

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΚΑΙ ΜΙΑ
ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ**

Ακρίβη Λαμπρινή – Ελένη

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

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2015

«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».

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:

- Ελευθέριος Θαλασσινός (Επιβλέπων)
- Ανδρέας Μερίκας
- Σωτήριος Θεοδωρόπουλος

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Σε αυτό το σημείο, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Θαλασσινό Ελευθέριο, Διευθυντή ΠΜΣ στη Ναυτιλία καθώς και τους καθηγητές μου, κ. Μερικά Ανδρέα και κ. Θεοδώροπουλο Σωτήριο. Σας ευχαριστώ θερμά για την αμέριστη βοήθεια και συμπαράσταση σας, όπως επίσης και για τον προσωπικό σας χρόνο που αφιερώσατε για την διεκπεραίωση της παρούσας διπλωματικής. Ιδιαίτερα θα ήθελα να ευχαριστήσω, μέσα από την καρδιά μου, την οικογένεια μου και τους ανθρώπους μου για την υπομονή τους, τη στήριξή τους, τη συμπαράστασή τους και κυρίως την αγάπη τους καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου και όχι μόνο.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	1
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	7
ABSTRACT	10
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	13
ΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ	13
1.1 ΝΑΥΛΛΑΓΟΡΑ.....	13
1.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ.....	17
1.2.1 ΦΑΣΕΙΣ ΚΥΚΛΩΝ.....	19
1.2.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ.....	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	25
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ - ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΠΟΥ ΤΟΥΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΟΥΝ	25
2.1 ΓΕΝΙΚΗ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ	25
2.2 ΚΥΚΛΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ 1945 – 2008.....	27
2.3 ΤΑΣΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ, 1945 - 2007	29
2.4 ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΙ ΚΥΚΛΟΙ, 1945-2007	32
2.4.1 ΒΡΑΧΥΧΡΟΝΙΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 15: 1945-1951	33
2.4.2 ΒΡΑΧΥΧΡΟΝΙΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 16: 1952-1955	33
2.4.3 ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 17: 1956-1969	34
2.4.4 ΒΡΑΧΥΧΡΟΝΙΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 18: 1970-1972	38
2.4.5 ΒΡΑΧΥΧΡΟΝΙΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 19 : 1973 - 1978 (ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ)??	39

2.4.6 ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 20α : 1979 - 1987 (ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ) : Η ΥΦΕΣΗ ΤΗΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ ΤΟΥ 1980.....	43
2.4.7 ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 20β: 1979-1987 (ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ).....	46
2.4.8 ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 21: 1988-2002	48
2.4.9 ΒΡΑΧΥΧΡΟΝΙΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 22: 2003-2007	52
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....	53
ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΧΡΟΝΙΚΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ	53
3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΜΕΤΑ ΤΟ 1984 ΚΑΙ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ	53
3.2 Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ	55
3.3 ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	62
3.4 ΠΑΡΟΥΣΕΣ ΤΑΣΕΙΣ	68
3.5 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ.....	76
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	79
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	80

Πίνακας πινάκων

Πίνακας 1.1- Ναυτιλιακές επιχειρήσεις κατά κατηγορία μεγέθους.....	16
Πίνακας 3.1- Η ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου (σε εκατομμύρια τόνους	54
Πίνακας 3.2 - Ανάπτυξη του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου των εμπορευμάτων, ανά ομάδες χωρών και γεωγραφική περιοχή για την περίοδο 2009-2012 (ετήσια ποσοστιαία μεταβολή).....	56
Πίνακας 3.3 - Τάσεις στη δυναμικότητα μεταφοράς που προσφέρονται, επιλεγμένες κύριες διαδρομές (2002-2006).....	65
Πίνακας 3.4 - Διάρκεια Ηγεσίας.....	71
Πίνακας 3.5 - World shipbuilding results in CGT during 2002-2012	73

Πίνακας γραφημάτων

Γράφημα 3.1- Παγκόσμιος στόλος με βάση τον τύπο πλοίου (1984 – 2008).....	53
Γράφημα 3.2 -Ανάπτυξη της προσφοράς και της ζήτησης στην ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων για την περίοδο 2000-2013 (ετήσιος ρυθμός)	59
Γράφημα 3.3 - Νέος Δείκτης ConTex, 2008–2013	60
Γράφημα 3.4 - Maritime Cycle 1992-2008.....	63
Γράφημα 3.5 - Supply and Demand in Container Transport	63
Γράφημα 3.6 - Supply and Demand in Dry-Bulk Transport (2000-2006_....	64
Γράφημα 3.7 - The orders of New Ships	66
Γράφημα 3.8 - Prices of Second Hand Boats	67
Γράφημα 3.9 - Baltic Dry Index	68
Γράφημα 3.10 - Distribution of the world order book among the main players in % CGT	74

Γράφημα 3.11 - Distribution of world completions among main players in of CGT.....	75
Γράφημα 3.12 - Distribution of world new orders among main players in % of CGT	75

Πίνακας σχημάτων

Σχήμα 1.1-.....	20
Σχήμα 2.1 - Κύκλοι ναυτιλιακής αγοράς πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου (1947- 2008)	28
Σχήμα 2.2- Κύκλοι ναυτιλιακής αγοράς πετρελαιοφόρων πλοίων (1947- 2008)	28
Σχήμα 2.3- Θαλάσσιο Εμπόριο (1949-2005).....	31
Σχήμα 3.1- World shipbuilding cycles, 1902-2007	69

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία έχει στόχο να μελετήσει και να αναλύσει τους ναυτιλιακούς κύκλους εστιάζοντας κυρίως στη βιβλιογραφική μελέτη και προσέγγιση του θέματος. Η μεθοδολογία της εργασίας στηρίχτηκε στη συλλογή δευτερογενών δεδομένων, τα οποία προήλθαν από βιβλία, από άρθρα αλλά και μέσα από επίσημους διαδικτυακούς τόπους. Η εργασία ολοκληρώθηκε μέσα από 3 κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο αποσαφήνισε τους ναυτιλιακούς κύκλους και τη ναυλαγορά. Το δεύτερο κεφάλαιο επιχειρείται μια ιστορική προσέγγιση των ναυτικών κύκλων εστιάζοντας στα γεγονότα που τους χαρακτηρίζουν. Το τρίτο και τελευταίο κεφάλαιο ανέλυσε τις πιο πρόσφατα χρονικές προσεγγίσεις των ναυτικών κύκλων. Στο τέλος της εργασίας συνοψίστηκαν τα βασικά της συμπεράσματα, βάσει των οποίων οι τάσεις της ναυλαγοράς δε δείχνουν θετικές και προβλέπεται να συνεχιστεί η πτωτική πορεία σε επίπεδο προσφοράς και ζήτησης, πωλήσεων και αγορών. Το βασικό συμπέρασμα της εργασίας κατέστη ότι η δημιουργία του Leadership 2015 από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τείνει να αποτελέσει τη μοναδική δράση ενίσχυσης της ναυτιλίας και του shipbuilding, προκειμένου να συνεχίσουν να έχουν μέλλον οι δύο κλάδοι και να ενισχύουν τη παγκόσμια οικονομία.

ABSTRACT

This paper aims to study and analyze the maritime circles attempting a theoretical approach focusing primarily on literature study and approach. The methodology of the thesis is based on the collection of secondary data, collected through books, journal articles and official websites. The thesis is completed through three chapters. The first chapter clarifies the maritime circles and freight market. The second chapter attempts a historical approach of maritime cycles focusing on the events that characterize them. The third and last chapter analyzes the recent approaches of maritime cycles focusing on the facts that characterize them. At the end of the thesis main conclusions are summarized, on which the freight market trends do not show a positive image and are expected to continue the downtrend regarding the supply and demand, sales and purchases. The creation of Leadership 2015 by the European Union tends to be a unique action of enhancing shipping and shipbuilding, so that both branches continue to have a future and enhance global economy.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι κύκλοι της αγοράς επηρεάζουν τη ναυτιλιακή αγορά. Όπως αναφέρει ο Stopford(2009,93) στο βιβλίο του maritime economics προκειμένου να παρουσιάσει τη ρευστότητα που υφίσταται η ναυτιλία, η οποία έχει ως αποτέλεσμα να επηρεάζονται όλοι οι εμπλεκόμενοι σε αυτή και κυρίως οι πλοιοκτήτες, ένας πλοιοκτήτης*«Όταν ξυπνά το πρωί και οι δείκτες της ναυτιλίας είναι υψηλοί νοιώθει καλά, όταν δεν είναι νοιώθει δυστυχισμένος»* (Stapford, 2009).

Όπως στη ζωή του ναυτικού ο καιρός κάνει κύκλους και άλλοτε είναι καλός και άλλοτε πολύ άσχημος, έτσι και στη ζωή του πλοιοκτήτη υπάρχουν οι οικονομικοί κύκλοι που άλλοτε προάγουν το έργο του και άλλοτε το περιορίζουν. Οι κύκλοι της ναυτιλίας είναι συνεχείς ξεκίνησαν από το παρελθόν και φτάνουν μέχρι σήμερα και το σίγουρο είναι ότι θα συνεχίσουν να υπάρχουν, μονίμως εκεί που θα κλίνει ένας ναυτικός κύκλος θα ανοίγει ένας άλλος άλλοτε παρόμοιος, άλλοτε χειρότερος και άλλοτε καλύτερος (Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2013).

Οι κύκλοι της ναυτιλίας σε ότι αφορά τους πλοιοκτήτες αποτελούν ένα παιχνίδι όπως είναι το πόκερ για το χαρτοπαίχτη. Συγκεκριμένα οι πλοιοκτήτες όπως και ο χαρτοπαίκτης οφείλουν να κατανοήσουν τις αλλαγές κατά τη διάρκεια των διακυμάνσεων που υφίσταται το περιβάλλον που βρίσκονται, να προβλέψουν, να μπλοφάρουν και στο τέλος ανάλογα με τη στρατηγική που έχουν ακολουθήσει να χάσουν ή να κερδίσουν μια περιουσία.

Τα στοιχεία που πλαισιώνουν τους κύκλους της ναυτιλίας είναι τα μεγάλα ποσά που επενδύονται, οι αγοροπωλησίες των πλοίων, οι συναλλαγές με τους άλλους πλοιοκτήτες κ.λπ. Όλα τα παραπάνω όπως και ένα παιχνίδι πόκερ ενέχουν κινδύνους πράγμα που είχε ως αποτέλεσμα κάποιοι «παίχτες» να αποτύχουν να κατανοήσουν τους κανόνες του παιχνιδιού και να καταστραφούν οδηγημένοι ακόμα και σε οικονομική καταστροφή. Στη παρούσα εργασία η συγγραφέας θα παρουσιάσει τους ναυτικούς κύκλους της

ναυτιλίας, τον τρόπο με τον οποίο αναπτύχθηκαν μέσα στα χρόνια και επηρέασαν αλλά και συνεχίζουν να επηρεάζουν την αγορά της ναυτιλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

1.1 ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Με τη ναυτεμπορική ορολογία της ναυλαγοράς εκφράζεται το εμπορικό φάσμα του κλάδου που έχει να κάνει με τους ναύλους και που τροποποιείται από την υπάρχουσα προσφορά και ζήτηση της χωρητικότητας караβιών.

Σε περιόδους μεγάλης ζήτησης χωρητικότητας караβιών, οι τιμές αυξάνονται με αποτέλεσμα την έκρηξη της ναυλαγοράς. Το αντίθετο συμβαίνει όταν υπάρχει άμεση πτώση των ναύλων. Αυτό μπορεί να συμβεί λόγω υπερπροσφοράς χώρου караβιών, λόγω κάποιας οικονομικής κρίσης, λόγω πολέμου κλπ.

Τα θέματα της ναυλαγοράς λειτουργούν υπέρ στα χρηματιστήρια ναύλων. Το κυριότερο τμήμα της οργανωτικής προσπάθειας μιας ναυτιλιακής εταιρίας είναι η εξεύρεση του φορτωτή. Ο ρόλος του ναυλομεσίτη είναι μεσολαβητικός για πλοιοκτήτη και έμπορο στο κλάδο των ναυλώσεων (Γκιζιάκης κ.α, 2002).

Η ναυλαγορά της Ελλάδας ασχολείται κυρίως με ναυλώσεις στη Μεσόγειο και όχι τόσο με τις υπερπόντιες μετακινήσεις . Ο κλάδος του πετρελαίου ενεργοποιείται ελάχιστα σε σχέση με το ξηρό φορτίο που είναι πιο ενεργό. Βέβαια, ο Πειραιάς αποτελεί ένα από τα κυριότερα ναυλομεσιτικά κέντρα του Λονδίνου που κάνουν εξαγωγές στις υπηρεσίες αυτές. Η ναυλαγορά σχετίζεται με εξειδικευμένες τράπεζες και οργανισμούς(Βλάχος & Νικολαΐδης, 1999).

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων 40 χρόνων, η δομή της παγκόσμιας ναυτιλίας, έχει αλλάξει σημαντικά ενώ συνάμα έχει διαφοροποιηθεί και το επιχειρησιακό περιβάλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες είδαν το μερίδιο τους να μειώνεται, νέες ναυτιλιακές χώρες αναπτύχθηκαν σε βασικές δυνάμεις, νέοι κανονισμοί και κώδικες άλλαξαν το ναυτιλιακό επιχειρησιακό περιβάλλον.

Ο ανταγωνισμός σήμερα σε όλες τις αγορές έχει γίνει πολύ έντονος και παράγοντες που στο παρελθόν δε νουθετούσαν τα δρώμενα της ναυτιλίας, σήμερα αποτελούν τη βάση επηρεασμού της παγκόσμιας αγοράς και στην περίπτωση μας, της ναυλαγοράς(Γκιζιάκης κ.α, 2002).

Στο παρόν περιβάλλον το οποίο, αλλάζει συνεχώς, η ελληνική ναυτιλία, συνεχίζει να αναπτύσσεται δυναμικά έχοντας σήμερα το 16,5% του παγκόσμιου μεριδίου. Συγκεκριμένα η ναυτιλία στηρίζει σήμερα την ανάπτυξη της στο βασικό διαθέσιμο πόρο της, το ανθρώπινο δυναμικό(Beth et al., 1994).

Οι άνθρωποι που απασχολούνται στη ναυτιλία ειδικά στην Ελλάδα διαθέτουν βαθιά γνώση. Σήμερα οι εφοπλιστές αντιμετωπίζονται ως entrepreneurs μόνο στο βαθμό που η δράση τους συνδέεται με καινοτόμες δράσεις. Ως παράδειγμα για το προαναφερόμενο δεδομένο είναι ο Λιβάνης Γ.Π, ο οποίος στη δεκαετία του 1960 έφερε τα mini bulk, ενώ 10 χρόνια νωρίτερα ο Ωνάσης είχε φέρει τα supertankers (Beth et al., 1994).

Μια άλλη δράση ήταν αυτή της επέκτασης της εταιρίας Costamare Inc. σε νέες αγορές με αξιοποίηση της υπάρχουσας στρατηγικής και τους πόρους που διέθετε. Η καινοτομία στη ναυλαγορά δε συνδέεται σήμερα μόνο με την εισαγωγή νέων προϊόντων ή νέων τεχνολογιών. Στη κατεύθυνση αυτή έχουμε δράσεις όπως σημαίων ευκολίας και αλλοδαπών πληρωμάτων (Fafaliou et al., 2006).

Οι παράγοντες που συμβάλουν σήμερα στην ανάπτυξη της ναυλαγοράς, είναι η δυναμική των επιχειρήσεων να διακρίνονται για την ικανότητα τους να ανταποκρίνονται με επιτυχία στις απαιτήσεις του περιβάλλοντος αλλά και να λειτουργούν ενοποιημένα στο εσωτερικό τους. Σ' ένα τέτοιο κλάδο όπως περιγράφεται παραπάνω όπου οι επιχειρήσεις λειτουργούν ανταγωνιστικά, σημαίνοντα ρόλο παίζει και η συνεργασία μεταξύ τους, η οποία βοηθά στη δημιουργία δικτύων και ευρύτερα στην ισχυροποίηση του.

Η παγκόσμια ναυλαγορά αποτελείται σήμερα από έναν αριθμό οικογενειακών επιχειρήσεων. Οι πρότυπες ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι η

μικρού ή μεσαίου μεγέθους ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έχουν ιδρυθεί από έναν επιχειρηματία που είχε προηγούμενη γνώση και σχέση με τη ναυτιλιακή βιομηχανία, ο οποίος είναι και ο ηγέτης των επιχειρήσεων αυτών. Το πρότυπο αυτό είναι επιτυχημένο στη διεθνή ναυλαγορά της χύδην φορτηγού ναυτιλίας και ανεξάρτητα από το γιγαντισμό που επικρατεί σε άλλους κλάδους, στη ναυλαγορά συνεχίζει να λειτουργεί ανταγωνιστικά.

Ευρύτερα τα χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι τα ακόλουθα (Fafaliou et al., 2006):

1. Οικογενειακός χαρακτήρας των επιχειρήσεων: Όπως προαναφέρθηκε η συγκεκριμένη αγορά αποτελείται από ναυτιλιακές οικογενειακές επιχειρήσεις. Ιδρύθηκαν από ηγέτες οι οποίοι ακόμα και σήμερα έχουν τον πλήρη έλεγχο του. Οι επιχειρήσεις ξεκίνησαν σαν μικρές μονάδες, οι οποίες στη πορεία κατάφεραν να αυξήσουν το στόλο τους και να μεγαλώσουν το μέγεθος τους. Οι εταιρίες αυτές κατάφεραν να ξεπεράσουν μακροχρόνιες κρίσεις στις ναυλαγορές. Στις μέρες μας παρά το γεγονός ότι ο ανταγωνισμός και οι εξελίξεις στις διάφορες χρηματαγορές ευνοούν την τάση για συγκέντρωση και γιγαντισμό των επιχειρήσεων, οι οικογενειακές επιχειρήσεις εξακολουθούν να αποτελούν τη μεγάλη πλειοψηφία στην παγκόσμια ναυτιλία. Όλα τα παραπάνω οφείλονται σε μια σειρά ενδογενείς παράγοντες, σε δομικούς παράγοντες της ναυτιλίας που συνδέονται με την άντληση χρηματοδότησης από τις ναυτιλιακές τράπεζες και τις περιορισμένες οργανωτικές και διοικητικές ανάγκες των επιχειρήσεων (Fafaliou, Lekakou & Theotokas, 2006, 412-419). Στο Πίνακα 1-1 παραθέτονται στοιχεία για ναυτιλιακές επιχειρήσεις κατά κατηγορία μεγέθους.

Πίνακας 1.1- Ναυτιλιακές επιχειρήσεις κατά κατηγορία μεγέθους

Έτος	Μικρές		Μεσαίες		Μεγάλες		Σύνολο
	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός
1975	488	72,6	107	21,1	46	6,3	641
1990	361	65,9	131	23,9	56	10,2	548
2000	565	67,6	225	27	45	5,4	835
2005	445	64,5	183	26,5	62	9	690

Πηγή: Ναυτεμπορική (2005)

2. Μη διαφοροποίηση και καθετοποίηση δραστηριοτήτων: οι περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην παγκόσμια ναυλαγορά ασχολούνται αποκλειστικά με την ιδιοκτησία και τη διαχείριση πλοίων και δεν επεκτείνονται σε άλλα στάδια που προηγούνται ή έπονται της θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας. Ακόμα και ναυτιλιακές επιχειρήσεις που επένδυσαν σε άλλους τομείς κράτησαν ως βασική τους δραστηριότητα τη ναυλαγορά. Καθετοποίηση και διαφοροποίηση των δραστηριοτήτων με συγκεκριμένες επενδύσεις εκτός της ναυλαγοράς, καταγράφεται κατά κύριο λόγο σε επιχειρήσεις μεγάλου μεγέθους, όταν πλέον έχουν εδραιωθεί στη ναυτιλία.
3. Τεχνογνωσία στη παγκόσμια ναυλαγορά: Η πλειοψηφία των νέων εφοπλιστών στη διεθνή αγορά, αποτελούσαν εργαζόμενοι στη ναυτιλία ως αξιωματικοί των πλοίων ή στελέχη των ναυτιλιακών ή παραναυτιλιακών γραφείων. Οι περισσότεροι από αυτούς έχοντας καλή γνώση της αγοράς και καινοτόμα στρατηγική, κατάφεραν να επιβιώσουν σε περιόδους κρίσεων, ειδικά οικονομικών.
4. Τάση διάσπασης των επιχειρήσεων: Στη διεθνή ναυλαγορά συναντάμε δυο κατηγορίες εφοπλιστών, τους παραδοσιακούς, οι οποίοι προέρχονται από οικογένειες που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία

για περισσότερες από μια γενεές και οι μη παραδοσιακοί που είναι εφοπλιστές που ασχολήθηκαν με τον εφοπλισμό προερχόμενοι από άλλο επάγγελμα. Ένα από τα χαρακτηριστικά του κλάδου είναι η διάσπαση των οικογενειακών επιχειρήσεων, δηλαδή η δημιουργία άλλων μικρότερων ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

5. Επιχειρηματική δικτύωση: Οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις δεν έχουν τη δυνατότητα να δημιουργούν και να αξιοποιούν εσωτερικές οικονομίες για να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους (Fafaliou et al., 2006). Σε πολλές χώρες όπως και στην Ελλάδα αυτό δεν ισχύει, μια και υπάρχει συγκεκριμένη κρατική πολιτική στήριξης των επιχειρήσεων προκειμένου να επιτύχουν στη ναυλαγορά. Από την άλλη έχουμε την άτυπη δικτύωση που καταγράφεται στο εσωτερικό της διεθνούς ναυτιλίας, η οποία αφορά το σύνολο των επιχειρήσεων.

Οι επιχειρήσεις της φορτηγού ναυτιλίας έχουν εφαρμόσει τρεις εναλλακτικές προσεγγίσεις στη προσπάθειά τους να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους.

Η πρώτη συνδέεται με τη διατήρηση της δομής τους και των συνεργατικών σχέσεων με επιχειρήσεις ιδίων χαρακτηριστικών και κοινής κουλτούρας. Η δεύτερη αναφέρεται στη προσπάθεια αυτοδύναμης ανάπτυξης, εσωτερικοποίησης όσο το δυνατόν περισσότερων συναλλαγών που πριν εκτελούσαν στην ελεύθερη αγορά. Η τρίτη αναφέρεται στην επικέντρωση στις δραστηριότητες που οι επιχειρήσεις μπορούσαν να είναι ανταγωνιστικές.

1.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι οι οικονομικοί κύκλοι που αφορούν τη ναυτιλία. Συγκεκριμένα, αναφέρονται σε μια σειρά από συνεχείς και εναλλασσόμενες φάσεις. Οι φάσεις αυτές ξεκινούν από ένα σημείο ανάπτυξης και καταλήγουν πάντα σε ένα υφεσιακό σημείο.

Η διάρκεια της κάθε φάσης δεν είναι σταθερή άρα το διάστημα

μεταξύ ανάπτυξης και ύφεσης δίσταται επηρεαζόμενο από πολλούς παράγοντες, οι οποίοι αναφέρονται στο εξωτερικό περιβάλλον. Οι παράγοντες αυτοί είναι το πολιτικό, το οικονομικό, το κοινωνικό και το τεχνολογικό περιβάλλον, ενώ μεγάλο ρόλο παίζουν και οι πιέσεις που ασκούνται σε παγκόσμιο επίπεδο (Fayle, 2013,109).

Οι οικονομικοί κύκλοι δεν αποτελούν αποκλειστικό φαινόμενο της ναυτιλίας, αλλά αναφέρονται σε πολλές βιομηχανίες και στην οικονομία ως σύνολο. Θα πρέπει να ειπωθεί ότι οι κύκλοι εξαρτώνται τις περισσότερες φορές από τον εμπορικό κύκλο.

Ο εμπορικός κύκλος αποτελεί τις οικονομικές αλλαγές που αναφέρονται στις δραστηριότητες μιας οικονομίας, και ο οποίος διατυπώνεται κυρίως με το ύψος του Α.Ε.Π, σε συνεχή βάση. Η χρονική περίοδος που διαρκεί ο κύκλος, ορίζεται από την στιγμή που ξεκινάει η άνοδος του μέχρι και την κατάληξη του στην αρχική του κατάσταση, δηλαδή με την ολοκλήρωση ενός ημικυκλίου ανόδου και ενός καθόδου (Notteboom & Cariou, 2009, 24-26).

Επανερχόμενοι στη ναυτιλία αυτό που διαπιστώνεται είναι ότι οι τιμές των ναύλων και η αξία των караβιών, εξαρτώνται από την προσφορά και τη ζήτηση. Η προσφορά και η ζήτηση στη ναυτιλία αναφέρεται στη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου, στη δυναμική των ναυτιλιακών εταιρειών, στη ζήτηση που έχει ένα αγαθό και ευρύτερα στη λειτουργία της αγοράς.

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι επηρεάζουν και επηρεάζονται από τη προσφορά και τη ζήτηση, αλλά και τη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου. Με δεδομένη τη σημαντικότητα των ναυτιλιακών κύκλων θεωρείται ότι η οικονομική ανάλυση της ναυλαγοράς θα ήταν ελλιπής χωρίς τη μελέτη αυτού του φαινομένου (Harlaftis,2012,175-176).

