοσμίως κατά τη διάρκεια του επόμενου δωδεκαμήνου και συνολικού τζίρου του κλάδου

Το 51,9% βλέπει με αισιοδοξία το μέλλον παγκοσμίως και θεωρεί ότι η οικονομική κατάσταση θα βελτιωθεί, ένα όμως αξιόλογο ποσοστό θεωρεί ότι η παγκόσμια οικονομική κατάσταση θα χειροτερεύσει. Αλλά παρά το γεγονός ότι η πλειοψηφία βλέπει με αισιοδοξία το οικονομικό μέλλον παγκοσμίως εκτιμούν ότι ο τζίρος τους θα μειωθεί (40,7%), ενώ ένα αρκετά υψηλό ποσοστό (37%) θεωρεί ότι θα αυξηθεί ο τζίρος τους

**Πίνακας 35:**

<b>Παγκόσμια οικονομική κατάσταση</b>	<b>Συχνότητα</b>	<b>Ποσοστό (%)</b>
Καλύτερη	14	51,9
Χειρότερη	7	25,9
Καμιά Αλλαγή	6	22,2
Σύνολο	27	100
<b>Τζίρος</b>	<b>Συχνότητα</b>	<b>Ποσοστό (%)</b>
Θα αυξηθεί	10	37,0
Θα μειωθεί	11	40,7
Θα μείνει αναλλοίωτος	6	22,2
Σύνολο	27	100

### 3.1.2 Εκτίμηση για ένταση ανταγωνισμού στον κλάδο κατά τη διάρκεια του επόμενου δωδεκαμήνου και έσοδα κατά τη διάρκεια του επόμενου δωδεκαμήνου

Το 74,1% εκτιμά ότι ο ανταγωνισμός θα ενταθεί και μόλις το 25,9% θεωρεί ότι δε θα έχει αξιόλογες μεταβολές. Εντούτοις εκτιμούν ότι τα έσοδά τους, τα περιθώρια κέρδους τους και ο αριθμός των εργαζομένων παρά την ένταση του ανταγωνισμού κατά τη διάρκεια του επόμενου δωδεκάμηνου θα παραμείνουν στα ίδια επίπεδα

**Πίνακας 46:**

Ένταση ανταγωνισμού	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Θα ενταθεί	20	74,1
Δε θα έχει αξιόλογες μεταβολές.	7	25,9
Σύνολο	27	100,0

Έσοδα	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Αυξηθούν	8	30,8
Μειωθούν	4	15,4
Παραμείνουν στα ίδια επίπεδα.	14	53,8
Αναπάντητα	1	
Σύνολο	27	100

Κέρδος	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Αυξηθεί	2	34,4
Μειωθεί	12	7,4
Παραμένει στα ίδια επίπεδα.	13	58,1
Σύνολο	27	100

Αριθμός εργαζομένων	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Θα αυξηθεί	12	46,2
Θα παραμείνει ο ίδιος	14	53,8

Αναπάντητα	1	
Σύνολο	27	100

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

### 3.1.3 Στρατηγικές επιλογές για το επόμενο έτος

Οι ναυτιλιακές εταιρείες ως ελέχθη βλέπουν με αισιοδοξία το μέλλον και αυτό στρατηγικά μεταφράζεται στο να ακολουθήσουν στρατηγική ανάπτυξης (70,4%)

**Πίνακας 57:**

	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Έγκυρα		
Συρρίκνωση	1	3,7
Συνεργασία με άλλες εταιρίες	3	11,1
Ανάπτυξη	19	70,4
Κανένα από τα παραπάνω	2	7,4
Άλλο	2	7,4
Σύνολο	27	100,0

### 3.1.4 Εκτίμηση για ύψος των ναύλων στην επόμενη 5ετία & ζήτηση για μεταφορά από αναπτυσσόμενες χώρες

Το 81,5% εκτιμά ότι τα ναύλα στον ακτοπλοϊκό τομέα θα αυξηθούν κατά τη διάρκεια της επόμενης πενταετίας, όπως και η ζήτηση για μεταφορά από τις αναπτυσσόμενες χώρες (70,4%)

**Πίνακας 68:**

	Συχνότητα	Ποσοστό (%)
Υψος		
Θα αυξηθεί	22	81,5
ναύλων		
Θα μείνει αναλλοίωτο	5	18,5
Total	27	100,0
Ζήτηση για		
Θα αυξηθεί	19	70,4
μεταφορά		
Θα μείνει αναλλοίωτη	8	29,6
Total	27	100,0

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ

Η έρευνα διενεργήθηκε σε 27 ναυτιλιακές εταιρείες. : Anangel, Capital Products, Danaos, Globus, , Diana, Navarone Eagle bulk, Euroseas, Maran , Excel, Dalomar, Marmaras navigation, C handris, Hellenic Carriers, ,Paragon, Kallimanopoulos, Aegean, Safe bulkers, Seanergy, Star Bulk carriers, Stealth, Ten, Alpha tankers, Laskaridis, Minerva, Atlas maritime, και Navios

Οι εταιρείες έχουν κυρίως από 50- 249 εργαζόμενους .Με τζίρο περισσότερα από 50 εκ. Ευρώ, σε ποσοστό 66,7%. Επίσης, το 33,3% είχε 10-50 εκατομμύρια. Επιπλέον ,όλες είναι χρηματοοικονομικά αυτόνομες

Οι ναυτιλιακές εταιρείες δραστηριοποιούνται σε όλες τις αγορές με το μεγαλύτερο ποσοστό να απασχολείται στον κλάδο των bulk carriers. Υπάρχουν φυσικά και εταιρίες που απασχολούν δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, καθώς και προϊόντα φυσικού αερίου. Στο δείγμα μας περιλαμβάνονται επίσης και εταιρίες που δραστηριοποιούνται σε πιο εξειδικευμένες αγορές όπως reefers, εξόρυξης πετρελαίου και πλοία ειδικών σκοπών και για επιχειρήσεις σε μεγάλα βάθη.

Το 59% των ναυτιλιακών είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο με ένα αρκετά αξιόλογο ποσοστό 41% να είναι Ατομική-Οικογενειακή επιχείρηση. Ως προς το φύλο του διευθυντή προέκυψε ότι το 92.59% των διευθυντών και των CEO είναι άνδρες και μόλις το 7,51% γυναίκες. Γυναίκες CEO ή διευθυντές έχουν η Hellenic και η Navios

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι η εύρεση Ναυλωτών και το ύψος των ναύλων, έπειτα η μείωση ζήτησης μεταφορικής δραστηριότητας παγκοσμίως, και ο αυξημένος παγκόσμιος στόλος, αλλά και η αδυναμία είσπραξης οφειλών και χρηματοδότησης από τις τράπεζες.

