

**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :

**ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ**



**ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : Ε. ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ
ΜΕΛΗ : Ε. ΒΑΛΜΑ
Μ. ΜΗΛΙΑΡΑΚΗ**

**ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΠΑΠΑΔΟΔΗΜΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΜΗΧ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Ε.Μ.Π.**

ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ 2005 - 2006



I. Πρόλογος

Στα πλαίσια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών (ΠΜΣ) του Ναυτιλιακού Τμήματος του Πανεπιστημίου Πειραιά, «Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα στη Ναυτιλία», εκπόνησα τη διπλωματική μου εργασία με θέμα « Ανάλυση τελευταίων εξελίξεων στη ναυτιλιακή αγορά και αξιολόγηση επένδυσης στην αγορά χύδην φορτίων».

Καταρχήν θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά κο Σαμπράκο για την εμπιστοσύνη που έδειξε στις δυνατότητές μου να εκπονήσω ένα τόσο ενδιαφέρον θέμα. Οι υποδείξεις του και η υποστήριξή του σε αυτήν την διπλωματική εργασία υπήρξαν καθοριστικοί παράγοντες για το αποτέλεσμα που θεωρώ ότι είναι αρκετά αξιόλογο και το κυριότερο, ενσωματώνει όλες τις τελευταίες τάσεις. Επίσης, με την ευκαιρία θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές μου για τις πολύτιμες γνώσεις που μου προσέφεραν πάνω στη Ναυτιλιακή Αγορά.

Ακόμα ευχαριστώ όλους τους συμφοιτητές μου και τους φίλους μου, και ιδιαίτερα αυτούς που κάναμε περισσότερη παρέα, για τη συμπαράστασή τους και την συμβολή τους στο να περάσουν γρήγορα και ευχάριστα αυτά τα χρόνια της φοίτησής μου στο Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Τέλος, αλλά περισσότερο από όλους, θα ήθελα να απευθύνω τις πιο θερμές ευχαριστίες μου στην οικογένειά μου για την υπομονή, αγάπη και οικονομική υποστήριξη που αφειδώς μου παρείχαν καθ'όλη την διάρκεια των σπουδών μου στο Πανεπιστήμιο Πειραιά.



II. Περίληψη

Στα πλαίσια της Διπλωματικής εργασίας « [Ανάλυση τελευταίων εξελίξεων στη ναυτιλιακή αγορά και Αξιολόγηση Επένδυσης στην αγορά χύδην φορτίων](#) » έγινε μια προσπάθεια προσέγγισης της κατάστασης της ναυτιλιακής αγοράς με βάση τις τελευταίες εξελίξεις, και στη συνέχεια μια αξιολόγηση υποθετικής επένδυσης. Η ναυτιλιακή αγορά είναι από τη φύση της ιδιαίτερη, αλλά τα δεδομένα των τελευταίων ετών δείχνουν μεγάλες αλλαγές σε αυτά που έχουμε δει μέχρι τώρα, οπότε οποιοσδήποτε προβλέψει εμπεριέχουν αρκετά μεγάλο ρίσκο. Κατά τη συγγραφή της εργασίας έγινε μεγάλη προσπάθεια για τη συλλογή στοιχείων, και κυρίως για τη συλλογή των οικονομικών στοιχείων που μας ενδιέφεραν. Έχει γίνει μια προσπάθεια να χρησιμοποιηθεί ότι πιο σύγχρονο από θέμα βιβλιογραφίας και αρθρογραφίας, έτσι ώστε να δούμε την τάση της αγοράς σύμφωνα με έγκυρους και αναγνωρισμένους οργανισμούς και εταιρείες της σύγχρονης ναυτιλιακής αγοράς.

Το αντικείμενο που πραγματεύεται η εργασία κρίνω πως είναι πολύ σημαντικό ταυτόχρονα χρήσιμο για κάποιον μέσο επιχειρηματία ο οποίος ενδιαφέρεται να επενδύσει στη ναυτιλία. Στην έρευνα αυτή μέσα βρίσκονται πολλές πληροφορίες συγκεντρωμένες που αφορούν τόσο την αγορά, όσον αφορά τις προσδοκίες της, όσο και τις χρηματοροές που πιθανόν θα προκύψουν από μια τέτοια επένδυση. Έχει γίνει μεγάλη προσπάθει έτσι ώστε στο παρόν δοκίμιο να είναι αντικειμενικό και χρήσιμο στον υποψήφιο επενδυτή.



III. Εισαγωγή

Το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίστηκε κατά τη συγγραφή αυτής της διπλωματικής εργασίας ήταν η συλλογή στοιχείων, που αποτελούν την ουσία του παρόντος δοκιμίου και ιδιαιτέρως η συλλογή των οικονομικών στοιχείων στα οποία στηρίζεται και το αποτέλεσμα της επιστημονικής έρευνας.

Η εργασία αποτελείται από τέσσερα κυρίως μέρη :

- ΜΕΡΟΣ Α: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ
- ΜΕΡΟΣ Β: ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ
- ΜΕΡΟΣ Γ: ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ
- ΜΕΡΟΣ Δ: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ø Στο πρώτο μέρος (Α) γίνεται μια αναφορά στην Ελληνική Ναυτιλία και στη σημασία της για την Ελληνική Οικονομία. Ακόμα παρατίθενται στοιχεία για τον Παγκόσμιο εμπορικό στόλο και τη θέση της Ελληνικής Ναυτιλίας στον Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Χάρτη. Το κεφάλαιο περιέχει σύγχρονα στατιστικά στοιχεία από τον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη και επικεντρώνεται στην Ελληνόκτητη Ναυτιλία.

Ø Στο δεύτερο μέρος (Β) γίνεται μια προσέγγιση στους παράγοντες που επιδρούν στην Ναυτιλιακή αγορά και οι σύγχρονες εξελίξεις τους με βάση τις οποίες ρυθμίζεται η αγορά. Στην αρχή του κεφαλαίου γίνεται αναγνώριση των παραμέτρων που επιδρούν στη ναυτιλιακή αγορά και στη συνέχεια, βάση στατιστικών στοιχείων από έγκυρους οργανισμούς και επιχειρήσεις προσπαθούμε να δούμε την τάση που έχει ο κάθε επιμέρους παράγοντας για να έχουμε μια, όσο γίνεται, αντικειμενική άποψη για τις προσδοκίες της αγοράς. Γενικώς έχει γίνει η προσπάθεια να μπορεί ο αναγνώστης να έχει μια σφαιρική ιδέα για την αγορά για όλα τα είδη πλοίων που επιχειρούν. Η έρευνα έχει επικεντρωθεί γύρω από την αγορά των δεξαμενοπλοίων, αλλά περιέχει πληροφορίες για όλα τα πλοία.



Ø Στο τρίτο μέρος (Γ) της εργασίας ακολουθεί ανάλυση της χρηματοδότησης των ναυτιλιακών εταιρειών. Επίσης γίνεται μια ανάλυση όλων των παραμέτρων λειτουργικού κόστους των εμπορικών πλοίων με πραγματικά στοιχεία από την αγορά, καθότι αυτά αποτελούν σημαντικό κομμάτι στην αξιολόγηση μιας επένδυσης. Έπειτα, ακολουθεί η συγκριτική αξιολόγηση μιας υποθετικής επένδυσης. Επιλέγονται εννέα (9) διαφορετικές επενδύσεις σε πλοία, τριών διαφορετικών μεγεθών και τριών ηλικιακών κατηγοριών:

Τα επενδυτικά σχέδια που επιλέγουμε να ακολουθήσουμε είναι 9 σε 3 ομάδες ουσιαστικά.

- Αγορά πλοίου Panamax 5 ετίας, 10 ετίας και 15 ετίας
- Αγορά πλοίου Aframax 5 ετίας, 10 ετίας και 15 ετίας
- Αγορά πλοίου Suezmax 5 ετίας, 10 ετίας και 15 ετίας

Στην ενότητα αυτή γίνονται οι αναγκαίες προβλέψεις και παραδοχές για να μπορέσουμε να εξάγουμε τα αποτελέσματα της έρευνας. Οι παραδοχές αφορούν:

- το επιτόκιο και το ποσοστό δανεισμού.
- Τον δείκτη αναγωγής την εκταμίευση χρηματικών ποσών.
- Τους μέσους ναύλους για τα έσοδα του πλοίου.
- Υπόθεση για τις ημέρες επιχείρησης του πλοίου.
- Οι μέσες τιμές για τα έξοδα των πλοίων πηγάζουν από πραγματικά στοιχεία της αγοράς για τα έτη 2004 ~ 2005.
- Το έτος βάσης για τους υπολογισμούς μας θα είναι το 2004.
- Τα πλοία θα υποθέσουμε ότι δραστηριοποιούνται στην ελεύθερη αγορά (Spot Market), οπότε τα ναύλα τους ακολουθούν γρήγορα τις τάσεις της αγοράς.

Τα σχέδια επένδυσης που χρησιμοποιούμε δεν είναι αμοιβαίως αποκλειόμενα, η καλύτερα, ο ενδιαφερόμενος επιχειρηματίας, ανάλογα με το ποσό που σκοπεύει να διαθέσει, μπορεί να κάνει τους κατάλληλους συνδυασμούς επενδυτικών σχεδίων. Τέλος, ακολουθεί και μια ανάλυση ευαισθησίας των υποθέσεων που θέσαμε έτσι ώστε να δούμε πιθανά σενάρια εκβάσεως των σχεδίων σε περίπτωση που αλλάξουν οι συνθήκες της αγοράς



Τα κριτήρια της αξιολόγησης των επενδυτικών σχεδίων που χρησιμοποιήθηκαν είναι :

Για κάθε επενδυτικό σχέδιο τα εξής:

- Το κόστος της αρχικής επένδυσης
- Ο Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης (Ε.Σ.Α – IRR)
- Η Καθαρά Παρούσα Αξία (Κ.Π.Α. – NPV)
- Η Παρούσα Αξία (Π.Α. – PV)
- Ο λόγος ΚΠΑ/ ΑΡΧ. ΕΠΕΝΔ – NPV / INIT. INV
- Ο λόγος ΠΑ/ ΚΠΑ – PV / NPV

∅ Στο τέταρτο μέρος (Δ) της εργασίας ακολουθούν τα συμπεράσματα της συγκριτικής αξιολόγησης των επενδυτικών στοιχείων και οι προτάσεις μας για τον υποψήφιο επενδυτή, έχοντας πάντα υπόψη μας τις εξελίξεις της Ναυτιλιακής αγοράς.

Συνοπτικά τα συμπεράσματα της έρευνας είναι :

- à Γενικώς έχουμε να παρατηρήσουμε ότι εκ πρώτης όψεως, πιο συμφέρουσες επενδύσεις είναι των 15 ετών πλοίων, μετά κατατάσσονται των 10 ετών πλοίων και τέλος των 5 ετών
- à Αν κοιτάξουμε γενικώς από θέμα μεγέθους πλοίου, βλέπουμε ότι πιο καλή επένδυση είναι τα πλοία μεγέθους Panamax μετά τα Suezmax και τέλος τα Aframax.
- à Τώρα αν αναλογιστούμε το γεγονός ότι η επένδυση στα Panamax είναι μικρότερης εντάσεως κεφαλαίου από ότι στα άλλα, και καλύτερης απόδοσης, θεωρούμε ότι είναι καλύτερη επιλογή από τις άλλες, γιατί εμπεριέχει μικρότερο ποσοστό ρίσκου.

Συνοπτικά οι προτάσεις της έρευνας είναι :

- Γενικώς όμως, δεν είμαστε σίγουροι κατά πόσο είναι συνετό να κάνει ένας επενδυτής σήμερα, με τόσο υψηλό επίπεδο της αγοράς και με την τάση που επικρατεί στην αγορά για ανανέωση στόλου, επένδυση σε ένα πλοίο 15 ετίας.
- Ένας επενδυτής όμως, καλό είναι να προβλέπει και την περίπτωση όπου τα πράγματα δεν θα εξελιχθούν αντίστοιχα με τις ενδείξεις που υπάρχουν, και να φροντίζει για να μειώσει το ρίσκο της επένδυσής του



όσο μπορεί. Γιατί να μην ξεχνάμε ότι, ενώ δεν αναμένεται να υπάρξει μια κοιλιά στην αγορά (να βρεθούμε στην κοιλιά του κύκλου της ναυτιλιακής αγοράς στο κοντινό μέλλον) αυτό κανείς δεν μπορεί να το αποκλείσει. Άρα μια επένδυση σε ένα μεγάλο και παλαιό πλοίο εμπεριέχει μεγάλο κίνδυνο για τη σημερινή αγορά και η απόδοσή του είναι αμφίβολη.

- Αν ένας επενδυτής προβεί στην επένδυση σε σχετικά νέο πλοίο, τουλάχιστον εξασφαλίζει ότι όσο κακή και αν γίνει η αγορά, θα έχει μια θετική χρηματοροή και το πλοίο του θα επιχειρεί τουλάχιστον.
- Ένας πλοιοκτήτης που έχει μεγάλη ρευστότητα και θέλει να μεγιστοποιήσει τα κέρδη του, αντιμετωπίζοντας το ρίσκο, θα προβεί σε μια επένδυση σε Suezmax και Panamax 15 ετών. Ένας πλοιοκτήτης που θέλει να περιορίσει το ρίσκο και να εξασφαλίσει το κεφάλαιό του θα προβεί σε επένδυση Panamax και Aframax 5 ετίας η 10 ετίας, καθότι αυτά τα πλοία παρουσιάζουν πολύ καλές αποδόσεις σε σχέση με τα άλλα.
- Οι τελευταίες τάσεις στην αγορά δείχνουν επίσης αυτή ακριβώς την προτίμηση των πλοιοκτητών προς τα πλοία μεγέθους Panamax και Aframax.

Υπάρχει ακόμα δύο βασικοί λόγοι, που ένας πλοιοκτήτης καλό θα ήταν να προβεί σε επένδυση τύπου Panamax.

- Τα πλοία αυτού του μεγέθους μπορούν να κινηθούν πιο ευέλικτα σε μια πεσμένη αγορά λόγω των σχετικά μικρών φορτίων που απαιτούν, αλλά και μπορούν να κινηθούν και στην αγορά των Aframax, οπότε έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες επιχειρήσεως.
- Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί μια σημαντικά ισχυρή τάση από την Ευρωπαϊκή Ένωση και άλλους οργανισμούς για την ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Τα πλοία Panamax μπορούν να συνδυαστούν με αυτήν την τάση και να έχουν καλύτερες προοπτικές επιχειρήσεως.



Πίνακας Περιεχομένων διπλωματικής Εργασίας
"ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ"

#	Περιγραφή	Σελίδα
	ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ:	
I	ΠΡΟΛΟΓΟΣ	a
II	ΠΕΡΙΛΗΨΗ	b
III	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	c
IV	ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	h
	ΜΕΡΟΣ Α:	
	Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	
A-1	Η σημασία της ναυτιλίας για την Ελληνική Οικονομία	1
A-2	Η θέση της Έλληνικής Ναυτιλίας στον παγκόσμιο χάρτη	6
A-2.1	Το προφίλ του Παγκόσμιου Στόλου.	6
A-2.2	Ασφάλεια και Νομοθεσία.	7
A-2.3	Η Ναυτιλία και το περιβάλλον	7
A-3.	Η Ελληνική Ναυτιλία	8
A-3.1	Στόλος Ελληνικής διαχείρισης	8
A-3.2	Σύγκριση Ελληνικής Ναυτιλίας Δ	9
A-4	Παγκόσμιος Ναυτιλιακός Χάρτης	13
	ΜΕΡΟΣ Β:	
	ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ	
B-1	Παράγοντες που επιδρούν στη Ναυτιλιακή αγορά	18
B-2	Ζήτηση για μεταφορά αγαθών	20
B-3	Προσφορά για μεταφορά	25
B-3.1	Οι κανονισμοί	31
B-3.2	Ο στόλος	34
B-3.3	Δεξαμενόπλοια (Tankers)	37
B-4	Νέες Νομοθεσίες	38
B-5	Διαλύσεις – Ναυπηγήσεις πλοίων	39
B-5.1	Διαλύσεις πλοίων	40
B-5.1.1	Οι εξελίξεις που αναμένονται στην αγορά διαλύσεων	42
B-5.2	Ναυπηγήσεις Νέων πλοίων	47
B-5.2.1	Παραγωγή παγκόσμιας ναυπηγικής	49
B-5.2.2	Αναδυόμενη Ικανότητα	55
B-5.2.3	Κυκλική βιομηχανία	60
B-5.2.4	Δεξαμενόπλοια (Tankers)	62
B-5.3	Τιμές	64



ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ «ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ
ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ»

B-6	Κινητικότητα της Αγοράς μεταχειρισμένων	75
B-6.1	Κινητικότητα της αγοράς Μεταχειρισμένων Πλοίων – Επίπεδα Τιμών	76
B-7	Δείκτες Ανάπτυξης	78
B-7.1	Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας	78
B-7.2	Η οικονομία και το εμπόριο	79
B-8	Κλιματολογικές Συνθήκες – Καταστροφές	86
B-9	Εποχικότητα στην Ζήτηση	86
B-10	Τιμές του Πετρελαίου	90

ΜΕΡΟΣ Γ:

**ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ
ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ**

Γ-1	Γενικά στοιχεία για την επένδυση και τη χρηματοδότηση στη Ναυτιλία	96
Γ-2	Δομή μιας ναυτιλιακής εταιρείας Συνοπτική παρουσίαση της εταιρείας (Briefing about “Marathos Marine”)	98
Γ-2.1	Η γενική δομή της εταιρείας (The general structure of the Company).	99
Γ-2.2	Οργανόγραμμα γραφείου (SHORE-BASED ORGANIZATION CHART)	100
Γ-2.3	Στοιχεία για την εταιρεία «Marathos Marine»	101
Γ-3	Παράγοντες κόστους ενός πλοίου Ανάλυση λειτουργικού κόστους σύγχρονου Δ/Ξ πλοίου (Breakdown of running cost for New Tanker Vessel)	106
Γ-3.1	Οικονομική ανάλυση “Marathos Marine”	110
Γ-4	Λεπτομερής ανάλυση του ετήσιου λειτουργικού κόστους πλοίου.	111
Γ-4.1	Διαγράμματα από ήδη αποπληρωμένες επενδύσεις.	114
Γ-4.2	Παραδοχές για την αξιολόγηση των επενδυτικών σχεδίων	119
Γ-5	Λεπτομέρειες για τη δομή του υπολογιστικού φύλλο του EXCEL	125
Γ-6	Αρχικές προβλέψεις - Μέσοι Ναύλοι	127
Γ-6.1	Υπόθεση αύξηση εξόδων 10 %	132
Γ-6.2	Υπόθεση ανόδου αγοράς	133
Γ-6.3	Υπόθεση πτώσης αγοράς	133
Γ-6.4	Υπόθεση παλαιότητας πλοίου στο ναύλο	134
Γ-6.5	Υπόθεση Εργάσιμων Ημερών	135
Γ-6.6		

ΜΕΡΟΣ Δ:

Δ-1	Συμπεράσματα	139
Δ-2	Προτάσεις	141

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ :	143
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	XVII



**Πίνακας Πινάκων διπλωματικής Εργασίας
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ
ΦΟΡΤΙΩΝ"**

#	Περιγραφή ΜΕΡΟΣ Α:	Σελίδα
Πίνακας A-1	Συνάλλαγμα που εισρεύσε στην Ελλάδα λόγω της Ναυτιλίας	1
Πίνακας A-2	Σύνθεση Δείγματος	10
Πίνακας A-3	Στοιχεία για την ιεράρχηση των διεθνών ναυτιλιών.	13
Πίνακας A-4	Διευκρινίσεις για την ανάλυση της ναυτιλιακής αγοράς σύμφωνα με το "Lloyd's Register Fairplay"	13
Πίνακας A-5	Κατάταξη των κυριότερων χωρών παραγωγής μεταφορικής ζήτησης και αντίστοιχο ποσοστό ναυτιλιακής δραστηριότητας.	14
Πίνακας A-6	Ανάλυση των κυριότερων Ναυτιλιακών Χωρών στον Κόσμο	15
Πίνακας A-7	Ανάλυση παγκόσμιου στόλου ανά Σημαία Νηολόγησης, Χώρα Κατοχής και τύπο πλοίου.(Στοιχεία 2003)	16
Πίνακας A-8	Οι 20 Κυριότερες Σημαίες Νηολογίου	17
Πίνακας A-9	Οι 20 κυριότερες πλοιοκτήτριες χώρες	17

ΜΕΡΟΣ Β:

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

Πίνακας B-1	Ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου από το 1970 και έπειτα για τις δυο κύριες κατηγορίες φορτίων.	21
Πίνακας B-2	Μεταβολές όγκου των κυριότερων φορτίων που μεταφέρονται από τη θάλασσα από το 1975.	22
Πίνακας B-3	Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο σε τόνο-μίλια	23
Πίνακας B-4	Παραγωγικό έργο ανά τόνο νεκρού βάρους (τονομίλια/τόνο)	24
Πίνακας B-5	Παγκόσμιος Εμπορικός Στόλος σε εκατ. DWT	25
Πίνακας B-6	Παραγωγικότητα παγκόσμιου στόλου σε τόνους ανά τόνο dw.	26
Πίνακας B-7	Παραγωγικότητα παγκόσμιου στόλου σε τονομίλια ανά τόνο dw.	27
Πίνακας B-8	Υπερπροσφορά Χωρητικότητας για τα παρελθόντα έτη.	27



ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ «ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ
ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ»

Πίνακας B-9	Ανάλυση υπερπροσφοράς χωρητικότητας ανά τύπο πλοίου.	28
Πίνακας B-10	Στοιχεία διαλύσεων πλοίων από το 1990 μέχρι το 2004(Με βάση τη Χωρητικότητα).	43
Πίνακας B-11	Στατιστικά διαλύσεων από το 1993 ~ 2004 (Με βάση τη χωρητικότητα και τον αριθμό).	44
Πίνακας B-12	Στατιστικά διαλύσεων ανά τύπο πλοίου κατά την περίοδο 2000~2004 (Με βάση τη Χωρητικότητα).	44
Πίνακας B-13	Στατιστικά για τις ηλικίες πλοίων που διαλύθηκαν.	44
Πίνακας B-14	Διαλύσεις ανά Χώρα διάλυσης	45
Πίνακας B-15	Παγκόσμια Ναυπηγική Δραστηριότητα.	58
Πίνακας B-16	Νέες παραγγελίες ανά τύπο πλοίου από το 1999 και μετά	62
Πίνακας B-17	Αναμενόμενες παραδόσεις Τάνκερς	62
Πίνακας B-18	Αντιπροσωπευτικές τιμές νέων ναυπηγήσεων από το 1985 και μετά (million \$)	65
Πίνακας B-19	Αντιπροσωπευτικές τιμές νέων ναυπηγήσεων από το 1993 και μετά	66
Πίνακας B-20	Τιμές μεταχειρισμένων πλοίων 5-ετίας.	76
Πίνακας B-21	Στατιστικά πωλήσεων μεταχειρισμένων για το 2004.	78
ΠίνακαςB-22	Δείκτες ανάπτυξης συνοπτικά για τα έτη 2003, 2004,2005	79
Πίνακας B-23	Παράθεση ανάπτυξη παγκόσμιου ΑΕΠ με ανάπτυξη Παγκόσμιου Εμπορίου.	80
Πίνακας B-24	Προγνωστικά για την παγκόσμια ανάπτυξη	80
Πίνακας B-25	Ιστορικά στοιχεία για την ανάπτυξη των σημαντικότερων οικονομιών στον κόσμο.	81
Πίνακας B-26	Ιστορικά στοιχεία για το θαλάσσιο εμπόριο από το 1970 και μετά.	83
Πίνακας B-27	Ισοζύγιο μεταβολής των Εισαγωγών – Εξαγωγών για διαφορές γεωγραφικές περιοχές.	83
ΠίνακαςB-28	Ιστορικά στοιχεία για την ανάπτυξη των Ασιατικών χωρών από το 1998.	85
Πίνακας B-29	Ιστορικά στοιχεία για την παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου.	90
Πίνακας B-30	Προβλέψεις για τις τιμές του πετρελαίου μέχρι το 2006.	92