Πέρα από την προσφορά και τη ζήτηση οι επιμέρους παράγοντες που καθορίζουν το ναυτιλιακό κύκλο είναι οι ακόλουθοι (Fayle,2013,109-114):

- ✓ Η ανάπτυξη της διεθνούς οικονομίας, πιο συγκεκριμένα η άνοδος και η ύφεση, παράγοντες δηλαδή που καθορίζουν τη διακίνηση των

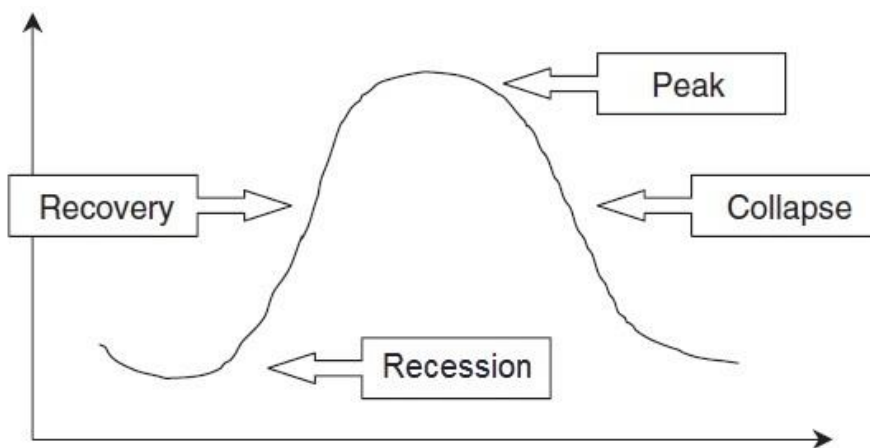
ποσοτήτων.

- ✓ Η παραγωγή και πως αυτή κατανέμεται στις ηπείρους αλλά και οι καιρικές συνθήκες που επηρεάζουν τα μεταφορικά ταξίδια.
- ✓ Οι διαφοροποιήσεις που αφορούν τα προς διακίνηση αγαθά.
- ✓ Οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων που αυξάνουν την χωρητικότητα που προσφέρεται.
- ✓ Οι ποσότητες των πλοίων που διαλύονται, που με την σειρά τους μειώνουν την χωρητικότητα που προσφέρεται.

Ανεξάρτητα από την ανάλυση που έχει γίνει για τους ναυτιλιακούς κύκλους, θα μπορούσαμε να πούμε πως οι ναυτιλιακοί κύκλοι θεωρούνται ο τρόπος που προσπαθεί να ισορροπήσει την προσφορά και τη ζήτηση των πλοίων.

1.2.1 ΦΑΣΕΙΣ ΚΥΚΛΩΝ

Η ναυτιλιακή αγορά χαρακτηρίζεται κυρίως από τις μεγάλες αλλαγές, που συντελούνται σε αυτήν, με την εμφάνιση ενός κύκλου, στις τιμές των ναύλων και στις τιμές αγοραπωλησίας των πλοίων. Ο ναυτιλιακός κύκλος (shipping cycle) αποτελείται από τα παρακάτω στάδια: α) Ύφεση (Recession), β) Ανάκαμψη (Recovery), γ) Κορύφωση (Peak), δ) Κατάρρευση (Collapse) (Beenstock & Vergottis, A,1993, 63-67).



Σχήμα 1.1

Φάση 1: Ύφεση (Recession)

Τα χαρακτηριστικά αυτής της φάση είναι τα παρακάτω:

- Η χωρητικότητα των πλοίων είναι πλεονάζουσα. Μαζεύονται τα πλοία στα μέρη που φορτώνονται και εξοικονομούν καύσιμα χρησιμοποιώντας οικονομική ταχύτητα και καθυστερώντας την άφιξη τους στο λιμάνι.
- Οι ναύλοι φτάνουν σε επίπεδα κόστους, κυρίως των πλοίων που δεν αποδίδουν και έτσι οδηγούνται στον παροπλισμό.
- Οι συνεχόμενοι χαμηλοί ναύλοι και η πολιτική των τραπεζών που δίνουν δύσκολα πίστωση, δημιουργούν αρνητικές οικονομικές συνθήκες για τα πλοία, που συνεχώς αυξάνονται. Οι εταιρείες που έχουν πλοία, λόγω της έλλειψης ρευστότητας που αντιμετωπίζουν πουλούν τα πλοία τους σε χαμηλές τιμές, καθώς δεν υπάρχουν και πολλοί αγοραστές. Η τιμή των παλαιότερων πλοίων μειώνεται στην αξία της διάλυσης τους, στρέφοντας τα πλοία αυτά στην αγορά της διάλυσης.

Φάση 2: Ανάκαμψη (Recovery)

Σε αυτή τη φάση, η προσφορά και η ζήτηση τείνουν να ισορροπήσουν. Αρχίζουν λοιπόν να φαίνονται τα πρώτα θετικά σημάδια ανάκαμψης:

- Αυξάνονται οι ναύλοι σε υψηλότερα επίπεδα από το λειτουργικό κόστος του πλοίου.
- Μειώνεται το ποσοστό του παροπλισμένου στόλου.
- Όσο η ρευστότητα αυξάνεται, αυξάνονται και οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων, σταδιακά σταθεροποιείται και η αγορά, με πραγματικά σημάδια ανάκαμψης.

Φάση 3: Κορύφωση (Peak)

Όταν το μεγαλύτερο μέρος της προσφοράς απορροφηθεί στην αγορά, τότε αρχίζουν η προσφορά και η ζήτηση να ισορροπούν. Η διάρκεια της κορύφωσης του κύκλου, μπορεί να είναι από λίγες εβδομάδες μέχρι και μερικά χρόνια, αναλόγως τις πιέσεις που θα δεχτεί η ισορροπία της

προσφοράς και της ζήτησης. Τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν την κορύφωση είναι τα παρακάτω:

- Οι ναύλοι είναι πολύ υψηλοί, πολλές φορές και πολύ παραπάνω από το κόστος λειτουργίας του πλοίου.
- Τα πλοία που παροπλίζονται είναι ελάχιστα.
- Ο στόλος χρησιμοποιεί μεγαλύτερη ταχύτητα.
- Υπάρχει ρευστότητα στους ιδιοκτήτες των πλοίων και έτσι οι τράπεζες δέχονται να τους δώσουν δάνεια.
- Υπάρχει αύξηση των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων σε τέτοιο βαθμό, που κάποια πιο μοντέρνα πλοία πωλούνται σε υψηλότερη τιμή από την αξία τους.
- Φαίνεται ότι οι παραγγελίες αυξάνονται με αργούς ρυθμούς στην αρχή και μετά με πιο γρήγορους.

Φάση 4: Κατάρρευση (Collapse)

Όταν η ζήτηση είναι μικρότερη από την προσφορά, τότε η αγορά καταρρέει. Ο λόγος που γίνεται αυτό είναι επειδή εισέρχονται νέα πλοία στην αγορά, αλλά η επιτάχυνση αυτής της διαδικασίας εξαρτάται από την ψυχολογία της αγοράς. Σε αυτή τη φάση του κύκλου:

- Τα πλοία παραμένουν στα λιμάνια χωρίς να κινούνται.
- Οι ναύλοι μειώνονται.
- Υπάρχει μείωση της ταχύτητας πλεύσης των πλοίων.
- Στην αρχή η ρευστότητα που έχουν οι ιδιοκτήτες των πλοίων είναι υψηλή.
- Η αγορά χαρακτηρίζεται από αβεβαιότητα και σύγχυση.

Όλα τα παραπάνω οδηγούν στο ότι ένας ολοκληρωμένος κύκλος έχει 4 στάδια: από την φάση της ύφεσης περνάει στην ανάκαμψη, έπειτα οδηγείται στην κορύφωση και τέλος στην πτώση. Ακόμη, ο ναυτιλιακός κύκλος συνδέεται άμεσα με την προσφορά και την ζήτηση. Δεν είναι

σταθερή η εμφάνιση του κάθε σταδίου όπως επίσης και δεν μπορεί να γίνει πρόβλεψη για το ποια θα είναι η επόμενη μορφή του κύκλου, για κάθε χρονική στιγμή.

1.2.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

Κάποτε ο Ουίνστον Τσόρτσιλ (1874-1965), δήλωσε ότι «Όσο πιο πίσω κοιτώ, τόσο πιο μπροστά βλέπω», αναφερόμενος στον κλάδο της ναυτιλίας και μέσω αυτού ήθελε να δείξει ότι η ναυτιλία μπορεί να διδαχθεί πολλά από το παρελθόν της και πως αυτό θα την βοηθήσει να οδηγηθεί σε μια επιτυχημένη πορεία στο μέλλον (Storford, 2009,5).

Η ανάπτυξη των ναυτιλιακών κύκλων, επηρέασε σημαντικά την εξέλιξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι συνδέονται σε μεγάλο βαθμό με τους επιχειρηματικούς κινδύνους. Όσο μεγαλύτερη διάρκεια έχει ένας κύκλος τόσο περισσότεροι είναι και οι επιχειρηματικοί κίνδυνοι. Επιπλέον, το πόσο συχνοί ή μεγάλοι μπορεί να είναι οι κύκλοι, εξαρτάται από τις αποφάσεις που παίρνονται αλλά και το ρίσκο που εμπεριέχουν (Storford, 2009,5).

Επειδή η ναυτιλία χαρακτηρίζεται ως μια βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου, κάθε απόφαση που παίρνεται από τους επιχειρηματίες του χώρου μπορεί να επηρεάσει το μέλλον των επιχειρήσεων του κλάδου. Για παράδειγμα η απόφαση να κλείσει η διώρυγα του Σουέζ πράγμα που μέσα στην ιστορία έγινε δυο φορές, επηρέασε την πορεία του κλάδου και ανάγκασε τους επιχειρηματίες του χώρου να επαναπροσδιορίσουν τη στρατηγική τους (Sanchez,2007,1-7).

Ο τρόπος που αναπτύσσονται οι ναυτιλιακοί κύκλοι, είναι απλός. Συγκεκριμένα όταν δεν υπάρχει ισορροπία μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης, τότε δημιουργείται ένας ναυτιλιακός κύκλος.

Έχει παρατηρηθεί ότι σε ευοίωνες οικονομικές περιόδους, υπάρχει αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές και συνεπώς αυξάνονται

σημαντικά και οι τιμές των ναύλων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, οι τιμές των νεόκτιστων πλοίων να αυξάνονται μιας και υπάρχει ρευστότητα για τη ζήτηση νέων караβιών από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Αυτό αποτελεί έναν οικονομικό κύκλο, ο οποίος χαρακτηρίζεται ως κερδοφόρος. Η διάρκεια του έχει να κάνει με τη διάρκεια που η αγορά θα συνεχίσει να είναι οικονομικά ισχυρή στο σύνολο της (Sanchez,2007,1-7).

Στον αντίποδα όταν υπάρχει ύφεση στην οικονομία, η ζήτηση μειώνεται οπότε επηρεάζεται η προσφορά. Οι ναυτιλιακές δεν έχουν οικονομική δυνατότητα να αγοράσουν νέα καράβια γι' αυτό επιλέγουν να αγοράζουν μεταχειρισμένα, πράγμα που σημαίνει ότι η αγορά των δευτέρων παρουσιάζει ανάπτυξη. Αυτός αποτελεί ιστορικά έναν άλλο ναυτιλιακό κύκλο. Τέλος η ισορροπία στην αγορά είναι αποτέλεσμα της ισορροπίας μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης, η οποία ουσιαστικά υφίσταται όταν η προσφορά μπορεί να καλύψει τη ζήτηση και το αντίθετο (Chrzanowski, 2012).

Στη συνέχεια θα παρουσιαστεί η ιστορία των ναυτιλιακών κύκλων κατά την διάρκεια των ετών, πρώτα όμως πρέπει να διατυπωθούν τα επίπεδα του κάθε ναυτιλιακού κύκλου, βάση της εμφάνισης που έκαναν σε συγκεκριμένα χρονικά σημεία. Παρατηρούνται τρεις ναυτιλιακοί κύκλοι (Chrzanowski, 2012):

α) Ο μακροχρόνιος κύκλος ή κύκλος του Kondratiev, ο οποίος εξελίσσεται σε ένα χρονικό ορίζοντα 50 ετών, συμπεριλαμβάνοντας αρχικά 20 χρόνια οικονομικής ανόδου, στη συνέχεια 10 έτη οικονομικής σταθερότητας και τέλος 20 χρόνια οικονομικής ύφεσης.

β) Ο μεσοπρόθεσμος κύκλος ή κύκλος του Juglar ή Labrousse, ο οποίος αποτελείται από μια χρονική περίοδο 10 ετών, περίπου, και ορίζεται ως επενδυτικός κύκλος και

γ) ο βραχυχρόνιος κύκλος ή κύκλος του Kitchin, ο οποίος ορίζεται ως εμπορικός κύκλος με διάρκεια 3-4 χρόνια. Οι κύκλοι αυτοί ορίζουν την κατάσταση στη ναυτιλία από το παρελθόν μέχρι και σήμερα (McConville, 1999).

Στη συνέχεια θα γίνει μια συνοπτική παρουσίαση των ναυτιλιακών κύκλων, η οποία θα αναπτυχθεί με λεπτομέρειες στο επόμενο κεφάλαιο. Αρχικά η πρώτη περίοδος χρονολογείται από το 1870 μέχρι και το 1938 και ανήκει στο κύκλο του Kondratiev.

Συγκεκριμένα τα πρώτα τριάντα χρόνια από το 1870 μέχρι και το 1900 χαρακτηρίζεται από μια ραγδαία και συνεχή ανάπτυξη, η οποία σταθεροποιείται την περίοδο 1900-1910 και τέλος η περίοδος μέχρι και το 1938, χαρακτηρίζεται από μια δυσμενή και συνεχή πτώση της ζήτησης, η οποία επηρεάζει και τη προσφορά αλλά και τα ευρύτερα κέρδη του κλάδου (Sipos, 1997,119-122).

Κατά την περίοδο αυτή είχαμε την ανάπτυξη του κύκλου του Juglar ή Labrousse, δηλαδή δυο μεσοπρόθεσμες περιόδους, δυο επενδυτικούς κύκλους που κρίθηκαν καταστροφικοί για τη ναυτιλία (Sipos, 1997,119-122).

Ο κύκλος του Kondratiev αναπτύχθηκε μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο σε ένα διάστημα 50 ετών. Ξεκινώντας από το 1950 μέχρι και σήμερα, η υπερβολική προσφορά και η χαμηλή ζήτηση, το κλείσιμο τη Διώρυγας του Σουέζ, η πτώση της τιμής των ναύλων, επηρέασαν την αγορά έχοντας αρχικά μια περίοδο ανόδου, η οποία ολοκληρώθηκε το 1970.

Τότε ξεκίνησε μια περίοδος ύφεσης, η οποία ολοκληρώθηκε το 1980 και μετά ξεκίνησε ένας τελικός κύκλος ανάπτυξης ο οποίος έκλεισε περίπου το 2008. Τότε ξεκίνησε και πάλι ένας νέος κύκλος του Juglar ή Labrousse, που συνεχίζει να υφίσταται και χαρακτηρίζεται από δυο δύσκολες δεκαετίες που για πολλούς η ναυτιλία βίωσε και βιώνει μια δυσμενή κατάσταση και βαθειά κρίση, με περιορισμένες επενδύσεις (Grammenos,2013,109-114).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ - ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΠΟΥ ΤΟΥΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΟΥΝ

2.1 ΓΕΝΙΚΗ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

Προκειμένου η συγγραφέας να αποκτήσει μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα για το τι οδήγησε την ναυτιλιακή αγορά στην τρέχουσα μορφή της, ξεκίνησε την μελέτη εξετάζοντας τα τέλη του 19ου αιώνα.

Σχεδόν στο τέλος του 1870 η ναυτιλιακή βιομηχανία άρχισε να αναπτύσσεται ραγδαία ξεκινώντας το εν λόγω έτος από 16,7 κόρους ολικής χωρητικότητας και φτάνοντας μετά από 40 χρόνια, συγκεκριμένα το 1910, στις αρχές του 20ου αιώνα, τους 34,6 κόρους ολικής χωρητικότητας (Stopford, 2009,110-118).

Η αυξημένη προσφορά εκείνη την περίοδο οδήγησε και σε αύξηση της ζήτησης σε θαλάσσιες μεταφορές. Όλα αυτά συνηγόρησαν τη συγκεκριμένη περίοδο σε άνθηση της ναυτιλιακής οικονομίας (Stopford,2009,110-118).

Προχωρώντας την ανάλυση και μελετώντας προγενέστερες συνθήκες της ναυτιλίας που οδήγησαν στη σημερινή της κατάσταση, μεταφερόμαστε στη περίοδο που ακολούθησε ανάμεσα στον Α' και Β' Παγκόσμιο πόλεμο (1919-1938) η οποία δεν χαρακτηρίστηκε ως ευνοϊκή για το κλάδο και συγκεκριμένα για τους πλοιοκτήτες.

Συγκεκριμένα την περίοδο αυτή η ανάπτυξη του εμπορίου δεν μπόρεσε να συμβαδίσει με την ευρύτερη ανάπτυξη του κλάδου της ναυτιλίας δεδομένης της υπερπροσφοράς που ίσχυσε τα προηγούμενα χρόνια.

Η περίοδος αυτή χωρίζεται σε δυο υπό περιόδους: η πρώτη εκτείνεται από το 1922-1926 η οποία χαρακτηρίστηκε από μέτρια κερδοφορία για τους πλοιοκτήτες και η δεύτερη από το 1927-1938 η οποία ήταν καταστροφική για την ναυτιλία λόγω του μεγάλου κραχ του 1930 (Grammenos and

Arcoulis,2002,81-99).

Στα πρώτα 15 χρόνια, περίπου, μετά τη λήξη του δευτέρου Παγκοσμίου πολέμου, η ανάπτυξη της ναυτιλίας, λόγω της αυξημένης ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές είναι ραγδαία.

Στη συγκεκριμένη κατάσταση συντέλεσαν διάφορα πολιτικά γεγονότα, όπως ο πόλεμος της Κορέας (1950) και η καταστροφή των ιαπωνικών και γερμανικών ναυπηγιών κατά τη διάρκεια του Πολέμου. Ένα άλλο σημαίνον γεγονός της εποχής, που συντέλεσε και αυτό στην αύξηση των τιμών των ναύλων ήταν το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ (1956) που επηρέασε το χρόνο του ταξιδιού από την Ανατολή στην Ευρώπη (Louis,2006,589-592).

Η μετέπειτα επαναλειτουργία της Διώρυγας του Σουέζ τον Απρίλιο του 1957, οδήγησε σε αναστολή της ανάπτυξης για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η υπερπροσφορά των προηγούμενων ετών δεν ήταν δυνατόν να καλυφθεί από την παρούσα ζήτηση.

Προς τη κατεύθυνση αυτή συντέλεσε και το ότι η παγκόσμια οικονομία είχε εισέλθει σε τροχιά ύφεσης, γεγονός που ξεκίνησε χρονικά από το 1958, αποδεικνύοντας ότι η πορεία της οικονομίας αποτελεί σημαίνον παράγοντα επηρεασμού της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών. Αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης ήταν οι τιμές των ναύλων να πέσουν και να παραμείνουν σε χαμηλά επίπεδα για την επόμενη δεκαετία μέχρι περίπου το 1970(Louis,2006,589-592).

Η ναυτιλία άρχισε και πάλι να ανακάμπτει με το κλείσιμο και πάλι για ακόμη μια φορά της Διώρυγας του Σουέζ το 1967, απόφαση που ήταν αποτέλεσμα του πολέμου μεταξύ Ισραήλ και Αιγύπτου. Οι θετικές αυτές συνθήκες διήρκησαν για τα επόμενα επτά χρόνια και όσο η διώρυγα συνέχιζε να είναι κλειστή. Η ναυτιλία και συγκεκριμένα το θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε από 1,807 million tons το 1966 σε 3,233 million tons το 1973(Stopford,2009,118-130).

Μετά το πέρας αυτών των συνεχόμενων ετών ανάκαμψης της ναυτιλίας και συγκεκριμένα των θαλάσσιων μεταφορών, παρατηρήθηκε και

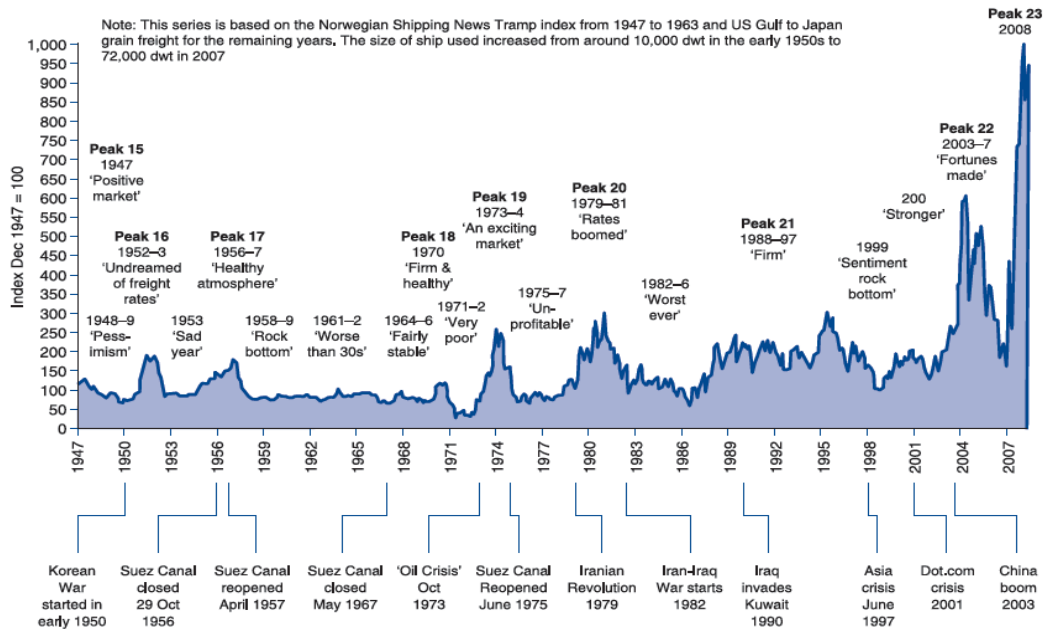
πάλι έντονη κάμψη στο θαλάσσιο εμπόριο στα μέσα της δεκαετίας του 1970, ενώ η ύφεση εντείνεται στις αρχές της δεκαετίας του 1980 (Storford,2009,118-130).

Η κρίση εκείνης της περιόδου είναι ακόμα πιο ισχυρή και πλήττει σε μεγαλύτερο βαθμό τη ναυτιλία, από αυτή που συντελέστηκε το 1930. Εκείνη την περίοδο υπήρξε μια νέα ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Παρόλα τα προβλήματα σε επίπεδο οικονομίας και τη βαθειά κρίση, η ανάπτυξη των προηγούμενων ετών κράτησε τις παραγγελίες των πλοίων σε υψηλά επίπεδα. Συγκεκριμένα οι νέες παραγγελίες πλοίων αύξησαν την προσφορά από 225 million tons deadweight σε 320 million tons deadweight παρά τη μειωμένη ζήτηση εκείνης της περιόδου. Η φθίνουσα πορεία έφτασε στο μέγιστο σημείο της το 1986 (Buxton,2001,317-338).

2.2 ΚΥΚΛΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ 1945 – 2008

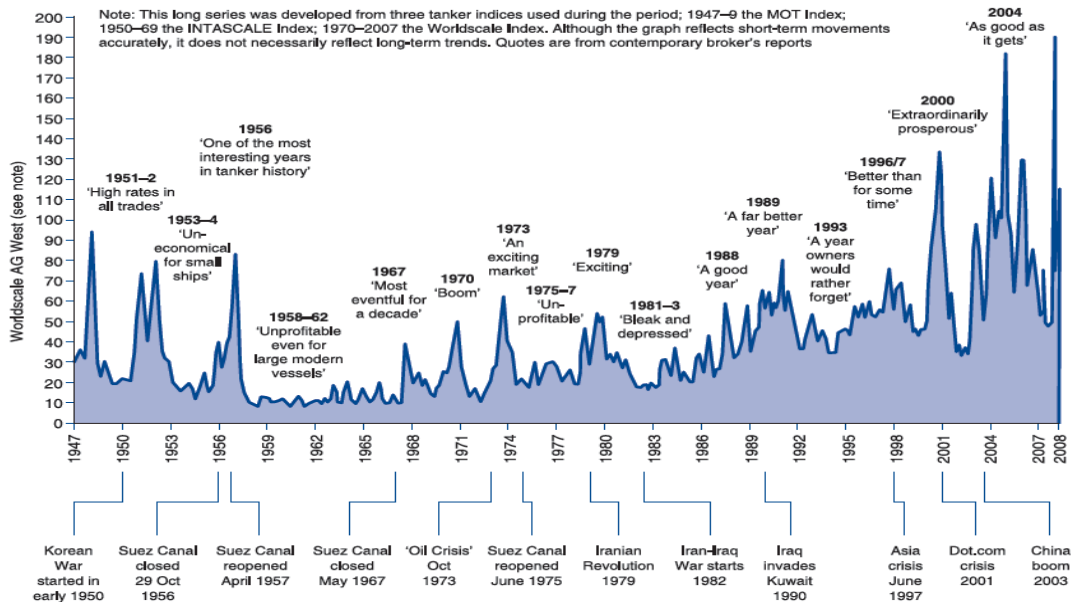
Κατά την πενήνταετή περίοδο μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, οι κύκλοι της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών χύδην φορτίου που αναπτύχθηκαν ήταν 7 και ήταν μικρής χρονικής διάρκειας, κατά μέσο όρο 6,7 έτη ο καθένας. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου αναπτύχθηκαν οι ναυτιλιακές αγορές χύδην φορτίου στην αγορά δεξαμενόπλοιων, καθώς και στην αγορά του ξηρού φορτίου (Holness, 2003,337-338).