Οι παράγοντες που άλλαξαν κατά τη διάρκεια της τελευταίας 2ετίας είναι τα Έσοδα (από ναύλους), η Κερδοφορία, τα Παράγωγα (συνάλλαγμα/ εμπορεύματα) , τα Λειτουργικά Κόστη, το κόστος ναυπήγησης νέων πλοίων, το κόστος Χρηματοδότησης και το κόστος ασφάλισης (claims / insurance). Συγκεκριμένα, τα Έσοδα (από ναύλους) μειώθηκαν σύμφωνα με το 59,3% (48,1% από 1-20% και 11,1% από 41-60%), η Κερδοφορία μειώθηκε σύμφωνα με το 84% (από 1-20% για το 30,4% , 21-40% για το 26,1%, 41-60 για το 39,1% και 61-80% για το 4,3%), τα Παράγωγα (συνάλλαγμα/ εμπορεύματα) μειώθηκαν σύμφωνα με το 22,2% , τα Λειτουργικά Κόστη αυξήθηκαν σύμφωνα με το 66,7% (1-20%), το κόστος ναυπήγησης νέων πλοίων μειώθηκε σύμφωνα με το 68,5% , το κόστος Χρηματοδότησης έχει παραμείνει

αναλλοίωτο σύμφωνα με το 52,2% και το κόστος ασφάλισης (claims/insurance) έχει παραμείνει αναλλοίωτο σύμφωνα με το 54,2%.

Επίσης στο 48% των ναυτιλιακών μειώθηκε ο λόγος του ενεργητικού προς το παθητικό το προηγούμενο δωδεκάμηνο, μόλις στο 12% αυξήθηκε και στο 40% παρέμεινε σταθερός

Το 91,7% των εταιρειών έχει κάποιο πρόγραμμα ναυπήγησης νέων πλοίων και μόλις το 8,3% δεν έχει κάποιο πρόγραμμα.

Το 66,7% έχει πλοία Χύδην ξηρού φορτίου, το 4,8% Εμπορευματοκιβωτίων, το 23,8% Δεξαμενόπλοια και το 4,8% LNG – LPG.

Το 59,3% των ναυτιλιακών μείωσε το στόλο του, το 29,6% το διατήρησε σταθερό, και μόλις το 11,1% τον αύξησε. Η μείωση του στόλου των ναυτιλιακών ενδεχομένως να οφείλεται και στην πρόσφατη οικονομική κρίση. Σύμφωνα με το 48,1% η πρόσφατη οικονομική κρίση τους έπληξε αρκετά, ενώ ένα αρκετά αξιόλογο ποσοστό τους έπληξε ελάχιστα. Η οικονομική κρίση έπληξε αρκετά τον κλάδο (96,3%) , ενώ έπληξε αρκετά και τη μετοχή του σε 19 εισηγμένες ναυτιλιακές του δείγματος.

Επιπλέον, οι νέες συνθήκες των θαλασσιών διαδρομών (βόρεια παγωμένη θάλασσα, επέκταση διώρυγας Παναμά, επέκταση λιμανιών κ.α) αναμένεται να επηρεάσουν θετικά σύμφωνα με το 69,2% τις ναυτιλιακές εταιρίες

Αναφορικά με τις προσδοκίες για το μέλλον, το 51,9% βλέπει με αισιοδοξία το μέλλον παγκοσμίως και θεωρεί ότι η οικονομική κατάσταση θα βελτιωθεί, ένα όμως αξιόλογο ποσοστό θεωρεί ότι η παγκόσμια οικονομική κατάσταση θα χειροτερεύσει. Αλλά παρά το γεγονός ότι η πλειοψηφία βλέπει με αισιοδοξία το οικονομικό μέλλον παγκοσμίως εκτιμούν κυρίως όμως ότι ο τζίρος τους θα παραμείνει στα ίδια επίπεδα

Ως προς τα επίπεδα του ανταγωνισμού, το 74,1% εκτιμά ότι ο ανταγωνισμός θα ενταθεί και μόλις το 25,9% θεωρεί ότι δε θα έχει αξιόλογες μεταβολές. Εντούτοις εκτιμούν ότι τα έσοδά τους , τα περιθώρια κέρδους τους και ο αριθμός των εργαζομένων παρά την ένταση του ανταγωνισμού κατά τη διάρκεια του επόμενου δωδεκάμηνου θα παραμείνουν στα ίδια επίπεδα

Τέλος, το 81,5% εκτιμά ότι το επίπεδο των ναύλων θα αυξηθεί κατά τη διάρκεια της επόμενης πενταετίας, όπως και η ζήτηση για μεταφορά από τις αναπτυσσόμενες χώρες (70,4%), που καταδεικνύει τη δυναμική της ναυτιλίας



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>Ο</sup> ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παραπάνω στατιστική μελέτη που διενεργήθηκε μέσω ερωτηματολογίων ,οδήγησε σε αρκετά σημαντικά συμπεράσματα τα οποία ως επί το πλείστον συνάδουν με τη βιβλιογραφία των προηγούμενων κεφαλαίων.

Αρχικά όπως προκύπτει από την έρευνα μας οι εταιρίες που συμμετείχαν στην έρευνα ήταν οικονομικά αυτόνομες (δεν αποτελούσαν δηλαδή μέλος κάποιου μεγαλύτερου βραχίονα) ,αποτέλεσμα αναμενόμενο ,καθώς όπως είναι γνωστό, αλλά όπως και προκύπτει από διάφορες πηγές οι ελληνικές πλοιοκτήτριες εταιρίες ήταν εξ 'αρχής κυρίως οικογενειακές επιχειρήσεις με πολυετή παράδοση στις θάλασσες. Ακόμα και στη σύγχρονη εποχή όπου αρκετές από τις μεγαλύτερες ελληνικές εταιρίες έχουν τοποθετηθεί στα διεθνή χρηματιστήρια και έχουν μια διαφορετική μορφή απ'ότι αυτές είχαν ιστορικά. Ενώ στο μεγαλύτερο μέρος τους διοικούνται από γενικές συνελεύσεις των εισηγμένων και κυρίως από CEOs ανδρικού φύλλου.