ΜΕΡΟΣ Γ:

**ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ
ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ
ΦΟΡΤΙΩΝ**

Πίνακας Γ-1	Τα τμήματα της εταιρείας και ο σκοπός που	99
Πίνακας Γ-2	Σχέση Συμμετοχής στο στόλο και Συμμετοχής	104
Πίνακας Γ-3	Ποσοστά συμμετοχής των σημαντικότερων	114
Πίνακας Γ-4	Αρχικές εκτιμήσεις μεσαίων ναύλων για όλα τα	127
Πίνακας Γ-5	Αρχικές εκτιμήσεις υψηλών ναύλων για όλα τα επενδυτικά σχέδια.	129
Πίνακας Γ-6	Αρχικές εκτιμήσεις πολύ υψηλών ναύλων για όλα τα επενδυτικά σχέδια.	130
Πίνακας Γ-7	Αρχικές εκτιμήσεις χαμηλών ναύλων για όλα τα επενδυτικά σχέδια.	130
Πίνακας Γ-8	Υπόθεση αύξησης εξόδων	132
Πίνακας Γ-9	Υπόθεση ανόδου αγοράς	133
Πίνακας Γ-10	Υπόθεση πτώσης αγοράς	133
Πίνακας Γ-11	Υπόθεση παλαιότητας πλοίου στο ναύλο.	134
Πίνακας Γ-12	Υπόθεση 280 εργάσιμων ημερών	135
Πίνακας Γ-13	Υπόθεση 300 εργάσιμων ημερών	135
Πίνακας Γ-14	Υπόθεση 345 εργάσιμων ημερών	136
Πίνακας Γ-15	Ολοκληρωμένο Παράδειγμα από το υπολογιστικό φύλλο του Excel	137/138
Πίνακας Γ-16	Κατάταξη Επενδυτικών Σχεδίων.	139

ΜΕΡΟΣ Δ:

Πίνακας Δ-1	Κατάταξη Επενδυτικών σχεδίων	140
-------------	------------------------------	-----



Πίνακας Διαγραμάτων διπλωματικής Εργασίας
"ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ"

#	Περιγραφή	Σελίδα
	ΜΕΡΟΣ Α:	
	Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	
Διάγραμμα A-1.1	Σύγκριση Ελληνικής Ναυτιλίας	11
Διάγραμμα A-1.2	Σύγκριση Ελληνικής Ναυτιλίας	11
Διάγραμμα A-1.3	Σύγκριση Ελληνικής Ναυτιλίας	11
Διάγραμμα A-1.4	Σύγκριση Ελληνικής Ναυτιλίας	11
Διάγραμμα A-1.5	Σύγκριση Ελληνικής Ναυτιλίας	12
Διάγραμμα A-1.6	Σύγκριση Ελληνικής Ναυτιλίας	12
Διάγραμμα A-1.7	Σύγκριση Ελληνικής Ναυτιλίας	12
	ΜΕΡΟΣ Β:	
	ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ	
Διάγραμμα B-1	Συνιστώσες Πρόβλεψης Ναυτιλιακής Αγοράς	19
Διάγραμμα B-2	Πρόγνωση Χωρητικότητας	20
Διάγραμμα B-3	Ανάλυση φορτίων για πρόγνωση ζήτησης Χωρητικότητας	24
Διάγραμμα B-4	Εισαγωγές για τα χύδην υγρά φορτία στις κυριότερες γεωγραφικές περιοχές.	25
Διάγραμμα B-5	Συνιστώσες για την εκτίμηση της Προσφοράς Χωρητικότητας.	26
Διάγραμμα B-6	Τάσεις στην υπερπροσφορά χωρητικότητας. Στατιστικά για τον αριθμό των πλοίων του παγκόσμιου στόλου.	29
Διάγραμμα B-7	Μοντέλο πρόβλεψης της Αγοράς Νέων κατασκευών.	37
Διάγραμμα B-8	Τιμές μετάλλου για διαλύσεις στην Ινδία τα τελευταία χρόνια	39
Διάγραμμα B-9	Μηνιαίες Διαλύσεις Παγκοσμίως για τα δυο τελευταία έτη	42
Διάγραμμα B-9	Ιστορικά στοιχεία για τις τιμές του χάλυβα από το 2001 μέχρι σήμερα.	45
Διάγραμμα B-11	Μερίδια αγοράς για ναυπηγικές χώρες για δεξαμενόπλοια.	46
Διάγραμμα B-12	Μερίδια αγοράς για πλοία Εμπορευματοκιβωτίων των κυριότερων των κυριότερων Ναυπηγικών	49
Διάγραμμα B-13	Χωρών στον κόσμο	50



ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ «ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ
ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ»

Διάγραμμα Β-14	Παραγγελίες Δεξαμενοπλοίων	51
Διάγραμμα Β-15	Παγκόσμιο βιβλίο Παραγγελιών	51
Διάγραμμα Β-16	Παραδόσεις Νεότευκτων πλοίων	56
Διάγραμμα Β-17	Παραγγελίες Νέων πλοίων ανάλογα με τον τύπο. Μερίδιο Νέων Παραγγελιών αν Γεωγραφική	59
Διάγραμμα Β-18	Περιοχή.	60
Διάγραμμα Β-19	Τιμές και βιβλίο παραγγελιών ναυπηγικής από το 1980 έως τις 2004.	60
Διάγραμμα Β-20	Εναλλακτικός δείκτης τιμών Νεότευκτων Πλοίων. Ιστορικό παραγγελιών νέων πλοίων χύδην	61
Διάγραμμα Β-21	φορτίου για τα έτη 2002-2003-2004 Ιστορικό παραγγελιών για πλοία ειδικών	61
Διάγραμμα Β-22	κατηγοριών. Αντιπροσωπευτικές τιμές νέων ναυπηγήσεων	63
Διάγραμμα Β-23	από το 1985 και μετά	65
Διάγραμμα Β-24	Τιμές ισοτιμίας Δολαρίου ΗΠΑ με ευρώ.	74
Διάγραμμα Β-25	Τιμές μεταχειρισμένων πλοίων 5-ετίας. Τιμές για Δ/Ξ μεταφοράς καθαρών προϊόντων	76
Διάγραμμα Β-26	πετρελαίου τα τελευταία χρόνια Τιμές Δ/Ξ μεταχειρισμένου χτισμένο το 1990, μονού	77
Διάγραμμα Β-27	τοιχώματος	77
Διάγραμμα Β-28	Τιμές πλοίου μεταφοράς Ξηρού Χύδην Φορτίου πενταετίας	78
Διάγραμμα Β-29	Μεταβολές στην παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή και το θαλάσσιο	82
Διάγραμμα Β-30	Συνολική εικόνα για τα φορτία που φορτώθηκαν και εκφορτώθηκαν το 2005, με βάση το ποσοστό	84
Διάγραμμα Β-31	της χωρητικότητας. Αποτύπωση των ναύλων από το 1978 ~1996 για τα Δεξαμενόπλοια.	88
Διάγραμμα Β-32	Ιστορικά στοιχεία σύγκρισης για τη χωρητικότητα των VLCCs και την παραγωγή του OPEC, προβλέψεις για το μέλλον.	90
Διάγραμμα Β-33	Ιστορικές τιμές πετρελαίου για το πετρέλαιο "West Texas Intermediate"	91
Διάγραμμα Β-34	Προβλέψεις για τις τιμές του πετρελαίου μέχρι το 2006	92
Διάγραμμα Β-35	Προβλέψεις για τις τιμές του πετρελαίου μέχρι το 2006	93
Διάγραμμα Β-36	Διάγραμμα τιμής LIBOR τα τελευταία χρόνια	94
Διάγραμμα Β-37	Τάση Διατραπεζικού Επιτοκίου L.I.B.O.R	94



ΜΕΡΟΣ Γ:

**ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ
ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ**

Διάγραμμα Γ-0	Οργανόγραμμα «Marathos Marine» Σύνθεση στόλου «Marathos Shipping» ανά τύπο πλοίου	100
Διάγραμμα Γ-1	Επιμερισμός του κόστους στο συνολικό, ανά τύπο πλοίου	101
Διάγραμμα Γ-2	Άμεση σύγκριση λειτουργικού κόστους πλοίων.	103
Διάγραμμα Γ-3	Αποτύπωση όλων των τύπων πλοίων κατά ποσόστωση.	103
Διάγραμμα Γ-4	Σημαία Νηολογίου	104
Διάγραμμα Γ-5	Αριθμός πλοίων ανά έτος Ναυπήγησης	105
Διάγραμμα Γ-6	Σύνθεση Στόλου με βάση την ηλικία πλοίων.	105
Διάγραμμα Γ-7	Ανάλυση Κόστους σε κατηγορίες για ένα πλοίο.	106
Διάγραμμα Γ-8	Συμμετοχή στο Λειτουργικό κόστος των σημαντικότερων συνιστωσών.	110
Διάγραμμα Γ-9	Ανάλυση κόστους ανά κατηγορία.	111
Διάγραμμα Γ- 10	Σύγκριση Ετήσιου λειτουργικού κόστους ανά κατηγορία.	112
Διάγραμμα Γ- 11	Ετήσιο κόστος ανά κατηγορία.	113
Διάγραμμα Γ- 12	Ποσοστό συμμετοχής των επιμέρους κατηγοριών στο Λειτουργικό κόστος.	113
Διάγραμμα Γ- 13	Αντιπαράθεση Επένδυσης – Απόδοσης	115
Διάγραμμα Γ-14	Διάγραμμα Χρηματικών ροών επένδυσης. (Cash flow diagram)	115
Διάγραμμα Γ-15	Ανάλυση του δανείου	116
Διάγραμμα Γ-16	Γραφική απεικόνιση της αποπληρωμής δανείου.	116
Διάγραμμα Γ-17	Συνολική πορεία της επένδυσης για 6 πλοία πλοίων για τη σχέση των ποσών δανείου, κέρδους, αποπληρωμής	117
Διάγραμμα Γ-18	Οικονομικό αποτέλεσμα για χαρτοφυλάκιο 6 πλοίων	118
Διάγραμμα Γ-19	Χρηματοροή για το επενδυτικό σχέδιο Panamax 5 Years	118
Διάγραμμα Γ- 20	Γραφική παράσταση Εσόδων – Εξόδων για Panamax 5 Years	128
Διάγραμμα Γ- 21		129
Διάγραμμα Γ- 22		



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ
ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ**

ΜΕΡΟΣ Α:

«Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ»





A-1. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η ναυτιλία είναι αναμφισβήτητα ένας πολύ σημαντικός οικονομικός κλάδος της Ελληνικής οικονομίας. Η ναυτιλία μας είναι πασίγνωστη σε όλο τον κόσμο. Παρακάτω παραθέτουμε κάποια στοιχεία για να γίνει αντιληπτό το μέγεθος και η σημασία της.

Σύμφωνα με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Μανώλη Κεφαλογιάννη, η Ναυτιλία θα μπορούσε να προσφέρει πολλά στην Ελληνική οικονομία με τα έσοδα που μπορούν να φέρουν στη χώρα. Μάλιστα ο υπουργός απεύθυνε πρόσκληση προς τους εφοπλιστές για να επενδύσουν μέρος των κερδών τους που αποκόμισαν στη θάλασσα, στη στεριά.¹ Σύμφωνα με τον πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων εφοπλιστών κ. Νίκο Ευθυμίου τόνισε στην ομιλία του ότι η ελληνική ναυτιλία με ένα στόλο από 4.000 περίπου πλοία, 180 εκατομμυρίων τόνων, είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο.

Οι Έλληνες εφοπλιστές ήταν και το 2004 πρωταγωνιστές στην ανανέωση του στόλου τους, ναυπηγώντας πάνω από 330 πλοία στα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής και τόνισε ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας το 2004 έσπασε κάθε ρεκόρ και ξεπέρασε τα 17 δισ. Δολ ΗΠΑ. Τόνισε ακόμα την ανάγκη αλλαγής του επιχειρηματικού πλαισίου προκειμένου οι Έλληνες εφοπλιστές να προχωρήσουν σε επενδύσεις σε άλλους τομείς πέραν της ναυτιλίας στη χώρα μας.

Συμπεραίνουμε ότι δεν θα ήταν παρακινδυνευμένο να πει κάποιος ότι η Ναυτιλία είναι ο στυλοβάτης της Ελληνικής οικονομίας. Η ναυτιλία επιφέρει πολύ μεγάλα ποσά ετησίως όχι μόνο στους πλοιοκτήτες αλλά και στο κράτος μέσω την επιβολή φόρων καθώς και στις παράπλευρες δραστηριότητες που ανθίζουν χάρη σε αυτήν. Είναι χαρακτηριστικό ότι μόνο τα «Ποσειδώνια 2004» και μάλιστα σε διάστημα μικρότερο του ενός μηνός έφεραν στη χώρα μας 40.000.000 \$ με πάρα πολλές εθνικές συμμετοχές όπως Ιαπωνία, ΗΠΑ, Κορέα, Νορβηγία, Χονγκ Κονγκ και Κίνα.² Η Ελληνική Ποντοπόρος Ναυτιλία απέφερε στην Ελλάδα τα παρακάτω έσοδα τα τρία τελευταία έτη² :

ΕΤΟΣ	ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ
2004	13 ΔΙΣ. ΕΥΡΩ
2003	9.75 ΔΙΣ ΕΥΡΩ
2002	8.77 ΔΙΣ ΕΥΡΩ

Πίνακας Α-1: Συνάλλαγμα που εισέρρευσε στην Ελλάδα λόγω της Ναυτιλίας

¹ Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Τετάρτη, 2 Φεβρουαρίου 2005, Λάμπρος Καραγεώργος

² Ναυλαγορά, Σάββατο 18 Ιουνίου 2005, Σελ. 14, άρθρο του Παν. Μιχόπουλου



Τα ελληνικά συμφέροντα αφορούν το 17% του κύκλου εργασιών των ναυπηγείων σε παγκόσμια κλίμακα και το 9% από άποψη αριθμού πλοίων. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν επενδύσει στις νέες κατασκευές ποσά που ισοδυναμούν με δυο ετήσιους εθνικούς προϋπολογισμούς. Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία είναι ένας από τους μεγαλύτερους εργοδότες της χώρας με 190.000 Έλληνες εργαζόμενους μέσα στα πλοία και έξω στα γραφεία. Η ναυτιλία για την Ελλάδα είναι δύναμη, είναι Οικονομία, είναι η βαριά μας βιομηχανία. Το Ελληνόκτητο πλοίο σήμερα έχει μέσο όρο ηλικίας λιγότερο από 16 χρόνια. Η ναυτιλία σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Τραπεζής της Ελλάδος, τα τελευταία 5 χρόνια εισάγει συνάλλαγμα, το οποίο αντιστοιχεί με το 40% του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών.³ Για τον λόγο αυτό λέγεται ότι η ναυτιλία δίνει στον τόπο χωρίς να παίρνει.

Σύμφωνα με τον κ. Ευθυμίου σήμερα (Ιανουάριος 2005) 1.578 πλοία φέρουν την Ελληνική σημαία και βρίσκονται στην 4^η θέση της παγκόσμιας κατάταξης, ενώ τα πλοία ελληνικών συμφερόντων που ταξιδεύουν με κοινοτικές σημαίες, αντιπροσωπεύουν το 56% σε χωρητικότητα, του στόλου που κατέχουν οι 25 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Από τα παραπάνω στοιχεία καταλαβαίνουμε την σημαντικότητα της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία και τον ρόλο που κατέχει η Ελληνική Ναυτιλία στην Παγκόσμια. Η μεγάλη αυτή επιρροή αναγκάζει τις κυβερνήσεις και τους ιδιώτες να πάρουν μέτρα και αποφάσεις ώστε να βοηθήσουν στην αναβάθμιση και στον εκσυγχρονισμό της. Όλα αυτά με απώτερο σκοπό το κοινωνικό όφελος και όχι μόνο.

Σύμφωνα με το παρακάτω άρθρο καταλαβαίνουμε ξεκάθαρα την σημασία της Ναυτιλίας, την κατάσταση που επικρατεί στην αγορά και κάποια από τα μέτρα που έχουν ή θα έπρεπε να ληφθούν με στόχο την ανάπτυξη.

«Η αυγή του 21^{ου} αιώνα βρίσκει την Ελληνόκτητη Ναυτιλία σε ανοδική πορεία.⁴ Κατέχουμε σταθερά την πρώτη θέση στη Ευρωπαϊκή Ένωση με το 38% περίπου του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης να είναι ελληνόκτητο. Εμείς οι Έλληνες, τουλάχιστον μέχρι αυτή τη στιγμή, έχουμε να επιδείξουμε μια πρωτιά στην Κοινότητα. Και αυτή την

³ Η Καθημερινή, Πέμπτη 20 Ιανουαρίου 2005, Άρθρο Ν. Μπαρδούνια

⁴ Άρθρο Γιάννη Παπαθανασίου για το περιοδικό «Αργώ», Σεπτέμβριος 2003, «Το μέλλον της ποντοπόρου ναυτιλίας μας»



πρωτιά την έχουμε εξαιτίας της Ναυτιλίας μας. Οι Έλληνες ελέγχουμε περίπου το 17% του παγκόσμιου στόλου. Ένα στα 6 πλοία είναι ελληνικό.»

Σημαντική εκτιμάται ότι είναι η επίδραση στο ελληνικό ΑΕΠ, από την άνθηση που γνωρίζει εκ νέου η ποντοπόρος ναυτιλία. Παράλληλα, ευοίωνα σκιαγραφείται το μέλλον της ποντοπόρου ναυτιλίας, τόσο λόγω της διαμόρφωσης των συνθηκών στην παγκόσμια αγορά, όσο και λόγω της αναπτυξιακής πολιτικής ανανέωσης του στόλου, που υιοθετούν οι Έλληνες πλοιοκτήτες.

Σύμφωνα με το Δελτίο Ανάλυσης της ελληνικής οικονομίας και των αγορών, που εξέδωσε για τον περασμένο Μάρτιο η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, η αύξηση των τιμών των ναύλων αναμένεται να βελτιώσει τις εισροές στους τρέχοντες λογαριασμούς κατά 660 εκατομμύρια ευρώ, ή 0,45% του ΑΕΠ, συντείνοντας άμεσα ή έμμεσα στην κατά 0,6% επιτάχυνση των ρυθμών ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας φέτος. Η εξέλιξη αυτή αναμένεται επίσης να αντισταθμίσει τις επιπτώσεις από την προβλεπόμενη μείωση της τουριστικής κίνησης σε ποσοστό 6%, εάν, φυσικά, η μείωση αυτή εκδηλωθεί πραγματικά.

Ο κλάδος της ποντοπόρου ναυτιλίας συγκαταλέγεται στους σημαντικότερους της ελληνικής οικονομίας, παράγοντας το 2,5% του ΑΕΠ και απασχολώντας –μόνον στη «θάλασσα»– περί τους 50.000 εργαζόμενους. Η καθαρή συμμετοχή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας, ανήλθε το 2002 στα 4 δισεκατομμύρια ευρώ, αντιστοιχώντας στο 9,8% των ακαθάριστων εσόδων των τρεχόντων λογαριασμών για αγαθά και υπηρεσίες, με την αντίστοιχη συμμετοχή του τουριστικού κλάδου να ανέρχεται στο 23,6%. Ωστόσο, σε αντίθεση με τον τελευταίο, ο κλάδος της ναυτιλίας δεν χαρακτηρίζεται από εποχικότητα, με τη συνεισφορά του στην οικονομία σχετικώς σταθερή για τη διάρκεια του έτους. Η μεγάλη συνεισφορά του στο ισοζύγιο πληρωμών, αντικατοπτρίζεται στο γεγονός, ότι τα έσοδα Ελληνόκτητων πλοίων, τα οποία φέρουν ξένη σημαία, παράγουν επίσης εισροές για το ισοζύγιο πληρωμών.

Μέχρι πρόσφατα ο υπό ελληνική σημαία εμπορικός στόλος αντιμετώπιζε το πρόβλημα τού ολοένα αυξανόμενου μέσου όρου παλαιότητας των πλοίων, με τη μέση ηλικία τους στα τέλη του 2001 να διαμορφώνεται στα 23 χρόνια. Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που εγγράφηκαν στο ελληνικό νηολόγιο σταθεροποιήθηκε στα 8 έτη, ενώ αυτών που



διεγράφησαν στα 23 έτη⁵. Αυτό οφείλεται στην επιχειρηματική πολιτική, που επέλεξαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες. Ωστόσο, η κατάσταση εξομαλύνεται τα τελευταία χρόνια, γεγονός, που αποδίδεται σε τρεις βασικούς παράγοντες.

1. Στον ανταγωνισμό που έχει αναπτυχθεί ανάμεσα σε ιαπωνικά, νοτιοκορεάτικα και κινεζικά ναυπηγεία, με αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση του κόστους ναυπήγησης, ενώ η έναντι του δολαρίου ΗΠΑ υποτίμηση του νομίσματος πολλών κρατών της ανατολικής Ασίας, συνέτεινε στον περαιτέρω περιορισμό του εν λόγω κόστους.
2. Στην πτώση των επιτοκίων διεθνώς.
3. Στη θέσπιση νέας νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος, που προβλέπει τη σταδιακή απόσυρση, στα επόμενα χρόνια, όλων των πετρελαιοφόρων μονού κύτους (monohull).

Η επίσπευση της απόσυρσης των πλοίων μονού κύτους, είναι βέβαιο πως πλήττει τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας και ενδεχομένως να δημιουργήσει διεθνή έλλειψη επαρκούς χωρητικότητας, με δυσμενείς επιπτώσεις για το σύνολο των καταναλωτών.