Οι τιμές στις εμπορευματικές μεταφορές ξηρού φορτίου φαίνονται στο Σχήμα 2-1, οι οποίες συνεχίζουν την ακολουθία των κύκλων των μεταφορών ξηρών εμπορευμάτων, ξεκινώντας με τον κύκλο 15 το 1947 και τελειώνοντας με τον κύκλο 23 το 2003-8, ενώ οι τιμές spot των δεξαμενοπλοίων φαίνονται στο Σχήμα 2-2. Αν και υπάρχουν ομοιότητες ως προς το χρόνο των κύκλων, το σχήμα είναι διαφορετικό.



Σχήμα 2.1 Κύκλοι ναυτιλιακής αγοράς πλοίων μεταφοράς χύδη φορτίου (1947- 2008)

Πηγή: Σχεδιάστηκε από τον Martin Stopfo με στοιχεία από διάφορες πηγές.



Σχήμα 2.2- Κύκλοι ναυτιλιακής αγοράς πετρελαιοφόρων πλοίων (1947- 2008)

Πηγή: Σχεδιάστηκε από τον Martin Stopfo με στοιχεία από διάφορες πηγές

Οι κύκλοι ξηρού φορτίου διακρίνονται με μεγαλύτερη σαφήνεια και οι κορυφές τους τείνουν να είναι μεγαλύτερες, ενώ οι κύκλοι των δεξαμενοπλοίων είναι πιο «αιχμηροί». Δεδομένου ότι τα ναύλα δεν λένε όλη την ιστορία, οι γραφικές παραστάσεις δείχνουν τους όρους με τους οποίους οι ναυλομεσίτες περιέγραφαν την αγορά σε κάθε σημείο.

Οι μεταβολές στην τεχνολογία άνοιξαν νέες αγορές όπως τη ναυτιλία γραμμών και την ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία, οι οποίες κυριάρχησαν την προηγούμενη περίοδο και έδωσαν την θέση τους σε μια σειρά από εξειδικευμένες αγορές της ναυτιλίας χύδην φορτίου.

Οι κύριες αγορές που αναπτύχθηκαν κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου ήταν τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, τα LPG, τα LNG, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα πλοία υπεράκτιας ναυτιλίας, τα κρουαζιερόπλοια και τα εξελιγμένα φέριμποτ. Στην αγορά χύδην ναυτιλίας, τα ελεύθερα φορτηγά πλοία πολλαπλών καταστρωμάτων που είχαν κυριαρχήσει τον κλάδο για έναν αιώνα περίπου, σταδιακά αντικαταστάθηκαν από πιο εξειδικευμένα πλοία (Buxton, 2001,317-338).

2.3 ΤΑΣΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ, 1945 - 2007

Κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου η τάση των εμπορευματικών μεταφορών, σε σταθερές τιμές με βάση τον δείκτη πληθωρισμού των ΗΠΑ, παρουσίασε ένα ποσοστό μείωσης της τάξεως του 10% δηλαδή από 15% σε λιγότερο από 5%. Αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη ότι στην περίοδο αυτή συντελέστηκε μία από τις πιο ακραίες τεχνικές αλλαγές και αυτές οι αλλαγές τεκμηριώνονται ως εξής: μεγαλύτερα πλοία, εξειδικευμένα πλοία, βελτιωμένη τεχνολογία πάνω στα σκάφη και πιο αποδοτικοί κινητήρες, όλα αυτά σε συνδυασμό, είχαν σαν αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους των εμπορευματικών μεταφορών κατά δύο τρίτα περίπου (Iordanoaia, 2012,778-783).

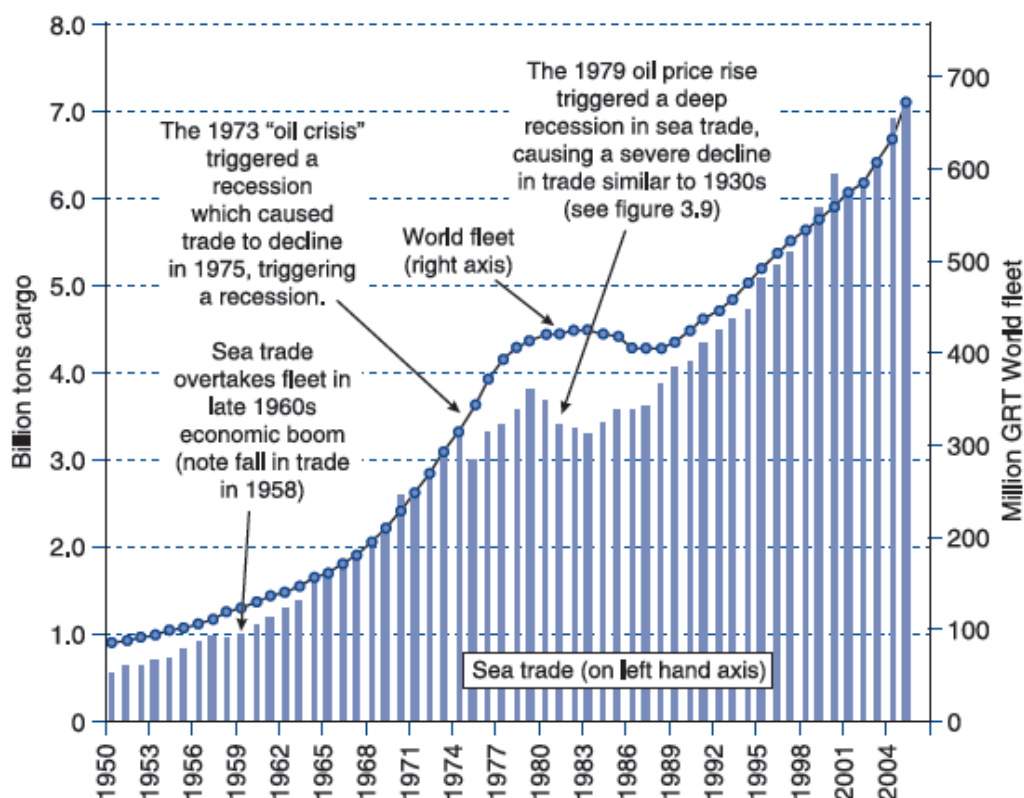
Στα πρώτα 25 έτη μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο πραγματοποιήθηκε μία τεράστια αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου (Σχήμα 2-

3), το οποίο αυξήθηκε από 500 εκατομμύρια τόνους το 1950 σε 3.200.000.000 τόνους το 1973. Για άλλη μια φορά αυτή υπήρξε μία περίοδος μεγάλων τεχνολογικών αλλαγών στον τομέα της ναυτιλίας, αν και η έμφαση δόθηκε τόσο στην οργάνωση όσο και στον υλικοτεχνικό εξοπλισμό. Σημαντικές εταιρείες ναυτιλιακών μεταφορών στους κλάδους της ενέργειας και των μετάλλων, έλαβαν την πρωτοβουλία για την ανάπτυξη ολοκληρωμένων εργασιών μεταφοράς με σκοπό τη μείωση του κόστους μεταφοράς. Η τάση προς την εξειδίκευση ήταν συνεχής και διάχυτη (McConville, 1999).

Το 1945 ο παγκόσμιος στόλος αποτελούνταν από επιβατηγά πλοία, πλοία τακτικών γραμμών, ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramp) και από έναν μικρό αριθμό δεξαμενόπλοιων. Λίγα σκάφη που χρησιμοποιούνταν για την μεταφορά φορτίου ήταν μεγαλύτερα από 20.000 dwt.

Μέχρι το 1975 ο στόλος άλλαξε εντελώς και το μεγαλύτερο ποσοστό του εμπορίου πραγματοποιούνταν από εξειδικευμένα πλοία. Τα χύδην φορτία μεταφέρονταν από πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, το πετρέλαιο από δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου και τα γενικά φορτία, ως επί το πλείστον με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οχήματα με πλοία μεταφοράς οχημάτων, τα δασικά προϊόντα με πλοία μεταφοράς ξυλείας και τα χημικά σε δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών.

Η εξειδίκευση επέτρεψε την αύξηση του μεγέθους των πλοίων. Τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς φορτίου το 1945 δεν ξεπερνούσαν τα 20.000 dwt. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1990 οι ειδικοί στόλοι μεταφοράς χύδην φορτίου αποτελούνταν από πολλά πλοία άνω των 100.000 dwt και στο εμπόριο των τακτικών γραμμών τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είχαν τέσσερις ή πέντε φορές την χωρητικότητα των προγενέστερων πλοίων πολλαπλών καταστρωμάτων (Sanchez, 2007,1-2).



Σχήμα 2.3 Θαλάσσιο Εμπόριο (1949-2005)

Πηγή: Επετηρίδα Ηνωμένων Εθνών (διάφορα έτη)

Έτσι, το γνωστό θέμα των μεγάλων σύγχρονων πλοίων να θέτουν εκτός συναγωνισμού τα μικρά πεπαλαιωμένα πλοία συνεχίστηκε όπως ακριβώς στον 19ο αιώνα.

Επιπλέον, η αγορά είχε διαταραχθεί από μια σειρά από πολιτικές εξελίξεις: τον πόλεμο της Κορέας, που ξεκίνησε το 1950, την εθνικοποίηση και μετέπειτα το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ το 1956, το δεύτερο κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ το 1967, τον πόλεμο του Yom Kippur το 1973, τη δεύτερη πετρελαϊκή κρίση το 1979, τον Πόλεμο του Κόλπου τον Αύγουστο του 1990 και την εισβολή στο Ιράκ το 2003.

Παρά το γεγονός ότι το μοτίβο των ανώτατων και κατώτατων επιπέδων των μεταφορών συνεπίπτανε με τις διακυμάνσεις στον κύκλο του βιομηχανικού εμπορίου του ΟΟΣΑ, τα αποτελέσματα αυτών των πολιτικών επιρροών ήταν επίσης εμφανή στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Στα μέσα της δεκαετίας του 1970 το ναυτιλιακό περιβάλλον άλλαξε. Υπήρξε μια πτώση στο θαλάσσιο εμπόριο, η οποία ακολουθήθηκε από μια μεγάλη πτώση στις αρχές του 1980. Το μέγεθος αυτής της ύφεσης στο εμπόριο συναγωνίζονταν το μέγεθος αυτής της δεκαετίας του 1930 ως προς τη βαρύτητά της. Στην αγορά των δεξαμενόπλοιων η κούρσα για τη χαμένη δυναμική του μεγέθους και του στόλου, που προηγουμένως ήταν νέος και δυναμικός, γέρασε και υποτόνισε (Savarikas, 2009).

Η σιγουριά των φορτωτών για τις μελλοντικές απαιτήσεις των μεταφορών τους μειώθηκε, καθώς και ο ρόλος των ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων ως υπεργολάβων, έδωσε τη θέση του σε έναν διευρυμένο ρόλο ως κτήτορες κινδύνου. Παρά τις εξελίξεις όμως αυτές, σε άλλα τμήματα της ναυτιλιακής αγοράς η τεχνολογική εξέλιξη συνέχισε. Τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου συνέχισαν να αυξάνονται σε μέγεθος, με τον όγκο των φορτίων, π.χ. σιδηρομετάλλευμα και άνθρακας, να μετακινούνται πάνω σε Capesize πλοία άνω των 100.000 dwt.

Δημιουργήθηκε ένας στόλος πλοίων μεταφοράς οχημάτων, με το μεγαλύτερο πλοίο να είναι σε θέση να μεταφέρει 6.000 οχήματα. Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών μεγάλωσαν σε μέγεθος έως 55.000 dwt.

Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκαν από 2.000 TEU στις αρχές του 1970 σε 6.500 TEU στα μέσα της δεκαετίας του 1990 και μέχρι το 2007 σε πλοία άνω των 10.000 TEU. Η τεχνολογία των πλοίων βελτιώθηκε με το μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο, τη δορυφορική πλοήγηση, τις αντιρρυπαντικές βαφές, πιο αποδοτικούς κινητήρες ντίζελ, τα σημαντικά βελτιωμένα καλύμματα στομίων του κύτους και μια σειρά από άλλες τεχνικές βελτιώσεις στον σχεδιασμό και την κατασκευή εμπορικών πλοίων (Buxton, 2001,317-338).

2.4 ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΙ ΚΥΚΛΟΙ, 1945-2007

Οι βραχυπρόθεσμοι κύκλοι έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Κατά την περίοδο 1947-2007 υπήρχαν οκτώ κύκλοι ξηρού φορτίου και σε σύγκριση με τις προηγούμενες περιόδους, η μέση διάρκειά τους ήταν πολύ σύντομη: τα

ανώτατα επίπεδα έφταναν κατά μέσο όρο τα 2,4 έτη και τα χαμηλότερα τα 3,2 έτη, έτσι ώστε ο μέσος όρος του κύκλου ήταν τα 5,6 χρόνια. Ωστόσο, οι κύκλοι ποικίλλουν σε σχήμα και ένταση (Holness, 2003,339).

Τα περισσότερα ανώτατα επίπεδα είχαν διάρκεια δύο ετών. Ωστόσο υπήρξε ένα ανώτατο επίπεδο με παρατεταμένη διάρκεια στην περίοδο 1988-1997 και τέλος ακόμη ένα με μακρά διάρκεια που ξεκίνησε το 2003 και συνεχίστηκε έως τις αρχές του 2008, καθιστώντας την περίοδο αυτή την καλύτερη σε ανάπτυξη τα τελευταία 264 χρόνια. Από την αρνητική πλευρά, υπήρξαν δύο πολύ σοβαρές υφέσεις στις περιόδους 1958-1964 και 1982-1987, με την τελευταία να κατατάσσεται παράλληλα με την ύφεση της δεκαετίας του 1930 ως η χειρότερη του αιώνα. Υπό ορισμένους όρους ήταν η πιο ακραία από το 1775.

2.4.1 ΒΡΑΧΥΧΡΟΝΙΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 15: 1945-1951

Η μεταπολεμική αγορά έκανε μια καλή αρχή το 1945: «Ως αποτέλεσμα της έλλειψης χωρητικότητας και της τεράστιας ανάγκης για μεταφορές, οι τιμές ναύλων σύντομα έφτασαν σε ένα πολύ υψηλό επίπεδο και φαινόταν υπερβολικές σε σύγκριση με τις τιμές πριν από τον πόλεμο».

Η αγορά παρέμεινε σταθερή το 1946. Το 1947 άρχισε μια πτωτική τάση, φθάνοντας στο κατώτατο επίπεδο το 1949 όταν επικράτησε η απαισιοδοξία. Γενικά υπήρχε άφθονη χωρητικότητα και κατά συνέπεια πτωτικές τιμές. Το έτος 1950 ήταν ήσυχο μέχρι το φθινόπωρο, όταν «υπήρξε σημαντική έλλειψη χωρητικότητας σε πάρα πολλούς τομείς του εμπορίου με αποτέλεσμα να εμφανιστεί μια ξαφνική αύξηση στην αγορά» (Hansen, 2009).

2.4.2 ΒΡΑΧΥΧΡΟΝΙΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 16: 1952-1955

Το 1951 οι ανησυχίες που προκάλεσε ο Πόλεμος της Κορέας πυροδότησαν ένα κύμα πανικού στη δημιουργία αποθεμάτων. Το θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε κατά 16% σε ετήσια βάση, δημιουργώντας μια αγορά πέρα από κάθε φαντασία μόλις πριν από ένα έτος. Το ανώτατο επίπεδο

διήρκεσε ένα έτος και μέχρι την άνοιξη του 1952 τα ναύλα είχαν μειωθεί έως και 70% ως αντίδραση στον πανικό του 1951. Από το 1953 η χωρητικότητα αυξήθηκε καθώς οι περιορισμοί στις εισαγωγές και η υπεραποθεματοποίηση του 1951 συνέχισαν να γίνονται αισθητά (Buxton, 2001,317-338).

Οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων δίνουν μια σαφή εικόνα της ακραίας φύσης αυτού του κύκλου. Η τιμή ενός λογικά άμεσου πλοίου Liberty με έτος κατασκευής το 1944 αυξήθηκε από τις £110.000 τον Ιούνιο του 1950 στις £500.000 το Δεκέμβριο του 1951. Μέχρι τον Δεκέμβριο του 1952 η τιμή έπεσε στα £230,000.

Το έτος 1954 φανέρωσε για άλλη μια φορά πόσο απρόβλεπτη μπορεί να είναι η ναυτιλιακή βιομηχανία: η αγορά εμπορευματικών μεταφορών πήγε από το κακό (1953) στο χειρότερο (κατά το πρώτο εξάμηνο του 1954) και στη συνέχεια, παρουσίασε μία σημαντική βελτίωση στο τελευταίο μισό του 1954.

Το φθινόπωρο του 1954 η αγορά άρχισε να σφίγγει και μέχρι το τέλος του έτους οι τιμές αυξήθηκαν κατά 30%. Η τάση βελτίωσης συνεχίστηκε μέχρι το 1955 όταν και έκλεισε η Διώρυγα του Σουέζ τον Νοέμβριο του 1956, όπου η εκτροπή της κυκλοφορίας από το Σουέζ σε ένα μακρύτερο ταξίδι γύρω από το ακρωτήριο, προκάλεσε μια τεράστια έκρηξη στις τιμές και στις δραστηριότητες της χρονονάυλωσης (Iordanoaia, 2012,778-783).

2.4.3 ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 17: 1956-1969

Τα γεγονότα που ακολούθησαν την κρίση του Σουέζ παρέχουν μια μελέτη περίπτωσης του «παιχνιδιού στη ναυτιλία» στο πιο συναρπαστικό του, καθώς η άνθηση του 1956 που ξαφνικά ακολουθήθηκε από μια σοβαρή ύφεση. Ο Platon σχολιάζει: Το έτος 1957 δείχνει πως είναι σχεδόν αδύνατο να προβλέψουμε το μέλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι προβλέψεις που έγιναν στο τέλος του 1956 από κορυφαίες προσωπικότητες της ναυτιλίας ήταν αρκετά αισιόδοξες. Κανείς δεν φάνηκε να αναμένει την ύφεση που σημειώθηκε στη συνέχεια, μια ύφεση η οποία θα πρέπει να θεωρείται η

χειρότερη από τα μέσα της δεκαετίας του 1930.

Τα εκρηκτικά υψηλά ποσοστά στο τέλος του 1956 μειώθηκαν κατά τη διάρκεια του 1957 στο κατώτατο επίπεδο. Υπήρχαν λίγοι άνθρωποι, αν υπήρχαν, που νόμιζαν ότι, με μικρές αλλαγές, η περίοδος αυτή θα μετατρέπονταν σε μία δεκαετή ύφεση η οποία θα τελείωνε μόνο με το δεύτερο και πιο διαρκή κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ το 1967 (McConville, 1999).

Ένα πολύπλοκο φάσμα οικονομικών και πολιτικών μεταβλητών συντέλεσε στο να δημιουργηθεί η πιο μακράς διάρκειας ύφεση. Ο Tugenhadt περιγράφει το μέρος που οι εταιρείες πετρελαίου έπαιξαν με την δημιουργία μιας επενδυτικής άνθησης στα δεξαμενόπλοια που οδήγησε την αγορά προς τα κάτω.

Ήταν κατά τη διάρκεια της κρίσης του Σουέζ το 1956 που οι ιδιοκτήτες πλοίων έκαναν τις μεγαλύτερες οικονομικές επιτυχίες τους. Όταν το κανάλι έκλεισε και τα δεξαμενόπλοια έπρεπε να αλλάξουν το δρομολόγιό τους γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, δεν υπήρχαν αρκετά διαθέσιμα για να μεταφέρουν το πετρέλαιο που χρειαζόταν, και τα ναύλα αυξήθηκαν σε πολύ μεγάλο βαθμό (Sanchez, 2007,1-5).

Οι εταιρείες πιστεύοντας, όπως όλοι οι άλλοι, ότι οι Αιγύπτιοι δεν θα μπορούσαν να λειτουργήσουν το κανάλι αφού εκκαθαριστεί, πίστευαν ότι η έλλειψη θα διαρκούσε μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1960, μέχρι να κατασκευαστούν τα νέα πλοία.

Ως εκ τούτου, υπέγραψαν συμβάσεις με τις οποίες προσέλαβαν όχι μόνο δεξαμενόπλοια για άμεση εργασία με υψηλό ισχύον επιτόκιο, αλλά συμφώνησαν επίσης με τους όρους ναύλωσης πλοίων τα οποία δεν είχαν ακόμη κατασκευαστεί, για εργασία στη δεκαετία του 1960. Όταν οι Αιγύπτιοι απέτυχαν να λειτουργήσουν το κανάλι αποτελεσματικά, επήλθε η κατάρρευση στην αγορά δεξαμενόπλοιων, η οποία μάλιστα έφτασε στο υψηλότερο σημείο. Αυτό ήταν αποτέλεσμα των συμφωνιών που είχαν υπογράψει οι πλοιοκτήτες με δεδομένη τη λειτουργία του ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Όταν αυτό δεν λειτούργησε δεν μπόρεσαν να είναι τυπικοί

στις συμφωνίες που είχαν υπογράψει και καταστράφηκαν (Savarikas, 2009).

Αρκετοί άλλοι παράγοντες, συνέβαλαν στην υπερπροσφορά χωρητικότητας, η οποία αναπτύχθηκε στις μεταφορές ξηρού φορτίου το 1958. Ο Platon διακρίνει την δημιουργία αποθεμάτων, την υπέρμετρη κατασκευή πλοίων, την εμφάνιση πιο αποδοτικών πλοίων και την παγκόσμια οικονομία (Savarikas, 2009).

Οι λόγοι για την πτώση αυτή ήταν πολλοί. Τα αποθέματα στην Ευρώπη στα τέλη του 1956 επέτρεψαν μία μικρή μείωση της ζήτησης για χωρητικότητα στα ελεύθερα φορτηγά πλοία κατά τους πρώτους μήνες του 1957. Το ποσοστό της ολοκλήρωσης των νέων αυτών πλοίων είχε αυξηθεί σημαντικά και τα οποία γρήγορα αντικατέστησαν τα πλοία Liberty.

Αυτά τα νέα ελεύθερα φορτηγά πλοία, είχαν κατά μέσο όρο 3.000 τόνους μεγαλύτερη χωρητικότητα από τα πλοία που είχαν κατασκευαστεί στον πόλεμο, ήταν γρηγορότερα κατά τέσσερις κόμβους και έφεραν σημαντικά περισσότερο φορτίο από τα πλοία Liberty τα οποία προορίζονταν να αντικαταστήσουν.

Επίσης, στην πτώση συνέβαλαν και οι περιορισμοί στις συναλλαγές που επιβλήθηκαν σε έναν αριθμό χωρών που προκλήθηκε από την έλλειψη συναλλάγματος. Άλλες συντρέχουσες αιτίες ήταν η επιταχυνόμενη τάση προς την αυτάρκεια της πλοιοκτησίας, η ναύλωση και η ναυπηγική βιομηχανία σε μέχρι τώρα μη ναυτιλιακές χώρες, καθώς και το γεγονός ότι η Ιαπωνία έγινε ξαφνικά ένας σημαντικός προμηθευτής χωρητικότητας με ελεύθερα φορτηγά πλοία στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο. Τέλος, η ύφεση στο παγκόσμιο εμπόριο βοήθησε στην ώθηση των τιμών προς τα κάτω, αρκετά κάτω από τα λειτουργικά επίπεδα (Stopford, 2009).

Η σοβαρή ύφεση στην παγκόσμια οικονομία σίγουρα έπαιξε σημαντικό ρόλο. Η βιομηχανική παραγωγή στον ΟΟΣΑ μειώθηκε κατά 4% το 1958, επιφέροντας την πρώτη πτώση στο θαλάσσιο εμπόριο από το 1932. Η επαναλειτουργία του Σουέζ μείωσε την ζήτηση για δεξαμενόπλοια και συνέπεσε με τις παραδόσεις ρεκόρ των νεότευκτων πλοίων, τα οποία είχαν παραγγελθεί κατά την ισχυρή αγορά του 1955-6.

Ωστόσο, η αιτία αυτής της μακράς ύφεσης δεν ήταν κυρίως η έλλειψη ζήτησης. Μετά τις αποτυχίες το 1958, το θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε από 990 εκατομμύρια τόνους το 1959 σε 1.790 εκατομμύρια τόνους το 1966, σημειώνοντας αύξηση 80% μέσα σε επτά έτη. Το πραγματικό πρόβλημα ήταν στην πλευρά της προσφοράς.

Μετά τις ελλείψεις της δεκαετίας του 1950, η παραγωγή της ναυπηγικής βιομηχανίας υπερδιπλασιάστηκε και η αυξανόμενη ροή για μεγάλα σύγχρονα πλοία ήταν σε μεγάλο βαθμό υπεύθυνη για τη διατήρηση των ναύλων προς τα κάτω. Τα ναύλα των δεξαμενοπλοίων επέστρεψαν σε πραγματικά κερδοφόρα επίπεδα μετά το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ το 1967. Ωστόσο, αυτή η δεύτερη κρίση του Σουέζ δεν ήταν στην πραγματικότητα μία επανάληψη της προηγούμενης, διότι η προσφορά είχε γίνει πιο ευέλικτη (UNCTAD, 2013):

Τόσα πολλά πλοία είχαν παραγγελθεί στον απόηχο της κρίσης του 1956, ώστε για αρκετά χρόνια πριν το κλείσιμο του καναλιού και πάλι το 1967 υπήρχε σημαντικό πλεόνασμα σε δεξαμενόπλοια και πολλά από αυτά έπρεπε να μετατραπούν σε μεταφορείς σιτηρών για να έχουν δουλειά. Ως αποτέλεσμα, οι πλοιοκτήτες δεν ήταν σε θέση να επαναλάβουν την προηγούμενη επιτυχία τους. Μέσα σε λίγες εβδομάδες από το κλείσιμο του Σουέζ, περίπου 200 δεξαμενόπλοια συνολικού ύψους 5 εκατομμυρίων τόνων τέθηκαν εκ νέου στην μεταφέρουν πετρελαίου εξασφαλίζοντας τον εφοδιασμό της Ευρώπης.