Εδώ αξίζει να σημειωθεί ,πως στην έρευνα μας προέκυψε ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό συμμετοχής σε αυτήν από εισηγμένες σε χρηματιστήρια του εξωτερικού, επιχειρήσεις, αποτελώντας το 59% σε σχέση με το 41 % των εκτός χρηματιστηρίων επιχειρήσεων.

Πιο αναλυτικά, στις ερωτήσεις μας σχετικά με τον κλάδο δραστηριοποίησης κάθε εταιρίας τα αποτελέσματα που προέκυψαν στην έρευνα μας καταδεικνύουν πως το μεγαλύτερο μέρος του στόλου των εταιριών του δείγματός μας αποτελείται από πλοία ξηρού φορτίου ,καθώς περίπου δύο στις τρεις ναυτιλιακές, απασχολούν bulk carriers ,ενώ βάσει της υπάρχουσας έρευνας και βιβλιογραφίας (κεφ.2.4) προκύπτει ένα ποσοστό της τάξης του 50% έχοντας μια μικρή απόκλιση καθώς πολλές από τις απαντήσεις των ερωτώμενων δεν περιελάμβαναν μία και μόνο απάντηση ενώ κάποιες από τις εταιρίες του δείγματος απασχολούνται σε περισσότερες από μία αγορές όντας διαφοροποιημένες. Παρόλα αυτά οδηγούμαστε στο ασφαλές συμπέρασμα πως η κύρια αγορά δραστηριοποίησης των ελληνικών εταιριών είναι η αγορά του ξηρού φορτίου.

Όσον αφορά στον κλάδο των δεξαμενόπλοιων υπάρχει μία μεγαλύτερη σύγκλιση με την βιβλιογραφία μας (κεφ.2.4) καθώς από αυτήν προκύπτει πως ο δεύτερος τομέας δραστηριοποίησης ελληνικού στόλου είναι αυτός των δεξαμενοπλοίων σε ποσοστό περίπου 30%, ενώ και από την έρευνα μας το αντίστοιχο ποσοστό που προέκυψε κυμαίνεται στα επίπεδα του 25%.

Στον κλάδο των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων το ποσοστό που προέκυψε από την υπάρχουσα βιβλιογραφία βρίσκεται στα επίπεδα του 11% (κεφ 2.4) ποσοστό που έρχεται σε συμφωνία με τα αποτελέσματα της έρευνας μας της οποίας το ποσοστό κυμάνθηκε στο 11.4% (συμπεριλαμβάνοντας σε αυτό εταιρίες που απασχολούνται στον κλάδο των εμπορευματοκιβωτίων και τις διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας στο σύνολο της.

Τέλος, σύμφωνα με την παραπάνω έρευνα μας, προκύπτει ότι οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο μεταφοράς φυσικού αερίου και οι εταιρίες που απασχολούν διαφόρων ειδών πλοία, φτάνουν σε ποσοστό το 6.9% και 3.7% αντίστοιχα ,αποτελέσματα τα οποία έρχονται επίσης σε συμφωνία με τα αντίστοιχα ποσοστά της βιβλιογραφίας μας (κεφ2.4).

Στο δεύτερο μέρος του ερωτηματολογίου μας, έγινε μία διερεύνηση των επιδράσεων που είχε η κρίση στον κλάδο και τις κύριες πηγές προβλημάτων για αυτές .

Εδώ ,οι απαντήσεις που λάβαμε ήταν σε μεγάλο ποσοστό συνυφασμένες με την κάμψη του παγκόσμιου εμπορίου και της παγκόσμιας ύφεσης. Οι δημοφιλέστερες απαντήσεις στα ερωτηματολόγια όσον αφορά στα κύρια προβλήματα των εταιριών ήταν με διαφορά, η δυσκολία εξεύρεσης ναυλωτών /μείωση ύψους ναύλων και η μείωση της ζήτησης για μεταφορική δραστηριότητα παγκοσμίως καθώς το 77.8% και το 63% αντίστοιχα, των ερωτώμενων έθεσαν αυτούς τους δύο –συμπληρωματικούς- παράγοντες ως την κυριότερη πηγή προβλημάτων για αυτές. Το αποτέλεσμα αυτό, ήταν κατά κάποιο τρόπο αναμενόμενο για μας, καθώς και σύμφωνα με τη βιβλιογραφία που συναντήσαμε προηγουμένως στα κεφάλαια 2.2 και 2.3 αυτοί ήταν και οι δύο παράγοντες για την κατακρήμνιση της ναυλαγοράς καθώς, το παγκόσμιο ΑΕΠ άρχισε πλέον να αυξάνεται με φθίνοντες ρυθμούς μέσα στο 2008 φτάνοντας το 3.2 % ενώ για το 2009 υπήρξε μείωση κατά 1.1%. Το παγκόσμιο εμπόριο ακολούθησε τους ίδιους ρυθμούς αφού για το 2008 έπεσε στο 3.2% από το διπλάσιο την προηγούμενη χρονιά, ενώ η κατάσταση έγινε δραματική για το 2009 αφού μειώθηκε απότομα κατά 11.9%. Για τη ναυλαγορά η κατάσταση ήταν ακόμα πιο δραματική καθώς όλη αυτή την προαναφερθείσα άνθιση ακολούθησε κατακρήμνιση των ναύλων σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα. Ενδεικτικά ο δείκτης BDI, μέσα σε μόλις ένα χρόνο κατέρρευσε από τια επίπεδα του 8200 στα 660 σημειώνοντας μείωση 92%.Ακόμη ένα μεγάλο πρόβλημα για τις ναυτιλιακές εταιρίες της έρευνας ήταν ο περιορισμών των κεφαλαίων και η πρόσβαση στις αγορές ειδικότερα για τις μικρότερες εταιρίες του κλάδου, οι οποίες βασίζονται περισσότερο στον τραπεζικό δανεισμό και δεν έχουν αρκετές εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης τους Στο κεφάλαιο 1.7 συναντήσαμε τους λόγους που, σύμφωνα με την παγκόσμια βιβλιογραφία ,προέκυψαν προβλήματα στη χρηματοδότηση των εταιριών. Εκεί είδαμε ότι για αρκετά μεγάλο διάστημα η διατραπεζική αγορά κλονίστηκε με αποτέλεσμα να