Ο ανταγωνισμός στην Ναυτιλία μας έχει ενταθεί το τελευταίο διάστημα. Οι ανταγωνίστριες προς τη δική μας Ναυτιλία χώρες, τα τελευταία χρόνια έχουν προβεί σε σημαντικές αλλαγές στο θεσμικό τους πλαίσιο, καθιστώντας τις Ναυτιλίες τους ιδιαίτερα ανταγωνιστικές. Η Ελλάδα πρέπει να αποκτήσει άμεσα ανταγωνιστικό νηολόγιο, να εκσυγχρονίσει την Ναυτική Εκπαίδευση, να προσαρμόσει το φορολογικό πλαίσιο σε ανταγωνιστικότερα πλαίσια, να βελτιώσει σημαντικά την λιμενική υποδομή της, να αντιμετωπίσει στα πλαίσια της ασφαλιστικής μεταρρύθμισης την κακή κατάσταση που βρίσκεται το Ν.Α.Τ. Η διατήρηση της πρώτης θέσης στην παγκόσμια αγορά, απαιτεί γενναίες αποφάσεις και ισχυρή εκπροσώπηση στα κέντρα λήψης των αποφάσεων.

Η ποντοπόρος Ναυτιλία αποτελεί εθνικό κεφάλαιο, με οικονομικό, κοινωνικό και εθνικό αντίκρισμα, που πολλά έχει προσφέρει στη χώρα και πολλά μπορεί να προσφέρει και στο μέλλον.

Η υπάρχουσα νομοθεσία για τις συνθέσεις των πληρωμάτων, δεν μπορεί να συνεχισθεί, όταν ανταγωνίστριες χώρες προβλέπουν πολύ λίγους περιορισμούς για την σύνθεση του πληρώματος. Είναι απαραίτητο να βρεθεί, με σύμπνοια μεταξύ εργαζομένων και

⁵ Ισοτιμία, Σάββατο 05/02/2005, Σελ. 30,



πλοιοκτητών, λύση, ώστε να εξασφαλισθούν για τους Έλληνες ναυτικούς οι θέσεις «υψηλής ικανότητας».

Είναι απαραίτητο επίσης να επανεξετασθεί το μέγεθος της φορολόγησης σύμφωνα με το σύστημα του «tonnage tax». Αν και το τελευταίο, αποτέλεσε στο παρελθόν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την Ελληνική ναυτιλία, αυτή τη στιγμή και μετά την υιοθέτηση παρόμοιων σχημάτων φορολόγησης από άλλες χώρες με σημαντικά χαμηλότερους συντελεστές, χρήζει άμεσων βελτιώσεων

Κρίσιμος παράγοντας για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας αποτελεί επίσης η παρεχόμενη ναυτική εκπαίδευση, στην οποία παρατηρείται μεγάλη καθυστέρηση. Απαιτούνται άμεσα μέτρα για την αναδιάρθρωση των σχολών που λειτουργούν, τη βελτίωση της υλικοτεχνικής υποδομής και την ποιοτική αναβάθμιση του περιεχομένου της εκπαίδευσης, σύγχρονα συγγράμματα, αλλά και επίλυση των προβλημάτων που σχετίζονται με εκπαιδευτικά ταξίδια των σπουδαστών και την πρακτική τους άσκηση.

Πρέπει να εστιασθεί η προσοχή, εκτός της βελτιώσεως των μικρότερων λιμανιών σε όλη την Ελλάδα, κάτι απολύτως απαραίτητο για την ακτοπλοΐα, στην ανάδειξη των προϋποθέσεων ώστε τα δύο Container Terminals (Πειραιάς και Θεσσαλονίκη) να αναπτύξουν την απαραίτητη δυναμική. Οι βελτιώσεις πρέπει να επικεντρωθούν στην ανταγωνιστικότερη τιμολόγηση και τους κανονισμούς (απλοποίηση και τυποποίηση) στα συστήματα μηχανογράφησης και κεντρικού ελέγχου, καθώς επίσης και σε άλλες συνδεδεμένες υπηρεσίες και στις οδικές και σιδηροδρομικές οδούς.

Στον επιχειρηματία και τον Έλληνα ναυτικό που δραστηριοποιείται σε όλες τις θάλασσες του κόσμου και έχει καταφέρει να κυριαρχήσει στις διεθνείς αγορές, η πολιτεία οφείλει και πρέπει να του δώσει, την προτεραιότητα που του αξίζει.



A-2. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΧΑΡΤΗ

Η Ναυτιλία και η παγκόσμια οικονομία.⁶

- Η διεθνής ναυπηγική βιομηχανία μεταφέρει το 90% του παγκόσμιου εμπορίου.
- Η ναυτιλία είναι ο συνδετικός κρίκος της παγκόσμιας οικονομίας. Χωρίς τη ναυτιλία, το διηπειρωτικό εμπόριο, η μαζική μεταφορά των πρώτων υλών, και η εισαγωγή/η εξαγωγή των τροφίμων και άλλων αγαθών απλά δεν θα ήταν δυνατή.

Τα πλοία είναι τεχνικά περίπλοκα, μεγάλης αξίας (τα μεγαλύτερα αυτών μπορούν να κοστίσουν άνω των \$100 εκατομμυρίων \$, και η λειτουργία των εμπορικών σκαφών παράγει ένα κατ' εκτίμηση ετήσιο εισόδημα άνω των \$380 δισεκατομμυρίων στην παγκόσμια οικονομία. Αυτό αντιπροσωπεύει περίπου 5% του συνολικού παγκόσμιου εμπορίου.

A-2.1 Το προφίλ του Παγκόσμιου Στόλου.

Υπάρχουν περίπου 50.000 εμπορικά σκάφη κάνοντας εμπόριο διεθνώς, μεταφέροντας κάθε είδος φορτίου. Ο παγκόσμιος στόλος καταχωρείται σε πάνω από 150 έθνη, και επανδρώνεται από πάνω από ένα εκατομμύριο ναυτικούς ουσιαστικά κάθε υπηκοότητας.

Ανάπτυξη του Παγκόσμιου στόλου

- Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος επεκτάθηκε στα 895.8 εκατ. deadweight tons (dwt) στην αρχή του 2005, σημειώνοντας 4.5 % αύξηση. Παραδόσεις Νέων ναυπηγήσεων αυξήθηκαν οριακά στα 49.4 εκατ. dwt, και η χωρητικότητα που διαλύθηκε ή χάθηκε μειώθηκε περισσότερο από 50 %, στα 10.6 εκατ. dwt, δημιουργώντας έτσι ένα καθαρό κέρδος χωρητικότητας της τάξης των 38.8 εκατ. dwt.
- Ο στόλος των «oil tankers» και «dry bulk carriers», που μαζί αποτελούν το 73.3 % του παγκόσμιου στόλου, αυξήθηκε κατά 6.1 % και 4.2 % αντίστοιχα. Υπήρξε μια αύξηση 8,4 τοις εκατό από 90,5 στο 98,1 εκατομμύρια DWT στα «containers» και μια αύξηση 7,6 τοις εκατό από 20,9 έως 22,5 εκατομμύρια DWT στα «LPG»

⁶ <http://www.marise.org/shippingfacts/worldtradeindex.htm>, Overview of the International Shipping Industry



- Η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου μειώθηκε οριακά σε 12,3 έτη, με σχεδόν 27,3 % στόλου παλαιότερου των 20 ετών. Τα πλοία γενικού φορτίου είχαν την υψηλότερη μέση ηλικία (17,5 έτη) και τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων τον χαμηλότερο (9,4 έτη).
- Εγγραφή των σκαφών από τις ανεπτυγμένες χώρες και σημαντικές χώρες ανοικτού νηολογίου αποτέλεσαν 27 % και 45,1 % του παγκόσμιου στόλου αντίστοιχα. Τα ανοικτά νηολόγια αύξησαν τη χωρητικότητά τους οριακά, για τα δύο τρίτα αυτού του στόλου, ιδιοκτήτες είναι χώρες της οικονομικής αγοράς και των αναπτυσσόμενων χωρών. Το μερίδιο των αναπτυσσόμενων χωρών έφθασε σε 22,6 % ή 202,3 εκατομμύρια DWT, των οποίων 155,9 εκατομμύρια DWT καταχωρούνται στην Ασία.

A-2.2 Ασφάλεια και Νομοθεσία.

Η ναυτιλία είναι η ασφαλέστερη και η πιο περιβαλλοντικά φιλική μορφή εμπορικής μεταφοράς. Ίσως μεμονωμένα μεταξύ των βιομηχανιών που περιλαμβάνουν το φυσικό κίνδυνο, η δέσμευση για την ασφάλεια έχει εισχωρήσει από καιρό σε ουσιαστικά όλες τις διαδικασίες της ποντοπόρου ναυτιλίας. Η ναυτιλία ήταν μεταξύ των πρώτων βιομηχανιών που υιοθέτησε τα ευρέως εφαρμοσμένα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

Λόγω της εγγενώς διεθνούς φύσης της, η ασφάλεια της ναυτιλίας ρυθμίζεται από τις διάφορες αντιπροσωπείες Ηνωμένων Εθνών. Ο διεθνής θαλάσσιος οργανισμός (IMO), ειδικότερα, έχει αναπτύξει ένα περιεκτικό πλαίσιο παγκόσμιων κανονισμών ναυτιλιακής ασφάλειας, οι οποίοι επιβάλλονται σε όλα τα ύδατα της υφηλίου.

A-2.3 Η Ναυτιλία και το περιβάλλον

Η ναυτιλία είναι η ο πιο ανώδυνη μορφή εμπορικής μεταφοράς για το περιβάλλον και, έναντι της χερσαίας βιομηχανίας, είναι συγκριτικά δεύτερη στη συνεισφορά της θαλάσσιας ρύπανσης από τις ανθρώπινες δραστηριότητες.

Έχει υπάρξει μια ουσιαστική μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης κατά τη διάρκεια των τελευταίων 15 ετών, ειδικά όσον αφορά το ποσό διαρροής πετρελαίου στη θάλασσα, παρά μια ογκώδη αύξηση στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο.



A-3. Η Ελληνική Ναυτιλία

Σύμφωνα με τον πρόεδρο της Ένωσης Εφοπλιστών κ. Νίκο Ευθυμίου η ελληνική ναυτιλία είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο⁷.

Εδώ πρέπει να επισημάνουμε πως δεν είναι τόσο εύκολο να ξεκαθαριστεί η έννοια «Ελληνική Ναυτιλία». Αυτό διότι υπάρχει η περίπτωση πλοίων εγγεγραμμένων στο Ελληνικό νηολόγιο, πλοίων Ελληνικών συμφερόντων που είναι εγγεγραμμένα σε ξένα νηολόγια, καθώς εταιρείες που είναι μεικτών συμφερόντων, Εταιρείες Ελλήνων του Εξωτερικού. Από εδώ και πέρα όταν αναφέρουμε τον όρο Ελληνική Ναυτιλία ή Ναυτιλία Ελληνικών συμφερόντων ή Ελληνική πλοιοκτησία, θα αναφερόμαστε στο σύνολο των νηολογημένων πλοίων που επιφέρουν οικονομικό αποτέλεσμα σε πλοιοκτήτες Ελληνικής καταγωγής.

A-3.1 Στόλος Ελληνικής διαχείρισης

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία διεθνών οργανισμών, όπως οι Lloyd's Register και το Fairplay, προκύπτει ότι το 2004⁸:

- Ο στόλος ελληνικής διαχείρισης ανήλθε σε 3.370 πλοία 109 εκατομμυρίων gt και 180 εκατομμυρίων dwt. Από τα πλοία αυτά τα 256 χωρητικότητας 14 εκατομμυρίων gt και 23 εκατομμυρίων dwt τελούν υπό ναυπήγηση και τα 3.114 χωρητικότητας 95 εκατομμυρίων gt και 158 εκατομμυρίων dwt ταξιδεύουν.

- Συγκρίνοντας τον υπό ελληνική διαχείριση στόλο το 2004 σε σχέση με το σύνολο του παγκόσμιου στόλου προκύπτει ότι: αντιπροσωπεύει το 15,5% της χωρητικότητας σε gt των πλοίων της διεθνούς ναυτιλίας και το 18% της χωρητικότητας σε dwt όσον αφορά τα πλοία εν υπηρεσία.

Για τα πλοία υπό ναυπήγηση, η σχέση που προκύπτει είναι ότι αντιπροσωπεύουν το 8% των ναυπηγήσεων διεθνώς και σε χωρητικότητα το 12% σε gt και το 14% σε dwt.

Η Ελληνόκτητη ναυτιλία κατέχει την πρώτη θέση, με δεύτερη την Ιαπωνία με 15 εκατ. τόνους, τρίτη τη Νορβηγία και τέταρτη την Κίνα.

⁷ Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Τετάρτη, 2 Φεβρουαρίου 2005, Λάμπρος Καραγεώργος

⁸ Πηγή : Lloyd's Register Fairplay 2004



Περίπου 400 νεότευκτα πλοία έχουν παραγγελθεί (2004) μετά το 2000, το ύψος των οποίων ξεπερνάει τα 8 Δις \$ και μέχρι τις 15 Μαρτίου του 2004 παραδόθηκαν τα 315 VLCCs, suezmaxes, aframaxes και panamax product carriers.

Η Κύπρος και η Μάλτα, με το 65 % του στόλου τους σε ελληνικά χέρια, είναι πλέον μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εξέλιξη που λέει πολλά.⁹

Η Ελληνική Ναυτιλία στην «Λευκή Λίστα.»

Το λένε ανεπιφύλακτα φίλοι και ανταγωνιστές. Το επιβεβαιώνει η ένταξη της ελληνικής σημαίας στο Σύστημα «QUALSHIP 21» της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, που αξιολογεί το ιστορικό κάθε πλοίου και κάθε εταιρείας με αυστηρότατα Κριτήρια. Ακόμη, το Ειδικό Πρόγραμμα για τα Δεξαμενόπλοια του Τμήματος Οικολογίας της Πολιτείας της Ουάσιγκτον, που βράβευσε ελληνικά πλοία για τη «σχολαστική προσαρμογή τους» σε όλες τις απαιτήσεις των διεθνών κανόνων ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

A-3.2 Σύγκριση Ελληνικής Ναυτιλίας Δ/Ξ με άλλων κρατών:¹⁰

Στα παρακάτω διαγράμματα έχουμε διερεύνηση των κυριότερων πρακτικών πλοιοκτησίας, καθώς και την περαιτέρω κατάταξη των κυριότερων πλοιοκτητριών χωρών βάσει ορισμένων κριτηρίων. Συγκεκριμένα, διερευνώνται οι στρατηγικές ανάπτυξης των στόλων των Δ/Ξ εκ μέρους των ναυτιλιακών εταιρειών της Ελλάδας, της Ρωσίας, της Νορβηγίας, της Ιαπωνίας, της Σαουδικής Αραβίας, του Ηνωμένου Βασιλείου, των ΗΠΑ και των Βερμούδων.

Επιπλέον, αναλύονται τα ποσοτικά και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των στόλων των Δ/Ξ για κάθε χώρα ξεχωριστά μέσω δειγμάτων σκοπιμότητας. Τα υπό μελέτη κριτήρια αφορούν στη σημαία προτίμησης, στο «hull type», στην ηλικία του στόλου, στην απόδοση των εταιρειών και στο μέγεθος της πλοιοκτησίας. Οι δειγματοληπτικές μονάδες αφορούν σε κάθε περίπτωση τους κυριότερους ανεξάρτητους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων.

Αναλυτικά, τα στοιχεία του δείγματος απεικονίζονται στον πίνακα 1:

Μεθοδολογικά εξετάζεται δείγμα 58 εταιρειών από τη βάση δεδομένων Lloyd's

⁹ Ναυλαγορά, Σάββατο 5 Φεβρουαρίου 2005, σελ. 21

¹⁰ Η Ναυτεμπορική, Ειδικό τεύχος Ιούνιος 2004, Άρθρο Γ. Π. Βλάχου



ΜΕΡΟΣ Α “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑ ΚΑΙ Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ”

Fairplay (December 2002), το οποίο εμπλουτίζεται με στοιχεία από την αγορά; αλλά και τις δημοσιεύσεις των ίδιων των εταιρειών.

Χώρα DWT Πλοιοκτησίας	(%)	(%) στο σύνολο στο δείγμα	(%) της προσφοράς χωρητικότητας (383.784.832 dwt)	στο σύνολο της χώρας
Greece	22.182.443	16%	6%	41%
Russia	6.376.437	5%	2%	94%
Norway	11.222.575	9%	3%	60%
Japan	21.494.750	18%	6%	62%
S. Arabia	11.534.324	9%	3%	99%
U.K.	9.202.801	8%	2%	77%
USA	16.873.335	14%	4%	72%
Bermuda	22.578.698	19%	6%	99%
TOTAL	121.465.363		32%	

Πίνακας Α-2: Σύνοψη Δείγματος (Πηγή : Άρθρο Γ. Π. Βλάχου)

Τα ακόλουθα διαγράμματα αποτυπώνουν άμεσες συγκρίσεις μεταξύ της Ελληνόκτητης πλοιοκτησίας και των υπόλοιπων πλοιοκτησιών.

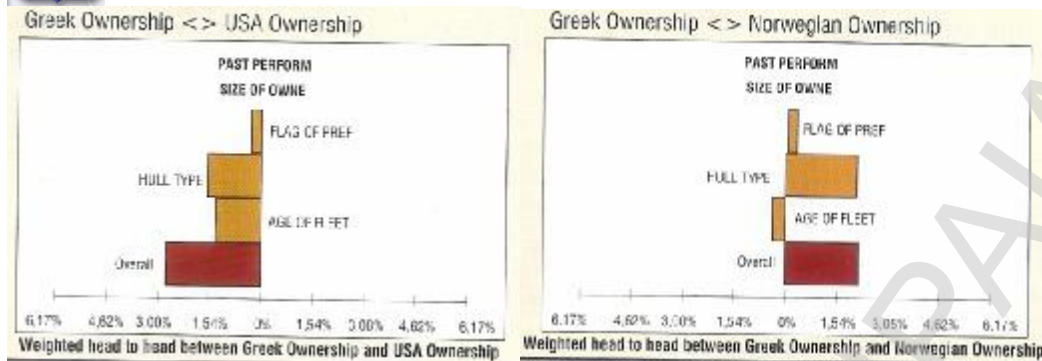
Συμπεράσματα από την Ανάλυση της Ελληνικής Πλοιοκτησίας σε σχέση με τις λοιπές εξεταζόμενες χώρες (Διαγράμματα Α-1.1, Α-1.2, Α-1.3, Α-1.4, Α-1.5, Α-1.6, Α-1.7)

Ελλάδα - ΗΠΑ: Όπως παρατηρούμε από το διάγραμμα Α-1.1, η ελληνική πλοιοκτησία Δ/Ξ πλεονεκτεί έναντι αυτής των ΗΠΑ σε όλα τα κριτήρια. Η μεγαλύτερη διαφορά των δύο χωρών έγκειται στο “Hull type”, το οποίο διαμορφώνεται κατά 80% από double hull Tankers, και ακολουθούν η ηλικία του στόλου, η οποία σταθμίζεται με 63% από Δ/Ξ κάτω των 10 ετών, και η σημαία προτίμησης, η οποία διαμορφώνεται κατά 62% από εθνικό νηολόγιο.

Ελλάδα - Νορβηγία: Το διάγραμμα Α-1.2 απεικονίζει την υπεροχή των πλοιοκτησιών της Νορβηγίας σε επίπεδα χρήσης του εθνικού νηολογίου και σε επίπεδο στόλου Δ/Ξ “double Hull”. Αντίθετα, η ελληνική πλοιοκτησία Δ/Ξ υπερέχει ελαφρώς στο κριτήριο της ηλικίας του στόλου.

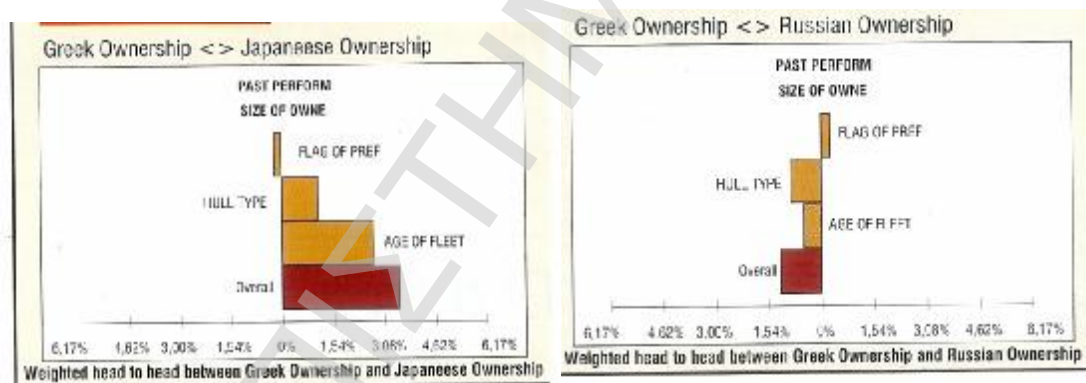


ΜΕΡΟΣ Α “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ”



Διάγραμμα A-1.1, A-1.2 Σύγκριση Ελληνικής Ναυτιλίας με άλλες. (Πηγή : Άρθρο Γ. Π. Βλάχου)
Ελλάδα - Ιαπωνία: Το διάγραμμα A-1.3 απεικονίζει τη σαφή υπεροχή των πλοιοκτησιών της Ιαπωνίας στο κριτήριο της ηλικίας των πλοίων αλλά και σε εκείνο του “hull Type”.

Ελλάδα - Ρωσία: Όπως παρατηρούμε από το διάγραμμα A-1.4, η ελληνική πλοιοκτησία Δ/Ξ υπερέχει έναντι αυτής της Ρωσίας τόσο στο κριτήριο της ηλικίας του στόλου όσο και σε αυτό του “Hull Type”. Αντίθετα, στο κριτήριο της σημαίας προτίμησης υπερέχει ελαφρώς η πλοιοκτησία της Ρωσίας.

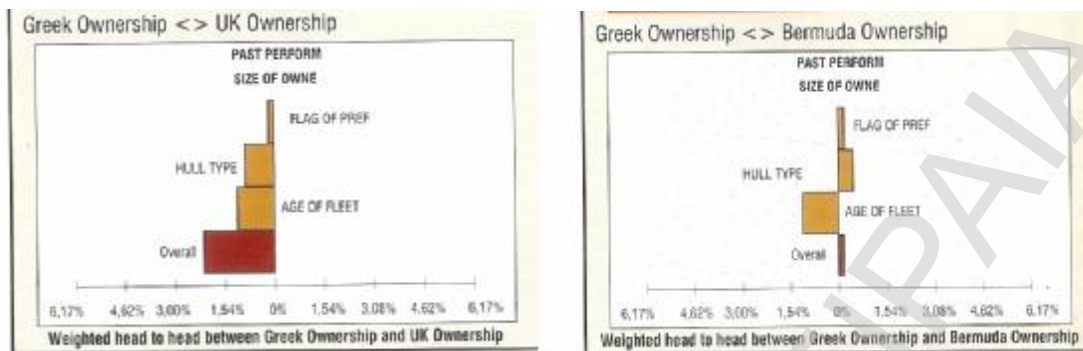


Διάγραμμα A-1.3, A-1.4 Σύγκριση Ελληνικής Ναυτιλίας με άλλες. (Πηγή : Άρθρο Γ. Π. Βλάχου)
Ελλάδα – Ην. Βασίλειο: διάγραμμα A-1.5, η ελληνική πλοιοκτησία στο σύνολο των χαρακτηριστικών έχει υψηλότερη βαθμολογία έναντι της αντίστοιχης που λαμβάνει η πλοιοκτησία Ην. Βασιλείου.