Οι εταιρείες επομένως αρνήθηκαν τη ναύλωση σκαφών για περισσότερα από δύο ή τρία ταξίδια σε ένα έτος, αντί για πολλά χρόνια μπροστά. Παρόλα αυτά, η κρίση ήταν εξαιρετικά επικερδής για τους ιδιοκτήτες. Ο Νορβηγός Sigval Bergesen έδειξε τι σημαίνει αυτό σε γενικές γραμμές όταν ναύλωσε το 80.000 τόνων Rimfonn στην Shell για δύο ταξίδια με κόστος £1 εκατομμύριο.

Εν ολίγης, η δεκαετία που ακολούθησε την άνθηση του 1956 με το κλείσιμο του Σουέζ, ήταν λιγότερο επικερδής για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι πλοιοκτήτες είχαν σημαντικές ζημίες στην spot αγορά κατά το πρώτο

εξάμηνο και, αν και κατά το δεύτερο εξάμηνο η αγορά βελτιώθηκε, η ζήτηση δεν αυξήθηκε ποτέ αρκετά πάνω από την προσφορά ώστε να ωθήσει τις τιμές σε αποδεκτά επίπεδα κέρδους.

2.4.4 ΒΡΑΧΥΧΡΟΝΙΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 18: 1970-1972

Ο Πόλεμος των Έξι Ημερών μεταξύ του Ισραήλ και της Αιγύπτου το 1967 και το επακόλουθο κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ σηματοδότησε την έναρξη της επταετούς ευημερίας για τους εφοπλιστές στην ναυλαγορά. Υπήρξαν τρεις περίοδοι άνθησης στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών, καθώς σε διάφορες χρονικές στιγμές οι πλοιοκτήτες ήταν σε θέση να καθορίσουν τις χρονοναυλώσεις σε εξαιρετικά κερδοφόρες τιμές.

Δεδομένου ότι το πετρέλαιο αποτελούσε το μεγαλύτερο ποσοστό των φορτίων που διακινούνταν μέσω της διώρυγας του Σουέζ εκείνη την εποχή, ο κύριος αντίκτυπος του κλεισίματος έγινε αισθητός στην αγορά δεξαμενοπλοίων (Βλάχος & Νικολαΐδης, 1999).

Η αγορά μεταφοράς ξηρού φορτίου επωφελήθηκε έμμεσα από τη βελτίωση των τιμών για τα πλοία μεταφοράς μεταλλεύματος η οποία οφείλεται στους συνδυασμένους μεταφορείς που το γύρισαν στην εμπορία πετρελαίου, αλλά, σε γενικές γραμμές, η αύξηση των τιμών ήταν λιγότερο αισθητή από ότι στην αγορά δεξαμενοπλοίων.

Η άνθηση του 1970 και του 1973, συνέπεσε με εξαιρετικά ανώτατα επίπεδα στον βιομηχανικό κύκλο του εμπορίου, τα οποία ενισχύθηκαν από πολιτικά γεγονότα, όπως το κλείσιμο του Παναραβικού αγωγού Tap Line τον Μάιο του 1970, του πετρελαιαγωγού που ξεκινούσε από τον Περσικό Κόλπο και έφτανε ως την Μεσόγειο, περικόπτοντας την διαθεσιμότητα του πετρελαίου από τη Σιδώνα κατά 15 εκατομμύρια τόνους.

Αργότερα το ίδιο έτος, οι περιορισμοί στην παραγωγή πετρελαίου στη Λιβύη από το νέο καθεστώς, έδωσαν περαιτέρω ώθηση στην αγορά. Ένα παρόμοιο μοτίβο συνέβη όταν η εθνικοποίηση των Λιβυκών προμηθειών πετρελαίου τον Αύγουστο του 1973, έκανε τις πετρελαϊκές εταιρείες να

περικόψουν την προμήθεια σε λιβυκό πετρέλαιο υπέρ των πιο μακρινών πηγών στη Μέση Ανατολή (Γεωργαντόπουλος, 2013).

Ωστόσο, η πραγματική αιτία της ανάπτυξης της αγοράς ήταν μια άνευ προηγουμένου ανάπτυξη του εμπορίου. Το θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε κατά 78% το 1966, από τους 1.807 εκατομμύρια τόνους σε 3.233 εκατομμύρια τόνους το 1973. Η αυξημένη απαίτηση για πλοία κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου των επτά ετών, ήταν μεγαλύτερη από ότι στα προηγούμενα 16 χρόνια. Παρά την ταχεία επέκταση της παραγωγικής ικανότητας της ναυπηγικής βιομηχανίας, τα ναυπηγεία εμφάνισαν δυσκολίες στο να συμβαδίσουν με την ζήτηση.

Υπήρξε μια ύφεση το 1971, αλλά αυτή αποδείχθηκε βραχύβια και πολλοί πλοιοκτήτες καλύπτονταν από τις κερδοφόρες χρονοναυλώσεις οι οποίες είχαν υπογραφεί το 1970. Ως εκ τούτου, αυτή ήταν μία περίοδος μεγάλης ευημερίας και επέκτασης στον τομέα της ναυτιλίας (Θεοτοκάς, 2000).

2.4.5 ΒΡΑΧΥΧΡΟΝΙΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 19 : 1973 - 1978

Το έτος 1973 ήταν ένα από τα καλύτερα στον τομέα της ναυτιλίας, συγκρίσιμο με την άνθηση του 1900 που προκλήθηκε από τον πόλεμο της Νότιας Αφρικής. Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, οι τιμές χρονοναύλωσης για ένα VLCC διπλασιάστηκαν από τα 2,5 δολάρια ανά DWT ανά μήνα (\$22.000 ανά ημέρα) σε \$5 ανά DWT ανά μήνα (\$44.000 ανά ημέρα). Οι ακραίες συνθήκες καλλιέργησαν το κλίμα για μια θεαματική φούσκα στις τιμές των πλοίων. Οι Hill και Vielvoye περιγράφουν τον φαύλο κύκλο των τιμών ως εξής (Holness, 2003,339-340):

Η ανοδική πορεία των τιμών των πλοίων άρχισε στα τέλη του 1972, και κατά τη διάρκεια του 1973 η τιμή όλων των τύπων πλοίων αυξήθηκε κατά 40 και 60 τοις εκατό σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, με την πιο σημαντική αύξηση να καταβάλλεται για την χωρητικότητα των δεξαμενοπλοίων. Οι πλοιοκτήτες ήταν διατεθειμένοι να πληρώσουν πολύ

υψηλές τιμές, ως αποτέλεσμα των ασφαλίσεων στα πλοία με έγκαιρη παράδοση. Σε αυτή την περίπτωση ένα πολύ μεγάλο πλοίο μεταφοράς αργού πετρελαίου, το οποίο είχε παραγγελθεί το 1970 ή το 1971 με κόστος περίπου 26.400.000 δολάρια θα μπορούσε να πραγματοποιήσει μια τιμή μεταξύ των \$61 εκατομμυρίων και \$73.5 εκατομμυρίων.

Η αγορά δεξαμενόπλοιων κατέρρευσε μετά τον πόλεμο του Yom Kippur το 1973, αλλά η αγορά πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου καθυστέρησε μέχρι το 1974 και η αγορά μικρών πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου καθυστέρησε μέχρι το 1975, ωθούμενες από την έντονη οικονομική ανάπτυξη.

Η ανάπτυξη αυτή ήταν άμεση συνέπεια της δημιουργίας αποθεμάτων στην παγκόσμια οικονομία ως αποτέλεσμα του πληθωρισμού των τιμών των βασικών εμπορευμάτων και της βαριά συμφόρησης στη Μέση Ανατολή και τη Νιγηρία, η οποία προέκυψε από την άνθηση σε αυτούς τους τομείς και η οποία προκλήθηκε από την αύξηση των εσόδων από το πετρέλαιο. Αυτό αποτελεί ένα ενδιαφέρον παράδειγμα σχετικά με τα ανώτατα επίπεδα στην αγορά μεταφοράς ξηρού φορτίου, η οποία ξεπέρασε την ύφεση στην παγκόσμια οικονομία (Hansen, 2009).

Μεταξύ της περιόδου 1975 και 1995, η αγορά ξηρού φορτίου ακολούθησε ένα διαφορετικό πρότυπο από τα δεξαμενόπλοια. Για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, το κατώτατο επίπεδο στον κύκλο 19 διήρκεσε μόλις τρία έτη από το 1975 έως το 1978. Η ίδια η αγορά των εταιρειών το 1973-4 επέτρεψε στους πλοιοκτήτες να ρυθμίσουν τις χρονοναυλώσεις που απέφεραν κέρδη για αρκετά χρόνια μετά.

Ωστόσο, η αγορά spot εισήλθε σε φάση ύφεσης το 1975 και τα 3 έτη που ακολούθησαν, από το 1975 έως το 1978, υπήρξαν πολύ αρνητικά για όλα τα μεγέθη των πλοίων. Παρά το γεγονός ότι υπήρξε κάποια εποχιακή διακύμανση, κατά μέσο όρο, οι ναύλοι δεν επαρκούσαν για να καλύψουν τις τρέχουσες δαπάνες. Μέχρι το 1977 πολλοί πλοιοκτήτες αντιμετώπιζαν σοβαρά προβλήματα ρευστότητας.

Το φθινόπωρο του 1978, άρχισε η ανάκαμψη της αγοράς του ξηρού φορτίου και οδήγησε σε μια πολύ σταθερή αγορά το 1979-80. Μέχρι το τέλος του 1978 οι ναύλοι είχαν αυξηθεί κατά 30%, και συνέχισαν να αυξάνουν μέχρι το 1979 φτάνοντας σε υψηλότερα επίπεδα από ότι ήταν το 1974. Υπήρχαν πολλοί λόγοι για τη δυναμική αυτής της ανάκαμψης. Το σκηνικό στήθηκε από μια απότομη βελτίωση στα οικονομικά μεγέθη.

Το εμπόριο των χύδην εμπορευμάτων αυξήθηκε κατά 7,5% το 1979, αλλά η προσφορά αυξήθηκε μόνο κατά 2,5%, λόγω του χαμηλού επιπέδου των παραγγελιών κατά τη διάρκεια της προηγούμενης ύφεσης. Επιπλέον, συντέλεσε και το απρόβλεπτο αποτέλεσμα της αύξησης των τιμών του πετρελαίου το 1979. Οι εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας σε όλο τον κόσμο άλλαξαν από την λειτουργία με πετρέλαιο σε άνθρακα, δίνοντας σημαντική ώθηση στο θερμικό εμπόριο άνθρακα. Το αποτέλεσμα αυτό ενισχύεται από τη συμφόρηση.

Σύμφωνα με το Fearnleys Review, «η ραχοκοκαλιά της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών το 1980 ήταν η βαριά συμφόρηση σε σημαντικές περιοχές των λιμένων». Κατά το τελευταίο τρίμηνο του έτους, ο χρόνος αναμονής για τους μεταφορείς άνθρακα στους λιμένες των ΗΠΑ αυξήθηκε έως και 100 ημέρες που στην πραγματικότητα τριπλασίασε την ανάγκη για χωρητικότητα σε αυτό το εμπόριο. Η συμφόρηση ήταν ευρέως διαδεδομένη, ιδιαίτερα στη Μέση Ανατολή και τη Δυτική Αφρική, όπου οι παραδοσιακές λιμενικές εγκαταστάσεις δεν μπορούσαν πλέον να αντιμετωπίσουν την αύξηση του εμπορίου. Οι τιμές αυξήθηκαν περαιτέρω το 1980 και στο τέλος του Δεκεμβρίου ήταν 50% πάνω από το μέσο όρο που είχαν φτάσει το 1979 (Buxton, 2001,317-338).

Στην αγορά δεξαμενόπλοιων, ο πόλεμος του Yom Kippur είχε ως αποτέλεσμα μία διαρθρωτική ύφεση η οποία διήρκεσε μέχρι το 1988 και η οποία τελείωσε μόνο από μια σύντομη βελτίωση της αγοράς το 1979. Υπήρχαν τρία βασικά προβλήματα που συνέβαλαν στο βάθος αυτής της ύφεσης.

Το πρώτο ήταν η υπερπροσφορά των δεξαμενόπλοιων που προέκυψε από τις κερδοσκοπικές επενδύσεις στις αρχές του 1970. Κατά τη διάρκεια του 1973, ο επιχειρησιακός στόλος των δεξαμενόπλοιων ήταν 225 εκατομμύρια dwt, αλλά έγιναν τόσες πολλές νέες παραγγελίες δεξαμενόπλοιων ώστε παρά την πτώση της ζήτησής τους κατά τα επόμενα δύο χρόνια, ο στόλος στην πραγματικότητα αυξήθηκε σε 320 εκατομμύρια dwt, δημιουργώντας πλεόνασμα χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων με 100 εκατομμύρια dwt.

Δεύτερον, η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία ήταν πλέον σε θέση να κατασκευάσει 60 εκατομμύρια dwt εμπορευματικών πλοίων κάθε χρόνο, πολύ περισσότερο από αυτό που απαιτούνταν για να ανταποκριθεί η αγορά στην ζήτηση για νέα πλοία, ακόμη και αν η τάση της δεκαετίας του 1960 είχε συνεχιστεί. Η χωρητικότητα των ναυπηγείων δεν ήταν εύκολο να μειωθεί και χρειάστηκε μια δεκαετία υπερπαραγωγής ώστε να μειωθεί η παραγωγική ικανότητα σε ένα επίπεδο σύμφωνα με τη ζήτηση (Iordanoaia, 2012,778-783).

Τρίτον, οι αυξήσεις στις τιμές του πετρελαίου το 1973 και το 1979 μείωσαν δραματικά τη ζήτηση για εισαγωγές πετρελαίου. Η αγορά συνετρίβη στα χαμηλότερα επίπεδα. Ο μετασχηματισμός από την άνθηση στην αποτυχία το 1973 ήταν ο πιο εντυπωσιακός που καταγράφηκε ποτέ στην ναυτιλιακή αγορά. Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού οι τιμές για τα VLCC εκτοξεύθηκαν πάνω από την κλίμακα Worldscale (WS) 300 και παρέμειναν εκεί μέχρι τον Οκτώβριο. Στη συνέχεια, τον Οκτώβριο ο ΟΠΕΚ εισήγαγε ένα εμπάργκο κατά 10% σε όλες τις εξαγωγές προς τη Δύση και η αγορά συνετρίβη απότομα, με τις τιμές για τα VLCC να πέφτουν στην κλίμακα WS 80 τον Δεκέμβριο. Η πτώση συνεχίστηκε μέχρι το 1974 και τον Απρίλιο του 1975, η τιμή για ένα VLCC από τον Περσικό Κόλπο στην Ευρώπη είχε βυθιστεί στην κλίμακα WS 15.

Ωστόσο, χρειάστηκε σχεδόν ένας χρόνος για να γίνει αντιληπτή η σοβαρότητα της κατάστασης. Τον Μάρτιο του 1974, πέντε μήνες μετά το ξέσπασμα της κρίσης, μία επιχείρηση έκλεινε ένα δεξαμενόπλοιο 270.000

dwt για 3 έτη με \$28.000 ανά ημέρα, αλλά οκτώ μήνες αργότερα, τον Νοέμβριο το κλείσιμο ενός δεξαμενοπλοίου κόστιζε μόνο \$11.000 ανά ημέρα. Η δραστηριότητα στον τομέα των πωλήσεων και των αγορών ήταν μικρή, αλλά από το τέλος του έτους οι τιμές είχαν ήδη μειωθεί κατά περισσότερο από 50% (McConville, 1999).

Για παράδειγμα, η τιμή για ένα μεταχειρισμένο πλοίο VLCC κατασκευής του 1970 με 200.000 dwt μειώθηκε από τα 52 εκατομμύρια δολάρια το 1973 στα 23 εκατομμύρια δολάρια το 1974. Αυτό αποδείχθηκε να είναι μόνο η αρχή. Το 1975 η τιμή έπεσε στα 10 εκατομμύρια δολάρια, το 1976 στα 9 εκατομμύρια δολάρια και στα μέσα του 1977 στα 5 εκατομμύρια δολάρια. Μετά από δύο έτη υπήρξε μία μέτρια ανάκαμψη στην αγορά δεξαμενοπλοίων. Η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας το 1979 άρχισε να ωθεί τις τιμές προς τα πάνω. Η παροπλισμένη χωρητικότητα μειώθηκε από τα 13,4 εκατομμύρια dwt στα 8,6 εκατομμύρια dwt, το 1979.

Ωστόσο, αυτή υπήρξε μία μικρή ανάκαμψη και οι τιμές των VLCC δεν έφταναν καν για να καλύψουν τα έξοδα ενός ταξιδιού. Στις τιμές των μεταχειρισμένων παρατηρήθηκε επίσης αύξηση και η τιμή ενός εκατομμυρίου των 200.000 dwt ανήλθε στα 11 εκατομμύρια δολάρια. Ένα διάλειμμα στην μακρά ύφεση, παρά μία άνοδος της αγοράς.

2.4.6 ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 20α : 1979 - 1987 (ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ) : Η ΥΦΕΣΗ ΤΗΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ ΤΟΥ 1980

Η άνθηση της μεταφοράς εμπορευμάτων ξηρού φορτίου διήρκεσε μέχρι το Μάρτιο του 1981 οπότε και προέκυψε μία απότομη πτώση. Οι ημερήσιες αποδοχές ενός Panamax έπεσαν από τα 14.000 δολάρια ημερησίως τον Ιανουάριο στα 8.500 δολάρια ανά ημέρα τον Δεκέμβριο. Το αρχικό έναυσμα για την πτώση αποτέλεσε μία απεργία των ανθρακωρύχων στις ΗΠΑ, η οποία προκάλεσε μείωση στην αγορά στον Ατλαντικό. Το πιο θεμελιώδες πρόβλημα ήταν η αρχή μιας σοβαρής ύφεσης στην παγκόσμια οικονομία. Η

πτώση των τιμών του πετρελαίου, το στάσιμο εμπόριο άνθρακα και η εξάλειψη της συμφόρησης ώθησε τις τιμές προς τα κάτω σε τέτοια επίπεδα, ώστε την περίοδο στο 1983-4 ορισμένοι ναυλομεσίτες την περιέγραφαν ως την χειρότερη που βίωσαν ποτέ (Sanchez, 2007,1-5).

Το 1982 επήλθε μία περαιτέρω μείωση των ναύλων στο μισό. Μέχρι τον Δεκέμβριο του 1982, οι αποδοχές των Panamax μεταφοράς χύδην φορτίου ήταν κάτω από τα 4.200 δολάρια ανά ημέρα.

Στην αγορά χρονοναύλωσης, ένας μεγάλος αριθμός οι οποίες είχαν διαπραγματευτεί κατά το προηγούμενο έτος έπρεπε να υποστούν επαναδιαπραγμάτευση για να επιβιώσουν οι ναυλωτές και πολλοί ναυλωτές απέτυχαν να τηρήσουν τις δεσμεύσεις τους συνολικά, κάτι που είχε ως αποτέλεσμα την πρόωρη επαναπαράδοση πλοίων και περαιτέρω δυσκολίες για τους πλοιοκτήτες.

Οι τιμές εμπορευματικών μεταφορών βελτιώθηκαν ελαφρά κατά την άνοιξη του 1983, αλλά έπεσαν στο κατώτατο επίπεδο το καλοκαίρι και έμειναν εκεί. Παρά το γεγονός ότι οι ναύλοι ήταν πολύ χαμηλοί, την περίοδο 1983-4 πραγματοποιήθηκε μεγάλος αριθμός παραγγελιών για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου.

Η όλη διαδικασία ξεκίνησε από την Sanko Steamship, μια ιαπωνική ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία παρήγγειλε κρυφά 120 πλοία. Το παράδειγμα της ακολουθήθηκε σύντομα από μία πληθώρα παραγγελιών από τους πλοιοκτήτες της διεθνούς ναυτιλίας, κυρίως Έλληνες και Νορβηγούς. Η εξήγηση αυτής της αντικυκλικής παραγγελίας πλοίων, η οποία μοιάζει με μία παρόμοια εκδήλωση την περίοδο 1905-6, είναι πολύπλοκη.

Οι εφοπλιστές είχαν συσσωρεύσει μεγάλα αποθέματα μετρητών κατά την άνθηση του 1980. Οι τράπεζες, οι οποίες είχαν μεγάλες καταθέσεις σε πετροδολάρια, ήταν πρόθυμες να δανείσουν στην ναυτιλία και τα πλοία ήταν φτηνά, διότι τα ναυπηγεία είχαν ακόμη πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα και δεν είχαν παραγγελθεί δεξαμενόπλοια. Επιπλέον, τα ναυπηγεία είχαν προσφέρει μια νέα γενιά αποδοτικών πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου που φαινόταν πολύ ελκυστική στην ισχύουσα υψηλή τιμή του πετρελαίου. Τα

επίπεδα του γιεν ήταν ευνοϊκά, κάνοντας τα πλοία που είχαν παραγγελθεί στην Ιαπωνία να δείχνουν φθηνά. Τέλος, οι πλοιοκτήτες που έκαναν παραγγελίες πλοίων το 1983 ανέμεναν ο κύκλος να διαρκέσει περισσότερο από 6 έτη κι έτσι θεωρούσαν ότι θα τα παραλάβουν στην επόμενη κυκλική ανάκαμψη, η οποία σύμφωνα με τους υπολογισμούς, θα πραγματοποιούνταν το 1985 (Savarikas, 2009).

Αν τόσοι πολλοί πλοιοκτήτες δεν είχαν την ίδια ιδέα, αυτό θα αποτελούσε μία επιτυχημένη στρατηγική. Οι προσδοκίες ότι το εμπόριο θα βελτιωνόταν εκπληρώθηκαν. Το 1984 αυξήθηκε ο επιχειρηματικός κύκλος και υπήρξε μια σημαντική αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου. Ωστόσο, ο συνδυασμός των αυξημένων παραδόσεων νεότευκτων πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, που πολλοί είχαν παραγγείλει με βάση υποθέσεις κατά τα δύο προηγούμενα έτη, καθώς και το γεγονός ότι ο συνδυασμένος στόλος μεταφορών μπορούσε να βρει ελάχιστη δουλειά στην αγορά δεξαμενοπλοίων, εξασφάλισαν ότι η αύξηση των τιμών θα ήταν πολύ περιορισμένη.

Οι ναύλοι μεταφοράς χύδην φορτίου στα Panamax έφτασαν μετά βίας στα \$6.500 ανά ημέρα το 1985 και στην συνέχεια κατέρρευσαν υπό την πληθώρα των παραδόσεων, με αποτέλεσμα, όπως σχολίασε ο Fearnleys «οι πλοιοκτήτες να βιώνουν ένα ακόμη έτος χωρίς να είναι σε θέση να καλύψουν τα κόστη» τους. Τα πράγματα χειροτέρεψαν όταν ενισχύθηκε το γιέν και οι παραγγελίες στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου που είχαν γίνει σε γιεν πλέον πληρώνονταν σε δολάρια κι έτσι κόστιζαν περισσότερο από ότι αναμενόταν. Πολλοί πλοιοκτήτες, οι οποίοι είχαν δανειστεί σε μεγάλο βαθμό για να επενδύσουν σε νέες ναυπηγήσεις, τώρα αντιμετώπιζαν οξύτατα οικονομικά προβλήματα (Stopford, 2009).

Οι κατασχέσεις από τις τράπεζες και οι μειωμένες πωλήσεις αποτελούσαν συνηθισμένο φαινόμενο και οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων μειώθηκαν σε επίπεδα δυσφορίας.

Σε οικονομικούς όρους, η αγορά έφτασε στα κατώτατα επίπεδα στα μέσα του 1986, όταν ένα πενταετούς ηλικίας Panamax μεταφοράς χύδην

φορτίου θα μπορούσε να αγοραστεί για 6 εκατομμύρια δολάρια, σε σύγκριση με την τιμή ναυπήγησής του που ήταν τα 28 εκατομμύρια δολάρια το 1980. Το γεγονός αυτό σήμαινε ότι η αγορά βρίσκονταν σε ύφεση παρά σε κάμψη.

Καθώς το εμπόριο άρχισε να αναπτύσσεται και να αυξάνεται το scrapping (απόσυρση), η αγορά μεταφορών ξηρού φορτίου κινήθηκε σε ισορροπία, με τους ναύλους και στις δύο αγορές να κορυφώνεται το 1989-90. Οι τιμές των ναύλων για ένα Panamax μεταφοράς χύδην φορτίου αυξήθηκαν από τα 4.400 δολάρια ανά ημέρα το 1986 στα 13.200 δολάρια ανά ημέρα το 1989. Αυτό προκάλεσε μία από τις πιο κερδοφόρες αγορές περιουσιακών στοιχείων στην ιστορία της αγοράς μεταφορών χύδην φορτίου.

2.4.7 ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 20β: 1979-1987 (ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ)

Για την αγορά δεξαμενόπλοιων η περίοδος αυτή ήταν καταστροφική. Η Ιρανική επανάσταση του 1979 ώθησε την τιμή του πετρελαίου από τα 11 δολάρια το βαρέλι περίπου στα 40 δολάρια το βαρέλι, προκαλώντας μια τεράστια αντίδραση από τους καταναλωτές πετρελαίου και έναν φρικτό κύκλο στην αγορά δεξαμενόπλοιων.