έχει χαθεί η εμπιστοσύνη των τραπεζικών ιδρυμάτων και μεταξύ αυτών, αλλά και μεταξύ αυτών και των πελατών τους. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα αφενός την αδυναμία κίνησης του εμπορίου και αφετέρου την αδυναμία στήριξης της χρηματοδότησης των ναυτιλιακών. Τέλος, ένας ακόμη σημαντικός λόγος που ακόμα και σήμερα, σχεδόν 3 χρόνια μετά το ξέσπασμα της κρίσης, απειλεί τον ναυτιλιακό κλάδο είναι η μαζική ναυπήγηση μεγάλου αριθμού πλοίου και η αύξηση προσφοράς χωρητικότητας σε παγκόσμιο επίπεδο. Γεγονός που έχουμε συναντήσει και στο κεφ.2.5 προερχόμενο από την παγκόσμια βιβλιογραφία. Αν και αξίζει να σημειωθεί πως στις απαντήσεις που δόθηκαν στα ερωτηματολόγια, δεν προκύπτει ανάλογη σημαντικότητα με τους ανωτέρω λόγους που αναφέρθηκαν

Στη συνέχεια, προσπαθώντας να εντοπίσουμε τους οικονομικούς παράγοντες που άλλαξαν για τις εταιρίες κατά το διάστημα της παγκόσμιας κρίσης, προέκυψε πως για τις περισσότερες εταιρίες υπήρξε μείωση του επιπέδου των ναύλων, ενώ για κάποιες που είχαν μισθώσει αρκετά μεγάλο ποσοστό του στόλου τους σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα δεν υπήρξε αλλοίωση σε εξίσου μεγάλο βαθμό. Στα κεφάλαια που προηγήθηκαν (2.2-2.3) καταγράφεται αντίστοιχη αναφορά σε αυτόν τον παράγοντα από τη διεθνή βιβλιογραφία. Όσον αφορά στην κερδοφορία των εταιριών, από την εξαγωγή των στατιστικών αποτελεσμάτων των ερωτηματολογίων, προκύπτει σε συντριπτικό ποσοστό μείωση αυτή σχεδόν στο σύνολο των επιχειρήσεων. Σε αυτό το συμπέρασμα οδηγηθήκαμε και στο κεφ.3 όπου έγινε και η μελέτη περίπτωσης σε επτά εισηγμένες εταιρίες και από την ανάλυση των λογιστικών αποτελεσμάτων αυτών προέκυψε μείωση κερδοφορίας σε ποσοστά από 40% έως 174% σε ετήσια βάση.

Τέλος, ένας ακόμη παράγοντας που επηρεάστηκε από την χρηματοοικονομική κρίση, για τις ναυτιλιακές εταιρίες, σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτηματολογίων, ήταν αυτός του κόστους χρηματοδότησης που σε αρκετές περιπτώσεις εμφάνισε άνοδο. Αυτό θα λέγαμε, πως ήταν αναμενόμενο, καθώς όπως είδαμε στο κεφάλαιο 1.7 που προηγήθηκε, η αδυναμία των τραπεζών να χρηματοδοτήσουν τη ναυτιλία αποτέλεσε αρκετά σημαντική πληγή για τον κλάδο, καθώς όπως είναι γνωστό, πρόκειται για μία βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου, συνεπώς η πρόσβαση στα τραπεζικά κεφάλαια είναι απαραίτητη. Ακόμη, στο κεφάλαιο 2.5 είδαμε πως αρκετοί πλοιοκτήτες εξετάζουν εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης, ενώ κάποιοι από αυτούς κατάφεραν να αντλήσουν κεφάλαια είτε από εισαγωγή σε χρηματιστήρια είτε από την εισαγωγή στα επενδυτικά προγράμματα από μεγάλα funds του εξωτερικού.

Παράλληλα, το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων δηλώνει πως η εταιρία έχει πληγεί λιγότερο ή περισσότερο από την κρίση και τις επιπτώσεις αυτής, σε ποσοστό 90%. Αυτό συνάδει με την μελέτη των περιπτώσεων που συναντήσαμε στο κεφάλαιο 3, στην ανάλυση των δεικτών των εισηγμένων εταιριών καθώς και με τη βιβλιογραφία που συναντήσαμε στο κεφάλαιο 2.2 που αναφέρει τη σημαντική πτώση των ναύλων μετά την κρίση. Παρόλα αυτά

,οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες φάνηκε να αντιμετωπίζουν δυναμικά τις προκλήσεις και τους κινδύνους από το περιβάλλον καταφέροντας να βγουν ισχυρότερες από την κρίση και να προσπαθούν να επεκταθούν ,πρωταγωνιστώντας διακρινόμενοι, μέσα σε αυτό.

Στη συνέχεια, η έρευνα μας επικεντρώθηκε στα επενδυτικά σχέδια των εταιριών και στα πιθανά ναυπηγικά προγράμματα αυτών. Μέσα από την ανάλυση των ερωτηματολογίων προκύπτει πως οι περισσότερες από τις εταιρίες που συμμετείχαν στην έρευνα μας ,έχουν κάποιο πρόγραμμα ναυπήγησης νέων πλοίων (ερ.2.1.4) ενώ σε αυτά τα προγράμματα περιλαμβάνονται πλοία όλων των τύπων. Οι έλληνες πλοιοκτήτες πρωτοστατούν και καθορίζουν την τάση στην παγκόσμια ναυτιλία. Όπως είδαμε και στο κεφάλαιο 2.4, οι Έλληνες εφοπλιστές είναι πρώτοι στη λίστα παραγγελιών νέων πλοίων σε κορεάτικα και κινέζικα , κυρίως , ναυπηγεία.

Ενδεικτικά, για το 2010 οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ανήλθαν σε 748 με συνολική χωρητικότητα 65 εκ. τόνους. Τα περισσότερα εξ'αυτών ήταν πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (394), ενώ 228 πλοία ήταν δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου και φυσικού αερίου. Είναι ορατό πως οι ελληνικές εταιρίες προσπαθούν να ακολουθούν τις ανάγκες της αγοράς για μεταφορά φορτίων και να ρυθμίζουν τις στρατηγικές τους ανάλογα με αυτές προσφέροντας τις υπηρεσίες τους με συνέπεια και ασφάλεια.

Οι απαντήσεις που λάβαμε στην ερώτηση σχετικά με το μέλλον στη ναυτιλία και τις παγκόσμιες προκλήσεις που είναι μπροστά, δηλώνουν πως παρότι οι πλοιοκτήτες είναι ,κατά μεγάλο ποσοστό της τάξης του 75%, βέβαιοι πως ο ανταγωνισμός στον κλάδο θα ενταθεί είναι αισιόδοξοι για το μέλλον και συνεχίζουν να επενδύουν στη ναυτιλία. Επίσης εκτιμούν σε ποσοστό περίπου 70 % ,πως οι νέες συνθήκες για τις θαλάσσιες διαδρομές θα έχουν θετικό αντίκτυπο για την πορεία της αγοράς. Κάτι ανάλογο συναντήσαμε και στο κεφάλαιο 2.5 όπου γίνεται λόγος για τις προκλήσεις του μέλλοντος και τα νέα δεδομένα στον κλάδο.