Ελλάδα - Βερμούδες: Όπως παρατηρούμε από το διάγραμμα A-1.6, η ελληνική πλοιοκτησία Δ/Ξ πλεονεκτεί έναντι αυτής των Βερμούδων στο κριτήριο της ηλικίας του στόλου. Αντίθετα, στο κριτήριο της σημαίας προτίμησης αλλά και σε αυτό του “Hull Type” υπερέχει η πλοιοκτησία Βερμούδων. Ωστόσο, στο σύνολο των κριτηρίων φαίνεται να

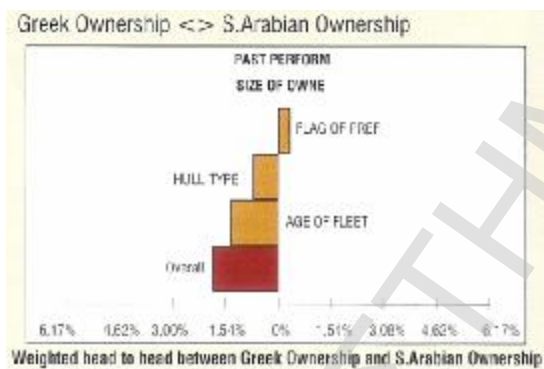


έχει μια ελαφρά υπεροχή η πλοιοκτησία Δ/Ξ Βερμούδων.



Διάγραμμα Α-1.5, Α-1.6 Σύγκριση Ελληνικής Ναυτιλίας με άλλες. (Πηγή : Άρθρο Γ. Π. Βλάχου)

Ελλάδα - Σ. Αραβία: Όπως παρατηρούμε από το διάγραμμα Α-1.7, η ελληνική πλοιοκτησία Δ/Ξ πλεονεκτεί έναντι αυτής της Σ. Αραβίας στο κριτήριο της ηλικίας του στόλου, καθώς και σε αυτό του “Hull Type”. Αντίθετα, στο κριτήριο της σημαίας προτίμησης υπερέχει ελαφρώς η πλοιοκτησία της Σαουδικής Αραβίας.



Διάγραμμα Α-1.7 Σύγκριση Ελληνικής Ναυτιλίας με άλλες. (Πηγή : Άρθρο Γ. Π. Βλάχου)

Οι πληροφορίες ιεράρχησης των διεθνών ναυτιλιών που εμπεριέχονται στο ως άνω γράφημα περιλαμβάνονται αναλυτικά στον πίνακα Α-2.

Από τα αποτελέσματα της έρευνας του Κου. Βλάχου προέκυψε ότι καμία μορφή ομαδοποίησης των χωρών δεν κατέχει ομάδες με διακριτές πρακτικές πλοιοκτησίας. Οι παρατηρούμενες διαφορές μεταξύ των χωρών πηγάζουν από τη δομή των δειγματικών δεδομένων, καθώς δεν εντοπίστηκαν σημαντικές διαφορές αυτών υπό στατιστική έννοια. Ως εκ τούτου, το κύριο συμπέρασμα που προκύπτει από την παρούσα ανάλυση είναι ότι δεν υφίστανται στατιστικά σημαντικές διαφορές στις πρακτικές πλοιοκτησίας μεταξύ των υπό μελέτη χωρών. Αυτό είναι αποτέλεσμα κυρίως της εναρμόνισης των πλοιοκτητών στο διευρυμένο και πολύπλοκο σημερινό θεσμικό πλαίσιο, το οποίο δεν



ΜΕΡΟΣ Α “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ”

επιτρέπει παρεκκλίσεις, τουλάχιστον σε θέματα «Ασφαλούς Πρακτικής».

Σημαντικό επίσης εύρημα είναι η υπεροχή του Ελληνόκτητου στόλου έναντι των ανταγωνιστών του, γεγονός το οποίο απορρέει από το σταδιακό εκσυγχρονισμό του στόλου, αλλά και από την καλή πρακτική και τη διαχρονική υπεροχή στην αγορά των θαλάσσιων μεταφορών.¹¹

ΠΙΝΑΚΑΣ 2								
Τελική και επιμέρους κατάταξη των χωρών πλοιοκτησίας								
Σειρά κατάταξης	1	2	3	4	5	6	7	8
Σημεία	Βερμούδες	Σ. Αραβία	Ρωσία	Νορβηγία	Ελλάδα	Ην. Βασίλειο	Ιαπωνία	ΗΠΑ
Hull type	Νορβηγία	Ιαπωνία	Βερμούδες	Ελλάδα	Σ. Αραβία	Ην. Βασίλειο	Ρωσία	ΗΠΑ
Ηλικία	Ιαπωνία	Ελλάδα	Νορβηγία	Ρωσία	Βερμούδες	ΗΠΑ	Ην. Βασίλειο	Σ. Αραβία
Σύνολο	Ιαπωνία	Νορβηγία	Βερμούδες	Ελλάδα	Ρωσία	Σ. Αραβία	Ην. Βασίλειο	ΗΠΑ

Πίνακας Α-3: Στοιχεία για την ιεράρχηση των διεθνών ναυτιλιών. (Πηγή : Άρθρο Γ. Π. Βλάχου)

A-4. Παγκόσμιος Ναυτιλιακός Χάρτης

Παρακάτω θα δούμε κάποια έγκυρα στοιχεία για τον παγκόσμιο στόλο από την ανάλυση του οργανισμού Ηνωμένων Εθνών “UNCTAD”. Τα στοιχεία αυτά δημοσιοποιήθηκαν στις 07 Νοεμβρίου 2005, οπότε είναι ότι πιο έγκυρο υπάρχει για τον τομέα της ναυτιλίας.

Για της ανάγκες της έρευνας, σύμφωνα με τον “Unctad” γίνονται οι εξής διευκρινίσεις :

Major open-registry countries
Ships in this group fly the flag of the Bahamas, Bermuda, Cyprus, Liberia, Malta or Panama.

Approximate vessel size groups referred to in the Review of Maritime Transport, according to generally used shipping terminology

<i>Crude oil tankers</i>	
ULCC	300,000+ dwt
VLCC	150,000–299,999 dwt
Suezmax	100,000–149,999 dwt
Afiamax	50,000– 99,999 dwt
<i>Dry bulk carriers</i>	
Cape-size	80,000 dwt plus
Panamax	50,000–79,999 dwt
Handymax	35,000–49,999 dwt
Handy-size	20,000–34,999 dwt

Source: Lloyd’s Register – Fairplay.

Πίνακας Α-4 : Διευκρινίσεις για την ανάλυση της ναυτιλιακής αγοράς σύμφωνα με το “Lloyd’s Register Fairplay”

¹¹ Η Ναυτεμπορική, Ειδικό Τεύχος, Ιούνιος 2004, [S/D 660599]



ΜΕΡΟΣ Α “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ”

Maritime engagement of 25 major trading nations
(as of the end of 2004)

Country/territory	Percentage share of world trade generated, in terms of value	Percentage share of world fleet in terms of dwt
United States	12.6	5.5
Germany	8.8	6.9
China	6.2	6.8
Japan	5.5	14.0
France	4.9	0.8
United Kingdom	4.3	3.1
Italy	3.7	1.6
Netherlands	3.7	0.8
Canada	3.2	0.7
Belgium	3.2	1.0
Hong Kong (China)	2.9	4.9
Republic of Korea	2.6	3.3
Spain	2.3	0.5
Mexico	2.1	0.0
Taiwan Province of China	1.9	2.8
Singapore	1.8	2.7
Russian Federation	1.5	1.8
Switzerland	1.2	1.4
Malaysia	1.2	1.2
Sweden	1.2	0.7
Austria	1.2	0.0
Thailand	1.0	0.4
Australia	1.0	0.3
Brazil	0.9	0.7
Ireland	0.9	0.0
Total	80.1	61.6

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by the World Trade Organization.

Πίνακας Α-5: Κατάταξη των κυριότερων χωρών παραγωγής μεταφορικής ζήτησης και αντίστοιχο ποσοστό ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Σε αυτόν τον πίνακα και τον επόμενο παρατηρούμε ξεκάθαρα το παράδοξο και μοναδικό της Ελληνικής Ναυτιλίας. Ενώ δεν εμπεριέχεται στη λίστα με τις χώρες που δραστηριοποιούνται με τη μεγαλύτερη εμπορική δραστηριότητα, είναι πρωτοπόρος στην προσφορά μεταφορικού έργου, και μάλιστα με μεγάλη διαφορά από αυτές τις χώρες.



ΜΕΡΟΣ Α “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑ ΚΑΙ Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ”

The 35 most important maritime countries and territories as of 1 January 2005 *

Country of domicile ^b	Number of vessels			Deadweight tonnage				
	National flag ^c	Foreign flag	Total	National flag	Foreign flag	Total	Foreign flag as a % of total	Total as a % of world total
Greece	739	2 245	2 984	50 997	104 147	155 144	67.13	18.48
Japan	717	2 228	2 945	12 611	105 050	117 662	89.28	14.01
Germany	349	2 266	2 615	9 033	48 877	57 911	84.40	6.90
China	1 695	917	2 612	27 110	29 703	56 812	52.28	6.77
United States	624	1 009	1 633	10 301	36 038	46 338	77.77	5.52
Norway	768	821	1 589	14 344	29 645	43 989	67.39	5.24
Hong Kong (China)	274	331	605	17 246	23 747	40 993	57.93	4.88
Republic of Korea	567	372	939	10 371	16 887	27 258	61.95	3.25
United Kingdom	426	459	885	10 865	14 978	25 843	57.96	3.08
Taiwan Province of China	112	419	531	5 297	18 034	23 331	77.30	2.78
Singapore	443	297	740	12 424	9 909	22 333	44.37	2.66
Denmark	300	346	646	8 376	8 491	16 867	50.34	2.01
Russian Federation	1 721	362	2 083	6 845	8 405	15 250	55.11	1.82
Italy	530	136	666	9 360	4 086	13 446	30.39	1.60
India	353	33	386	11 729	981	12 709	7.72	1.51
Switzerland	17	307	324	792	10 681	11 474	93.10	1.37
Saudi Arabia	53	70	123	872	10 190	11 062	92.12	1.32
Malaysia	259	68	327	6 054	3 781	9 835	38.44	1.17
Iran, Islamic Republic of	159	13	172	9 011	467	9 478	4.93	1.13
Turkey	423	225	648	6 196	2 572	8 768	29.33	1.04
Belgium	56	122	178	4 429	3 695	8 124	45.48	0.97
Netherlands	519	186	705	4 358	2 540	6 897	36.82	0.82
France	161	114	275	2 318	4 376	6 694	65.37	0.80
Canada	216	109	325	2 535	3 445	5 979	57.61	0.71
Indonesia	554	118	672	3 660	2 094	5 754	36.39	0.69
Brazil	137	14	151	2 955	2 470	5 425	45.54	0.65
Sweden	159	163	322	1 530	3 889	5 419	71.77	0.65
Philippines	287	39	326	3 952	1 057	5 008	21.10	0.60
Spain	88	231	319	248	4 115	4 363	94.32	0.52
Kuwait	36	9	45	3 487	304	3 791	8.02	0.45
Cyprus	22	54	76	459	2 643	3 102	85.19	0.37
Thailand	261	36	297	2 583	399	2 982	13.38	0.36
Ukraine	259	134	393	1 002	1 677	2 679	62.61	0.32
United Arab Emirates	0	134	134	0	2 658	2 658	100.00	0.32
Australia	44	41	85	1 350	1 294	2 644	48.95	0.31
Total (35 countries)	13 328	14 428	27 756	274 697	523 326	798 022	65.58	95.04
World total	15 251	15 846	31 097	293 139	546 494	839 633	65.09	100.00

Πίνακας Α-6: Ανάλυση των κυριότερων Ναυτιλιακών Χωρών στον Κόσμο



ΜΕΡΟΣ Α “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ”

Merchant fleets of the world by flag of registration, ^a groups of countries and types of ship ^b
as at 31 December 2003
(in thousand grt)

	Total fleet	Oil tankers	Bulk carriers	General cargo ^c	Container ships	Other types
World total ^d	594 593	180 041	169 593	87 264	77 486	80 209
Developed market-economy countries						
Australia	1 906	277	581	124	7	917
Austria	32	0	0	30	2	0
Belgium	1 393	332	176	2	293	590
Canada	2 723	445	1 210	148	2	919
Denmark	7 704	1 841	50	431	4 262	1 121
Finland	1 452	314	60	439	10	629
France	4 859	2 250	354	224	566	1 465
Germany	6 112	178	1	289	5 073	571
Gibraltar	993	298	19	365	233	78
Greece	32 203	17 677	10 401	396	1 947	1 782
Iceland	187	0	0	2	0	185
Ireland	471	11	88	163	10	198
Israel	766	1	0	2	753	10
Italy	10 246	2 791	1 396	2 045	801	3 213
Japan	13 562	3 083	2 729	1 974	462	5 313
Luxembourg	1 006	427	0	115	116	348
Netherlands	7 213	439	166	2 891	1 760	1 958
New Zealand	223	52	12	12	0	146
Norway	20 509	7 404	4 079	3 980	62	4 984
Portugal	1 159	473	173	221	35	257
South Africa	171	3	0	0	27	140
Spain	2 651	722	27	444	176	1 283
Sweden	3 579	397	43	2 085	0	1 054
Switzerland	589	0	477	24	83	4
Turkey	4 951	622	2 532	1 223	261	312
United Kingdom	17 261	4 685	1 731	1 566	4 478	4 801
United States	28 055	13 380	4 239	2 242	4 520	3 675
Subtotal	171 975	58 103	30 543	21 435	25 941	35 954
Major open-registry countries						
Bahamas	34 752	14 039	5 512	5 911	1 838	7 452
Bermuda	4 844	572	1 851	247	506	1 669
Cyprus	22 054	3 985	12 119	2 823	2 592	534
Liberia	52 435	23 361	10 345	3 573	11 209	3 947
Malta	25 134	9 195	11 361	3 113	1 018	447
Panama	125 722	29 582	51 132	17 220	18 554	9 233
Subtotal	264 941	80 735	92 320	32 887	35 717	23 282

Πίνακας Α-7: Ανάλυση παγκόσμιου στόλου ανά Σημαία Νηολόγησης, Χώρα Κατοχής και τύπο πλοίου.(Στοιχεία 2003)

Στον Πίνακα Α-7, βλέπουμε πιο καθαρά την υπεροχή του Ελληνικού Στόλου σε σχέση με όλες τις άλλες χώρες.



ΜΕΡΟΣ Α “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ”

Πρέπει επίσης να έχουμε υπόψη μας, ότι αυτά τα στοιχεία έχουν διαφοροποιηθεί ίσως σημαντικά μέχρι σήμερα (2005) λόγω των εξελίξεων στη Ναυτιλία. Όμως οι αναλογίες του στόλου επί της ουσίας δεν έχουν αλλοιωθεί.

Οι 20 Κυριότερες Σημαίες Νηολογίου (Ιανουάριος 2005)¹²

1. Panama (131)	11. Norway (19)
2. Liberia (54)	12. Japan (12)
3. Bahamas (34)	13. United States (11)
4. Greece (32)	14. Italy (11)
5. Hong Kong (China) (25)	15. UK (mainland) (10)
6. Singapore (25)	16. Germany (8)
7. Malta (23)	17. Denmark ((7)
8. Marshall Islands (22)	18. Korea (South) (7)
9. Cyprus (21)	19. India (7)
10. China, People's Republic (19)	20. Antigua & Barbuda (7)

Πίνακας Α-8: Οι 20 Κυριότερες Σημαίες Νηολογίου

Οι 20 κυριότερες πλοιοκτήτριες χώρες (Ιανουάριος 2003)¹³

1. Greece (19.5%)	11. United Kingdom (2.3%)
2. Japan (13.6%)	12. Denmark (2.1%)
3. Norway (7.6%)	13. Russia (2.1%)
4. China, People's Republic of (5.7%)	14. Italy (1.6%)
5. United States (5.5%)	15. Saudi Arabia (1.4%)
6. Germany (5.3%)	16. India (1.4%)
7. Hong Kong, China (4.9%)	17. Turkey (1.2%)
8. Korea, Republic of (3.3%)	18. Netherlands (0.9%)
9. Chinese Taipei (2.9%)	19. Iran (0.9%)
10. Singapore (2.5%)	20. Switzerland (0.9%)

Πίνακας Α-9: Οι 20 κυριότερες πλοιοκτήτριες χώρες

¹² Οι αριθμοί είναι εντός παρενθέσεως είναι εκατομμύρια ακαθάριστων τόνων που καταχωρείται στις χώρες που απαριθμούνται. Πηγή: Lloyd's Register Fairplay.

¹³ Με βάση τη συνολική χωρητικότητα νεκρού βάρους που ελέγχεται από τις μητρικές εταιρείες που βρίσκονται σε αυτές τις χώρες. Οι αριθμοί αντιπροσωπεύουν εντός παρενθέσεως το ποσοστό του παγκόσμιου στόλου. Πηγή: UNCTAD.



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ
ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

ΜΕΡΟΣ Β:

**«ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»**





B-1 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΔΡΟΥΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

Η ναυτιλιακή αγορά είναι μια αγορά που χαρακτηρίζεται από υψηλή μεταβλητότητα όσον αφορά το επιχειρησιακό αλλά και το τεχνικό μέρος της.

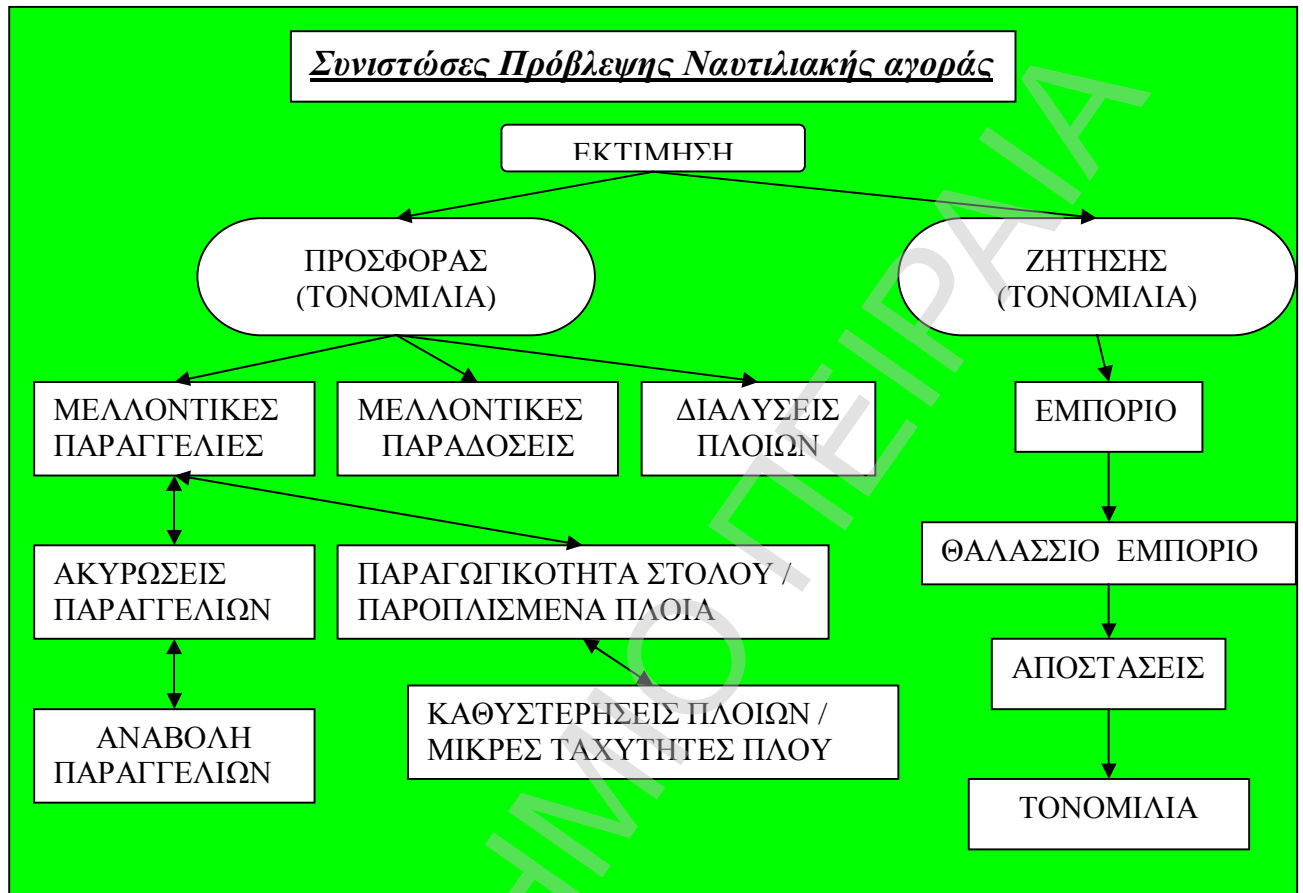
Οι λόγοι που συμβαίνει αυτό είναι οι εξής¹:

- ✓ Υπάρχουν μεταβολές στην ζήτηση υπηρεσιών (εποχικότητα – φυσικά φαινόμενα – μεγάλες μεταβολές στο κόστος των άλλων μεταφορικών μέσων)
- ✓ Μεγάλες τεχνολογικές εξελίξεις στην κατασκευή των πλοίων και στις μεθόδους που χρησιμοποιούνται. Πλέον με τη χρήση των υπολογιστών είναι πολύ εύκολο να χτιστεί ένα μοντέλο και να δοκιμαστεί σε προσομοιωμένες συνθήκες ταξιδιού.
- ✓ Διάφορες μεταβολές στην δομή του κόστους των ναυτιλιακών μεταφορών συμβάλλουν στην υψηλή μεταβλητότητα της. Παραδείγματος χάρη μια μεταβολή του κόστους διαχείρισης των φορτίων θα επιβαρύνουν το συνολικό κόστος μεταφοράς.
- ✓ Σημαντικές αλλαγές στην παγκόσμια πολιτική κατάσταση μπορούν να μεταβάλλουν σημαντικά το κόστος των μεταφορών.(Κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ)

Όπως σε όλες τις παγκόσμιες αγορές έτσι και στην ναυτιλιακή αγορά υπάρχουν διάφοροι παράγοντες που την επηρεάζουν. Ο κυριότερος όμως είναι ο νόμος της προσφορά και της ζήτησης : « Οι τιμές της υπηρεσίας εξαρτώνται από τη σχέση της Προσφοράς που υπάρχει για μεταφορά εμπορευμάτων και της ζήτησης των παραγωγικών και καταναλωτικών μονάδων.»

Στο διάγραμμα Β-1 που ακολουθεί, φαίνονται σχηματικά οι παράγοντες που καθορίζουν την πορεία της αγοράς. Στην πορεία της έκθεσης θα αναφερθούμε αναλυτικά στους περισσότερους από αυτούς.