Κατά τη διάρκεια των προηγούμενων πέντε ετών, μεγάλο μέρος της έρευνας είχε αφιερωθεί στην εξεύρεση εναλλακτικών πηγών ενέργειας, καθώς και πολλοί πυρηνικοί σταθμοί είχαν λάβει μέτρα για να επιτραπεί η χρήση του άνθρακα ως εναλλακτική πηγή ενέργειας.

Όταν η τιμή του πετρελαίου αυξήθηκε, υπήρξε άμεση αντίδραση και το θαλάσσιο εμπόριο πετρελαίου μειώθηκε σταθερά από τους 1,4 δισεκατομμύρια τόνους το 1979 στους 900 εκατομμύρια τόνους το 1983. Αυτό έθεσε τα θεμέλια για μια ακραία κάμψη στην αγορά δεξαμενοπλοίων, με ένα πλεόνασμα που πλησίαζε το 50% να αναπτύσσεται καθώς αυτή η μείωση της ζήτησης συνδυάστηκε με την υπερναυπήγηση της δεκαετίας του 1970 (UNCTAD, 2013).

Μέχρι το 1981 η ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων θα μπορούσε κάλλιστα να περιγραφεί με δύο λέξεις, ζοφερή και καταθλιπτική. Τα τελευταία 5 έτη έδωσαν μια αποδεκτή απόδοση στους πλοιοκτήτες πλοίων χωρητικότητας έως 80.000 dwt και έστω και περιστασιακά κάποια ενθάρρυνση στα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια, μέσω της περιοδικής αύξησης της ζήτησης.

Ωστόσο, το 1981 απέδωσε καθαρές ζημίες στους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων που είχαν πλοία στην αγορά spot. Οι τιμές για την χωρητικότητα VLCC και ULCC αποδεικνύουν την συνολική πτωτική τάση. Με τις τιμές να κυμαίνονται στην κλίμακα WS 20, η μεταφορά του αργού πετρελαίου σχεδόν επιδοτήθηκε από τους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων με εκατοντάδες χιλιάδες δολάρια ανά ταξίδι (Holness, 2003).

Το αποτέλεσμα ήταν μια σοβαρή ύφεση, καθώς η αγορά πίεσε τις ταμειακές ροές μέχρι να διαλυθεί επαρκής αριθμός δεξαμενοπλοίων για να αποκατασταθεί η ισορροπία στην αγορά. Μέχρι τον Απρίλιο του 1983, η τιμή για ένα εμπορικό VLCC από τον Περσικό Κόλπο στην Ευρώπη είχε πέσει στην κλίμακα WS 17 και οι τιμές είχαν μειωθεί δραματικά.

Επειδή υπήρχαν μερικά παλιά δεξαμενόπλοια προς διάλυση, ειδικά στα μεγαλύτερα μεγέθη, όπου υπήρχε το περισσότερο πλεόνασμα, αυτό πήρε αρκετά χρόνια για να επιτευχθεί και τελικά διαλύθηκαν πολλά νεότερα πλοία. Για παράδειγμα, το Νοέμβριο του 1983, ένα δεξαμενόπλοιο 318.707 dwt Maasbracht ηλικίας 8 ετών πουλήθηκε για παλιοσίδερα σε τιμή 4.65 εκατομμυρίων δολαρίων (Hansen, 2009).

Η παροπλισμένη χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων αυξήθηκε στα 40 εκατομμύρια dwt το 1982 και στα 52 εκατομμύρια dwt το 1983. Μέχρι τότε οι τιμές των δεξαμενοπλοίων έφταναν και πάλι σε επίπεδα διάλυσης και ακόμη και σε αυτές τις τιμές, τα πλοία που ήταν 5 ή 6 ετών, δεν μπορούσαν πάντα να προσελκύσουν έναν πλειοδότη. Το φθινόπωρο τα VLCC πωλούνταν για λίγο πάνω από τα 3 εκατομμύρια δολάρια. Οι στατιστικές ωστόσο δεν φανερώνουν ακριβώς τις δυσκολίες που αντιμετώπιζαν οι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων οι οποίοι συναλλάσσονταν στην ναυλαγορά κατά την διάρκεια αυτής της περιόδου. Το 1985 το γενικότερο κλίμα έφτασε

στον πάτο (Iordanoaia, 2012, 778-783):

Τα τελευταία δέκα έτη της διαρροής κεφαλαίων στον κλάδο των δεξαμενοπλοίων δεν έχουν ιστορικό προηγούμενο και έχουμε γίνει μάρτυρες ενός αποδεκατισμού των ναυτιλιακών εταιρειών που μάλλον δεν έχει προηγούμενο στη σύγχρονη οικονομική ιστορία, ακόμη και αν λάβουμε υπόψη την ύφεση της δεκαετίας του 1930.

Η δύναμη των εναπομεινάντων μελών των ανεξάρτητων στόλων δεξαμενοπλοίων πρέπει να είναι εφάμιλλη εκείνης των απειλούμενων με εξαφάνιση ειδών στον κόσμο, των οποίων η επιβίωση εμφανίστηκε αμφίβολη σε ένα μεταβαλλόμενο και εχθρικό περιβάλλον, αλλά έχουν δείξει αντί αυτού μια αξιοσημείωτη ικανότητα προσαρμογής.

Αν μη τι άλλο, αυτό δείχνει ότι σε μια ελεύθερη ναυτιλιακή αγορά, η προσαρμογή της προσφοράς είναι ένα άβολο και δαπανηρό επιχείρημα, όσο απλό κι αν φαίνεται στη θεωρία. Το 1986 η αγορά άρχισε να δείχνει τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης.

Με το πέρασμα του χρόνου, τα ναύλα αυξήθηκαν κατά 70% και η τιμή ενός VLCC 250.000 dwt οκτώ ετών, διπλασιάστηκε από τα 5 εκατομμύρια δολάρια στα 10 εκατομμύρια δολάρια. Αυτή ήταν η αρχή για την ανατίμηση των τιμών των περιουσιακών στοιχείων, και μέχρι το 1989 ένα πλοίο άξιζε 38 εκατομμύρια δολάρια, παρά το γεγονός ότι ήταν τριών ετών. Αναπόφευκτα αυτό προκάλεσε μεγάλες επενδύσεις σε νέα δεξαμενόπλοια και η μεγάλη ύφεση των δεξαμενοπλοίων την περίοδο 1974-1988 έληξε όπως είχε ξεκινήσει, με μία φάση κερδοσκοπικής ναυπήγησης.

2.4.8 ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 21: 1988-2002

Αφού η αγορά έφθασε στο απόγειό της για τα δεξαμενόπλοια το 1985 και για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου το 1986, οι τιμές αυξήθηκαν σταθερά και η αγορά έφθασε σε ένα νέο ανώτατο επίπεδο το 1989, το οποίο συνέπεσε με το ανώτατο επίπεδο στον παγκόσμιο επιχειρηματικό κύκλο. Κατά τη διάρκεια των επόμενων πέντε ετών η αγορά των δεξαμενοπλοίων

και η αγορά πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην αναπτύχθηκαν με πολύ διαφορετικό τρόπο, κυρίως λόγω των διαφορετικών συμπεριφορών των επενδυτών στις δύο αγορές (Βλάχος & Νικολαΐδης, 1999).

Στην αγορά δεξαμενοπλοίων το ανώτατο επίπεδο των μεταφορών συνοδεύτηκε από μία τριετή περίοδο αυξημένων παραγγελιών (1988-1991), κατά την οποία υπήρχαν παραγγελίες για νέα δεξαμενόπλοια 55 m.dwt. Αυτή η βιασύνη στις επενδύσεις βασίστηκε σε τρεις αναμενόμενες εξελίξεις στην αγορά δεξαμενοπλοίων.

Πρώτον, ο στόλος των παλαιών δεξαμενοπλοίων που ναυπηγήθηκαν κατά τη διάρκεια της άνθησης της δεκαετίας του 1970 αναμενόταν να διαλυθεί μόλις έφτανε στην εικοσαετία, δημιουργώντας μεγάλη ζήτηση στην αντικατάσταση των πλοίων, στα μέσα της δεκαετίας του 1990.

Δεύτερον, η ικανότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας είχε συρρικνωθεί τόσο πολύ στη δεκαετία του 1980 που πολλοί παρατηρητές ανέμεναν ότι θα υπήρχε μια έλλειψη όταν θα προέκυπτε η αντικατάσταση του στόλου των δεξαμενόπλοιοι που είχαν κατασκευαστεί το 1970 στην δεκαετία του 1990. Η ραγδαία αύξηση των τιμών των νέων πλοίων φαίνεται να υποστηρίζει αυτή την άποψη. Για παράδειγμα, το 1986 ένα νέο VLCC κόστιζε λιγότερο από 40 εκατομμύρια δολάρια, αλλά από το 1990 η τιμή του έφτανε πάνω από 90 εκατομμύρια δολάρια (Buxton, 2001,317-338).

Τρίτον, η αυξανόμενη ζήτηση του πετρελαίου αναμενόταν ότι θα καλυφθεί από τις εξαγωγές των μακρινών προορισμών στη Μέση Ανατολή, δημιουργώντας μία ραγδαία αύξηση της ζήτησης για δεξαμενόπλοια, ειδικά για VLCC. Όπως αποδείχθηκε καμία από αυτές τις προσδοκίες δεν πραγματοποιήθηκε. Τα περισσότερα από τα πλοία που είχαν ναυπηγηθεί το 1970, συνέχισαν να λειτουργούν αφού ξεπέρασαν την ηλικία των 20 ετών. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 η παραγωγή της ναυπηγικής βιομηχανίας είχε υπερδιπλασιαστεί από τα 15 m.dwt στα 33 m.dwt και οι εξαγωγές της Μέσης Ανατολής παρέμειναν στάσιμες, καθώς οι τεχνολογικές καινοτομίες επέτρεψαν την αύξηση της παραγωγής πετρελαίου από τις πηγές μικρών αποστάσεων ταχύτερα από ό,τι αναμενόταν. Οι παραδόσεις των

δεξαμενοπλοίων που είχαν παραγγελθεί ώθησαν την αγορά σε κάμψη, η οποία διήρκεσε από τις αρχές του 1992 έως τα μέσα του 1995, όταν άρχισε τελικά η ανάκαμψη και οι ναύλοι κινήθηκαν σε σταθερή πορεία βελτίωσης.

Οι συνθήκες στην αγορά ξηρού φορτίου κινήθηκαν αντίθετα. Αυτή ήταν μία από τις σπάνιες περιόδους που δεν υπήρχε σαφής κύκλος. Οι ναύλοι στην μεταφορά ξηρού χύδην φορτίου κορυφώθηκαν μαζί με τα δεξαμενόπλοια το 1989, αλλά κατά την τριετία, 1988-1991, όταν οι επενδυτές στα δεξαμενόπλοια παρήγγειλαν 55 m.dwt, στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου είχαν παραγγελθεί μόνο 24 m.dwt. Όταν η παγκόσμια οικονομία εισήλθε σε φάση ύφεσης το 1992 οι παραδόσεις πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου έπεσαν σε μόλις 4 m.dwt ετησίως, σε σύγκριση με τα 16 m.dwt στις παραδόσεις δεξαμενοπλοίων. Η ποσότητα αυτή απορροφήθηκε εύκολα και, μετά από μια σύντομη βουτιά το 1992, τα ναύλα στις μεταφορές ξηρού χύδην φορτίου επανακάμψαν, φθάνοντας σε νέο ανώτατο όριο το 1995 (McConville, 1999).

Μέχρι τότε, η πενταετής σχετικά υψηλή αύξηση των κερδών αποτέλεσε το έναυσμα για μεγάλες επενδύσεις σε πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και κατά την τριετία 1993-1995, είχαν παραγγελθεί 55 m.dwt πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου. Καθώς αυξάνονταν οι παραδόσεις το 1996, η αγορά ξηρού φορτίου εισήλθε σε φάση ύφεσης.

Τα πράγματα άρχισαν να πηγαίνουν άσχημα στην αγορά της χύδην ναυτιλίας τον Ιούνιο του 1997, όταν η «κρίση της Ασίας προκάλεσε την ύφεση στις οικονομίες της Ασίας. Κατά το πρώτο εξάμηνο του 1997, η βιομηχανική παραγωγή άνησε, αυξανόμενη κατά 9% στην περιοχή του Ειρηνικού. Μέχρι την άνοιξη του 1998 είχε καταρρακωθεί σε μία ανάπτυξη του -5%, προκαλώντας ανασχεση στις ξένες επενδύσεις στην αναδυόμενη οικονομία της Κίνας (Holness, 2003).

Σε γενικό επίπεδο, αναμενόταν ότι θα διαρκούσε η ανάκαμψη για αρκετά χρόνια στα ναύλα, στις αγορές των δεξαμενοπλοίων, αλλά και στα πλοία ξηρού χύδην φορτίου υποχώρησαν. Τα κέρδη στα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου υποχώρησαν από τα 37.000 δολάρια την

ημέρα, τον Ιούνιο του 1997 σε λιγότερα από 10.000 δολάρια την ημέρα τον Σεπτέμβριο του 1999, και ακολούθησαν τα κέρδη για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων. Τον Σεπτέμβριο του 1999 οι ναυλομεσίτες σχολίαζαν ότι οι «τελευταίοι έξι μήνες ήταν αξέχαστοι στις ναυτιλιακές αγορές για την συνέπειά τους. Σχεδόν κάθε τμήμα της αγοράς ήταν σε ύφεση». Όπως συμβαίνει συχνά στους κύκλους της ναυτιλίας, τα πράγματα δεν εξελίχθηκαν όπως αναμενόταν και κατά τα δύο έτη που ακολούθησαν, η αγορά γνώρισε ένα κλασικό κύκλο ανόδου και πτώσης.

Οι ασιατικές οικονομίες παρέμειναν σε ύφεση μόνο για μερικούς μήνες και από την άνοιξη του 2000, η βιομηχανική παραγωγή αυξανόταν ταχύτερα από ποτέ, σε ποσοστό μέχρι και 11% ανά έτος. Εν τω μεταξύ, το αρνητικό κλίμα στην αγορά δεξαμενοπλοίων είχε οδηγήσει σε μεγάλα επίπεδα διάλυσης των δεξαμενοπλοίων που είχαν ναυπηγηθεί την δεκαετία του 1970 και ως εκ τούτου ο στόλος των δεξαμενοπλοίων και των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου αναπτύσσονταν με πολύ αργούς ρυθμούς. Σε απάντηση, οι ναύλοι των δεξαμενοπλοίων αυξήθηκαν αγγίζοντας νέο ανώτατο όριο, με τα VLCC να επιτυγχάνουν κέρδη της τάξης των 80.000 δολαρίων την ημέρα τον Δεκέμβριο του 2000 (Θεοτοκάς, 2000).

Η αγορά των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου έφτασε επίσης σε ανώτατα όρια, αλλά λιγότερο έντονα από ότι η αγορά των δεξαμενοπλοίων. Αλλά συνολικά η ναυτιλιακή αγορά είδε για πρώτη φορά μία πραγματική άνθηση στα τελευταία 25 έτη. Δυστυχώς, αυτό δεν κράτησε για πολύ καιρό. Στις αρχές του 2001 η κατάρρευση των αποθεμάτων στις αγορές προκάλεσε μια βαθιά ύφεση στις οικονομίες του Ατλαντικού και της Ασίας και μέχρι το τέλος του 2002, η βιομηχανική παραγωγή τόσο στον Ατλαντικό, όσο και στον Ειρηνικό μειωνόταν. Σε απάντηση οι ναύλοι υποχώρησαν, με τα κέρδη για τα VLCC να φτάνουν μέχρι τα 10.000 δολάρια την ημέρα και τα πλοία Capesize μεταφοράς χύδην φορτίου τα 6.000 δολάρια την ημέρα. Οι ιδιοκτήτες και οι αναλυτές θεώρησαν ότι αυτό ήταν απόλυτα φυσιολογικό, και ήταν ευγνώμονες που τουλάχιστον βίωσαν ένα φανταστικό έτος (Hansen, 2009).

2.4.9 ΒΡΑΧΥΧΡΟΝΙΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 22: 2003-2007

Πράγμα που μας φέρνει στον τελικό κύκλο, ο οποίος ξεκίνησε με ένα ανώτατο επίπεδο το οποίο αποδείχθηκε ότι αποτελεί ένα από τα πιο ακραία επίπεδα στην υπό εξέταση περίοδο. Κατά τη διάρκεια των έξι τελευταίων ετών, η Κίνα ανέπτυξε την οικονομία της χρησιμοποιώντας ένα μοντέλο ανοικτής αγοράς, η οποία προσέλκυσε επενδύσεις. Στις αρχές του 2003 μετακινήθηκε σε μια περίοδο σοβαρής ανάπτυξης των υποδομών της και αυτό απαίτησε τεράστιες ποσότητες πρώτων υλών (Iordanoaia, 2012,778-783).

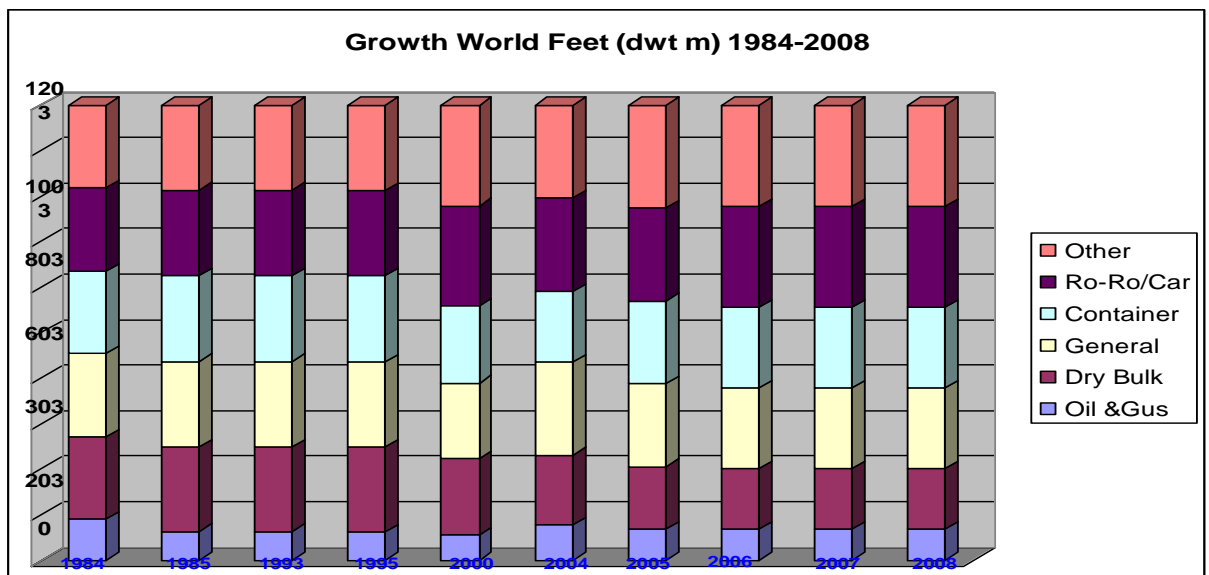
Μεταξύ των ετών 2002 και 2007 η παραγωγή χάλυβα της Κίνας αυξήθηκε από τα 144 εκατομμύρια τόνους ετησίως στα 468 εκατομμύρια τόνους ετησίως, προσθέτοντας μία ικανότητα ισοδύναμη με εκείνη της Ευρώπης, της Ιαπωνίας και της Νότια Κορέα. Σε συνδυασμό με την αύξηση των πετρελαϊκών εισαγωγών και εξαγωγών το φθινόπωρο του 2003, δημιουργήθηκε μία σημαντική έλλειψη σε πλοία μεταφοράς. Οι ναύλοι των δεξαμενοπλοίων και των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου κινήθηκαν σε νέα υψηλά επίπεδα και, παρά κάποια μεταβλητότητα, έμειναν σε αυτά τα υψηλά επίπεδα για τα επόμενα τέσσερα έτη (UNCTAD, 2013).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΧΡΟΝΙΚΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΜΕΤΑ ΤΟ 1984 ΚΑΙ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ

Στόχος της συγγραφέας είναι μέσα από τη παράθεση πινάκων και γραφημάτων να γίνει ο καθορισμός της κατάστασης που επικρατούσε από το παρελθόν μέχρι και σήμερα στους ναυτικούς κύκλους. Ξεκινά η ανάλυση με ένα γενικό γράφημα σε σχέση με το Growth World Fleet τη περίοδο 1984-2008.



Γράφημα 3.1- Παγκόσμιος στόλος με βάση τον τύπο πλοίου (1984 – 2008)

Πηγή: Stopford, M. (2009), *Maritime Economic*, Routledge, pp.110-118

Σύμφωνα με το παραπάνω γράφημα δίνεται μια πρώτη εικόνα του παγκόσμιου στόλου για την περίοδο 1984-2008. Ο κάθετος άξονας δείχνει τη χωρητικότητα των πλοίων σε εκατομμύρια dwt, ενώ ο οριζόντιος τα διάφορα είδη πλοίων όπως δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και μεταφοράς αυτοκινήτων, containerships κ.λπ.

Η κατάσταση που παρατηρείται είναι σχετικά σταθερή με μικρές διαφορές ανά τύπο καραβιού και με την κατηγορία other, στην οποία ανήκουν και τα δεξαμενόπλοια να έχουν τον πρώτο λόγο στη ναυτιλία για τη

συγκεκριμένη μακρά περίοδο, η οποία και αναπτύχθηκε στον Πίνακα 3-1.

Η ανάπτυξη της αγοράς αποδεικνύεται μέσα από την αύξηση των παραγγελιών και ως εκ τούτου, τα πλοία που πρέπει να παραδοθούν. Από τα 600 m.dwt στις αρχές της δεκαετίας του 1990, οι παραγγελίες αυξήθηκαν σε πάνω από 700 m.dwt στο τέλος της δεκαετίας. Αυτή η θετική κατάσταση της περιόδου διακόπηκε κάπως απότομα το 1997.

Στις αρχές του 21ου αιώνα, η άνθηση του κλάδου της ναυτιλίας φαίνεται να είναι αξιοσημείωτη. Οι αποδόσεις των πλοιοκτητών αυξήθηκαν σημαντικά σαν αποτέλεσμα της ευρύτερης έξαρσης του παγκόσμιου εμπορίου.

Ουσιαστικά με βάση τη σχέση αιτίας-αποτελέσματος, διαπιστώνεται ότι η αιτία ανόδου της ναυτιλίας εκείνη τη περίοδο ήταν η αυξητική πορεία του παγκόσμιου εμπορίου, λόγω της ισχυροποίησης της παγκόσμιας οικονομίας και της αύξησης των αναγκών, το αποτέλεσμα της κατάστασης αυτής ήταν η αυξητική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές.

Πίνακας 3.1- Η ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου (σε εκατομμύρια τόνους)

Έτος	Πετρέλαιο	Κύριος όγκος	Άλλο Ξηρό Φορτίο	Σύνολο (όλα τα φορτία)
1970	1442	448	676	2566
1980	1871	796	1037	3704
1990	1755	968	1285	4008
2000	2163	1288	2533	5984
2006	2595	1876	3181	7652
2007	2681	1997	3344	8022

Πηγή: UNCTAD. (2008) Review of Maritime Transport 2013, Διαθέσιμο την 20-12-2013 από http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013_en.pdf

Ο Πίνακας 3.1 δείχνει την ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου την περίοδο 1982-2007, ανά τομέα. Οι αριθμοί είναι σε εκατομμύρια τόνους. Συγκεκριμένα, τα παγκόσμια εμπορία όλων των αγαθών το 2007 έφτασε τους 8,02 δισεκατομμύρια τόνους, παρουσιάζοντας μία αύξηση της τάξης του 4,8% σε σχέση με το προηγούμενο έτος και 3,1% σε σχέση με τις τρεις προηγούμενες δεκαετίες, όπως φαίνεται στον Πίνακα 3.1. Οι παραγγελίες για νέα πλοία συνεχίζουν να εμφανίζουν ανοδική τάση το 2007. Συγκεκριμένα έφτασαν τα 81.900.000 dwt, σε πολύ υψηλά επίπεδα σε σύγκριση με τα προηγούμενα 10 έτη (UNCTAD, 2013).

3.2 Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Προχωρώντας με την μέχρι τώρα ανάλυση, φτάνουμε στο 2009 και το ξέσπασμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, η οποία οδήγησε στη μείωση της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας και ως εκ τούτου και της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Σήμερα η κατάσταση είναι πολύ δύσκολη σε επίπεδο προσφοράς και ζήτησης για την ναυτιλία πράγμα που είχε ως αποτέλεσμα, την ευρύτερη κρίση σε όλους τους κλάδους της. Μελετώντας ιστορικά τις εξελίξεις διαπιστώθηκε ότι πάντα υπήρχαν δεδομένα που συντελούσαν στην ανάπτυξη ή στην ύφεση της ναυτιλίας, τα δεδομένα αυτά ήταν άλλοτε πολιτικά, άλλοτε οικονομικά και άλλοτε και τα δυο. Το παρελθόν επηρέαζε πάντα το παρόν, δηλαδή οι αλλαγές σε επίπεδο αγοράς γενικά επηρέαζαν και συνεχίζουν να επηρεάζουν νευραλγικούς κλάδους όπως αυτός της ναυτιλίας.