Είναι λοιπόν ορατό πως αρκετά εκ των συμπερασμάτων που προέκυψαν από την χρήση των ερωτηματολογίων, τα οποία δόθηκαν σε στελέχη των ναυτιλιακών εταιριών έρχονται σε συμφωνία κατά μεγαλύτερο ποσοστό, με την έρευνα που πραγματοποιήθηκε από την υπάρχουσα βιβλιογραφία σε πηγές διαδικτύου, επιστημονικά περιοδικά και επιστημονικά εγχειρίδια στα προηγούμενα κεφάλαια, καθιστώντας εγκυρότερη, ακριβέστερη και ποιοτικότερη την ποσοτική μας έρευνα.

Από την εξέταση της βιβλιογραφίας, εντοπίστηκε μια σειρά προβλημάτων και αιτιών που έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην πορεία του ναυτιλιακού κλάδου κατά την περίοδο μετά την κρίση.

Συμπερασματικά, η παρούσα έρευνα επιχειρήσει να εξετάσει σε βάθος τους λόγους που μία τόσο μεγάλη σε έκταση κρίση επηρέασε ένα σημαντικό για την ελληνική οικονομία κλάδο .

Μέσω της συγκεκριμένης έρευνας είδαμε τους λόγους που η ναυτιλία βρέθηκε σε κρίση η οποία έχει τις βάσεις της σε δύο κύριους πυλώνες. Αυτόν της διεθνούς ύφεσης και αυτόν της αδυναμίας του τραπεζικού συστήματος.

Γίνεται αντιληπτό, πως ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ένας από τους πλέον διασυνδεδεμένους, σε παγκόσμιο επίπεδο. Από την έρευνα μας προκύπτει πως ο εν λόγω κλάδος, παρουσιάζει μια ιδιαίτερη ευαισθησία στις μεταβολές του μακροοικονομικού περιβάλλοντος εντός του οποίου δραστηριοποιείται .Η οικονομική ανάπτυξη σε κάθε χώρα του πλανήτη προσφέρει ανάλογη ανάπτυξη και στον κλάδο της ναυτιλίας. Είναι γνωστό πως η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες είναι παράγωγος ζήτηση, καθώς εξαρτάται απόλυτα από τη ζήτηση για μεταφορά αγαθών σε παγκόσμιο επίπεδο, προερχόμενη σαφώς από την αυξημένη παραγωγική δραστηριότητα και την άνθιση της παγκόσμιας οικονομίας.

Επίσης, από αυτή την έρευνα προκύπτει πως ο ναυτιλιακός κλάδος ,πλέει συμπορευόμενος και με το παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό και τραπεζικό σύστημα. Οδηγηθήκαμε στο συμπέρασμα πως η παροχή ρευστότητας, κεφαλαίων και στήριξης του κλάδου αποδείχθηκε ζωτικής σημασίας ιδιαίτερα για τις μικρότερες εταιρίες του κλάδου.

Συμπερασματικά και όσον αφορά στο μέλλον της ναυτιλίας ,εκτιμάται πως παρότι πρόκειται για έναν κλάδο, η ζήτηση του οποίου, εξαρτάται από τις γενικότερες συνθήκες σε παγκόσμιο επίπεδο, θα μπορούσε να ρυθμίζει την προσφορά και την παγκόσμια χωρητικότητα. Ακόμη πολλές εταιρίες θα πρέπει να αναδιαρθρώσουν το στόλο τους και να ακολουθήσουν την τάση με τέτοιο τρόπο, ώστε να καθίστανται βιώσιμες ακόμα και σε περιόδους κρίσης

Επίσης ,αν και όπως είδαμε μέσα από την έρευνα τα τραπεζικά κεφάλαια κρίνονται απαραίτητα για τον κλάδο, μία επέκταση της παρούσας έρευνας θα μπορούσε να επικεντρωθεί στην διαφοροποίηση των ναυτιλιακών εταιριών από τον τραπεζικό κλάδο. Οι εταιρίες θα πρέπει να απαγκιστρωθούν σε κάποιο βαθμό από τα τραπεζικά κεφάλαια και να αναζητούν στο μέλλον εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης ,όπως ήδη έχει αρχίσει να εφαρμόζεται. Τέλος, μία πρόσθετη μελέτη, θα μπορούσε να ερευνήσει κατά πόσο με ποίο τρόπο θα μπορούσε ο ναυτιλιακός κλάδος στο σύνολο του, να αναπτύξει κάποιο μηχανισμό ,ώστε να αντιμετωπίζει ταχύτερα τέτοιου είδους απειλές .

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ**

### A

- Alaric Nightingale (2011) Shipping rates seen rising 55% for Japan cargo  
<http://www.bloomberg.com/news/2011-04-06/shipping-rates-for-coal-cargoes-to-japan-seen-rising-55-freight-markets.html>
- ALPHA BANK Annual shipping report 2009

### B

- Baltic Dry Index historical data , (2011) ,  
<http://www.bloomberg.com/apps/quote?ticker=BDIY:IND>
- Buckheim C.,(2008), Economic Crises in the Thirties and Today, University of Mannheim
- Bernanke B.,(2000),Essays on the Great Depression, Princeton University Press, 200
- Bryan L Farrell D.,(2008), Leading through uncertainty,McKinsey, pp.1-14
- Boland, R.J. (1985) Phenomenology: a preferred approach to research on IS, Research Methods in Information Systems, p.193-201

### C

- Cavaye, A.L. (1996) Case study research: a multi-faceted approach for IS, Information Systems Journal 6, p.227-242
- Capital.gr. Ροη Χαϊκού (2011) Το ΧΑ επιμένει στις ναυτιλιακές  
<http://www.capital.gr/News.asp?id=1294100>

### D

- Dave McCombs (2011) Shipping companies raise rates for Japan port calls  
<http://www.bloomberg.com/news/2011-04-01/shipping-companies-raise-rates-for-japan-port-calls-wsj-reports.html>