¹ Sea Transport and Economics, P.M. Alderton, Thomas Reed Publications Ltd



Διάγραμμα Β-1: Συνιστώσες Πρόβλεψης Ναυτιλιακής Αγοράς²

Οι κυριότεροι παράγοντες που επιδρούν στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά είναι ³:

- ✓ Ζήτηση για μεταφορά αγαθών
- ✓ Προσφορά για μεταφορά
- ✓ Νέες Νομοθεσίες
- ✓ Διαλύσεις – Ναυπηγήσεις πλοίων
- ✓ Κινητικότητα της Αγοράς μεταχειρισμένων
- ✓ Δείκτες Ανάπτυξης
- ✓ Κλιματολογικές Συνθήκες – Καταστροφές
- ✓ Εποχικότητα στην Ζήτηση
- ✓ Τιμές του Πετρελαίου

² Πηγή: Technical Operators Ltd, (1577) “A review of the shipping market to 1980”, Σελ.70

³ Πηγή: Σημειώσεις Μαθήματος « Στρατηγική Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Αλ. Γουλιέλμος 2002.

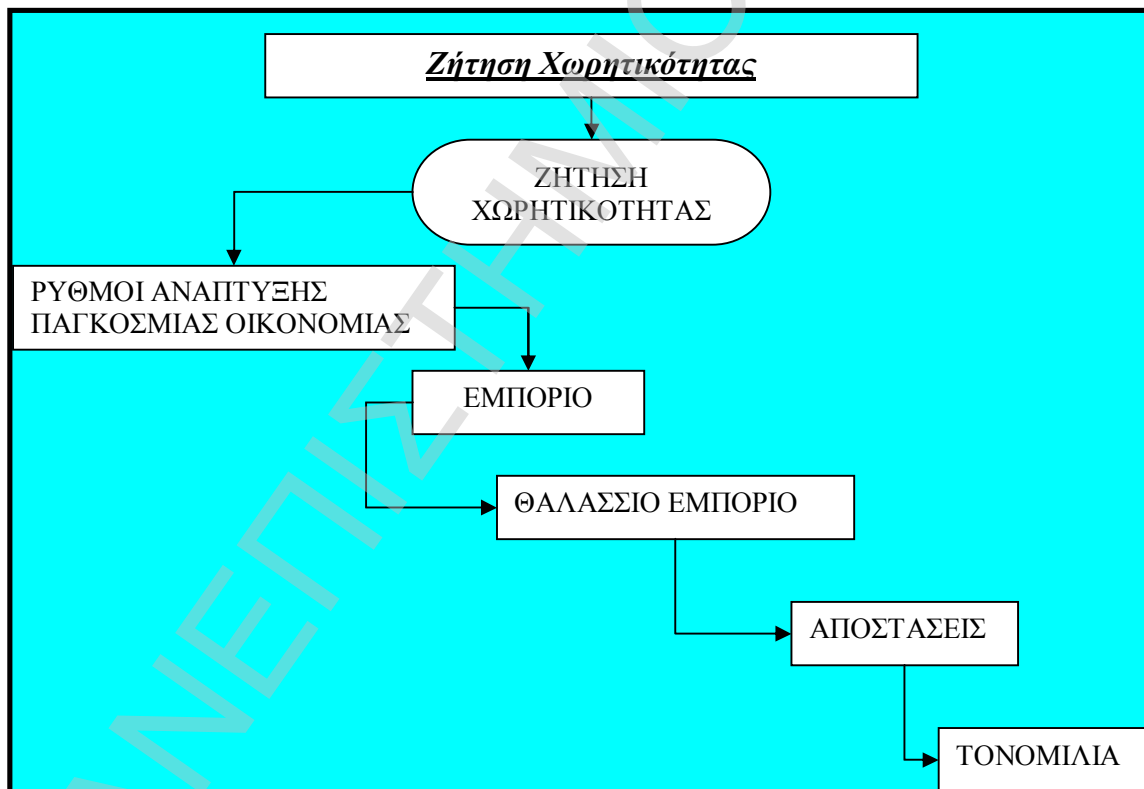


Στο δοκίμιο που ακολουθεί θα κάνουμε μια μικρή ανάλυση για αυτούς τους παράγοντες καθώς για τις πιο πρόσφατες κινήσεις τους.

✓ B-2 Ζήτηση για μεταφορά αγαθών

Ουσιαστικά, η ζήτηση της χωρητικότητας είναι στενά συνδεδεμένη με την προσφορά χωρητικότητας και είναι οι δύο βασικοί παράγοντες που καθορίζουν τα επίπεδα των ναύλων της αγοράς.

Σύμφωνα με την πιο σύγχρονη βιβλιογραφία, στο διάγραμμα Β-2 που ακολουθεί μπορούμε να δούμε τους παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται η ζήτηση της χωρητικότητας για τη θαλάσσια μεταφορά. Αν επιθυμούμε να κάνουμε μια ασφαλή, όσο το δυνατόν, πρόγνωση για τη ζήτηση, αυτά είναι τα βήματα που πρέπει να ακολουθήσουμε.



Διάγραμμα Β-2: Πρόγνωση Χωρητικότητας⁴

⁴ Πηγή: Σημειώσεις Μαθήματος « Στρατηγική Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Αλ. Γουλιέλμος 2002.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Στο διαγράμματα που ακολουθούν, δεν θα επεκταθούμε σε μεγάλη ανάπτυξη, καθότι δεν αποτελούν θέμα της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας, κρίνουμε όμως πως είναι αναγκαία η αναφορά τους για την πληρότητα του δοκιμίου.

Στο διάγραμμα B-3 φαίνεται η διαδικασία και οι παράγοντες που πρέπει να λάβουμε υπόψη μας για τη συνολική ζήτηση. Για να μπορέσουμε όμως να την προβλέψουμε, είναι αναγκαίο να εξετάσουμε αναλυτικά τον τομέα του εμπορίου, και κυρίως τα σημαντικότερα φορτία που μεταφέρονται με τη θάλασσα.

Παρατηρώντας τον πίνακα B-1, βλέπουμε ότι το εμπόριο του πετρελαίου και των προϊόντων παρουσιάζουν ανάπτυξη ανάλογη με την παγκόσμια ανάπτυξη (αναφέρεται στη ενότητα ανάλυση δεικτών ανάπτυξης της εργασίας). Αντιθέτως το εμπόριο των χύδην ξηρών φορτίων παρουσίασε σχεδόν διπλάσια ανάπτυξη από την παγκόσμια ανάπτυξη. (Για τα έτη 2003 και 2004)

Year	Tanker cargo		Dry cargo				Total (all goods)	
	million tons	% change	Total		of which main bulk commodities ^b		million tons	% change
			million tons	% change	million tons	% change		
1970	1 442		1 124		448		2 566	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
2000	2 163		3 821		1 288		5 983	
2001	2 177	0.7	3 844	0.6	1 331	3.3	6 020	0.6
2002	2 146	-1.4	3 981	3.6	1 352	1.6	6 127	1.8
2003	2 223	3.6	4 257	6.9	1 475	9.1	6 480	5.8
2004 ^c	2 316	4.2	4 442	4.4	1 587	7.6	6 758	4.3

Πίνακας B-1: Ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου από το 1970 και έπειτα για τις δυο κύριες κατηγορίες φορτίων. Πηγή: UNCTAD 2005



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»



Πίνακας Β-2: Μεταβολές όγκου των κυριότερων φορτίων που μεταφέρονται από τη θάλασσα από το 1975. Πηγή: UNCTAD 2005

Από τον πίνακα Β-2, θέλουμε να τονίσουμε τα εξής:

1. Από το 1995 και έπειτα οι μεταφορές του πετρελαίου και των προϊόντων του σημειώνουν σταδιακή και ομοιόμορφη αύξηση.
2. Ανάλογα σχόλια για τα πέντε κύρια ξηρά φορτία.
3. Σημαντική άνοδο για τα λοιπά ξηρά φορτία (αυτό σχολιάστηκε και νωρίτερα)

Αν αναλογιστούμε τα παραπάνω και παράλληλα δούμε και την πορεία των ναύλων, βλέπουμε μια πολύ ισχυρή ναυτιλιακή αγορά με την αλλαγή της νέας Χιλιετίας.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

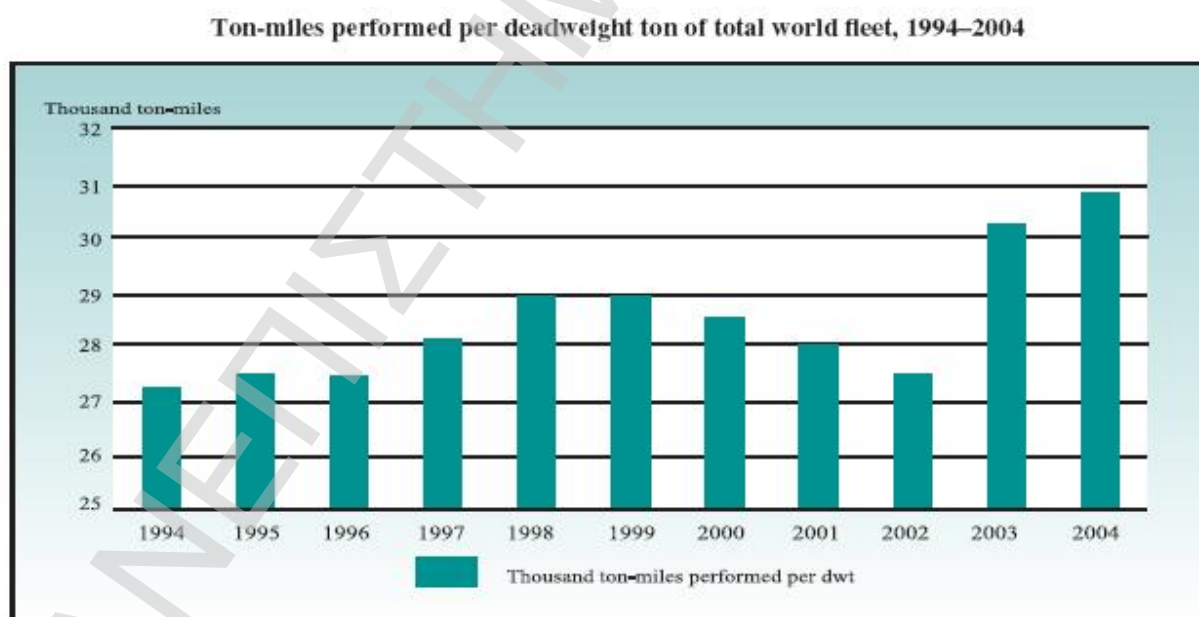
World seaborne trade in ton-miles, selected years
(billions of ton-miles)

Year	Oil			Iron ore	Coal	Grain ^a	Five main dry bulks	Other dry cargoes	World total
	Crude	Products	Crude plus products						
1970	5 597	890	6 487	1 093	481	475	2 049	2 118	10 654
1975	8 882	845	9 727	1 471	621	734	2 826	2 810	15 363
1980	8 385	1 020	9 405	1 613	952	1 087	3 652	3 720	16 777
1985	4 007	1 150	5 157	1 675	1 479	1 004	4 480	3 428	13 065
1990	6 261	1 560	7 821	1 978	1 849	1 073	5 259	4 041	17 121
2000	8 180	2 085	10 265	2 545	2 509	1 244	6 638	6 790	23 693
2001	8 074	2 105	10 179	2 575	2 552	1 322	6 782	6 930	23 891
2002	7 848	2 050	9 898	2 731	2 549	1 241	6 879	7 395	24 172
2003	8 390	2 190	10 580	3 025	2 810	1 273	7 454	7 810	25 844
2004	8 910	2 325	11 235	3 415	2 965	1 325	8 065	8 335	27 635

Source: Fearnleys, Review 2004.

^a Includes wheat, maize, barley, oats, rye, sorghum and soya beans.

Πίνακας Β-3: Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο σε τόνο-μίλια



Source: UNCTAD calculations.

Πίνακας Β-4: Παραγωγικό έργο ανά τόνο νεκρού βάρους (τονομίλια/τόνο)

Υπολογίζοντας το φορτίο που έχει μεταφέρει ένα πλοίο μέσα σε ένα χρόνο και τις αποστάσεις για τις οποίες το έχει μεταφέρει, έχουμε ένα μέγεθος το οποίο μας εκφράζει



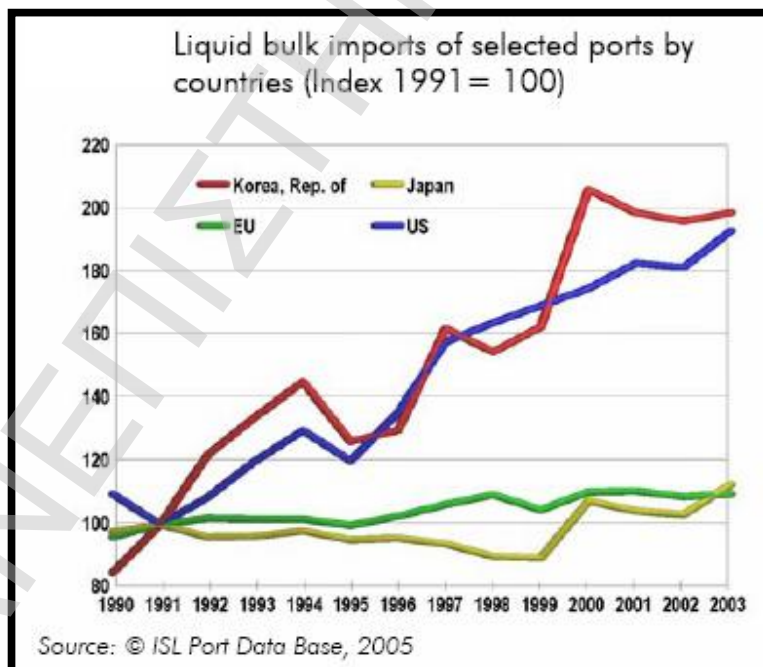
ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

την παραγωγικότητα του πλοίου. Αν το εφαρμόσουμε για όλο τον παγκόσμιο στόλο, τότε μπορούμε να έχουμε έναν δείκτη παραγωγικότητας.

Από τον πίνακα Β-4, βλέπουμε ότι η παραγωγικότητα των πλοίων από το 2003 και μετά παρουσιάζει μεγάλη αύξηση η όποια αναμένεται να συνεχιστεί και μέσα στο 2005. Επίσης μια αύξηση της παραγωγικότητας παρατηρείται και στο διάστημα από το 1998 μέχρι και το 2000.

Τα αποτελέσματα αυτά είναι αναμενόμενα. Όταν η αγορά είναι σε υψηλά επίπεδα, εκτός του γεγονότος ότι εκ των πραγμάτων υπάρχει μεγάλη ζήτηση για μεταφορά, οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να εκμεταλλευτούν όσο περισσότερο γίνεται τα πλοία τους. Αυτό σημαίνει ότι αυξάνουν τις επιχειρησιακές ταχύτητες των πλοίων, εφόσον σε μια καλή αγορά τα ναύλα είναι ψηλά και μπορούν να πληρώσουν το αυξημένο κόστος των καυσίμων. Επίσης, μειώνουν όσο μπορούν τις καθυστερήσεις των πλοίων, επιταχύνουν όλες τις διαδικασίες, αλλάζουν τον προγραμματισμό τους για επισκευές και επιθεωρήσεις, προκειμένου να εκμεταλλευτούν όσο μπορούν την καλή αγορά.

Αντιθέτως, σε μια μέτρια ή χαμηλή αγορά ναύλων, πρωταρχικός στόχος είναι η οικονομία στη λειτουργία του πλοίου και όχι τόσο η αποδοτικότητα.



Διάγραμμα Β-3: Εισαγωγές για τα χύδην υγρά φορτία στις κυριότερες γεωγραφικές περιοχές.⁵

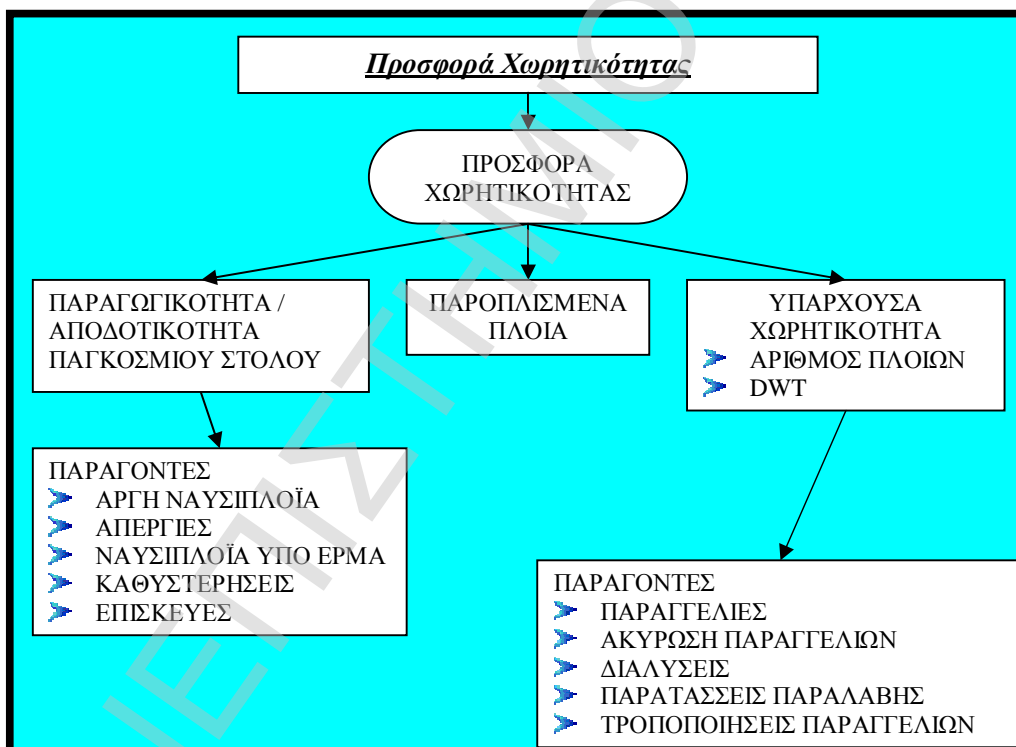
⁵ Πηγή: www.isl.org



Στο διάγραμμα Β-4, βλέπουμε μια απεικόνιση των εισαγωγών χύδην υγρών φορτίων στις κυριότερες εισαγωγικές χώρες. Για μια ακόμα φορά από το 2000 και μετά οι εισαγωγές της Νότιας Κορέας εκτοξεύτηκαν λόγω της τρομακτικής βιομηχανικής ανάπτυξης των τελευταίων ετών. Για την Κορέα αυτή η ανάπτυξη αναμένεται, σύμφωνα με όλα τα δεδομένα, να συνεχιστεί μέχρι και το 2008.

▼ **Β-3 Προσφορά για μεταφορά**

Σε αυτή την ενότητα θα αναφερθούμε στους παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά χωρητικότητας στη ναυτιλιακή αγορά. Στο διάγραμμα που ακολουθεί, φαίνονται οι κύριες συνιστώσες που πρέπει να αξιολογηθούν για να προβλέψουμε την παρούσα και τη μελλοντική προσφορά χωρητικότητας.

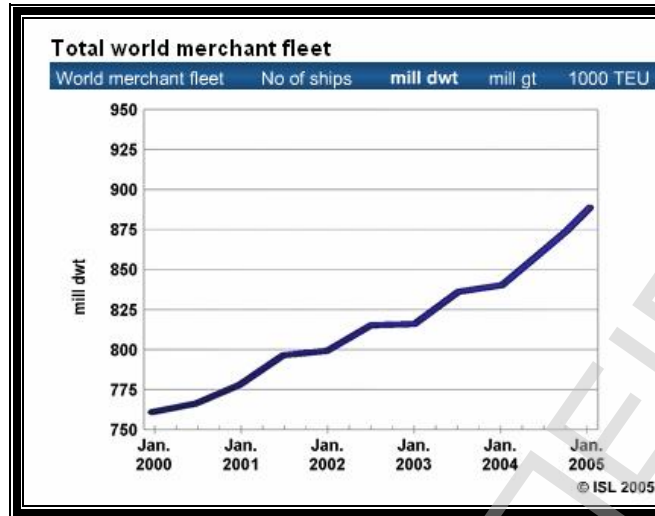


Διάγραμμα Β-4: Συνιστώσες για την εκτίμηση της Προσφοράς Χωρητικότητας⁶.

⁶ Πηγή: Σημειώσεις Μαθήματος « Στρατηγική Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Αλ. Γουλιέλμος 2002.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»



Πίνακας Β-5 : Παγκόσμιος Εμπορικός Στόλος σε εκατ. DWT. Πηγή: ISL 2005

Στον πίνακα Β-5, παραθέτουμε ένα διάγραμμα για τις μεταβολές της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου τα τελευταία χρόνια.

Year	Tons of oil carried by tankers of over 50,000 dwt (millions)	Tons carried per dwt of tankers	Tons of dry cargo carried by bulk carriers of over 18,000 dwt (millions)	Tons carried per dwt of bulk carriers	Tons of oil and dry bulk cargo carried by combined carriers of over 18,000 dwt (millions)	Tons carried per dwt of combined carriers	Tons carried by the residual fleet (millions)	Tons carried per dwt of the residual fleet
1970	1 182	8.6	403	8.4	97	6.8	800	6.3
1980	1 564	4.8	396	2.9	282	5.8	1 406	8.3
1990	1 427	6.0	667	3.3	203	6.3	1 680	9.1
2000	2 073	7.3	1 255	4.6	122	7.9	2 533	10.5
2003	2 145	6.8	1 456	4.9	97	8.0	2 782	12.0
2004	2 247	6.7	1 571	5.1	85	8.8	2 855	11.9

Sources: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data from Fearnleys *Review*, various issues; *World Bulk Trades* and *World Bulk Fleet*, various issues; and other specialized sources.

^a Tankers, bulk carriers and combined carriers indicated in table 6.

^b The residual fleet refers to general cargo, container and other vessels included in table 6.

Πίνακας Β-6: Παραγωγικότητα παγκόσμιου στόλου σε τόνους ανά τόνο dw.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Estimated productivity of tankers, bulk carriers, combined carriers ^a and the residual fleet, ^b
selected years
(thousands of ton-miles performed per dwt)

Year	Ton-miles of oil carried by tankers (thousands of millions)	Ton-miles per dwt of tankers	Ton-miles of dry cargo carried by dry bulk carriers (thousands of millions)	Ton-miles per dwt of bulk carriers	Ton-miles of oil and dry bulk cargo by combined carriers (thousands of millions)	Ton-miles per dwt of combined carriers	Ton-miles of the residual fleet (thousands of millions)	Ton-miles per dwt of the residual fleet
1970	6 039	43.8	1 891	39.4	745	52.5	1 979	15.7
1980	9 007	27.6	2 009	14.5	1 569	32.4	4 192	24.8
1990	7 376	30.8	3 804	18.8	1 164	36.0	4 777	26.0
2000	9 840	34.5	6 470	23.9	593	38.5	6 837	28.3
2003	10 210	32.2	7 357	24.9	467	38.6	7 823	33.6
2004	10 898	32.4	7 984	25.7	418	43.1	8 349	34.9

Πίνακας Β-7: Παραγωγικότητα παγκόσμιου στόλου σε τονομύλια ανά τόνο dw. Πηγή: UNCTAD 2005

Στους πίνακες Β-6 και Β-7, φαίνεται η παραγωγικότητα του παγκόσμιου στόλου, σε μέση μεταφερόμενη χωρητικότητα ανα τόνο dw και τόνο-μύλια αντίστοιχα.