Το αποτέλεσμα τους εκφραζόταν άλλοτε με μείωση της ζήτησης και άλλοτε με αύξηση με αποτέλεσμα να ευνοούνται ή όχι οι παράγοντες που συντέλεσαν και συντελούν μέσα στα χρόνια στη ναυτιλιακή αγορά (UNCTAD, 2013).

Το σίγουρο είναι ότι η μελέτη της ιστορίας θα βοηθήσει να ξεπεραστεί και η παρούσα κρίση μια και η ιστορία επαναλαμβάνεται, αυτό που αλλάζει είναι οι συνθήκες και οι άνθρωποι, η μεθοδολογία αντιμετώπισης είναι περίπου η ίδια, άρα η εφαρμογή στρατηγικών του

παρελθόντος στο σήμερα, θα βοηθήσει το κλάδο να βγει επιτυχώς και άμεσα από τη κρίση. Στον Πίνακα 3.2 παρατίθενται τα στοιχεία σε σχέση με την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου (σε εκατομμύρια τόνους), για την περίοδο 2009-2012, μέσα από τον οποίο γίνεται ξεκάθαρη η πτωτική πορεία του κλάδου.

Πίνακας 3.2 Ανάπτυξη του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου των εμπορευμάτων, ανά ομάδες χωρών και γεωγραφική περιοχή για την περίοδο 2009-2012 (ετήσια ποσοστιαία μεταβολή)

Εξαγωγές				Χώρες/ Περιοχές	Εισαγωγές			
2009	2010	2011	2012		2009	2010	2011	2012
-13.3	13.9	5.2	1.8	Κόσμος	-13.6	13.8	5.3	1.6
-15.5	13.0	4.9	0.4	Αναπτυσσόμενες οικονομίες εκ των οποίων	-14.6	10.8	3.4	-0.5
-24.8	27.5	-0.5	-1.0	Ιαπωνία	-12.2	10.1	4.2	3.7
-14.0	15.4	7.2	4.1	ΗΠΑ	-16.4	14.8	3.8	2.8
-14.9	11.6	5.5	-0.2	Ευρωπαϊκή Ένωση (27)	-14.5	9.6	2.8	-2.8
-9.7	16.0	6.0	3.6	Αναπτυσσόμενες οικονομίες εκ των οποίων	-10.2	18.8	7.4	4.5
-9.5	8.8	-8.3	5.7	Αφρική	-6.2	8.4	2.8	8.0
-7.4	8.3	4.6	2.2	Αναπτυσσόμενη Αμερική	-17.9	22.5	10.8	2.5
-9.9	18.3	7.8	3.7	Ασία εκ της οποίας	9.1	19.3	3.5	4.6
-14.1	29.1	13.0	7.2	Κίνα	-1.1	25.4	10.3	5.9

-6.8	14.0	14.2	-2.5	Ινδία	-0.9	13.8	9.1	5.8
-4.8	5.7	6.5	6.9	Δημοκρατία της Κορέας	2.3	17.3	4.1	1.2
-14.4	11.3	4.2	1.0	Δυτική Ασία	14.2	8.4	8.1	5.8
14.4	11.3	4.2	1.0	Μεταβατικές οικονομίες	-28.2	15.9	15.7	3.9

Πηγές: UNCTAD secretariat calculations, based on UNCTADstat, Διαθέσιμο την 20-1-2014 από http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013_en.pdf*

Μέσα από τον παραπάνω πίνακα διαπιστώνεται, σε γενικά πλαίσια, ότι η πορεία του θαλάσσιου εμπορίου αγαθών και σε επίπεδο εισαγωγών, ανά αναφερόμενο κράτος και γεωγραφική περιοχή αλλά και σε επίπεδο εξαγωγών, είναι πτωτική. Συγκεκριμένα παρατηρείται μια άνοδος και στις εισαγωγές και στις εξαγωγές από το 2009 στο 2010, όμως από εκεί και πέρα και μέχρι και το 2012, η πορεία είναι πτωτική (UNCTAD, 2015,1-5).

Αναλυτικότερα, σημαντικά εξαγόμενα αποτελέσματα από το Πίνακα είναι τα ακόλουθα (UNCTAD, 2015) :

- Σε παγκόσμιο επίπεδο με βάση τα πιο πρόσφατα στοιχεία οι εξαγωγές έχουν πέσει από το 5.2 στο 1.8, ενώ οι εισαγωγές παρουσιάζουν παρόμοια πτωτική πορεία από το 5.3 στο 1.6
- Η Αμερική σε επίπεδο εξαγωγών παρουσιάζει δραματική πτώση μετά το 2010 από το 27.5 στο -1.0 το 2012, η οποία δικαιολογεί και σε ένα βαθμό τη κρίση, τη μεγάλη κρίση που πέρασε και συνεχίζει να βιώνει η Αμερικανική οικονομία.(Η ΑΜΕΡΙΚΗ ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΗ ΒΙΩΝΕΙ ΚΡΙΣΗ ΣΤΑ ΕΤΗ ΑΥΤΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΧΙΖΕΙ ΝΑ ΒΙΩΝΕΙ)
- Η Ευρώπη τόσο όσον αφορά τις εξαγωγές όσο και τις εισαγωγές, παρουσιάζει τεράστια πτώση, γεγονός που δικαιολογείται, επίσης, από την κρίση που βιώνει η οικονομία της.

* Τα δεδομένα για τον όγκο των συναλλαγών προέρχονται από τις τιμές του διεθνούς εμπορίου αποπληθωρισμένες μέσω των δεικτών μοναδιαίας αξίας του UNCTAD

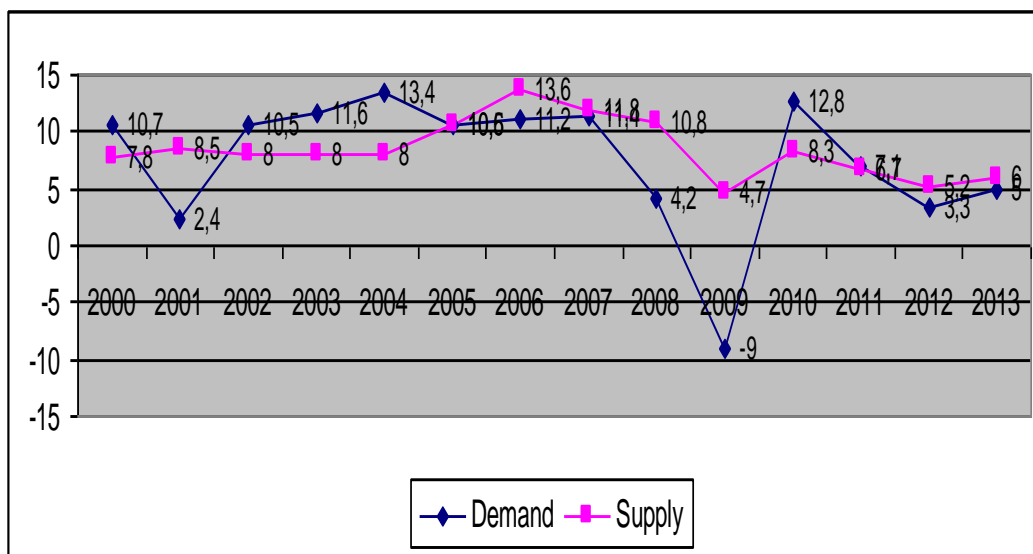
- Στον αντίποδα της κατάστασης αυτής, διαφαίνεται η άνοδος και η ευρύτερη δυναμική των Ασιατικών χωρών και της Αφρικής, για παράδειγμα η Αφρική είχε μια αύξηση σε επίπεδο εισαγωγών από -8.3 το 2011 στο 5.7 το 2012 και από 2.8 στις εισαγωγές στο 8.0. Η Ασία παρότι διαγράφει ευρύτερα μια θετική πορεία παρουσιάζει μια πτώση στις εξαγωγές εκτός από την Δυτική Ασία. Η παρούσα κατάσταση αυτή επιβεβαιώνει την ισχύ που αποκτά η Ασία έναντι της Δύσης (UNCTAD, 2015).

Τα συμπεράσματα του παραπάνω πίνακα δείχνουν ότι στο κύκλο του Juglar αλλά και στην ευρύτερη έννοια του στο κύκλο του Kondratiev, αφού υπήρξε μια περίοδο ανάπτυξης, μετά ήρθε η σταθερότητα με πτωτικές τάσεις και σήμερα η απόλυτη ύφεση, η οποία φυσικά θα ξεπεραστεί και θα επέλθει η ανάπτυξη. Ο κλάδος κρατείται από τις ισορροπίες που διατήρησαν η Αφρική και η Ασία, οι οποίες είναι αυτές που επηρεάστηκαν λιγότερο, έχοντας και βάσιμες προοπτικές ανάπτυξης (Afaloniati, 2005). Η κρίση και η προαναφερόμενη κατάσταση επηρέασε σε μεγάλο βαθμό τα fright rates, τα οποία επίσης θα μελετηθούν μέσα από τη παράθεση σχετικών με το θέμα δεδομένων.

Η ζήτηση με την προσφορά, όπως αποδείχτηκε παραπάνω βρίσκονται σε ανισορροπία, με αυξημένη προσφορά και μειωμένη ζήτηση. Αυτή η ανισορροπία επηρέασε και τα ναύλα.

Το 2012, ο κλάδος της ναυτιλίας, συνεχίζει να έχει χαμηλά ποσοστά ναύλων, σε διάφορους κλάδους του, λόγω του ότι όπως αναφέρθηκε η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου, ήταν αποτέλεσμα της σοβαρής ύφεσης στο εμπόριο μετά από το 2008 και την οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση.

Παρακάτω μέσω γραφημάτων, θα παρουσιαστεί η προσφορά και η ζήτηση στη ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων για την περίοδο 2000-2013 (UNCTAD, 2015) (βλέπε γράφημα 3.2



Γράφημα 3.2 - Ανάπτυξη της προσφοράς και της ζήτησης στην ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων για την περίοδο 2000-2013 (ετήσιος ρυθμός)

Πηγή: Γραμματεία UNCTAD, στο πλαίσιο των δεδομένων από Clarkson Container Intelligence Monthly, διάφορα θέματα *.

Σύμφωνα με το γράφημα 3.2, στα containers παρατηρείται το φαινόμενο της σταδιακής μείωσης της ζήτησης από 10.7 το 2000 σε 5.0 το 2013, σχεδόν 50% και από την άλλη η διατήρηση των προμηθειών σε σταθερά επίπεδα από 7.8 το 2000 σε 6.0 το 2013. Το 2012 και το 2013, ισορρόπησε κάπως η κατάσταση, όμως δεν είναι ακόμα ικανή να καλύψει την ανισόροπα της αγοράς, λόγω της κρίσης, τις χρονιές 2008 (Ζήτηση: 4,2, Προσφορά: 10.8) ή το 2009 (Ζήτηση: -9.0, Προσφορά 4.9). Η μεγάλη πτώση όπως φαίνεται στο γράφημα του 2009, προσπαθεί να καλυφθεί σιγά - σιγά με τα αποτελέσματα για τα ναύλα, να αρχίσουν να έχουν θετικό πρόσημο για τη ναυτιλία (UNCTAD, 2015).

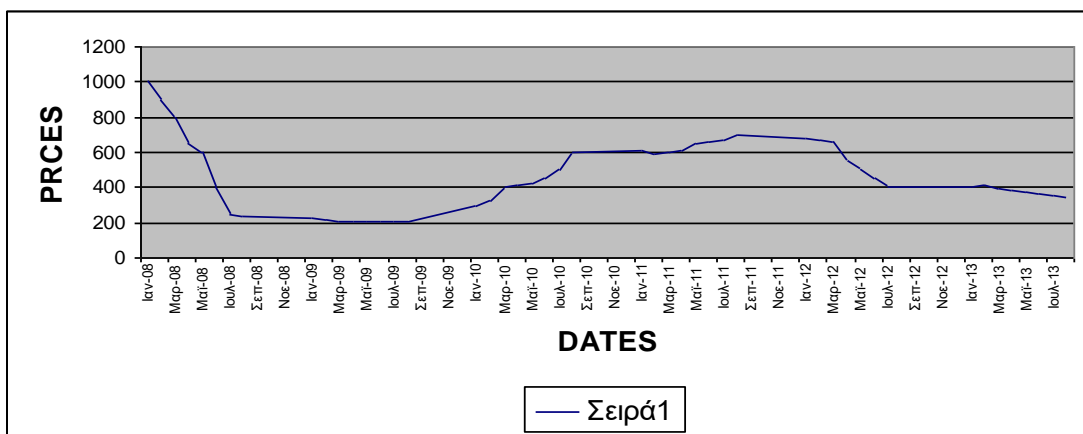
Ως αποτέλεσμα, της παραπάνω κατάστασης διαπιστώνεται ότι ο μέσος όρος των ναύλων αυξήθηκε κατά 51% για την Άπω Ανατολή σε σχέση με την Ευρώπη, παρά την υποτονική ζήτηση σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι τιμές στην Άπω Ανατολή σε σχέση με τις ΗΠΑ, έφτασαν τον Ιούνιο του 2012 τα

* Τα στοιχεία της προσφοράς αναφέρονται στην συνολική χωρητικότητα του στόλου εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρουν, συμπεριλαμβανομένων των πολλαπλών χρήσεων και άλλα σκάφη με κάποια φέρουσα ικανότητα εμπορευματοκιβωτίων. Η αύξηση της ζήτησης βασίζεται σε εκατομμύρια TEU lifts. Τα στοιχεία για το 2013 είναι αριθμητικές προβλέψεις.

\$2.600 ανά FEU, σε αντίθεση με \$1.800 ανά FEU που ήταν τον Ιανουάριο του 2012 (BIMCO, 2013). Οι χώρες της Ασίας, εκμεταλλευόμενες τη παρούσα κατάσταση έχουν τοποθετηθεί ανταγωνιστικά στη παγκόσμια αγορά.

Οι εταιρίες επιδίωξαν να αναπτύξουν στρατηγικές αντιμετώπισης της παρούσας κατάστασης. Συγκεκριμένα εστίασαν σε μείωση κόστους λειτουργίας, σε αύξηση των επιβαρύνσεων, σε μείωση των επενδύσεων σε επίπεδο καινοτομιών ακόμα και σε αναβολή παραδόσεων. Παρότι τα μέτρα, οι μεταφορείς συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν δυσκολίες ανά έτος παρουσιάζοντας αρνητικά λειτουργικά κέρδη το 2012, σε μικρότερο βαθμό από το 2011 λόγω των μέτρων.

Το ένα τρίτο των μεταφορέων ανέφεραν κέρδη, το συνολικό αποτέλεσμα θεωρείται ως βελτιωμένο σε σχέση με το παρελθόν, η κατάσταση όμως συνεχίζει να είναι δύσκολη. Οι πάροχοι χωρητικότητας, επέλεξαν να αναθέσουν σε εξωτερικούς συνεργάτες την λειτουργία των πλοίων, αφού επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό από τη χαμηλή ζήτηση και την υπέρ πληρότητα. Όπως εκτιμήθηκε από το νέο δείκτη ConTex, οι τιμές ναύλωσης εμπορευματοκιβωτίων απέτυχαν να ανέβουν (Βλέπε γράφημα 3.3)



Γράφημα 3.3- Νέος Δείκτης ConTex, 2008–2013

Πηγή: Γραμματεία UNCTAD, χρησιμοποιώντας τον δείκτη Νέο Contex που δημιουργήθηκε από τον Σύνδεσμο Ναυλομεσιτών Αμβούργου, Διαθέσιμο

την 24-1-2014 από <http://www.vhss.de>*.

Σήμερα η κατάσταση είναι δύσκολη στο επίπεδο της ζήτησης στην ναυτιλιακή βιομηχανία με αποτέλεσμα την επικείμενη κρίση. Μελετώντας τις ιστορικές εξελίξεις στον τομέα της ναυτιλίας, διαπιστώθηκε ότι υπήρχαν παράγοντες που συνέβαλαν στην ανάπτυξη ή την ύφεση της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι παράγοντες αυτοί όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω ήταν άλλοτε πολιτικοί, άλλοτε οικονομικοί και μερικές φορές και τα δύο, ενώ η επίδρασή τους εκφράστηκε είτε με τη μείωση είτε με την αύξηση της ζήτησης, με αποτέλεσμα οι παράγοντες αυτοί είτε ευνοϊκοί είτε όχι να έχουν συμβάλλει όλα αυτά τα χρόνια στη ναυτιλιακή αγορά (BIMCO, 2013).

Η αλήθεια είναι ότι η μελέτη των ιστορικών δεδομένων θα βοηθήσει να ξεπεραστεί η παρούσα κρίση και δεδομένου. Ως εκ τούτου, η εφαρμογή των στρατηγικών του παρελθόντος στο παρόν, θα βοηθήσει την βιομηχανία να βγει άμεσα και επιτυχώς από την κρίση.

Σήμερα η ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται σε ύφεση για τους ίδιους λόγους όπως και στο παρελθόν, κυρίως λόγω της βιομηχανικής και καταναλωτικής κρίσης.

Ο λόγος σήμερα σε αντίθεση με το παρελθόν πέρα από τη παγκόσμια ύφεση για την οποία έγινε αναφορά παραπάνω, εστιάζεται κυρίως στα προβλήματα ρευστότητας τα οποία αντιμετωπίζουν οι τράπεζες πράγμα που σημαίνει ότι δεν υπάρχει κίνηση εμπορευμάτων. Το τελευταίο έχει ως άμεση συνέπεια να μη υπάρχουν συχνές παραγγελίες πλοίων (Savarikas, 2009).

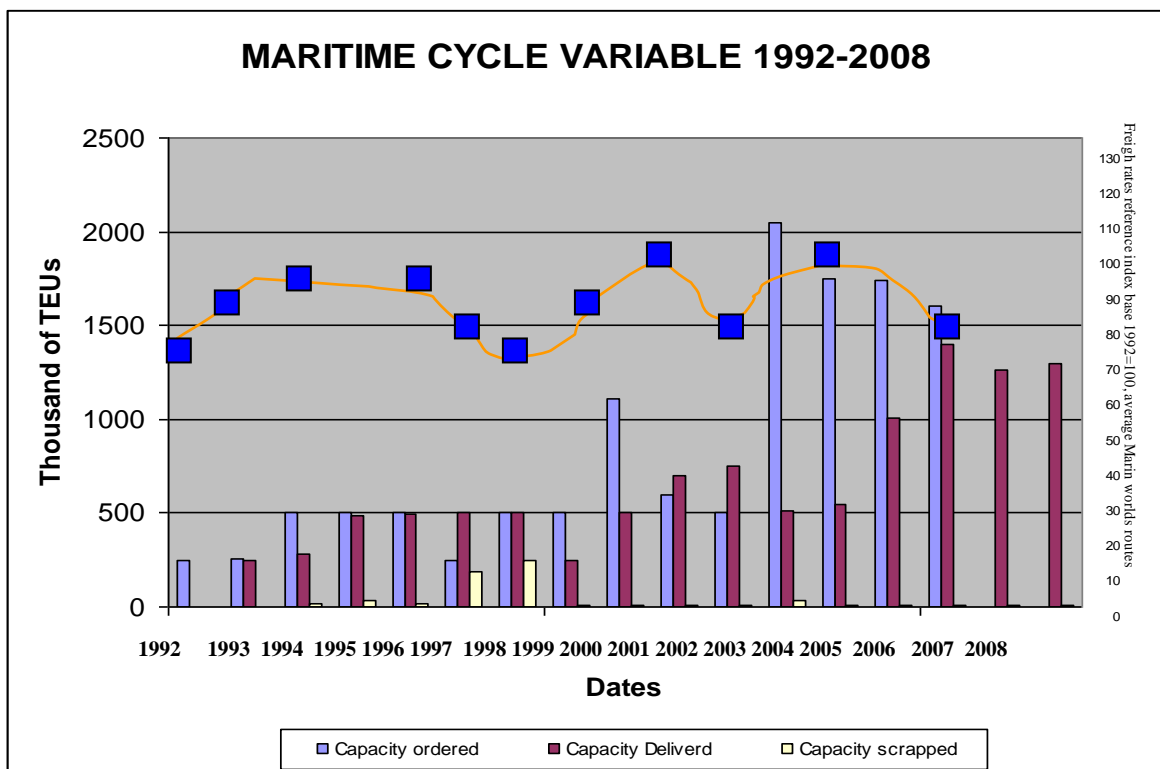
Σύμφωνα με τον Afaloniati (2005) ιστορικά πριν από την ανάπτυξη μεσολαβούσε ένα διάστημα κρίσης και το αντίθετο, πράγμα που σημαίνει ότι και τώρα όλοι αναμένουν μια παρόμοια αντίδραση της αγοράς. Για του λόγου του αληθές κατά τη πενταετία πριν την παγκόσμια οικονομική κρίση, οι θαλάσσιες μεταφορές και οι μεταφορές με containers γνώρισαν μεγάλη άνθηση λόγω των ρυθμών ανάπτυξης αναδυόμενων οικονομιών όπως η Κίνα,

* Το Νέο Contex είναι ένας δείκτης αξιολόγησης του χρόνου ναύλωσης πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ο οποίος υπολογίζεται ως ισοδύναμη βαρύτητας της ποσοστιαίας μεταβολής από έξι εκτιμήσεις ConTex, συμπεριλαμβανομένων των εξής μεγεθών πλοίων: 1.100, 1.700, 2.500, 2.700, 3.500 και 4.250 TEUs

η Βραζιλία, η Ρωσία κ.λπ., στη συνέχεια με τα οικονομικά προβλήματα της Δύσης η ανάπτυξη σταμάτησε και σήμερα αναμένεται και πάλι να υπάρξουν εξελίξεις που θα ανατρέψουν τη κατάσταση και θα επαναφέρουν τη ναυτιλία στο πιο υψηλό επίπεδο ανάπτυξης της.

3.3 ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

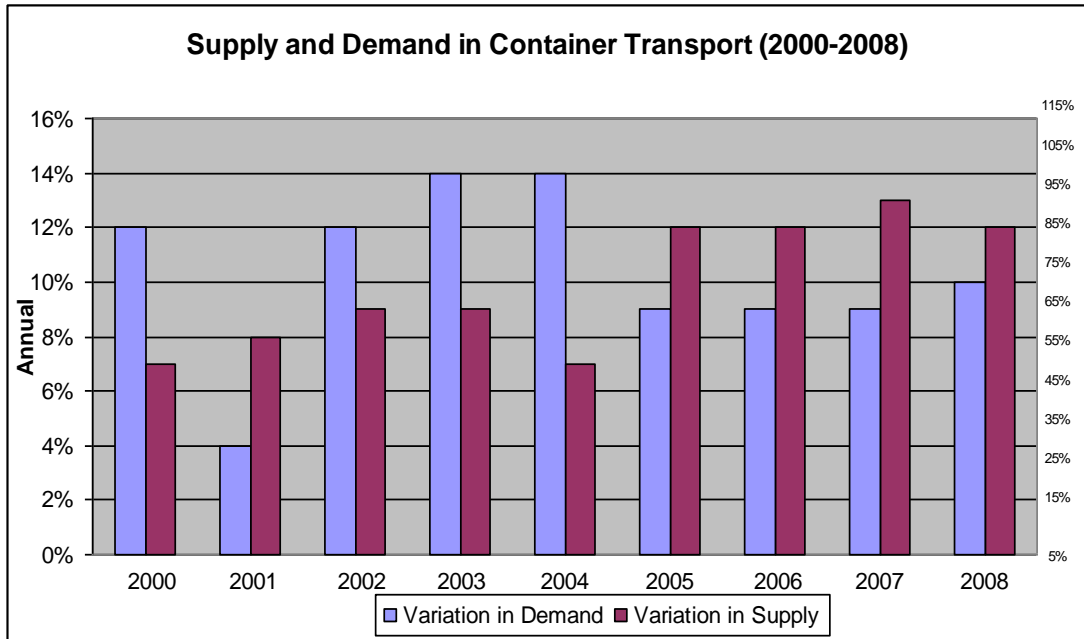
Προκειμένου να δοθεί μια καλύτερη εικόνα των παραπάνω σε σχέση με τους τόνους, τους ναύλους, τις αξίες των νέων πλοίων και των μεταχειρισμένων κ.λπ., θα παρατεθούν παρακάτω σχετικοί πίνακες και γραφήματα σε σχέση με τους κύκλους και τα προαναφερόμενα μεγέθη. Αρχικά στο Σχήμα 3-4 θα παρουσιαστεί μια διαχρονική πορεία της προσφοράς και της ζήτησης των τόνων ξεκινώντας από μια περίοδο σταθερότητας σε μια περίοδο ύφεσης όπου υπήρχαν αρκετές διακυμάνσεις ενώ φτάνοντας στη περίοδο 2006-2008 παρατηρείται να προπορεύεται η προσφορά έναντι της ζήτησης ποσοτήτων εμπορευμάτων.