- Drewry shipping consultants Drewry annual survey 2010

## E

- Eichengreen B.,(2008), The Global Credit Crisis as History, California.
- Euro2day.gr. (2011). Ρουμπίνι, «ο καπιταλισμός είναι καταδικασμένος»  
<http://www.euro2day.gr/specials/opinions/132/articles/653426/Article.aspx>
- Eddie Haywood (2011).Suez canal vessels and tonnage reports for September  
<http://www.bloomberg.com/news/2011-09-21/suez-canal-vessel-and-tonnage-report-for-sept-21-table-.html>
- Economist (2011).GDP growth forecasts <http://www.economist.com/node/17800289>

## F

- Friedman M. and Schwartz A.,(2003),A monetary History of the United States, 1867-1960, Princeton University Press

## G

- Galbraith J.,(2000),The Great Crash. 1929, Λιβάνης Α-Νέα Σύνορα  
George Soros (2011) .How to stop a second great depression <http://blogs.ft.com/the-a-list/2011/09/29/how-to-stop-a-second-great-depression/?Authorised=false#axzz1ZWt9aAnM>

## H

- Hancock B., Windridge K. and Ockleford E., (2007), An introduction to qualitative research, Trend RDSU

HIS(2010)Maritime information and insight.2010 liquid cargo markets  
[http://www.ihsfairplay.com/SampleForms/Shipping\\_Markets\\_Forecast.aspx](http://www.ihsfairplay.com/SampleForms/Shipping_Markets_Forecast.aspx)

## I

- Intermodal Analysis(2011) Dangerous temptation  
<http://www.intermodal.gr/site/news/index.php?year=2011&nid=312>
- Intermodal Analysis.(2011)doubts on China VLCC rumor  
<http://www.intermodal.gr/site/news/index.php?year=2011&nid=314>
- INTERNATIONAL MONETARY FUND IMF global financial stability report 2011

Isabella Kaminski (2011) Prepare for a junk bond deluge in shipping

<http://ftalphaville.ft.com/blog/2009/11/11/82736/prepare-for-a-junk-bond-deluge-in-shipping/>

- Ιωσηφίδης, Θ. (2008) Ποιοτικές Μέθοδοι Έρευνας στις Κοινωνικές Επιστήμες, Εκδόσεις Κριτική ΑΕ
- ICAP Research <http://www.icapshipping.com/#>

## J

- Johnson G et al.,(2009), Historically Economic Crises, McKinsey,pp.24-28

## K

- Kaplan, B. and Duchon, D. (1988) Combining qualitative methods in information systems research: a case study, MIS Quarterly, 570-586
- Kyunghye Park (Samsung heavy rises to highest since 2007 on 1.2 \$billion LNG ship orders  
<http://www.bloomberg.com/news/2011-04-11/samsung-heavy-rises-to-highest-since-2007-on-1-2-billion-lng-ship-orders.html>
- Kindleberger C.,(2003),The World in Depression,1929-1939, Μπέρκλεϋ, University of California Press

## L



- Leslie Hook,(2011) Chinese pullback raises doubts about commodities  
<http://www.ft.com/intl/cms/s/0/db95cb06-c8e9-11e0-aed8-00144feabdc0.html#axzz1VSkYrD4q>
- Lloyds (2011).Population pressure <http://www.lloyds.com/News-and-Insight/News-and-Features/Emerging-Risk/Emerging-Risk-2011/Population-pressure>
- LeCompte, M.D. and Goetz, J.P. (1982). Problems of reliability and validity in educational research. Review of Educational Research, 52, No.2, pp. 31-60

## M

- MORGAN STANLEY Morgan Stanley research 2010
- Minsky H.,(2002),The financial instability hypothesis: capitalist processes and the behaviour of the economy Cambridge University Press
- Manion L, Cohen L, Manion L, (1980). Research Methods in Education. London: Rutledge
- MORGAN Stanley (2011) .Bracing for a double dip  
<http://www.morganstanley.com/views/gef/archive/2011/20110816-Tue.html#anchor44094e80-c80f-11e0-ad7a-d1beffe6e25d>
- Martin Wolf (2011).A world divided by a common economy.  
<http://www.ft.com/intl/cms/c4769892-2745-11e0-80d7-00144feab49a.pdf>

## N

- Ναυτεμπορική(2010),Ελληνική πρωτιά σε αγοραπωλησίες πλοίων  
<http://www.naftemporiki.gr/premium/members/login.asp?onsuccess=http%3A%2F%2Fwww%2Enaftemporiki%2Egr%2Fpremium%2Farchive%2Fstory%2Easp%3Fid%3D2037587&partnerid=>
- Ναυτεμπορική(2009),Η ναυτιλία αποτελεί τη βαριά βιομηχανία στην Ελλάδα  
<http://www.naftemporiki.gr/premium/members/login.asp?onsuccess=http%3A%2F%2Fwww>

[w%2E-naftemporiki%2E-gr%2Fpremium%2Farchive%2Fstory%2Easp%3Fid%3D2039789&partnerid=](#)

- Ναυτεμπορική (2011), Ανάσα στη ναυλαγορά από το ρεκόρ διαλύσεων πλοίων  
<http://www.naftemporiki.gr/news/cstory.asp?id=2062126>
- Newscode.gr.(2011) DnB Αποκαλυπτική για τα ελληνικά δάνεια.  
<http://www.newscode.gr/naytilia/story/54642/dnb-nor-apokalyptikh-gia-ta-ellhnika-daneia>
- News code.gr (2011).Επεκτείνουν τον στόλο τους οι Έλληνες εφοπλιστές  
<http://www.newscode.gr/naytilia/story/47092/epekteinoyn-ton-stolo-toys-oi-ellhnes-pleiokhtes>

P

- Peter Sand .Bimco.(2011).Container shipping  
[http://www.hellenicshippingnews.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=42023:container-shipping-&catid=1&Itemid=61](http://www.hellenicshippingnews.com/index.php?option=com_content&view=article&id=42023:container-shipping-&catid=1&Itemid=61)
- PriceWaterhouseCoopers analysis. PWC shipping survey 2009
- PriceWaterhouseCoopers analysis. PWC shipping survey 2010
- PETROFIN ,Petrofin annual research 2010
- Patton, M. Q. (1990) Qualitative Evaluation and Research Methods, 2<sup>nd</sup> ed., Newbury Park, SAGE
- Πέτσας Σ.,(2009), Παγκόσμια οικονομική κρίση: Οι αιτίες και η αντιμετώπισή της, Ανάκτηση στις 2-5-2009 από <http://blogs.eliamep.gr/petsas/pagkosmia-ikonomiki-krisi-i-eties-ke-i-antimetopisi-tis-2/>
- Peter Sand (2009) what is happening on the supply side of shipping in 2009?  
[https://www.bimco.org/en/~/\\_link.aspx?\\_id=1CB30FE96E194430B99E39D6BBC80847&\\_z=z](https://www.bimco.org/en/~/_link.aspx?_id=1CB30FE96E194430B99E39D6BBC80847&_z=z)