Παρατηρώντας τους δύο πίνακες, φαίνεται η πολύ μεγαλύτερη αποδοτικότητα στον τομέα των πλοίων συνδυασμένου τύπου και κυρίως των πλοίων χύδην ξηρών μεταφορών. Αυτό είναι αναμενόμενο, λόγω των πολύ αυξημένων ναύλων, όπου οι πλοιοκτήτες προσπαθούν αν εκμεταλλευτούν τα πλοία όσο περισσότερο μπορούν.

Tonnage oversupply in the world merchant fleet, selected years
(end-of-year figures)

	1990	1999	2000	2002	2003	2004
Million dwt						
World merchant fleet	658.4	799.0	808.4	844.2	857.0	895.8
Surplus tonnage ^a	63.7	23.7	18.4	21.7	10.3	6.2
Active fleet ^b	594.7	775.3	790.0	822.5	846.7	889.6
Percentages						
Surplus tonnage as percentage of world merchant fleet	9.7	3.0	2.3	2.6	1.2	0.7

Πίνακας Β-8: Υπερπροσφορά Χωρητικότητας για τα παρελθόντα έτη. Πηγή: UNCTAD 2005

Από τον πίνακα Β-8, παρατηρούμε τη σταδιακή μείωση της υπερπροσφοράς χωρητικότητας από το 1990 μέχρι το 2002. Από το 2002 και μετά ο ρυθμός μείωσης της υπερπροσφοράς αυξήθηκε και το 2004 έκλεισε με οριακό θετικό ισοζύγιο. Τα αποτελέσματα για το 2005 αναμένονται να είναι στα ίδια επίπεδα, επίσης με θετικό



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

ισοζύγιο υπερπροσφοράς λόγω των πολλών νέων παραδόσεων που αναμένεται.

	1997	1998	1999	2000	2002	2003	2004 ^b
World tanker fleet	290.6	291.0	281.8	279.4	267.7	286.0	298.3
Total tanker fleet surplus ^c	17.0	17.3	14.0	13.5	19.1	6.0	3.4
Share of surplus fleet in world tanker fleet (%)	5.8	5.9	5.0	4.8	7.1	2.1	1.1
World dry bulk fleet	260.9	257.1	245.7	247.7	258.8	297.5	325.1
Dry bulk fleet surplus ^c	10.3	5.8	7.9	3.8	2.2	3.6	2.1
Share of surplus fleet in world dry bulk fleet (%)	3.9	2.3	3.2	1.5	0.9	1.2	0.6
World conventional general cargo fleet	62.0	60.5	59.9	59.3	57.3	43.4	43.6
Conventional general cargo fleet surplus	1.7	1.6	1.8	1.1	0.4	0.7	0.7
Share of surplus fleet in world conventional general cargo fleet (%)	2.7	2.6	3.0	1.8	0.7	1.6	1.6
World unitized fleet ^d	65.7	73.0	76.1	83.6	98.6	120.9	131.0
World unitized fleet surplus	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Share of surplus fleet in world unitized fleet (%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data from *Lloyd's Shipping Economist*, various issues.

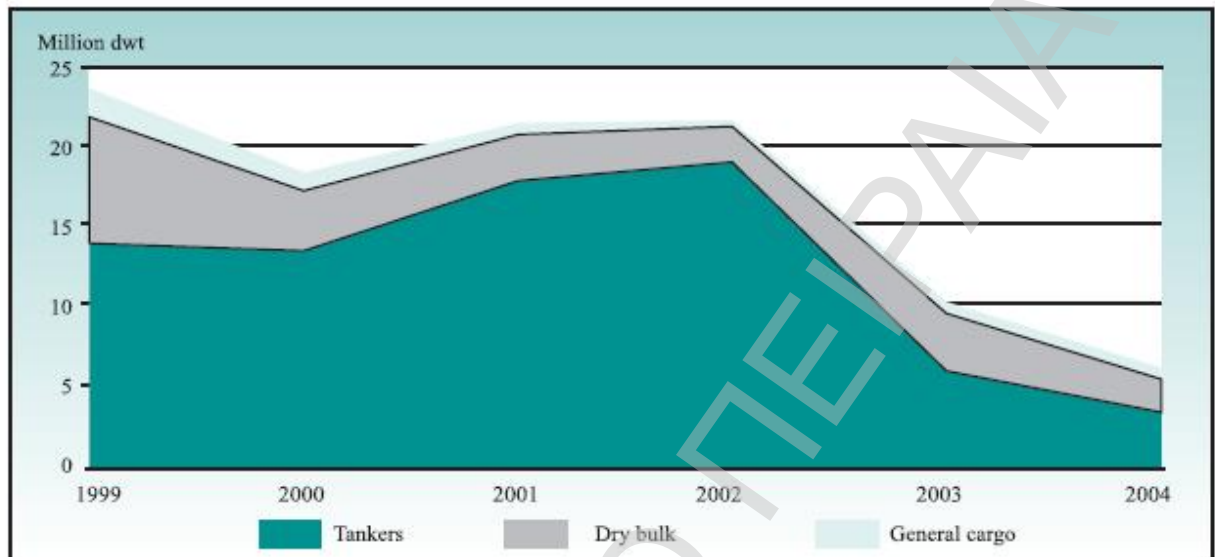
Πίνακας Β-9: Ανάλυση υπερπροσφοράς χωρητικότητας ανά τύπο πλοίου.

Φαίνεται ότι το μεγαλύτερο πρόβλημα υπάρχει στα ξηρά φορτία, που άλλωστε έχουν παρουσιάσει και την μεγαλύτερη αύξηση στο εμπόριο. Επίσης πρέπει να έχουμε υπόψη μας ότι λόγω του μικρού κέρδους που λαμβάνουν τα ναυπηγεία από την απλή κατασκευή των "Bulk Carriers", δεν τα προτιμούν σαν παραγγελίες, οπότε δεν αναμένεται σημαντικό ποσοστό νέων πλοίων να εισέλθει στην αγορά.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Trends in surplus capacity by main vessel types, selected years



Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data from *Lloyd's Shipping Economist*, various issues.

Διάγραμμα Β-6: Τάσεις στην υπερπροσφορά χωρητικότητας.

Από το παραπάνω διάγραμμα Β-6, είναι φανερή η πτώση της υπερπροσφοράς σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας. Η μείωση είχε πολύ γρήγορο ρυθμό από το 2002 στο 2003 και πιο ήπιο από το 2003 και έπειτα.

Πολύς συζήτηση γίνεται τον τελευταίο καιρό για το γεγονός ότι θα μπορούσε να υπάρξει ένα ενδεχομένως σοβαρό πρόβλημα σχετικά με τη διαθεσιμότητα των μεγάλων δεξαμενόπλοιων το 2010. Αυτό διότι ότι ο αριθμός των VLCCs σε παραγγελία μέχρι του 2008 υπολείπεται του αριθμού πλοίων που πρόκειται να καταργηθούν σταδιακά μέχρι το 2010, στο αναθεωρημένο χρονοδιάγραμμα σταδιακής κατάργησης πλοίων μονού τοιχώματος (Single Hull). Περαιτέρω, δεν υπάρχει ικανοποιητική ικανότητα οικοδόμησης να αποκατασταθεί αυτό το έλλειμμα.⁷

Αυτός ο συναγερμός είναι βασισμένος στην υπόθεση ότι όλα τα πλοία μονού τοιχώματος (Single Hull) θα αναγκαστούν να εξέλθουν από την αγορά μέχρι το 2010. Αυτό είναι η πιο απαισιόδοξη υπόθεση δεδομένου ότι οι κανόνες του «IMO» περιέχουν τις διατάξεις αποχώρησης, αλλά παραμένει η αβεβαιότητα ως προς τον τρόπο με τον οποίο οι κανόνες θα ερμηνευθούν και θα εφαρμοστούν στις διαφορετικές χώρες. Επίσης αναμένεται ότι η πολιτική πίεση για να αποσυρθούν τα πλοία μονού τοιχώματος (Single Hull) θα αυξηθεί

⁷ www.shipecon.com, «Facing the future», Δευτέρα 01.2005 Αυγούστου



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

μόνο αν οι ναυλωτές γίνουν πιο απρόθυμοι να τα χρησιμοποιήσουν. Ακόμα κι αν μερικές χώρες επιλέξουν να τα χρησιμοποιήσουν περαιτέρω, στην πράξη οι περιορισμοί θα είναι τόσο σφιχτοί που αυτά τα πλοία δεν θα είναι σε θέση να κάνουν εμπόριο.

Η πρόταση ότι μπορεί να υπάρξει ένα έλλειμμα χωρητικότητας στα μεγάλα πλοία ακατέργαστου πετρελαίου το 2010 είναι βασισμένη στο γεγονός ότι το παρόν βιβλίο παραγγελιών για VLCCs για την παράδοση μέχρι το 2008, και αυτά που παραγγέλθηκαν για το 2009, στο τέλος του Ιουνίου 2005 ήταν 85 πλοία. Εντούτοις, συγχρόνως υπήρχαν ακόμα περίπου 170 μονού τοιχώματος (Single Hull) VLCCs, που θα μπορούσαν να αναγκαστούν να εξέλθουν από την αγορά το 2010. Επομένως σε μια αυστηρή εφαρμογή των κανόνων σταδιακής κατάργησης αυτό θα άφηνε ένα έλλειμμα περίπου 85 πλοίων. Ακόμη και υπολογίζοντας ότι πρόσφατα χτισμένα VLCCs έχουν γενικά μια μεγαλύτερη χωρητικότητα φορτίου από τα παλαιότερα, αυτό αντιπροσωπεύει ακόμα ένα ουσιαστικό πιθανό χάσμα στον ανεφοδιασμό χωρητικότητας. Επιπλέον, αυτό δεν προϋποθέτει οποιαδήποτε αύξηση σε ζήτηση για την ικανότητα Σουπερτάνκερ που προκύπτει από τα μεταβαλλόμενα εμπορικά σχέδια και την παραγωγή πετρελαίου.

Τα πλοία αυτά θα γίνουν δυσκίνητα στο εμπόριο. Παρά τις απαλλαγές που επιτρέπουν στα πλοία να κάνουν εμπόριο σε ορισμένες διαδρομές μετά από το 2010, θα γίνει όλο και περισσότερο δύσκολο να ανταλλαχθούν τα πλοία πέρα από αυτήν την ημερομηνία. Οι περισσότερες χώρες είναι πιθανό να εφαρμόσουν αυτήν την ημερομηνία και επομένως θα μπορούσε να υπάρξει μια έλλειψη της ικανότητας Σουπερτάνκερ στο 2010, παίρνοντας τα ULCCs, VLCCs και suezmaxes μαζί, εκεί είναι μια ανάγκη να αντικατασταθούν πάνω από 200 μέχρι το 2010.

Η κατάσταση για τα suezmax εμφανίζεται πολύ λιγότερο οξεία από ό,τι για VLCCs. Υπήρξαν 70 suezmax σε παραγγελία στο τέλος του Ιουνίου ενώ ο στόλος των μονού τοιχώματος (Single Hull) είναι 73, Από αυτά, 11 είναι OBOs κάνοντας εμπόριο αυτήν την περίοδο στα ξηρά φορτία με χρονομισθώσεις. Επομένως, το βιβλίο παραγγελιών suezmax ήδη τουλάχιστον ταιριάζει με τον αριθμό μονού τοιχώματος (Single Hull) που θα μπορούσε να εξαφανιστεί το 2010, Περαιτέρω παραγγελίες θα ήταν επαρκείς για να συμβαδίσουν με οποιαδήποτε πιθανή αύξηση σε ζήτηση.

Για άλλα πλοία χύδην υγρού φορτίου, συνήθως στην κατηγορία aframax, η κατάσταση εμφανίζεται ευκολότερη καθώς το σχεδιάγραμμα ηλικίας των μονού τοιχώματος (Single



Hull) χωρίζεται κατά διαστήματα πιο ομοιόμορφα, έτσι ώστε οι απαραίτητες ημερομηνίες σταδιακής κατάργησης διασπείρονται, ακόμα κι αν η προθεσμία του 2010 επιβάλλεται αυστηρά. Το βιβλίο παραγγελιών δείχνει ότι υπάρχει άφθονος χρόνος για μια ομαλή μετάβαση. Εντούτοις, για τα VLCCs, με μια επιφανειακή εξέταση εμφανίζεται να παρουσιάζει σημαντικό χάσμα μεταξύ των πλοίων σε παραγγελία και της απαραίτητης σταδιακής κατάργησης το 2010.

Από την ανάλυση της ηλικίας των υπόλοιπων πλοίων μονού τοιχώματος (Single Hull) VLCCs προκύπτει ότι για τα δύο τρίτα τους θα μπορούσε, σύμφωνα με τους κανόνες IMO με τις απαλλαγές που θα εφαρμοστούν, να συνεχίσει μέχρι την τελική προθεσμία το 2015 δεδομένου ότι θα ήταν λιγότερο από 25 ετών. Εάν αυτό συμβεί έπειτα θα υπάρχει μικρό πρόβλημα στο χρονικό διάστημα διαθέσιμο για να αντικατασταθούν. Εντούτοις, χωρίς εναλλακτικές, μόνο τα διπλού τοιχώματος (Single Hull) πλοία θα είναι σε θέση να συνεχίσουν πέρα από το 2010 και υπάρχουν μόνο έξι τέτοια VLCCs. Η συνεχής λειτουργία των μονού τοιχώματος (Single Hull) VLCCs εξαρτάται έτσι σχεδόν εξ ολοκλήρου από τις λιμενικές αρχές που χορηγούν τις απαλλαγές για να τους επιτρέψει να επιχειρήσουν στους λιμένες τους μετά από το 2010. Για τα suezmax η κατάσταση είναι παρόμοια αν και υπάρχουν περισσότερα διπλού τοιχώματος (Single Hull) πλοία και οι αριθμοί είναι πολύ μικρότεροι.

B-3.1 Οι κανονισμοί

Στο πλαίσιο του κανονισμού IMO 13 γ που τροποποιούν τη σύμβαση «marpol» το παράρτημα 1, που τέθηκε σε ισχύ τον Απρίλιο του 2005, όλα τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος (Single Hull) πρέπει να καταργηθούν σταδιακά μέχρι το 2010 το αργότερο ή την 25η επέτειό τους εάν επέλθει νωρίτερα. Επομένως, υπάρχει μια προοδευτική σταδιακή κατάργηση από αυτό το έτος. Εντούτοις, υπάρχει μόνο ένας μικρός αριθμός των πλοίων που θα αναγκαζόταν να αποσυρθούν κάθε έτος έως το 2009, αλλά μια μεγάλη παρτίδα αντιμετωπίζει μια θεωρητική προθεσμία στο 2010.

Ο παρών κανονισμός περιέχει μια κρίσιμη διάταξη αποχώρησης: τα κράτη σημαίας μπορούν να επιτρέψουν στα πλοία μονού τοιχώματος (Single Hull) να συνεχίσουν πέρα από το 2010 μέχρι τη 25η επέτειό τους, έως ότου μπορεί μια τελική προθεσμία το 2015, περαιτέρω, τα πλοία με τα διπλά κατώτατα σημεία ή τις διπλές πλευρές να συνεχιστεί



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

ακόμη και πέρα από το 2015 μέχρι την 25^η επέτειό τους. Εντούτοις, αυτή η αποχώρηση μπορεί να αγνοηθεί από τις λιμενικές αρχές που μπορούν να αρνηθούν την είσοδο στα πλοία μετά από το 2010, ακόμα κι αν τους έχει δοθεί η άδεια να συνεχίσουν από το κράτος σημαίας τους. Αυτές οι ποικίλες επιλογές είναι γιατί υπάρχει αβεβαιότητα ως προς αυτό που πραγματικά να συμβεί. Ο κανόνας σημαίνει ότι όχι μόνο πρέπει τα πλοία μονού τοιχώματος (Single Hull) κάτω των 25 ετών να έχουν την άδεια από τα κράτη σημαίας για να συνεχίσουν, αλλά οι λιμενικές αρχές στις οποίες πλέουν πρέπει επίσης να συμφωνήσουν να τους επιτρέπουν την πρόσβαση στους λιμένες και τις εγκαταστάσεις τους. Ενώ υπάρχει προφανώς πεδίο για τους πλοιοκτήτες για να ελιχθούν γύρω για τις σημαίες που θα ακολουθήσουν την αποχώρηση, οι κρίσιμες αποφάσεις είναι εκείνες των λιμενικών αρχών και που οι χώρες θα επιτρέψουν σε αυτά τα πλοία να συνεχίσουν την εμπορία ακατέργαστου πετρελαίου στους λιμένες τους.

Στο πλαίσιο του σχετικού κανονισμού 13H, οι λιμενικές αρχές μπορούν να απαγορεύσουν τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος (Single Hull) τη μεταφορά των βαριών φορτίων πετρελαίου ακατέργαστου πετρελαίου και καυσίμων από τον Απρίλιο 2005. Πάλι, υπάρχει μια εναλλακτική σύμφωνα με την οποία τα κράτη σημαίας μπορούν να επιτρέψουν στα πλοία μονού τοιχώματος (Single Hull) για να συνεχίσουν αυτούς τους βαθμούς μέχρι τη 25^η επέτειο ή το 2015 τους και μια παρόμοια αποχώρηση για τα πλοία με τις διπλές-φλούδες ή τις διπλές πλευρές. Οι λιμενικές αρχές έχουν επίσης τη διακριτικότητα για να επιτρέψουν ή να απαγορεύσουν τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος (Single Hull) που φέρνουν τα βαριά φορτία μέχρι την τελική προθεσμία του 2015.

Η κατάσταση συγχέεται περαιτέρω από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τις ΗΠΑ που έχει εισαγάγει τους κανόνες τους για τη σταδιακή κατάργηση των μονού τοιχώματος (Single Hull) πλοίων. Οι ΗΠΑ, στο πλαίσιο του νόμου ρύπανσης πετρελαίου παρείχαν μια τελική ημερομηνία του 2010 με εξαίρεση τον παράκτιο λιμένα πετρελαίου της Λουιζιάνας και τις παράκτιες ζώνες. Η ΕΕ εισήγαγε το πρόγραμμα σταδιακής κατάργησης απαγορεύοντας τα πλοία μονού τοιχώματος (Single Hull) που φέρνουν τα βαριά κλάσματα του πετρελαίου από τον Απρίλιο του 2005. Στην πραγματικότητα το αναθεωρημένο πρόγραμμα σταδιακής κατάργησης IMO συνέπεσε κατά προσέγγιση με



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

τα ευρωπαϊκά χρονοδιαγράμματα των ΗΠΑ και, αλλά κάτω από πίεση που ο IMO συμφώνησε με τις παροχές αποχώρησης από το 2010 σε 2015.

Ειδικότερα στα ασιατικά εμπόρια, όπου τα περισσότερα πλοία μονού τοιχώματος (Single Hull) κάνουν εμπόριο τώρα, μπορούν να υπάρξουν διαφορετικοί κανόνες στις μεμονωμένες χώρες και στα λιμάνια. Υπάρχουν επίσης περιπλοκές σχετικά με τις διαφορετικές ερμηνείες για τα πλοία με τα διπλά κατώτατα σημεία ή τις διπλές πλευρές.

Σχέδια εμπορικών συναλλαγών

Αναλύοντας τις πραγματικές μετακινήσεις των μεγάλων ακατέργαστων μεταφορέων μονού τοιχώματος (Single Hull) που κάνουν εμπόριο ακόμα κατά τη διάρκεια του πρώτου εξάμηνου αυτού του έτους είναι σαφές ότι λειτουργούν σχεδόν εξ ολοκλήρου στα εμπόρια από τον Περσικό Κόλπο στην Ασία, με εξαίρεση μερικά ταξίδια στις αμερικανικές παράκτιες εγκαταστάσεις. Οι δραστηριότητες εξουσιάζονται από τα φορτία στην Ιαπωνία και τη Νότια Κορέα, που ακολουθούνται από άλλους ασιατικούς λιμένες απαλλαγής στην Κίνα, την Ταϊβάν και την Ταϊλάνδη. Η Ινδία χαρακτηρίζεται επίσης ως σημαντικός προορισμός. Υπήρξε πολύ λίγη υπόλοιπη δραστηριότητα στον Ατλαντικό, εκτός από μερικά ταξίδια στις παράκτιες πετρελαϊκές εγκαταστάσεις Αμερικανικών συμφερόντων του Περσικού Κόλπου.

Μετά από την εισαγωγή της απαγόρευσης τον Απρίλιο στα βαριά φορτία πετρελαίου μονού τοιχώματος (Single Hull) στην Ευρώπη και μερικές άλλες χώρες, η σειρά των διαδρομών όπου μπορούν να κάνουν εμπόριο έχει γίνει ακόμη και περιορισμένη. Εάν η Κίνα επιβάλλει τη δηλωμένη απαγόρευσή της στις καθαρές μονού τοιχώματος (Single Hull) και εάν η Νότια Κορέα κάνει το ίδιο πράγμα όπως προτείνει το προσεχές έτος, κατόπιν η Ιαπωνία και η Ινδία θα είναι οι κύριοι υπόλοιποι επιτρεπόμενοι προορισμοί για την μονού τοιχώματος (Single Hull) VLCCs μαζί με το άξονα στις ΗΠΑ και τον υποθαλάσσιο αγωγό «Ain Sukhna». Μερικές άλλες ασιατικές χώρες εισαγωγής δεν έχουν επιβεβαιώσει ακόμα τη θέση τους.

Αν και οι χώρες που συνεχίζουν να επιτρέπουν στα μονού τοιχώματος (Single Hull) VLCCs να παραδώσουν τα ακατέργαστα φορτία έχουν μικρύνει αισθητά, ακόμα εμφανίζονται να είναι αρκετές κορυφαίες χώρες εισαγωγής που τα έχουν ανεχτεί για να παρέχουν αρκετή επιχείρηση για την παραμονή τους εφ' όσον κατά γενική απαίτηση παραμένουν σε καλή κατάσταση. Εάν αυτές οι χώρες είναι ικανοποιημένες για να έχουν



ένα σχετικά μεγάλο μέρος των φορτίων τους που συνεχίζουν να παραδίδονται με τα μονού τοιχώματος (Single Hull) πλοία είναι ένα άλλο θέμα, και αυτό μπορεί να ασκήσει περαιτέρω την εμπορική και λειτουργική πίεση στα υπόλοιπα πλοία.

Τα σχέδια εμπορικών συναλλαγών των υπόλοιπων μονού τοιχώματος (Single Hull) suezmax είναι πολύ διαφορετικά, αλλά το εμπόριο από τον Περσικό Κόλπο στην Ινδία έχει αρχίσει και για αυτά τα πλοία. Μερικά έκαναν εμπόριο ακόμα στη Μεσόγειο αλλά αυτές οι ευκαιρίες τείνουν να γίνουν περιορισμένες. Το υπερατλαντικό εμπόριο από τη δυτική Αφρική στα αμερικανικά παράκτια θα μπορούσε επίσης να παρέχει συνεχιζόμενες ευκαιρίες.