Γράφημα 3.4 -Maritime Cycle 1992-2008

Πηγή: Sanchez, J.R.(2007), “Reight rates, the maritime cycle and transport capacity in late 2006”,No.27, CEPAL

Στο επόμενο γράφημα θα γίνει μια αναφορά στη σχέση προσφοράς και ζήτησης στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων τη περίοδο 2000-2008. Συγκεκριμένα:

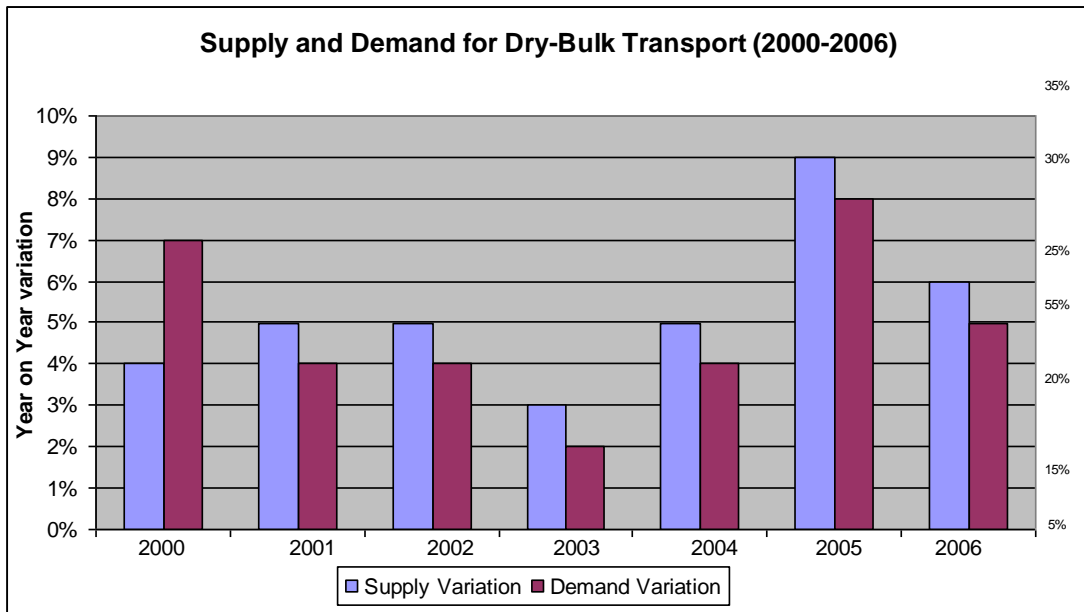


Γράφημα 3.5 -Supply and Demand in Container Transport

Πηγή: Sanchez, J.R.(2007), “Reight rates, the maritime cycle and transport capacity in late 2006”,No.27, CEPAL,pp.4

Με βάση το παραπάνω σχήμα παρατηρείται αυτή η ανισομέρεια μεταξύ ζήτησης και προσφοράς η οποία όσο περνούν τα χρόνια παρουσιάζει όλο και περισσότερη διαφορά δηλαδή αυξημένη προσφορά και μειωμένη ζήτηση, η οποία δικαιολογεί τη κρίση του κλάδου.

Παρακάτω θα παρατηρηθεί παρόμοια σχέση στις μεταφορές ξηρού φορτίου.



Γράφημα 3.6 - Supply and Demand in Dry-Bulk Transport (2000-2006)

Πηγή: Sanchez, J.R.(2007), “Reight rates, the maritime cycle and transport capacity in late 2006”,No.27, CEPAL, pp.5

Στη συνέχεια θα παρουσιαστούν στο Πίνακα 3.3 οι τάσεις από το 2002 μέχρι και το 2006 σε σχέση με την προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα σε επιλεγμένες κύριες διαδρομές.

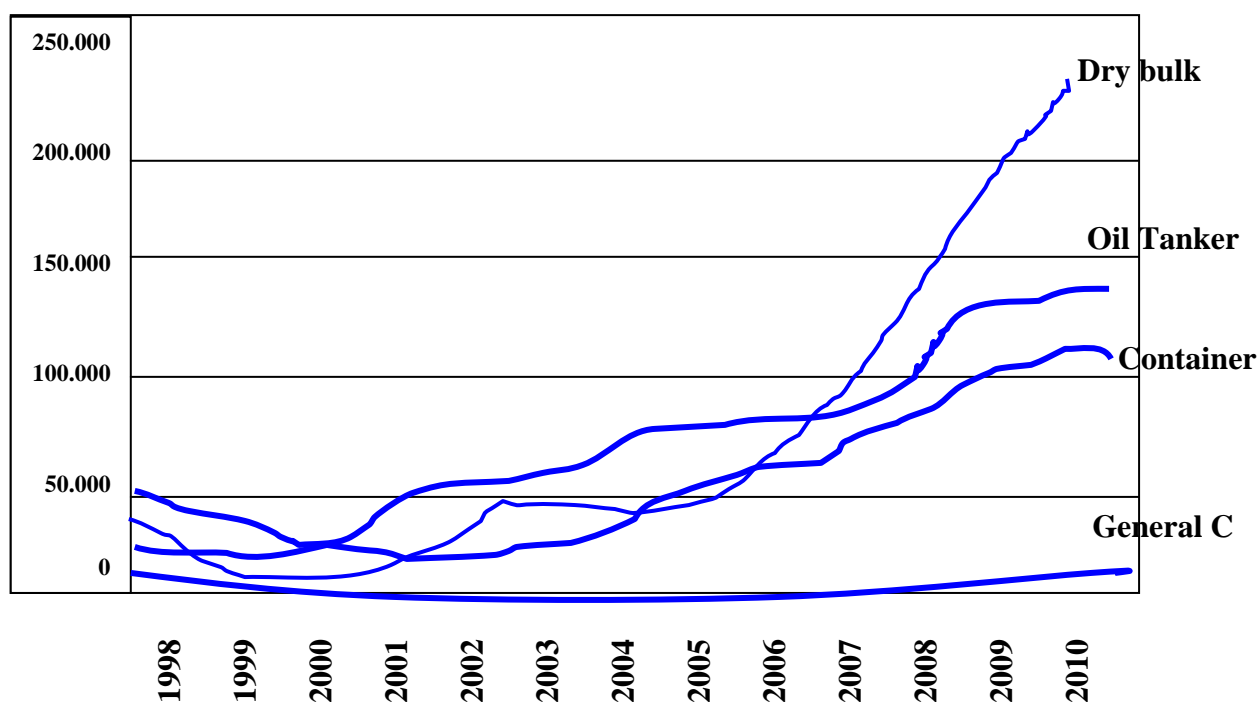
Πίνακας 3.3 - Τάσεις στη δυναμικότητα μεταφοράς που προσφέρονται, επιλεγμένες κύριες διαδρομές (2002-2006)

Routes-Area	Capacity in TEUs				
	2002	2003	2004	2005	2006
Main worlds routes	2002	2003	2004	2005	2006
East Asia- Asia north- east coast	99.98	137.04	135.93	143.07	403.30
East Asia - Asia south-east coast	96.78	120.34	106.11	117.08	394.30
Europe - Mediterranean	102.76	103.06	101.41	97.83	153.10
Mediterranean - North America east coast	104.81	121.04	112.86	110.45	151.38
Far East - North America west coast	100.41	96.97	107.54	111.26	115.35
Europe - Middle East	95.08	110.47	139.70	161.35	113.36
Europe - Far East	100.00	99.09	115.93	129.43	110.77
Far East - North America east coast	97.82	100.66	112.75	117.02	107.89
Far East - Mediterranean	104.44	113.10	123.07	135.70	106.79
Europe - North	104.30	89.65	94.03	104.75	106.41

America east coast					
Far East - India	101.49	100.15	107.46	100.06	69.66

Πηγή: Sanchez, J.R.(2007), “Reight rates, the maritime cycle and transport capacity in late 2006”,No.27, CEPAL,pp.5

Στο επόμενο γράφημα παρουσιάζονται οι παραγγελίες των νέων πλοίων τη περίοδο 1999-2010

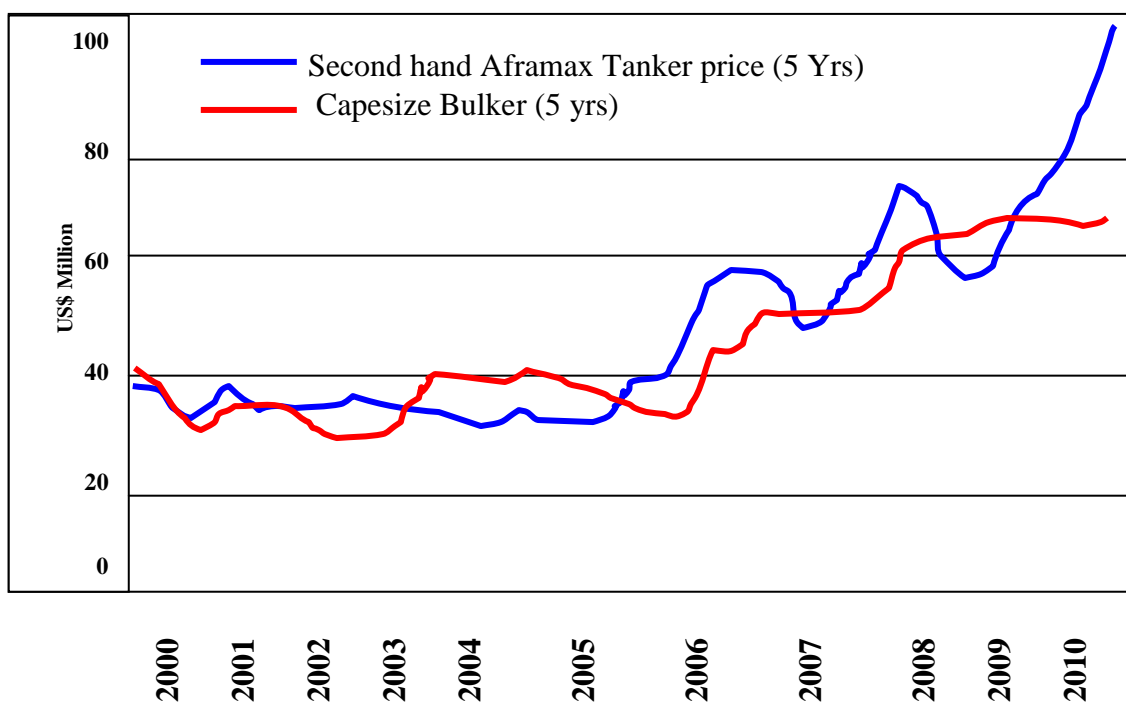


Γράφημα 3.7 - The orders of New Ships

Πηγή: Unctad.(2010)

Τα αποτελέσματα του γραφήματος 3.7 αφορούν τη χωρητικότητα του ωφέλιμου φορτίου για τα έτη 1999-2010.

Στο παρακάτω γράφημα παρουσιάζονται οι τιμές πλοίων 2000-2010

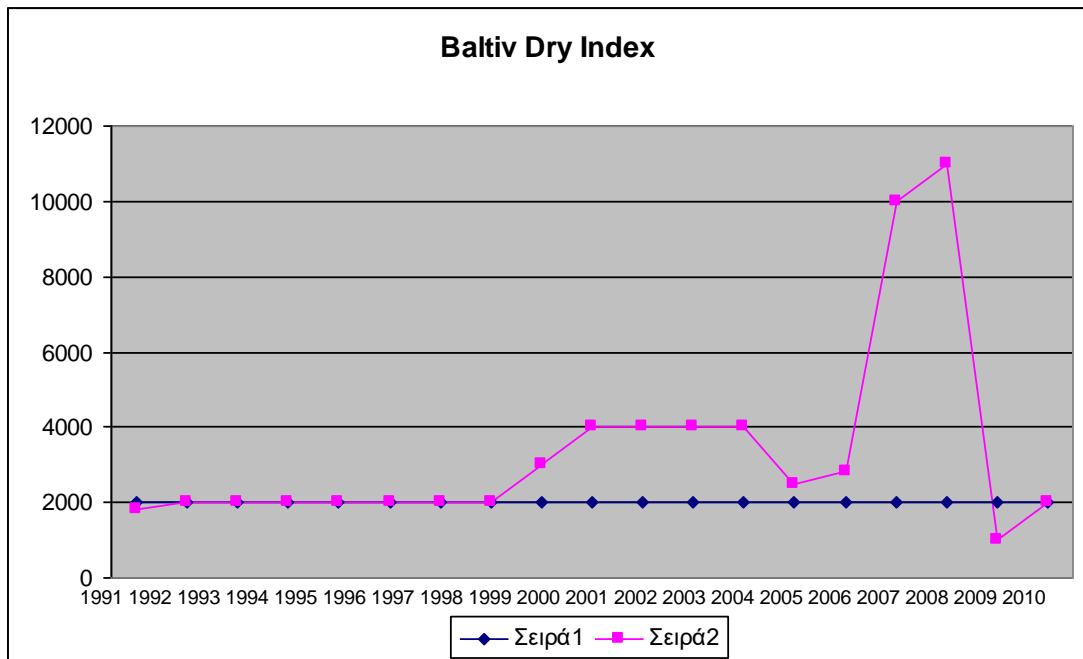


Γράφημα 3.8 - Prices of Second Hand Boats

Πηγή: Unctad.(2010)

Στον κάθετο άξονα εμφανίζονται οι τιμές των second hand πλοίων σε εκατομμύρια δολάρια. Με βάση στο γράφημα 3-9 διαπιστώνεται ότι η κρίση που ξέσπασε το 2008 οδήγησε σε πτωτική πορεία την παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα. Αποτέλεσμα της γενικότερης δυσμενούς κατάστασης ήταν και ο επηρεασμός του ναυτιλιακού κλάδου.

Η πτωτική πορεία στις τιμές των ναύλων είχε ως ακόλουθο την εμφάνιση αρνητικών αποδόσεων. Σε σχέση με τους ναύλους αποτελούν ξεχωριστό παράγον επηρεασμού της ναυτιλίας. Συγκεκριμένα αποτελούν το 5% της παγκόσμιας οικονομίας, καθώς από τη λειτουργία των πλοίων οι ναύλοι επιφέρουν έσοδα 500 δισεκατομμύρια δολάρια το χρόνο. Ο σημαντικότερος δείκτης της ναυτιλιακής αγοράς είναι ο Baltic Dry Index ο οποίος παρουσιάζει τη πορεία των ναύλων (Drobetz, 2010).



Γράφημα 3. 9 - Baltic Dry Index

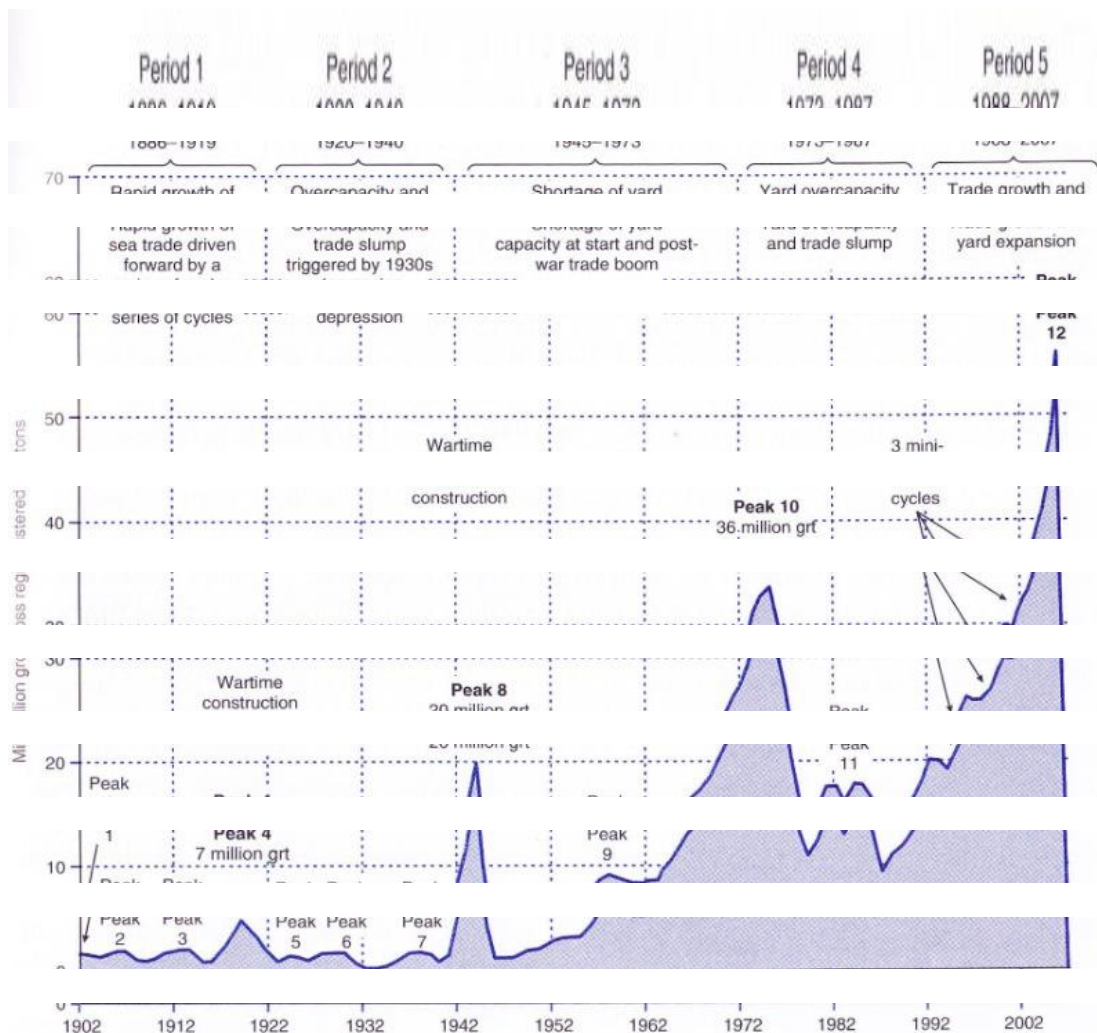
Πηγή: Drobetz, W et al.(2010) “Common Risk Factors in the returns of shipping stocks”, *Maritime Policy and Management*, Vol.37, No.2, pp.93-120

Τα χαμηλά επίπεδα ζήτησης στη ναυτιλία συνεχίστηκαν και μετά το 2010. Με βάση τη παραπάνω ανάλυση δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η ναυτιλία βρίσκεται στη δίνη μιας χρηματοοικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης. Η διάρκεια του βάθους της ύφεσης και η ανάκαμψη της οικονομίας αποτελούν αβέβαια γεγονότα. Η ναυτιλία πέρασε από πολλές διακυμάνσεις κρίσης και ανάπτυξης, ενώ σήμερα βρίσκεται σε ένα στάδιο πτωτικό το οποίο σύμφωνα με τη μέχρι τώρα ιστορία της ναυτιλίας στο μέλλον θα γνωρίσει και πάλι την ευημερία με βάση γεγονότα που θα συμβούν στο μέλλον.

3.4 ΠΑΡΟΥΣΕΣ ΤΑΣΕΙΣ

Στην ενότητα αυτή θα καθοριστούν οι τάσεις στο τομέα των ναυπηγείων σε σχέση με τις πωλήσεις και τις αγορές για τα έτη 2008-2013. Η συγκεκριμένη περίοδος είναι σημαντική για τον επιχειρηματικό κλάδο, εφόσον σε αυτή την περίοδο λόγω κρίσης, ο κλάδος υπέστη σοβαρή ύφεση

αλλά και πολλές μεταβολές σε σύγκριση με το παρελθόν (Βλέπε Σχήμα 3-1 World shipbuilding cycles, 1902-2007).



Σχήμα 3.1 -World shipbuilding cycles, 1902-2007

Πηγή: Stopford, M. (2009). Maritime economics. London/New York, Routledge

Για τον Stopford (2009) ο τομέας της ναυπηγίας πέρασε από δώδεκα κύκλους για έναν σχεδόν αιώνα από το 1902 έως και το 2007. Η μεγάλη εξέλιξη που κατέδειξε τις χρονιές 2002-2007, έχει να κάνει με τον κύκλο του Kondratieff. Αυτή είχε διάφορες μεταβολές και τάση πτώσης. Ο μελετητής την περίοδο που προηγήθηκε το 2002 αναφέρει ότι η παραγωγή των πλοίων ήταν υψηλή, αλλά και οι πωλήσεις τους το ίδιο. Το ζήτημα ήταν ότι η τελική αγορά και παραλαβή των πλοίων έγινε χρόνια αργότερα και ως εκ τούτου

δημιουργήθηκε έως το 2007, μια ψεύτικη εικόνα συγκριτικά με την εξέλιξη στις πωλήσεις του κλάδου, που ξεκίνησε να παίρνει την αληθινή της μορφή αργότερα του 2008 δηλαδή όταν η οικονομική ύφεση έκανε την εμφάνισή της και όριζε μια νέα διάσταση για τον τομέα (Stopford, 2009).

Ωστόσο ο τομέας της ναυπηγικής έχει την ιδιότητα και την εμπειρία να μην σκοντάφτει σε δύσκολες περιόδους και να μπορεί να προσπερνά κρίσεις, όπως συνέβη στο παρελθόν. Η τωρινή κρίση μοιάζει να έχει επηρεάσει τον κλάδο σε πολύ πιο μεγάλο επίπεδο από τις παλαιότερες. Όπως ήδη αναφέρθηκε υπήρξε μια σχετικά εικονική αύξηση πωλήσεων την περίοδο 2004-2007, εξαιτίας βελτιωμένης πορείας των περασμένων χρόνων, από το 2008 και εισερχόμενος ο κλάδος στη κρίση εμφάνισε πτωτικούς δείκτες σε κάθε επίπεδο (Stopford, 2009).

Για την Mickeniciene (2013) το επίπεδο παραγγελιών το 2008 ήταν 4.5 φορές χαμηλότερο από τα προηγούμενα χρόνια. Το έτος 2009, επίσης οι παραγγελίες για την ναυπηγική της Ε.Ε ήταν στα χαμηλότερα επίπεδα ανάμεσα στους τομείς που πλήγηκαν από τη κρίση. Βασισμένη στις τάσεις για πτώση σε σχέση με τις αγοραπωλησίες του τομέα, η βιομηχανία της ναυπηγίας ήταν ένας από τους τομείς που η οικονομική κρίση επηρέασε πιο πολύ. Η κρίση είχε καταστροφική επιρροή στα πιο πολλά shipbuilding κράτη, εξαιτίας κυρίως της κατασκευής πολύ περισσότερων πλοίων από ότι η αγορά μπορούσε να αντέξει να απορροφήσει.

Στο ξεκίνημα του 2010, και ύστερα από κάποιες αμυδρές ενδείξεις ανάκαμψης οι παραγγελίες έπεφταν όλο και περισσότερο. Προς τα τέλη του έτους 2010, οι παραγγελίες βρέθηκαν σε ένα ποσοστό 26% πιο κάτω σε σύγκριση με τις αντίστοιχες παραγγελίες της περιόδου 2008. Το θετικό στοιχείο ήταν ότι ο συνολικό αριθμός των συμβολαίων για τη κατασκευή νέων караβιών το 2010 ήταν 20,5% πιο υψηλό από ότι ήταν το 2009.

Οι λόγοι που επηρέασαν τον τομέα της ναυπηγικής μπορούν να χωριστούν σε δυο γκρουπ: τους μάκρο παράγοντες (world seaborne trade, τιμή πετρελαίου, η οικονομική και πολιτική αστάθεια στην Ευρώπη) και τους παράγοντες της αγοράς (subsidies by the government, scrapping of old

vessels, charter rates, vessels on order).

Ένας άλλος παράγοντας που επηρέασε την ανταγωνιστικότητα της ναυπηγικής ως προς τις πωλήσεις, είναι η παραγωγικότητα, τα επίπεδα επιδοτήσεων και επιχορηγήσεων και οι συναλλαγματικές ισοτιμίες (Bertram,2003).

Η ανταγωνιστικότητα του ναυπηγικού τομέα της Ευρώπης αναμένεται να αναπτυχθεί μελλοντικά με βάση το πρόγραμμα στήριξης Leadership 2015 το οποίο αποτελεί ένα πρόγραμμα ενίσχυσης από τη πλευρά της Ε.Ε της ναυτιλίας και της ναυπηγικής βιομηχανίας, που ξεκίνησε να συντάσσεται το 2003 και συνεχώς ανανεώνεται.

Σε βάθος χρόνου η χρήση στη ναυπηγία του ξύλου αρχικά, μετά του σιδήρου και τελικά του χάλυβα επηρέασε το ποιο κράτος είχε την πρωτοκαθεδρία στον τομέα αυτόν. Στην αρχή ηγέτης υπήρξε η Αγγλία, στη συνέχεια η Ιαπωνία και κατόπιν η Νότια Κορέα τέλος σήμερα είναι η Κίνα (Βλέπε Πίνακα 3-4). Η Κίνα το 2009, ανακοίνωσε ένα αντίστοιχο πρόγραμμα στήριξης της ναυτιλίας και της ναυπηγικής αλλά και ευρύτερα, ώστε να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης Leadership2015 (McGaughey, Liesch, & Poulson, 2000).

Πίνακας 3.4 - Διάρκεια Ηγεσίας

Περίοδο ηγεσίας στη ναυπηγική βιομηχανία	Χώρα	Στάδιο επιχειρησιακού κύκλου	Αίτια
1860's – 1950's G.	Britain	Lost Leadership	Αδυναμία το μοντερνίσει τη ναυπηγική της βιομηχανία
Mid1950's – mid1990's	Japan	Post-maturity, weakening of competitive	Κόστος ανθρώπινου προσωπικού, μείωση του προϋπολογισμού

		power	στην έρευνα και ανάπτυξη, Χάσμα μεταξύ ζήτησης και προσφοράς, αύξηση της τιμής του ατσαλιού
From mid1990's	S.Korea	Post-growth, maintenance of competitive power	Υψηλό κόστος ανθρώπινου δυναμικού. Το χάσμα μεταξύ της ζήτησης ατσαλιού και εγχώριας παραγωγής αύξηση τις τιμές. Αναγνωρισιμότητα της κατασκευαστικής ανταγωνιστικότητας των Κορεατών
Since 2010,	China	Acceleration of growth	Ο χαμηλό εργατικό κόστος. Αισιόδοξα προγράμματα στήριξης shipyards capacity , governmental subsidies.