- Platts (2011) LNG ships set for delivery after 2014-2015 face uncertainty  
[http://www.hellenicshippingnews.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=48827:lmg-ships-set-for-delivery-over-2014-2015-face-uncertainty-consultancy&catid=1&Itemid=61](http://www.hellenicshippingnews.com/index.php?option=com_content&view=article&id=48827:lmg-ships-set-for-delivery-over-2014-2015-face-uncertainty-consultancy&catid=1&Itemid=61)
- Πρώτο θέμα.(2011) Στον αφρό οι 28 εισηγμένες ελληνικών συμφερόντων  
<http://www.protothema.gr/economy/article/?aid=129603>

## R

- Rothbard M.,(2002),A History of Money and Banking in the United States, Auburn, Ludwig von Mises Institute
- Reinhart και Rogoff (2008), Bank Crises,McKinsey,pp.40-44
- Robert Wright (2011).Ship owner calls on cosco to remain reliable  
<http://www.ft.com/intl/cms/s/0/8ed298ec-a19a-11e0-b9f9-00144feabdc0.html#axzz1VSkYrD4q>
- Rousanoglou (2011).2011 record recycling activity stirs optimism in bulk carriers  
[http://www.hellenicshippingnews.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=48437:record-recycling-activity-stirs-optimism-in-dry-bulk-says-bimcos-analysis-&catid=1&Itemid=61](http://www.hellenicshippingnews.com/index.php?option=com_content&view=article&id=48437:record-recycling-activity-stirs-optimism-in-dry-bulk-says-bimcos-analysis-&catid=1&Itemid=61)
- Rob Sheridan (2011).Crude oil –tanker losses continue as vessel surplus persists  
<http://www.bloomberg.com/news/2011-09-26/crude-oil-tanker-losses-continue-as-vessel-surplus-persists.html>

## S

- Sysoveva .M and Khrennikov I. (2011), Russia Spending \$574 Million on Ports to regain wheat export rank .Bloomberg  
<http://www.bloomberg.com/news/2011-09-28/russia-expands-ports-to-regain-wheat-export-advantage-freight.html>

- Ship markets and data (2010) <http://www.economist.com/node/17800369>
- Schumpeter (2011).Malaysia contained the competition  
<http://www.economist.com/blogs/schumpeter/2011/07/asian-ports>
- Σταθάκης Γ.,(2008), "Μετά την κρίση τι; Αναζητώντας μια νέα Αρχιτεκτονική για το χρηματοπιστωτικό σύστημα, Ινστιτούτου Ν. Πουλαντζάς
- Σταθάκης Γ.,(2008), "Μετά την κρίση τι; Αναζητώντας μια νέα Αρχιτεκτονική για το χρηματοπιστωτικό σύστημα, Ινστιτούτου Ν. Πουλαντζάς

#### U

- UNCTAD Review of maritime transport 2010

#### W

- WTO secretariat (2010).The trade situation in 2008-2009  
[http://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/anrep\\_e/wtr09-1a\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/wtr09-1a_e.pdf)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

#### Μέρος 1<sup>ο</sup> –Γενικά στοιχεία της Ναυτιλιακής εταιρίας.

##### 1.1 Στοιχεία της Ναυτιλιακής.

Όνομα εταιρίας:..... (Προαιρετικά)

##### 1.2 Πόσα άτομα εργάζονται στην εταιρία σας με πλήρη ή μερική απασχόληση;

0-9	
10-49	
40-249	
250 και πάνω	

##### 1.3 Ποιο το ύψος του τζίρου το 2010;

Έως 2 εκ. Ευρώ	
2 εκ.-10 εκ. ευρώ.	
10 εκ-50 εκ. ευρώ	
Περισσότερα από 50 εκ. Ευρώ.	

##### 1.4 Η εταιρία σας είναι χρηματοοικονομικά αυτόνομη;

*Η ερώτηση αυτή ζητά να αποσαφηνιστεί αν η εταιρία παίρνει αυτόνομα τις χρηματοοικονομικές τις αποφάσεις ή είναι για παράδειγμα μέλος ομίλου οπότε και οι αποφάσεις παίρνονται από τα κεντρικά.*

ΝΑΙ	
ΟΧΙ	

**1.5 Σε ποιο κλάδο της ναυτιλίας δραστηριοποιείστε.....**

**1.6 Ιδιοκτησία εταιρίας**

Διάφοροι μέτοχοι (εταιρία εντός χρηματιστηρίου)	
Διάφοροι μέτοχοι (εταιρία εκτός χρηματιστηρίου)	
Ατομική-Οικογενειακή επιχείρηση	

**1.7 Τι φύλο είναι ο CEO/Διευθυντής της εταιρίας;**

Άντρας	
Γυναίκα	

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## Μέρος 2<sup>ο</sup> –Οικονομική Κατάσταση της εταιρίας.

**2.1 Ποιο είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζετε αυτή τη στιγμή (Επιλέξτε όσο σας αφορούν).**

Εύρεση Ναυλωτών/ Μείωση ύψους των ναύλων.	
Αυξημένος παγκόσμιος στόλος.	
Ρευστότητα.	
Αδυναμία είσπραξης οφειλών.	
Χρηματοδότηση από τις τράπεζες.	
Κόστος (vessel operation expenses/voyage expenses)	
Μείωση ζήτησης μεταφορικής δραστηριότητας παγκοσμίως	
Άλλο.	

**2.2 Ποιοι από τους παρακάτω οικονομικούς παράγοντες άλλαξαν την τελευταία διετία;**

*Παρακαλούμε βάλτε σε κύκλο αυτό που ισχύει (για ερωτηματολόγια μέσω email, παρακαλώ σκιαγραφείστε το αντίστοιχο . Αν κάποιος από τους παρακάτω παράγοντες δεν σας αφορά παρακαλούμε επιλέξτε «Αναλλοίωτο».*

Έσοδα (απο ναύλους)	(Αύξηση- Μείωση-Αναλλοίωτο).
Κερδοφορία	(Αύξηση- Μείωση-Αναλλοίωτο).
Παράγωγα (συνάλλαγμα/εμπορευματα)	(Αύξηση- Μείωση-Αναλλοίωτο).
Λειτουργικά Κόστη	(Αύξηση- Μείωση-Αναλλοίωτο).
Κόστος ναυπήγησης νέων πλοίων	(Αύξηση- Μείωση-Αναλλοίωτο).
Κόστος Χρηματοδότησης	(Αύξηση- Μείωση-Αναλλοίωτο).
Κόστος ασφάλισης (claims/insurance)	(Αύξηση- Μείωση-Αναλλοίωτο).