Παρά τις απαλλαγές, θα μπορούσε να γίνει όλο και περισσότερο δύσκολο για τους πλοιοκτήτες να χρησιμοποιούν τα μονού τοιχώματος (Single Hull) VLCCs και οι επιλογές των εμπορικών συναλλαγών τους θα γίνουν όλο και περισσότερο περιορισμένες, ειδικά μετά από το 2010. Επομένως, ακόμα κι αν όχι άμεσα αναγκασμένοι από τους κανονισμούς, η λειτουργία και τα οικονομικά τους θα γίνουν όλο και λιγότερο ελκυστικά για τους πλοιοκτήτες ειδικά σε μια αδύνατη αγορά και η επιλογή για τη διάλυση θα γίνει σταδιακά ελκυστική.

Τα ναύλα για τα πλοία μονού τοιχώματος (Single Hull) είναι πιθανό να γίνουν όλο και περισσότερο περιορισμένα και πιθανώς στην Ασία, επομένως θα γίνουν περισσότερο περιορισμένες επιλογές εμπορικών συναλλαγών και αυτό θα έχει επιπτώσεις επίσης στην αξία τους. Τα ποσοστά ναύλου θα γίνουν όλο και περισσότερο διαφοροποιημένα μεταξύ του μονού τοιχώματος (Single Hull) και του διπλού τοιχώματος (Double Hull). Αλλά εφ' όσον η απαίτηση ακατέργαστου πετρελαίου παραμένει ισχυρή είναι πιθανό ότι για πραγματικούς λόγους μερικές χώρες και τερματικά θα συνεχίσουν να τα δέχονται για να εξασφαλίσουν ότι ο ανεφοδιασμός πετρελαίου τους για να συναντήσει την εγχώρια κατανάλωση διατηρείται. Είναι προφανές ότι αυτή η πρακτική προσέγγιση υποστηρίζεται από μερικές χώρες που συμφωνούν να γίνουν δεχτά τα μονού τοιχώματος (Single Hull) πέρα από 2010.

B-3.2 Ο στόλος

Από το τέλος Ιουνίου, ο στόλος Σουπερτάνκερ μονού τοιχώματος (Single Hull) αποτέλεσε περίπου 32% του συνολικού στόλου Σουπερτάνκερ από την άποψη της ικανότητας νεκρού βάρους, αν και ένα ελαφρώς υψηλότερο 35% του αριθμού πλοίων



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

επειδή οι παλαιότερες μονού τοιχώματος (Single Hull) είναι συνήθως μικρότερες από τη σύγχρονη χωρητικότητα. Για τα suezmax τα μονού τοιχώματος (Single Hull) έχουν μειωθεί σε μια μικρότερη αναλογία, τώρα λιγότερο από 20% της συνολικής ικανότητας. Τα πλοία μονού τοιχώματος (Single Hull) πλέον είναι συγκεντρωμένα μεταξύ μιας σχετικά μικρής ομάδας ανεξάρτητων ιδιοκτητών. Μερικοί πλοιοκτήτες έχουν υιοθετήσει μια σκόπιμη πολιτική της εξάλειψης των πλοίων μονού τοιχώματος (Single Hull) από τους στόλους τους. Τα πλοία μονού τοιχώματος (Single Hull) που πωλούνται τείνουν να βρουν το δρόμο τους σε εκείνους τους πλοιοκτήτες που είναι πρόθυμοι να τα ανταλλάξουν. Υπάρχει ακόμα ένας ουσιαστικός αριθμός VLCCs με τους κορυφαίους πλοιοκτήτες που είναι ακόμα κάπως μακριά από το αναμενόμενο τέλος της εμπορικής ζωής τους. Πολλά που χτίστηκαν στη δεκαετία του '90 είναι λιγότερο από 15 ετών και αναμένεται να συνεχίσουν μέχρι τουλάχιστον την τώρα τελική προθεσμία του 2015 και βεβαίως πέρα από ονομαστικό το 2010.

Η ερώτηση είναι για πόσο καιρό αυτοί οι πλοιοκτήτες θα διατηρήσουν τη χωρητικότητα μονού τοιχώματος (Single Hull) τους και εάν αυτοί θα βρουν τους αγοραστές για τα πλοία τους. Το θέμα της υπολειμματικής αξίας για τα μονού τοιχώματος (Single Hull) πλοία έχει γίνει επίσης ένα ζωντανό ζήτημα. Με τις τιμές διάλυσης υψηλές, οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να μπουν στον πειρασμό για να πουλήσουν για διάλυση για να μεγιστοποιήσουν την υπόλοιπη αξία τους, σε περίπτωση που είναι ανίκανοι να πωλήσουν αργότερα για τις περαιτέρω εμπορικές συναλλαγές και την πιθανότητα ότι οι τιμές διαλύσεως θα μειωθούν αισθητά από την παρούσα αιχμή τους, ειδικά ως το 2010. Αυτό θα μπορούσε να σημάνει ότι πολλά πλοία θα εξαφανιστούν προτού να αναγκαστούν να αποσυρθούν από τους κανονισμούς λόγω των οικονομικών μεριμών, ειδικά εάν τα ποσοστά ναύλου παραμείνουν μειωμένα.

Οι πρόσφατες πωλήσεις VLCCs και suezmax μέχρι τώρα αυτού του έτους, ενώ ολιγάριθμες, έδειξαν ότι οι τιμές παρέμειναν αρκετά παραπάνω από τις τιμές διαλύσεως. Όταν προσεγγίζουμε το 2010, οι πλοιοκτήτες μονού τοιχώματος (Single Hull) επομένως θα έχουν έναν δύσκολο υπολογισμό να κάνουν, είτε να τα πωλήσουν για διάλυση είτε να διακινδυνεύσουν να κάνουν εμπόριο και να λάβουν μια πολύ χαμηλότερη τιμή διαλύσεως αργότερα. Είναι πιθανό να υπάρξει βαριά απαίτηση για διαλύσεις καθώς το 2010 θα είναι πιο κοντά με τα μεγάλα δεξαμενόπλοια που ανταγωνίζονται με τα πολλά



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

μικρότερα δεξαμενόπλοια που θα καταργηθούν σταδιακά και οι πλοιοκτήτες που περιμένουν στο τελευταίο λεπτό μπορεί να βρουν αντίσταση στην τιμή που θα αναμένουν.

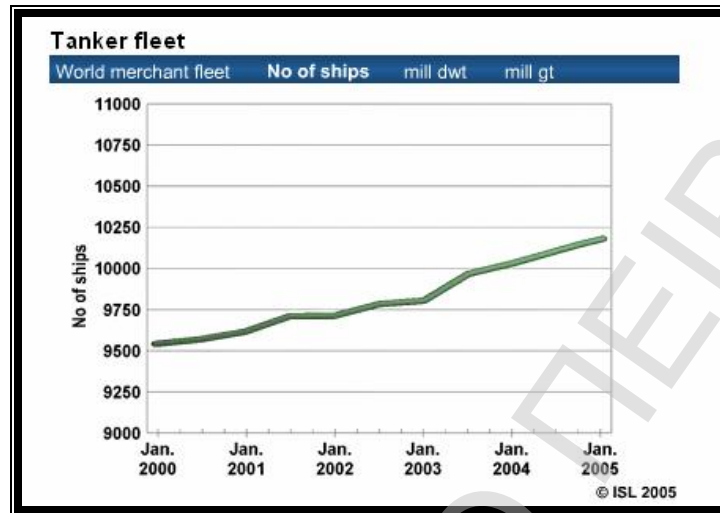
Η έκβαση

Ένα πιθανό σενάριο είναι επομένως ότι κάποια μονού τοιχώματος (Single Hull) VLCCs θα συνεχίσουν να επιχειρούν πέρα από το 2010, κυρίως εκείνα τα πλοία που ναυπηγήθηκαν στη δεκαετία του '90. Εντούτοις, οι πλοιοκτήτες είναι πιθανό να εξετάσουν όλες τις ευκαιρίες να τα ξεφορτωθούν όπου είναι δυνατόν για να κερδίσουν ορισμένο εισόδημα. Ο πλέον πιθανός χρονικός ορίζοντας για κατάργηση είναι μεταξύ 2008 και περίπου 2012. Παρά την άδεια για να κάνει εμπόριο έως το 2015, φαίνεται απίθανο ότι πολλοί θα ακολουθήσουν αυτόν το δρόμο κατευθείαν σε εκείνη την τελική προθεσμία. Υπάρχει έτσι ικανοποιητική ευελιξία στους τρέχοντες κανονισμούς και τα σχεδιαγράμματα στόλου να υποδειχθεί ότι το φοβισμένο οξύ έλλειμμα το 2010 είναι απίθανο βασισμένο στην παρούσα γνώση.

Φυσικά, αυτή η προσδοκία θα μπορούσε να βγει εντελώς εκτός προβλέψεων από ένα άλλο σοβαρό ατύχημα που περιλαμβάνει ένα δεξαμενόπλοιο μονού τοιχώματος (Single Hull) πριν από το 2010, το οποίο θα οδηγούσε πιθανώς σε ένα ακόμα πιο σκληρό καθεστώς σταδιακής κατάργησης. Επίσης, μια απότομη στροφή στη ζήτηση ακατέργαστου πετρελαίου από τις τρέχουσες προβλέψεις θα μπορούσε να έχει επιπτώσεις σε μια τακτική σταδιακή κατάργηση. Εάν η ζήτηση μειωθεί αυτά τα πλοία θα ήταν τα πρώτα που θα βρουν το δρόμο τους στα ναυπηγεία διαλύσεων. Εάν η απαίτηση συνεχίζει να ενισχύεται, υπό τον όρο ότι οι παραγωγοί πετρελαίου είναι σε θέση να το συναντήσουν, αυτό θα επέκτεινε πιθανώς τις ζωές τους πιο κοντά στην τελευταία προθεσμία τους το 2015 για να διατηρηθεί η ικανοποιητική μεταφορική ικανότητα.



B-3.3 Δεξαμενόπλοια (Tankers)



**Διάγραμμα Β-7 : Στατιστικά για τον αριθμό των πλοίων του παγκόσμιου στόλου.
Πηγή: ISL 2005**

Με περίπου 44 εκατομμύρια DWT που παραγγέλλονται, η απαίτηση για τα δεξαμενόπλοια έχει παραμείνει ισχυρή, αν και χαμηλότερη από αυτή του 2003 με 52 εκατομμύρια DWT.

Το βιβλίο παραγγελιών εντούτοις έχει αυξηθεί και έχει πάει από 83,5 εκατομμύρια DWT στο τέλος έτους το 2003 σε 102,3 εκατομμύρια DWT στο τέλος έτους το 2004. Ο στόλος σε παραγγελία στο τέλος του 2004 αντιπροσώπευσε περίπου 31% του υπάρχοντος στόλου σε σύγκριση με 26% έναν χρόνο νωρίτερα.

Πώς εξηγείται αυτή η μικρότερη απαίτηση αυτό το έτος, ειδικά σε σύγκριση με την πρόοδο των πλοίων μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων και των μεταφορών χύδην φορτίου; Για να γίνει κατανοητό αυτό, είναι σημαντικό να αναλογιστούμε ότι η ανανέωση του στόλου των δεξαμενόπλοιων, άρχισε νωρίτερα, μετά από τη μόλυνση που προκλήθηκε από το πλοίο «Erika» το 1999 και το “prestige” το 2002. Ο μέσος όγκος που διατάσσεται κάθε έτος από το 1999 είναι στην πραγματικότητα 30 εκατομμύρια DWT για τα δεξαμενόπλοια σε σύγκριση με 22 εκατομμύρια DWT για τις μεταφορές χύδην φορτίου και 14 εκατομμύρια DWT για τα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον, ο ανταγωνισμός με τα πλοία



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων στα ναυπηγεία έχει παίξει επίσης το ρόλο του.

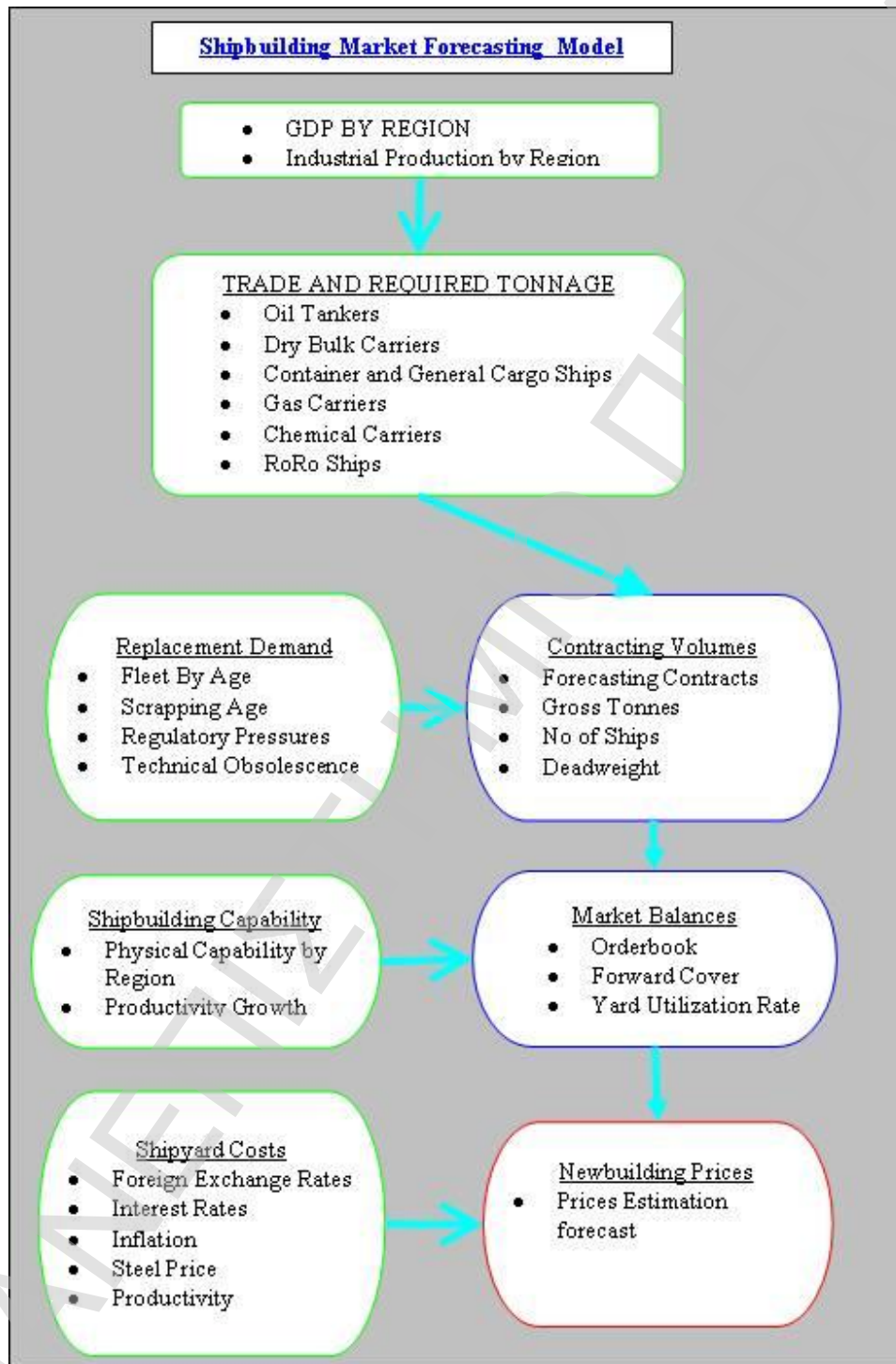
Η απαίτηση για τα Δεξαμενόπλοια κατηγορίας «Ice Class» έχει παραμείνει σημαντική. Αυτό αντικατοπτρίζει ουσιαστικά την ανάπτυξη της φόρτωσης των ακατέργαστων ή καθαρισμένων προϊόντων από τον κόλπο της Φινλανδίας, την άσπρη θάλασσα και από τα νησιά «Sakhalin», όπου η Ρωσία και τα κράτη της Βαλτικής είναι στο στάδιο της οικοδόμησης νέων λιμένων και της επέκτασης των ικανοτήτων εξαγωγής τους. Το 2004 υπήρχαν 72 δεξαμενόπλοια αυτής της κατηγορίας, 25 Panamaxes, 41 Aframaxes, και 17 Suezmaxes. Οι παραγγελίες που έχουν ήδη κλειστεί θα παρέχουν στην αγορά τελικά 407 πλοία συνολικά, και ειδικότερα 161,174 και 89 αντίστοιχα σε παραγγελία.

✓ **B-4 Νέες Νομοθεσίες**

Οι νέες νομοθεσίες που προκύπτουν συνήθως για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος (βλέπε M/T Prestige 2003) είτε από κάποιο άλλο απρόοπτο γεγονός στην υφήλιο (βλέπε Τρομοκρατική επίθεση στη Νέα Υόρκη 200) μπορούν να επιφέρουν μεγάλες η μικρές αλλαγές στη σύνθεση και στη λειτουργία του ναυτιλιακού στόλου. Το ναυάγιο του «Prestige» στις ισπανικές ακτές ώθησε τις ανεπτυγμένες χώρες στην επιβολή των Πλοίων “double hull”. Έτσι λοιπόν στο άμεσο μέλλον όλες οι Ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις ανεπτυγμένες χώρες θα πρέπει να ανανεώσουν το στόλο τους.



✓ **B-5 Διαλύσεις – Ναυπηγήσεις πλοίων**



Διάγραμμα Β-8: Μοντέλο πρόβλεψης της Αγοράς Νέων κατασκευών.



B-5.1 Διαλύσεις πλοίων

Η σημερινή αγορά έχει βάλει τους περισσότερους πλοιοκτήτες σε σκέψη. Η πλειοψηφία αυτού του προσοδοφόρου κύματος έχει προέλθει από την ξηρά χύδην αγορά, δεξαμενόπλοιων και πλοίων μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων. Οι επιλογές που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτες είναι:

- ❑ Να ρισκάρουν να επιχειρούν προς το ζενίθ της ελεύθερης αγοράς, και να κυνηγήσουν όσο το δυνατόν περισσότερο κέρδος
- ❑ Να εξασφαλίσουν στα πλοία τους μακροπρόθεσμα ναύλα
- ❑ Να εκμεταλλευθεί τις υψηλές τιμές μεταχειρισμένων πλοίων και να αποταμιεύσουν χρήματα τώρα για επανεπένδυση στις χαμηλότερες αγορές.⁸

Μια άλλη επιλογή είναι να απορριφθούν τα παλαιότερα πλοία τους. Αυτό είναι μια βιώσιμη επιλογή δεδομένου ότι η τιμή που καταβάλλεται για διάλυση είναι αρκετά υψηλή, ωθούμενη προς τα επάνω από την ισχυρή απαίτηση για το χάλυβα. Στην αρχή αυτού του έτους, τα δεξαμενόπλοια είχαν χτυπήσει \$450-470/\$ dwt αριθμός, έναντι μιας μέσης τιμής του dwt \$265 κατά τη διάρκεια του 2003, μια αύξηση 70% σε μόλις πάνω από ένα έτος. Τα πλοία με υψηλά τμήματα αξίας όπως οι δεξαμενές ανοξειδωτού χάλυβα ή η υψηλή περιεκτικότητα σε νικέλιο έχουν δείξει ακόμα καλύτερες τιμές. Ανεξάρτητα από τις υψηλές τιμές που προσφέρονται για διάλυση, υπάρχουν πολλά πλοία που είναι καλά και μετά από την οικονομική υπολογιζόμενη διάρκεια ζωής τους και μπορούν να επιχειρούν ακόμα.

Όταν βλέπουν τις μεταχειρισμένες τιμές, μερικοί πλοιοκτήτες επιλέγουν για να κρατήσουν τα πλοία τους για το μέλλον. Παραδείγματος χάριν, τους τελευταίους 12 μήνες, ένα 15 ετών παλαιό μεταχειρισμένο δεξαμενόπλοιο Σουπερτάνκερ έχει αναπηδήσει από \$22m σε \$60m, σχεδόν μια τριπλάσια αύξηση.

Αξία, που αναγκάζει πολλούς πλοιοκτήτες να πωλήσουν τα πλοία τους ως μεταχειρισμένη χωρητικότητα αντί προς διάλυση. Ένας συνδυασμός αυτού του καθεστώτος τιμολόγησης και το γεγονός ότι δεν υπήρξαν πολλά πλοία που

⁸ www.shipecon.com, με καθαρίστε επάνω προτού να πάτε, Παρασκευή 01.2005 Απριλίου



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

ναυπηγήθηκαν στη δεκαετία του '80 έχουν προκαλέσει μια γενική επιβράδυνση στην αγορά διάλυσης.

Τα περισσότερα διαλυτήρια πλοίων είναι βασισμένα στο Μπαγκλαντές, την Ινδία, την Κίνα και το Πακιστάν, τα οποία χειρίζονται 85% της παγκόσμιας χωρητικότητας προς διάλυση. Το Μπαγκλαντές έχει απορροφήσει την πλειοψηφία της τυποποιημένης χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων αφήνοντας κυρίως τα χημικά δεξαμενόπλοια και τους μεταφορείς αερίου για τις άλλες ασιατικές χώρες. Επίσης, η διάλυση έχει μειωθεί κατά περισσότερο από 50% στον περασμένο χρόνο από 25.5m DWT σε 11m DWT στο 2004, Έτσι, με πολλά ναυπηγεία που επιδιώκουν απελπισμένα τη χωρητικότητα προς διάλυση, είναι οικονομικά βιώσιμο για τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία να προσπαθήσουν να ανταγωνιστούν για ένα μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς. Η αγορά αναμένεται να επιβραδυνθεί το προσεχές έτος, όταν η χωρητικότητα προφθάσει τη ζήτηση στην αγορά, και η υψηλή αγορά, θα έχει αρχίσει να φθίνει. Καθώς τα ποσοστά ναύλου πέφτουν, οι δυνάμεις της προσφοράς και της ζήτησης θα αναγκάσουν τις τιμές απορρίμματος να πέσουν επίσης, και οι πλοιοκτήτες θα σπεύσουν να προλάβουν τις τελευταίες υψηλές τιμές διαλύσεως.

Οι πλοιοκτήτες που ενδιαφέρονται να διαλύσουν πλοία, επηρεάζονται μόνο από το ποιο ναυπηγείο θα τους προσφέρει την καλύτερη τιμή, αλλά λαμβάνουν υπόψη το κόστος μεταφοράς στο συγκεκριμένο ναυπηγείο. Τα διαλυτήρια πρέπει να προσφέρουν καλύτερες τιμές από η αγορά φορτίου προσφέρει για το ίδιο πλοίο.