Πηγή: Lorentzen, G., & Stemoco, P. (2006). China targeting the World Shipbuilding Cup, Intertanko

Στον παρακάτω Πίνακα 3-5 παρουσιάζονται για μια 10ετία, οι αγοροπωλησίες με βασικό στοιχείο ότι από τη μια υπάρχει αύξηση των παραδόσεων από παλαιές παραγγελίες, πράγμα που δείχνει ότι ο κλάδος είναι

βασισμένος κατά πολύ στο πρότερο του παρελθόν του ενώ από την άλλη παρουσιάζει μεγάλη πτώση σε νέες παραγγελίες.

Πίνακας 3.5 - World shipbuilding results in CGT during 2002-2012

Million CGT/ year	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Order book	45.9	48.3	48.9	70.8	92.8	107.2	138.0	183.7	194.2	156.2	134.9
New orders	29.4	23.3	20.5	41.7	45.1	9.6	57.3	85.3	43.0	16.6	26.3
Completion	20.3	20.2	21.4	22.8	25.5	29.4	34.1	34.6	41.9	44.4	40.5

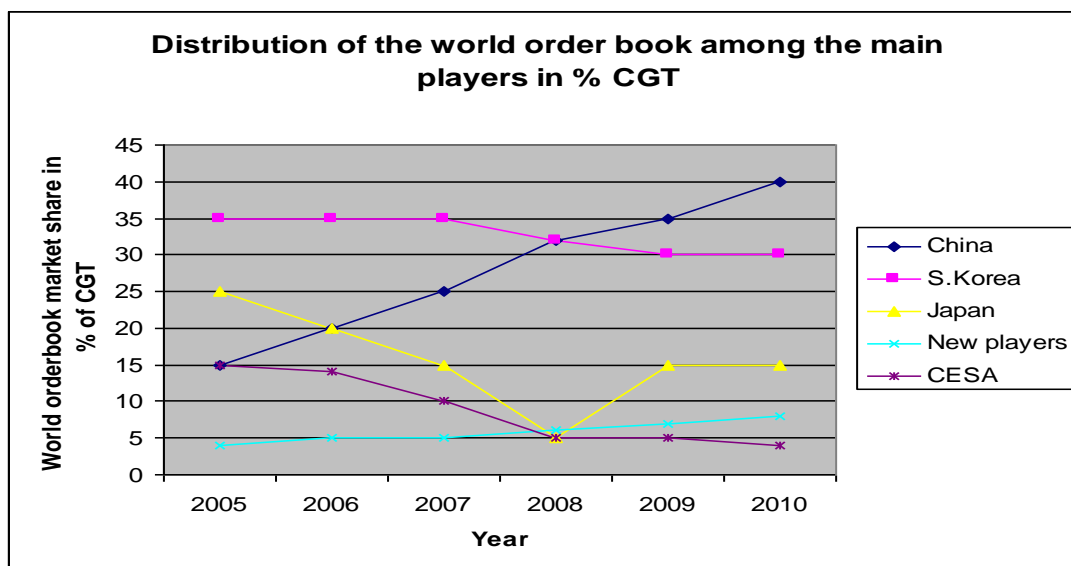
Πηγή:CESA high level group (2012). Defining the future of the European shipbuilding and ship repair industry.CESA

Το 2010, η Κίνα είχε πιο μεγάλο μερίδιο στην αγορά συγκριτικά με τις καινούργιες παραγγελίες πλοίων το οποίο έτεινε στο 44,4% έναντι 40,1% της Νοτίου Κορέας. Όπως φάνηκε και στο Πίνακα 1.5, οι εταιρίες είχαν αρκετές παραγγελίες από παλιά, δηλαδή είχαν πουλήσει αρκετά πλοία ήδη, τα οποία παρέδωσαν τα πρόσφατα ώστε να καταφέρουν να διατηρήσουν τις πωλήσεις τους σε καλά επίπεδα.

Το πρόβλημα εντοπίζεται στην έλλειψη νέων παραγγελιών, πράγμα που επηρεάζει το μέλλον του κλάδου. Η Ιαπωνία δείχνει να έχει μια συνεχή πτωτική τάση(CESA, 2012). Ένας επιπρόσθετος παράγον πέρα από την οικονομική κρίση, ο οποίος επηρέασε τα ποσοστά ανάπτυξης του κλάδου ήταν και ο σεισμός της 11^{ης} Μαρτίου του 2011, ο οποίος συνοδεύτηκε και από ένα Τσουνάμι.

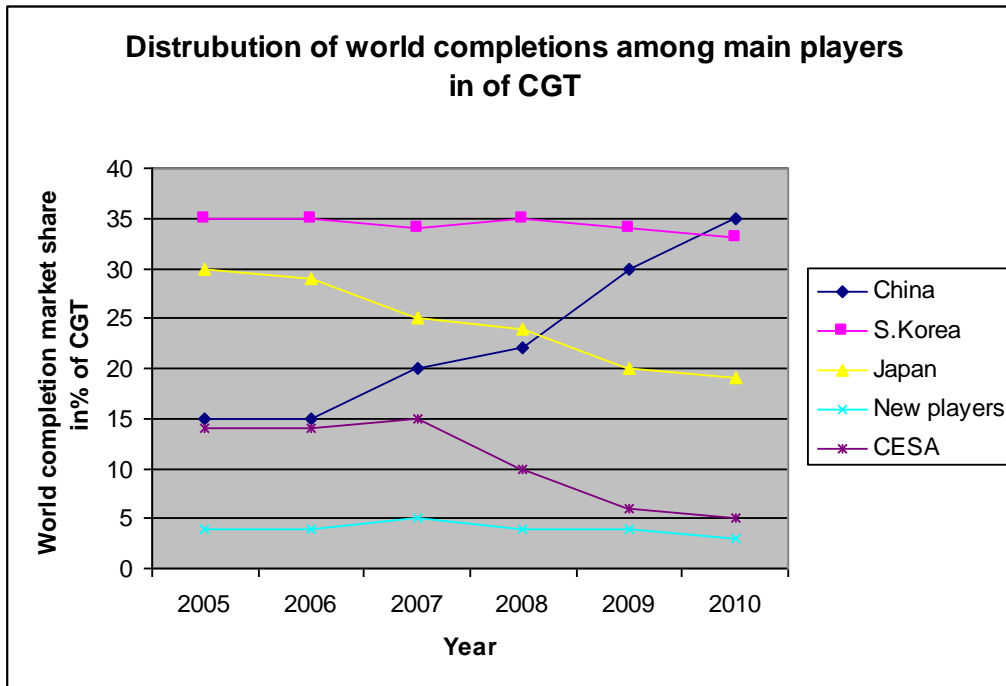
Η Ευρώπη έχει χάσει πολύτιμο έδαφος σε επίπεδο παραγγελιών τη περίοδο της κρίσης, ενώ σημαίνουν ρόλο στη μείωση των πωλήσεων έχει παίξει και η μείωση το μεριδίου της από αναπτυσσόμενες χώρες όπως Vietnam, India, Brazil,Russia, Turkey, and the Philippines. Το 2009 έχασε το

8% των παραγγελιών της από τις συγκεκριμένες χώρες, ενώ σύμφωνα με την CESA(2012), το 2010 έχασε τα 4,9%. Συγκεκριμένα οι Φιλιππίνες ελέγχουν το 2,1% των πωλήσεων πλοίων παγκοσμίως, μεγάλο ποσοστό από αυτό, κατείχε στο παρελθόν η Ευρώπη (Βλέπε γράφημα 3.10).



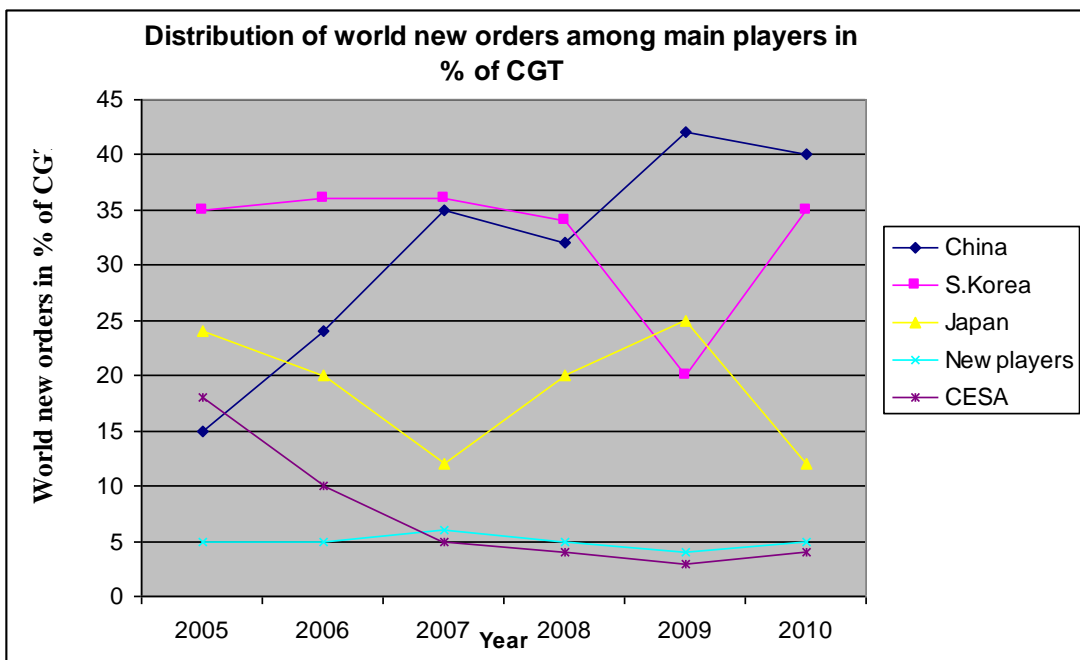
Γράφημα 3.10 - Distribution of the world order book among the main players in % CGT

Πηγή: CESA high level group (2010). Defining the future of the European shipbuilding and ship repair industry.CESA



Γράφημα 3.11 - Distribution of world completions among main players in of CGT

Πηγή: CESA high level group (2010). Defining the future of the European shipbuilding and ship repair industry.CESA



Γράφημα 3.12 - Distribution of world new orders among main players in % of CGT

Πηγή: CESA high level group (2010). Defining the future of the European shipbuilding and ship repair industry.CESA

Μέσα από την ευρύτερη μελέτη διαπιστώθηκε ότι ευρύτερα η ναυτιλία παρότι παραμένει ο βασικός ανταγωνιστικός κλάδος, παγκοσμίως τα τελευταία χρόνια λόγω της κρίσης νοσεί αντιμετωπίζοντας μια από τις μεγαλύτερες κρίσης που βίωσε ποτέ. Ένα βασικό κομμάτι της ναυτιλίας που αντιμετωπίζει τα περισσότερα προβλήματα αλλά είναι μια και από τις βασικές αιτίες για τη δυσμενή πορεία των δικών και την εξεταζόμενη βιομηχανία, είναι ο ναυπηγικό κλάδος

Συγκεκριμένα όπως διαπιστώθηκε ότι οι τελευταίες τάσεις σε σχέση με τις παραγγελίες τις πωλήσεις και τις αγορές στο κλάδο της κατασκευής караβιών παρουσιάζει μια ευρύτερη πτωτική τάση, με τη Κίνα να πρωτοστατεί έναντι των υπόλοιπων Ασιατικών χωρών τη Κορέα και την Ιαπωνία, που πρωτοστάτησαν στο παρελθόν και έναντι των Ευρωπαϊκών χωρών, οι οποίες σήμερα λόγω της κρίσης, παρουσιάζουν πολύ χαμηλά ποσοστά πωλήσεων και αγορών μέσα από τη μείωση ειδικά των νέων παραγγελιών, με αποτέλεσμα να είναι ουραγοί στο συγκεκριμένο κλάδο, έχοντας πληγεί σε πολύ μεγάλο βαθμό και από νεοεισερχόμενες χώρες στο κλάδο όπως το Βιετνάμ, η Φιλιππίνες, η Τουρκία, η Ρωσία κ.λπ.

3.5 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Όπως διαπιστώθηκε η παγκόσμια οικονομική ύφεση επηρέασε σε μεγάλο βαθμό τη ναυτιλία και the shipbuilding industry, σε παγκόσμια κλίμακα. Το μεγάλο κενό που δημιουργήθηκε ειδικά σε σχέση με τη προσφορά και τη ζήτηση ειδικά στον shipbuilding sector άλλαξε σε μεγάλο βαθμό τα δεδομένα ενώ δημιούργησε νέες προκλήσεις για όλες τις shipbuilding countries, επηρεάζοντας τη ναυτιλιακή αγορά στο σύνολο της.

Όπως διαπιστώθηκε από τις πρώτες ενότητες όπου και αναλύθηκαν οι κύκλοι της ναυτιλιακής αγοράς, σήμερα διανύεται ακόμα ο κύκλος του Kondratiev, δεδομένου ότι, η ναυτιλία πέρασε μια περίοδο ανάπτυξης, μια

περίοδο σταθερότητας λόγω των προηγούμενων ετών συνεχής ανάπτυξης και τώρα βρίσκεται σε μια περίοδο συνεχής ύφεσης, η οποία προβλέπεται να διαρκέσει για πολλά χρόνια ακόμα. Αυτό επηρέασε και το κλάδο της ναυπηγίας, όπου παρατηρείται το φαινόμενο της μείωσης των νέων παραγγελιών, την είσοδο αναπτυσσόμενων χωρών, που μείωσαν το μερίδιο της Ευρώπης και τη κυριαρχία της Κίνας μεταξύ των Ασιατικών χωρών, που φαίνεται να έχει επωφεληθεί από τη παρούσα κατάσταση (Matsuyama, 2005).

Η οικονομική κρίση είναι αποτέλεσμα λανθασμένων αποφάσεων σε παγκόσμια κλίμακα. Μια πρώτη απόφαση που επηρέασε αρχικά την Αμερικανική οικονομία και μετά και τη παγκόσμια ήταν η μετάβαση από το νόμο από το Glass-Steagall στον Gramm-Leach-Bliley (Barth et al., 2000).

Η συγκεκριμένη μετάβαση είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του κρατικού παρεμβατισμού στο τραπεζικό σύστημα, με αποτέλεσμα τη νομιμοποίηση των ολιγοπωλίων αλλά και την αύξηση της κερδοσκοπίας έναντι των πολιτών και της αγοράς (Grant, 2010). Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη κατάρρευση του τραπεζικού συστήματος και τη καταστροφή της πραγματικής οικονομίας, συγχρόνως είχαμε το περιορισμό των δανειοδοτήσεων, η οποία είχε ως αντίκτυπο τον περιορισμό της κατανάλωσης, της βιομηχανικής παραγωγής, του εμπορείου και επομένως της ζήτησης για μεταφορές ανθρώπων ή προϊόντων. Φυσικό επακόλουθο της συγκεκριμένης κατάστασης ήταν η μεγάλη πτώση της ναυλαγοράς και τη κρίση της ναυτιλίας.

Μια άλλη απόφαση που επηρέασε και οδήγησε στη παρούσα κατάσταση ήταν αυτή των πλοιοκτητών να προχωρούν σε αυξημένες παραγγελίες κατά τη περίοδο της οικονομικής άνθησης, με αποτέλεσμα κατά την κρίση να υπάρχει επιπλέον πλεονάζουσα χωρητικότητα. Η μειωμένη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες, οδήγησε και στη μειωμένη ζήτηση για τη παραγωγή νέων караβιών, οπότε σε συνδυασμό με το χαμηλό κόστος των ναυπηγείων χωρών όπως των Φιλιππίνων, της Ινδίας κ.λ.π να επηρεαστεί σε πολύ μεγάλο βαθμό η Ευρωπαϊκή αγορά της κατασκευής караβιών και να

βρίσκεται σήμερα σε δυσμενή κατάσταση.

Οι επιπτώσεις των παραπάνω αποφάσεων, οδήγησαν σε κρίση τις ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίες αναφέρονταν στη μείωση των χρηματιστηριακών αξιών, στη μείωση των χρηματοδοτήσεων, πράγμα που αποτέλεσε απόφαση της κρατών αλλά και ευρύτερα της Ευρωπαϊκής ένωσης λόγω της κρίσης και τέλος στη μείωση ευρύτερα των επενδύσεων. Ένα άλλο στοιχείο ήταν η απόφαση των τραπεζών να μειώσουν και τα ναυτιλιακά δάνεια κατά 23% από το πρώτο εξάμηνο του 2008, πράγμα που επιβάρυνε ακόμα περισσότερο την ανάπτυξη των ναυτιλιακών εταιριών και ευρύτερα από τη μια του κλάδου της ναυτιλίας και από την άλλη του κλάδου του shipbuilding.

Σε σχέση με το δεύτερο δεδομένου ότι οι ναυτιλιακές είχαν μείωση των κερδών τους ενώ αδυνατούσαν να πάρουν δάνειο, δεν παραγγέλνουν νέα καράβια και είτε βασίζονται στα υπάρχοντα είτε αγοράζουν μεταχειρισμένα (Iordanovaia, 2012, 778-783). Υπάρχουν πληθώρα περιπτώσεων σε σχέση με τις ναυτιλιακές εταιρίες όπου τα πλοία μόλις ξεκίνησαν να παράγουν γνώρισαν ναύλους πολύ πιο χαμηλούς από τα αναμενόμενα επίπεδα πράγμα που οδήγησε τις εταιρίες σε αδυναμία κάλυψης δανειακών κεφαλαίων.

Στις αρχές του 2008 ένα πλοίο ήταν φυσικό να αποφέρει κέρδη 50.000-100.000 δολάρια την ημέρα ενώ στα μέσα του 2009 τα κέρδη κυμαίνονταν από 5000 ως και 10000 δολάρια ημερησίως (Stopford, 2009). Συγχρόνως τα ναυπηγία έχουν επηρεαστεί από τις αποφάσεις πολλών ναυτιλιακών εταιριών λόγω της παρούσας κατάστασης να ακυρώσουν μεγάλο ποσοστό από τις παραγγελίες τους, με αποτέλεσμα να πληγούν οικονομικά τα ναυπηγία.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Σκοπός της παρούσης μελέτης ήταν να παρουσιάσει και να αναλύσει τους ναυτιλιακούς κύκλους επιχειρώντας μια θεωρητική προσέγγιση του θέματος. Ολοκληρώνοντας την παρούσα μελέτη διαπιστώνεται ότι οι αποφάσεις σε κυβερνητικό επίπεδο ξεκινώντας από την Αμερική, οι λανθασμένες αποφάσεις από τη πλευρά των τραπεζών, η μείωση των επιδοτήσεων και του δανεισμού, η υπερπροσφορά χωρητικότητας η οποία εξακολουθεί να ακυρώνει τις τάσεις και να οδηγεί τις τιμές των ναύλων καθοδικά επηρέασε αρχικά το επίπεδο ζήτησης των ναυτιλιακών υπηρεσιών, με αποτέλεσμα στη συνέχεια να μειωθεί και η ζήτηση σε επίπεδο κατασκευών νέων πλοίων πράγμα που επηρέασε συνολικά και τη ναυτιλία αλλά και το shipbuilding.

Για το μέλλον οι τάσεις της αγοράς δε δείχνουν θετικές και προβλέπεται να συνεχιστεί η πτωτική πορεία σε επίπεδο προσφοράς και ζήτησης, πωλήσεων και αγορών. Η δημιουργία του Leadership 2015 από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τείνει να αποτελεί τη μοναδική δράση ενίσχυσης της ναυτιλίας και του shipbuilding, προκειμένου να συνεχίσουν να έχουν μέλλον οι δύο κλάδοι και να ενισχύουν την παγκόσμια οικονομία.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Afaloniatis, E.(2005) *The Competitiveness of the Greek flag in shipping*, Piraeus University
- Barth, James R.; Brumbaugh, R. Dan, Jr. & Wilcox, James A. (2000), "Policy Watch: The Repeal of Glass–Steagall and the Advent of Broad Banking", *Journal of Economic Perspectives*, Vol.14, No.2, pp.191–204
- Beenstock, M., & Vergottis, A. (1993). Econometric modelling of world shipping, Vol. 16, Springer Science & Business Media.
- Bertram,V.(2003). Strategic control of productivity and other competitiveness parameters. Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers, Part M: *Journal of Engineering for the Maritime Environment*, Vol.217, No.2,pp. 61-70
- Beth T., M. Borchering and B. Klein, 1994. Valuation of trust in open networks. Proceedings of the 3rd European Symposium on Research in Security, (ESORICS`94), Springer-Verlag, Brighton, pp: 3-18.
- BIMCO (2013). Reflections 2013. Ανάκτηση από: <https://www.bimco.org/> [6-8-2015]
- Buxton, I.L. (2001) “Ships and efficiency -150 years of technical and economic developments”, *Transactions of the Royal Institute of Naval Architects B*, Vol.143, pp.317-338
- CESA high level group (2012). Defining the future of the European shipbuilding and ship repair industry. CESA
- Chrzanowski, I.(2012) *An Introduction to Shipping Economics*, Fairplay Publications
- Drobetz, W et al.(2010) “Common Risk Factors in the returns of shipping stocks”, *Maritime Policy and Management*, Vol.37, No.2, pp.93-120
- Fafaliou, I., Lekakou, M., & Theotokas, I, (2006). Is the European shipping industry aware of corporate social responsibility? The case of the Greek-owned short sea shipping companies. *Marine Policy*, no. 30, pp. 412-419.

- Fayle, C. E. (2013). A short history of the world's shipping industry. Routledge.
- Grammenos, C. (2013). The handbook of maritime economics and business. Taylor & Francis.
- Grammenos, C.Th., and Arcoulis, A.G.(2002) “Macroeconomic factors and international Shipping Stock Returns”, *Journal of Maritime Economics*, Vol. 4, pp.81-99
- Grant, J.K.(2010) What Financial Services Industry puts together Let No Person put Asunder: How the Gramm-Leanch-Billey Act Contributed to th 2008-2009 American Capital Market Crises, Albany Law Review
- Hansen, H. T. (2009). 6 Distinctions in the Finer Shades of Gray: The “Four Circles Model” for Maritime Security Threat Assessment. *of Maritime Security*, 73.
- Holness, S. D. (2003). Sorted circles in the maritime Subantarctic, Marion Island. *Earth Surface Processes and Landforms*, 28(4), 337-347.
- Iordanoaia, F.(2012) “Maritime Market Crisis is the Lack of Charterers”, Ovidius University Annals, Series Economic Sciences, Vol. 12 Issue 2, p778-783,
- Louis, W. R. (2006). Ends of British Imperialism: The Scramble for Empire, Suez, and Decolonization. IB Tauris.
- Matsuyama, K. (2005). Credit market imperfections and patterns of international trade and capital flows. *Journal of the European Economic Association*, 714-723.
- McConville J.(1999) *Economics of Maritime Transport , Theory and Practice*, Wither by Publishers
- McGaughey, S. L., Liesch, P. W., & Poulson, D. (2000). An unconventional approach to intellectual property protection: The case of an Australian firm transferring shipbuilding technologies to China. *Journal of World Business*, 35(1), 1-20, Available in 22-12-2013 from

<http://202.114.89.60/resource/pdf/1035.pdf>

Mickeviciene, R.(2003) *Global Competition in Shipbuilding: Trends and Challenges for Europe*, Klaipeda University

Notteboom, T., & Cariou, P. (2009). Fuel surcharge practices of container shipping lines: Is it about cost recovery or revenue-making. In *Proceedings of the 2009 International Association of Maritime Economists (IAME) Conference*, IAME

Sanchez, J.R.(2007), "Reight rates, the maritime cycle and transport capacity in late 2006", No.27, CEPAL, pp.1-8

Savarikas, F.(2009), "Economic crises and shipping", *Ship-owner magazine*, Vol.197

Sipos, B. (1997). Empirical research of long-term cycles. *Hungarian Statistical Review*, 75, 119-128.

Stopford, M. (2009), *Maritime Economic*, Routledge, pp.110-118

Theotokas, I. (2000), "Greek Shipping in the interwar period: Internal integration and external adaptation". Προσκεκλημένος ομιλητής σε ημερίδα με θέμα "Modern Greece and World Shipping", που διοργανώθηκε από το National Maritime Museum της Βρετανίας και το Goldsmiths University of London, Λονδίνο.

UNCTAD. (2015) *Review of Maritime Transport 2013*, Διαθέσιμο την 20-1-2014 από http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013_en.pdf

Βλάχος Γ.Π, Νικολαΐδης Μ,. (1999) "Βασικές αρχές της Ναυτιλιακής επιστήμης" Τόμος Α', Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Δεκέμβριος

Γεωργαντόπουλος Ελ, Βλάχος, (2013) Γ.Π, *Ναυτιλιακή Οικονομική*, δεύτερη έκδοση, εκδόσεις j&j Ελλάς, Πειραιάς

Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α.Ι., Πλωμαρίου Ε. (2002) "Η Εισαγωγή στις ναυλώσεις", εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα

Γουλιέλμος ΑΛ (1997) *Επιστημονική Επετηρίδα*, τιμητικός τόμος για τον ομότιμο καθηγητή τμήματος ναυτιλιακών σπουδών Βασίλειο Ν. Μεταξά,

άρθρο Κ., Giziakis, forecasting the freight index for bulk carriers,
Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα ναυτιλιακών σπουδών, Πειραιάς

Θεοτοκάς, Γ, (2000), "Ελληνική Ναυτιλία. Σύγχρονες τάσεις και
προοπτικές" στην Α' Ναυτιλιακή Συνάντηση Άνδρου, Άνδρος.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς.(2013) Ναυτιλιακή Οικονομία-Ναυτιλιακοί Κύκλοι,
Ανάκτηση από :
[https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/NAS274/Introduction%
20%2B%20Shipping%20Cycles%20.pptx](https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/NAS274/Introduction%20%2B%20Shipping%20Cycles%20.pptx)