**2.3 Πόση ήταν η μεταβολή των παραγόντων αυτών.**

Το ποσοστό μεταβολής αντιστοιχεί σε αύξηση όσο και σε μείωση ανάλογα με την απάντηση στη προηγούμενη ερώτησή σας. Αν κάποιος από τους παρακάτω παράγοντες δε σας αφορά, μην τον επιλέξετε.

Έσοδα (απο ναύλους)

1-20%	21-40%	41-60%	61-80%	81-100%

Κερδοφορία.

1-20%	21-40%	41-60%	61-80%	81-100%

Παράγωγα (συνάλλαγμα/εμπορεύματα)

1-20%	21-40%	41-60%	61-80%	81-100%

Λειτουργικά Κόστη

1-20%	21-40%	41-60%	61-80%	81-100%

Κόστος ναυπήγησης νέων πλοίων

1-20%	21-40%	41-60%	61-80%	81-100%

Κόστος χρηματοδότησης.

1-20%	21-40%	41-60%	61-80%	81-100%

Κόστος ασφάλισης (claims/insurance)

1-20%	21-40%	41-60%	61-80%	81-100%

**2.4 Ο λόγος του ενεργητικού προς το παθητικό το προηγούμενο δωδεκάμηνο, έχει:**

Αυξηθεί.	
Μειωθεί.	
Παραμείνει αναλλοίωτο.	



**2.5 Η εταιρία σας έχει κάποιο πρόγραμμα ναυπήγησης νέων πλοίων υπό εκτέλεση;**

<b>ΝΑΙ</b>	
<b>ΟΧΙ</b>	

**2.6 Τι τύπου πλοία υπάρχουν στο παραπάνω πρόγραμμα (ερ. 2.5) της εταιρείας:**

<b>Χύδην ξηρού φορτίου</b>	
<b>Εμπορευματοκιβωτίων</b>	
<b>Δεξαμενοπλοια</b>	
<b>LNG – LPG</b>	

**2.7 Η αξιοποίηση του στόλου σας (fleet utilization)**

<b>Αυξήθηκε.</b>	
<b>Μειωθήκε.</b>	
<b>Παρέμεινε σταθερή.</b>	

**2.8 Κατα πόσο η πρόσφατη οικονομική κρίση έπληξε την εταιρεία σας:**

<b>Την έπληξε αρκετά</b>	
<b>Δέν επηρέασε καθόλου</b>	
<b>Την έπληξε ελάχιστα</b>	
<b>Την βελτίωσε αρκετά</b>	

## 2.9 Κατα πόσο η πρόσφατη οικονομική κρίση έπληξε τον κλάδο:

Τον έπληξε αρκετά	
Δέν επηρέασε καθόλου	
Τον έπληξε ελάχιστα	
Τον βελτίωσε	

## 2.10 :Κατα πόσο η πρόσφατη κρίση επηρέασε την τιμή της μετοχής της εταιρείας

*Η ερώτηση αυτή αναφέρεται αποκλειστικά στις εισηγμένες στα διεθνή χρηματιστήρια εταιρείες*

Μείωσε αρκετά την αξία της	
Μείωσε ελάχιστα την αξία της	
Παρέμεινε αμετάβλητη	
Αυξήθηκε η αξία της	

## 2.11:Οι νέες συνθήκες των θαλασσιών διαδρομών (βορεια παγωμένη θάλασσα,διάνοιξη διόρυγας Παναμά, επέκταση λιμανιών κα) αναμένεται να επηρεάσουν την εταιρία σας:

Θετικά	
Αρνητικά	
Αδιάφορα	

### Μέρος 3<sup>ο</sup>-Προσδοκίες για το μέλλον.

**3.1 Ποια είναι η εκτίμηση σας για την οικονομική κατάσταση παγκοσμίως κατά τη διάρκεια του επόμενου δωδεκαμήνου;**

Καλύτερη.	
Χειρότερη.	
Καμία Αλλαγή.	

**3.2 Κατά την εκτίμηση σας, ο συνολικός τζίρος του κλάδου σας το επόμενο δωδεκάμηνο (μέγεθος αγοράς):**

Θα αυξηθεί	
Θα μειωθεί	
Θα μείνει αναλλοίωτος.	

**3.3 Ποια η εκτίμηση σας για την ένταση του ανταγωνισμού στον κλάδο σας το επόμενο δωδεκάμηνο και τα πλοία που πέφτουν στο νερό;**

Θα ενταθεί.	
Θα υποχωρήσει	
Δε θα έχει αξιόλογες μεταβολές.	

**3.4 Τα έσοδα εταιρίας σας το επόμενο δωδεκάμηνο περιμένετε να:**

Αυξηθούν.	
Μειωθούν.	
Παραμείνουν στα ίδια επίπεδα.	

**3.5 Το περιθώριο κέρδους της εταιρίας σας το επόμενο δωδεκάμηνο περιμένετε να:**

Αυξηθεί.	
Μειωθεί.	
Παραμένει στα ίδια επίπεδα.	

**3.6 Ο αριθμός των εργαζομένων στην εταιρία σας το επόμενο δωδεκάμηνο, πιστεύετε ότι:**

Θα αυξηθεί	
Θα μειωθεί	
Θα παραμείνει ο ίδιος.	

**3.7 Ποιες είναι οι στρατηγικές επιλογές σας για το επόμενο έτος;**

Συρρίκνωση	
Αποεπένδυση	
Συνεργασία με άλλες εταιρίες	
Ανάπτυξη	
Εξαγορά	
Εισαγωγή στο χρηματιστήριο	
Κανένα από τα παραπάνω	
Άλλο	

**3.8 Κατά την εκτίμηση σας, το ύψος των ναύλων στην επόμενη 5ετία αναμένεται να :**

Θα αυξηθεί	
Θα μειωθεί	
Θα μείνει αναλλοίωτο	

**3.9: Η ζήτηση για μεταφορά από τις αναπτυσσόμενες χώρες προβλέπεται να :**

<b>Αυξηθεί</b>	
<b>Μειωθεί</b>	
<b>Μείνει αναλλοίωτη</b>	

Πανεπιστήμιο Πειραιώς