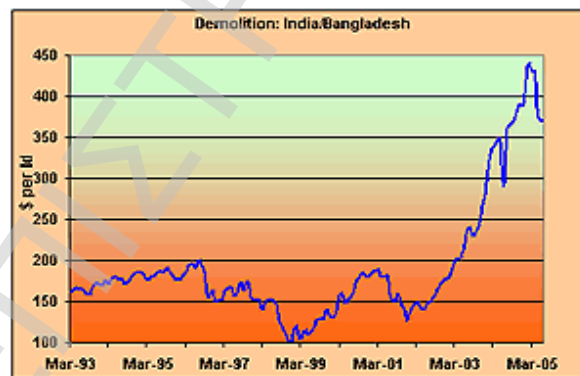
Η διαλυτήρια αγορά είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική σε μια διεθνή κλίμακα. Ένας συνδυασμός δαπανών και περιβαλλοντικών ζητημάτων έχει κάνει τις ασιατικές χώρες την ευνοημένη θέση για τη διάλυση πλοίων και ειδικότερα τις Πακιστάν, Ινδία, Κίνα και Μπαγκλαντές. Υπάρχουν μερικά μέρη στην Ευρώπη, όπως η Τουρκία στη Μεσόγειο, που έχουν τις διαλυτήριες εγκαταστάσεις, και είναι αρμόδια για ένα μεγάλο μέρος της ανακύκλωσης της Ευρώπης των μικρότερων πλοίων που θα ήταν ακριβά να μεταφέρουν στην Ασία. Εντούτοις, με πολλές ανατολικό-ευρωπαϊκές χώρες που επιδιώκουν την ιδιότητα μέλους της ΕΕ, υπάρχουν πιέσεις σε αυτά τα κράτη να συμμορφωθούν με τους ευρωπαϊκούς περιβαλλοντικούς κανονισμούς. Για να ευθυγραμμίσουν τον αέρα τους, το νερό και τις εγκαταστάσεις διάθεσης απορριμμάτων με τα πρότυπα της ΕΕ.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Κάθε έτος 100 συνήθως μικρά πλοία αποσύρονται για διάλυση στην Ευρώπη. Τα μισά από τα δυτικά ευρωπαϊκά πλοία αποσύρονται για διάλυση στην Τουρκία, δεδομένου ότι οι δαπάνες είναι εκεί χαμηλότερες από ό,τι στην υπόλοιπη Ευρώπη, όπου οι διαλυτήριες εγκαταστάσεις και το περιβάλλον είναι ίσης αξίας με εκείνα τα ναυπηγεία στην Ασία. Η γεωγραφική μετατόπιση στις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες οφείλεται στις χαμηλότερες δαπάνες εργασίας, λιγότερο αυστηρό το περιβαλλοντικό πλαίσιο, την εργασία και τους κανονισμούς για την ασφάλεια και την τοπική απαίτηση για τα μέταλλα απορρίμματος. Η επιλογή της χώρας για διάλυση στα πλοία επηρεάζεται από την υψηλότερη τιμή πρόσφερε στους πλοιοκτήτες, τις δαπάνες προσδιορισμού θέσης και τους φόρους εισαγωγών. Σε σχέση με τους φόρους, προκειμένου να ενισχυθεί μια βιομηχανία, το Πακιστάν έχει χαμηλώσει τους φόρους εισαγωγών για τη διαλυτήρια βιομηχανία από 14% σε 5%, ενώ η Ινδία έχει αυξήσει τους φόρους κατανάλωσής της από 12% σε 16%, Εκπληκτικά, αυτό δεν επιβράδυνε τη βιομηχανία καθώς το Μάρτιο είδαμε τις τιμές διαλύσεων να αυξάνονται.

Οι συναλλαγματικές ισοτιμίες μπορούν επίσης να έχουν μια αρνητική επίπτωση στην ανταγωνιστικότητα μιας περιοχής όπως οι δαπάνες του ναυπηγείου πληρώνονται στο τοπικό νόμισμα το ευρώ είναι αυτήν την περίοδο πολύ ισχυρό.



Διάγραμμα Β-9: Τιμές μετάλλου για διαλύσεις στην Ινδία τα τελευταία χρόνια⁹

Β-5.1.1 Οι εξελίξεις που αναμένονται στην αγορά διαλύσεων

Θα έρθει ένα σημείο στο εγγύς μέλλον – αυτό ακριβώς θα εξαρτηθεί από τις πιέσεις αγοράς – όπου τα ποσοστά ναύλου θα αρχίσουν να μειώνονται, αν και οι τιμές ναύλων

⁹ www.shipecon.com, 01/04/2005 Άρθρο: “Clean me up before you go”



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

αναμένονται να μείνουν σταθερές μέσα στο 2005. Η πτώση θα έρθει καθώς ο υπερβολικός ανεφοδιασμός ασκεί μια προς τα κάτω πίεση στις τιμές διάλυσης. Η αναμονή μπορεί ακόμη και να αρχίσει πριν από την πτώση, ειδικά δεδομένου ότι μερικοί πλοιοκτήτες μπορούν να αφοπλίσουν τα πλοία τους πριν από αυτήν την περίοδο για να πιάσουν τις υψηλές τιμές διάλυσης.

Η ευρωπαϊκή διάλυση πλοίων δεν έχει κριθεί κερδοφόρα λόγω των σφιχτών περιβαλλοντικών κανονισμών, των χαμηλών τιμών που απονέμονται για τον απορριμμένο χάλυβα και των υψηλών δαπανών εργασίας, και με τις φτηνότερες θέσεις προς ανατολάς, είναι δύσκολο για την Ευρώπη να είναι ανταγωνιστική.

Από το 2003 και μετά επικρατεί μια τάση πτώσης του αριθμού των πλοίων που πηγαίνουν για διάλυση. Πιο συγκεκριμένα αυτό φαίνεται και από τους παρακάτω πίνακες:

Μέχρι το 2009 τα ναυπηγεία είναι όλα κλειστά από παραγγελίες για ναυπηγήσεις πλοίων¹⁰

Broken-up tonnage	1990	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Tonnage sold for breaking (million dwt)	16.9	30.7	22.2	27.8	30.5	25.6	11.0
Broken-up tonnage as a percentage of the total world fleet	2.4	3.9	2.7	3.4	3.6	3.0	1.2

Sources: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by Fearnleys, *Review*, various issues, and Lloyd's Register – Fairplay.

Πίνακας Β-10: Στοιχεία διαλύσεων πλοίων από το 1990 μέχρι το 2004(Με βάση τη Χωρητικότητα).¹¹

¹⁰ Η Ναυτεμπορική, Ιούνιος 2004, Ειδική έκδοση, σελ. 108

¹¹ Πηγή: UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2005*



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Ετος	Αρ. πλοίων	DWT
1993	117	6.567.550
1994	225	15.904.856
1995	207	13.816.761
1996	426	18.327.878
1997	423	14.229.324
1998	628	25.261.340
1999	820	30.203.394
2000	489	21.716.008
2001	648	28.306.058
2002	548	28.562.752
2003	559	25.783.627
2004	316	10.030.770

Πίνακας Β-11 : Στατιστικά διαλύσεων από το 1993 ~ 2004 (Με βάση τη χωρητικότητα και τον αριθμό).¹²

Years	Million dwt					World fleet	Total	Percentage share				
	Tankers	Combined carriers	Bulk carriers	Others	Total			Tankers	Combined carriers	Bulk carriers	Others	Total
2000	13.5	1.0	4.6	3.1	22.2	808.4	2.7	60.9	4.3	20.8	14.0	100.0
2001	15.7	0.8	8.1	3.2	27.8	825.7	3.4	56.5	2.7	29.1	11.7	100.0
2002	18.1	1.6	5.9	4.9	30.5	844.2	3.6	59.3	5.2	19.3	16.1	100.0
2003	18.4	0.5	3.3	3.4	25.6	857.0	3.0	71.9	2.0	12.9	13.3	100.0
2004	7.8	0.5	0.5	1.8	10.6	895.8	1.2	73.6	4.7	4.7	17.0	100.0

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by Fearnleys, Review, various issues.

Πίνακας Β-12: Στατιστικά διαλύσεων ανά τύπο πλοίου κατά την περίοδο 2000~2004 (Με βάση τη Χωρητικότητα).

Year	Tankers	Dry bulk carriers	Container ships	General cargo ships
2000	26.9	25.9	25.7	27.3
2001	28.0	26.7	26.9	27.4
2002	28.3	26.6	26.0	28.2
2003	29.3	26.5	25.5	29.3
2004	29.5	27.3	30.5	32.9

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data in Institute of Shipping Economics and Logistics (2004), Shipping Statistics and Market Review, Jan./Feb., table I-1.3.2.

* Ships of 300 grt and over.

Πίνακας Β-13: Στατιστικά για τις ηλικίες πλοίων που διαλύθηκαν.

¹² Ναυλαγορά, 20 Νοεμβρίου 2004.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»



Διάγραμμα Β-10 : Μηνιαίες Διαλύσεις Παγκοσμίως για τα δυο τελευταία έτη¹³

Χώρα	2003		2004	
	Αρ. πλοίων	DWT	Αρ. πλοίων	DWT
Μπαγκλαντές	48	5,004,022	93	5,452,421
Κίνα	101	8,796,368	41	1,893,942
Ινδία	310	9,113,474	137	1,951,660
Πακιστάν	17	1,049,898	13	315,088
Τουρκία	7	149,324	3	6,507
Άγνωστη	76	1,679,601	29	411,152
Σύνολο	559	25,783,327	316	10,030,770

Πίνακας Β-14 : Διαλύσεις ανά Χώρα διάλυσης²

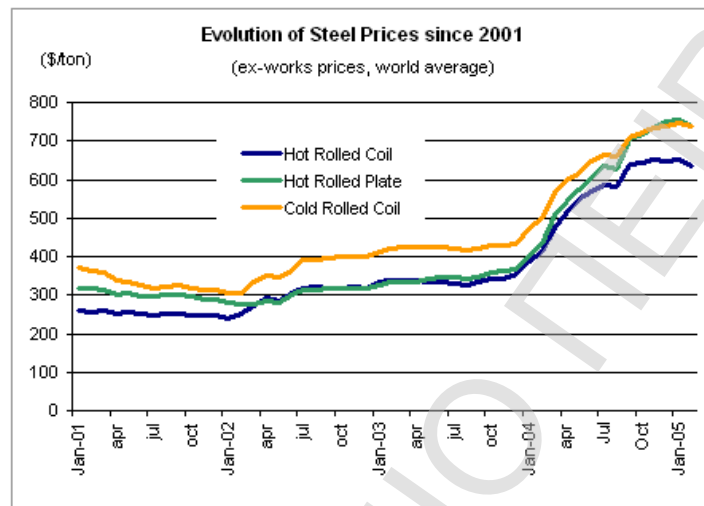
Οι ισχυρές αγορές της ναυτιλίας έχουν οδηγήσει σε ένα επίμονο έλλειμμα υποψηφίων πλοίων για διάλυση και αυτό έχει ωθήσει προς τα επάνω τις τιμές, που ωθούνται από την υψηλή ζήτηση για το διάλυση. Οι τιμές διαλύσεων είναι αρκετά πάνω από \$400/ldt αλλά ακόμη και αυτό δεν είναι αρκετό να δελεάσει τους πλοιοκτήτες, με μερικές εξαιρέσεις, ενάντια στις πιθανές αποδοχές φορτίου ενώ οι αγορές παραμένουν τόσο υψηλές. Αυτή η κατάσταση προκαλεί πραγματικά προβλήματα για πολλά ναυπηγεία διαλύσεων

¹³ Η Ναυτεμπορική, Ιούνιος 2004, Ειδική έκδοση, σελ. 108



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

(Shipbreaking) και μερικά θα μπορούσαν να κλείσουν κατά συνέπεια. Αυτό δεν συμβαίνει μόνο από την έλλειψη των πλοίων για διάλυση αλλά και οι τιμές που πρέπει να καταβάλουν για να μείνουν στην επιχείρηση συρρικνώνουν ή και ακόμα εξανεμίζουν τα περιθώρια κέρδους τους.



Διάγραμμα Β-11: Ιστορικά στοιχεία για τις τιμές του χάλυβα από το 2001 μέχρι σήμερα.¹⁴

Ακόμα κι αν οι αγορές ναυτιλίας φαίνεται να μένουν σταθερές ακόμα, σε κάποιο σημείο η αγορά διαλύσεων θα αλλάξει. Η απαίτηση να απορριφθεί η παλαιότερη χωρητικότητα μέσω των πιέσεων της αγοράς και των υποχρεωτικών σταδιακών καταργήσεων των ενιαίων δεξαμενόπλοιων θα πραγματοποιηθεί σύντομα. Όταν συνδυάζεται με τους πάντα πιο σκληρούς διεθνείς κανόνες για την ανακύκλωση των τοξικών απόβλητων, η διάλυση πλοίων θα μπορούσε να γίνει ένα απολύτως διαφορετικό παγκόσμιο παιχνίδι. Οι τιμές ασφάλισης για πλοία στην τιμή διαλύσεως τους αυτήν την περίοδο θα μπορούσαν γρήγορα να ανέλθουν σημαντικά και οι απαιτήσεις για τους πλοιοκτήτες για να πληρώσουν ένα ασφάλιστρο σε πλοία τέτοιας αξίας μπορούν να γίνουν πραγματικότητα με σοβαρό αντίκτυπο στην υπόλοιπη αξία των πλοίων.¹⁵

¹⁴ Πηγή: ISL 2005

¹⁵ www.shipecon.com, Scrapping stuff, Tuesday March 01 2005



B-5.2 Ναυπηγήσεις Νέων πλοίων

Για τις αγορές ναυπηγικής, το 2004 μπορεί δικαιολογημένα να θεωρηθεί ως έτος που έσπασε όλες τις προσδοκίες. Αυτή η φαινομενική άνοδος για τη ναυτιλιακή δραστηριότητα το 2004, έχει χαρακτηριστεί από διάφορους παράγοντες:

- Μια πλημμύρα των νέων παραγγελιών στα ναυπηγεία.
- Μια ισχυρή άνοδο στις τιμές πώλησης. Οι κορυφαίες τιμές που επιτυγχάνονται για τα δεξαμενόπλοια και τις μεταφορές χύδην φορτίου στην αρχή της δεκαετίας του '90 έχουν επιτευχθεί και έχουν ξεπεραστεί. Το φράγμα των \$100 εκατομμυρίων για VLCCs και τα πολύ μεγάλα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων έχει ξεπεραστεί σε μερικές περιπτώσεις κατά τουλάχιστον 20 %. Τα εξαιρετικά υψηλά ποσοστά ναύλου έχουν φέρει άγριο ανταγωνισμό μεταξύ των ιδιοκτητών. Αυτό έχει επιβεβαιωθεί με τις πολυάριθμες μεταπωλήσεις πλοίων υπό κατασκευή, και στη μεταχειρισμένη αγορά πλοία έχουν αγοραστεί σε τιμές επάνω από τις τιμές για νέες ναυπηγήσεις. Τα ναυπηγεία έχουν να αντιμετωπίσουν τις εξαιρετικές αυξήσεις δαπανών που οφείλονται κυρίως στις ακριβότερες προμήθειες και μια υποτίμηση του δολαρίου. Τα ναυπηγεία έχουν λάβει από αυτή την άποψη μόνο τα πενιχρά περισσεύματα των προσοδοφόρων χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων στον τομέα της ναυτιλίας.
- Μια αύξηση της παγκόσμιας ικανότητας ναυπηγικής. Η Κορέα άλλη μια φορά έχει παγιώσει τη θέση της δεδομένου ότι είναι ο ηγέτης παγκόσμιας ναυπηγικής με ένα βιβλίο παραγγελιών, ενάντια σε αυτή την αύξηση στις παραγγελίες στην Άπω Ανατολή, ο κορεσμός των ασιατικών ναυπηγείων έχει βοηθήσει να επιφέρει μια αύξηση στη δραστηριότητα στη δύση και τα Ανατολικά-Ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Η απελπισμένη αναζήτηση για γιάρδες με πρόωρες ημερομηνίες παράδοσης έχει στείλει τους πλοιοκτήτες μακριά σε άλλους πιο μακρινούς προορισμούς (Βιετνάμ, Ιράν, Ρωσία, Ινδία, Βραζιλία, Ντουμπάι)
- Μια προσαρμογή στη νέα κατάσταση. Τα ναυπηγεία και οι πλοιοκτήτες έχουν προσαρμόσει τις τοποθετήσεις τους για να αντιμετωπίσουν αυτή τη νέα κατάσταση. Τα ναυπηγεία έχουν γίνει όλο και περισσότερο μεροληπτικά. Έχουν δώσει προνομιακή μεταχείριση στα πλοία, των οποίων οι τιμές μεγιστοποιούν τον



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

κύκλο εργασιών τους, ή στα τυποποιημένα σχέδια (Χωρίς πολλές τροποποιήσεις και απαιτήσεις). Έχουν φανεί επίσης να δίνουν προτεραιότητα στους πιστούς πελάτες τους, και στους πελάτες που κρίνονται επίσης όχι απαιτητικοί. Είναι γνωστό ότι πολλές Ελληνικές εταιρείες έχουν μπει στην «Μαύρη Λίστα» των ναυπηγείων της Κορέας, διότι κάνουν καλή επίβλεψη στις νέες κατασκευές! Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την καθυστέρηση της παραγωγής τους. Τα ναυπηγεία προτιμούν πλοιοκτήτες οι οποίοι δεν έχουν μεγάλες απαιτήσεις στην ποιότητα, και έτσι μπορούν τα ναυπηγεία να κάνουν κάποιες παρατυπίες χωρίς να τις γνωρίζει ο πλοιοκτήτης.

Αυτή η συμπεριφορά έχει παρουσιαστεί κατά μεγάλο μέρος λόγω των ανησυχητικών αυξήσεων δαπανών στις υπάρχουσες συμβάσεις, που έχουν περιορίσει σοβαρά τα περιθώρια κέρδους των ναυπηγείων το 2004, παρά την άνοδο στις τιμές κατά τη διάρκεια του έτους. Οι πλοιοκτήτες, που συγκεντρώνουν τα οικονομικά οφέλη λόγω μιας αγοράς φορτίου έχουν μεγάλη οικονομική ευφορία. Εκτιμώντας ότι μόνο πριν έναν σύντομο χρονικό πριν, οι πλοιοκτήτες μπορούσαν να συζητήσουν σκληρά τις τεχνικές προδιαγραφές, τις τιμές και τους όρους πληρωμής, σήμερα είναι σε ανάγκη και δέχονται τους όρους και τις διατάξεις που επιβάλλονται από τα ναυπηγεία, υπό τον όρο ότι θα τους επιτρέπουν να τοποθετήσουν νέες παραγγελίες.

Κάθετα ανερχόμενες τιμές διαπιστώνουν οι Έλληνες εφοπλιστές¹⁶

Η περαιτέρω μείωση του αριθμού των νέων ναυπηγήσεων ήταν εμφανής και από το 2004, έτος κατά το οποίο η ναυπηγική δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών ήταν μικρότερη αυτής του 2003.

Η σπανιότητα των ναυπηγικών κλινών σε συνδυασμό με τις κάθετα ανερχόμενες τιμές ναυπήγησης έχουν διαμορφώσει ένα κλίμα περιορισμένου ενδιαφέροντος για την ναυπήγηση νέων πλοίων, από πλευράς Ελλήνων εφοπλιστών στις αρχές του 2005. Εκτιμάται ότι γενικότερα το 2005 θα υπάρξει μια μάλλον περιορισμένη σε όγκο δραστηριότητα σε ό,τι αφορά την ναυπήγηση νέων πλοίων παρά το γεγονός ότι σχεδόν εκ του ασφαλούς η προδιαγραφόμενη υψηλή παγκόσμια ναυλαγορά δεν δείχνει σημεία κόπωσης.

¹⁶ Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Παρασκευή, 4 Φεβρουαρίου 2005 07:00, [Σελίδα: 52]

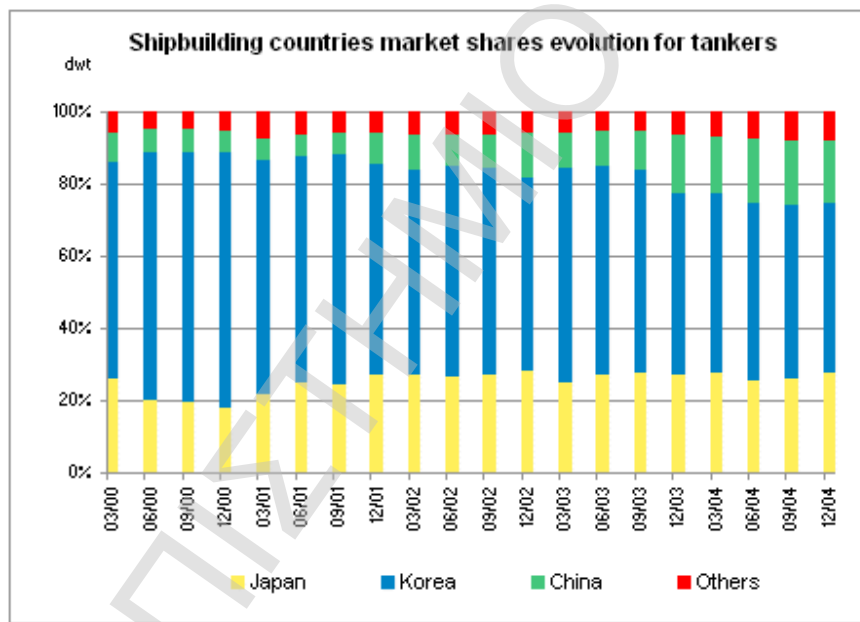


ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Ειδικότερα οι παραγγελίες των Ελλήνων εφοπλιστών ανήλθαν το 2004 στις 135 εκ των οποίων οι περισσότερες (οι 82) είχαν γίνει το πρώτο εξάμηνο του έτους. Ανάλογη τάση είχε εμφανισθεί και το 2003 έτος κατά το οποίο οι παραγγελίες είχαν ανέλθει στις 202.

Καθοριστική παράμετρος για την άνθηση αυτή που υπάρχει στην διεθνή ναυτιλιακή αγορά είναι ασφαλώς η αυξανόμενη ζήτηση από την Κίνα. Οι εισαγωγές ξηρού φορτίου στην Κίνα συνέχισαν να πολλαπλασιάζονται με ταχύτατους ρυθμούς ενώ απροσδόκητα υψηλές ήταν και οι εισαγωγές πετρελαίου, οι οποίες αυξήθηκαν κατά 600.000 βαρέλια ημερησίως.

B-5.2.1 Παραγωγή παγκόσμιας ναυπηγικής:¹⁷



Διάγραμμα Β-12 : Μερίδια αγοράς για ναυπηγικές χώρες για δεξαμενόπλοια¹⁸.

Το 2004, η Νότια Κορέα κέρδισε τον τίτλο του μεγαλύτερου έθνους ναυπηγικής στον κόσμο, που εξουδετερώνει την Ιαπωνία για πρώτη φορά. Αλλά η Νότια Κορέα εξετάζει ήδη την Κίνα, η οποία έχει αρχίσει μια πορεία προς να γίνει ο παγκόσμιος μεγαλύτερος ναυπηγός μέχρι το 2015. Η έκρηξη στο εμπόριο μέσα και έξω από την Κίνα έχει δημιουργήσει μια παγκόσμια έλλειψη πλοίων. Οι βαριές βιομηχανίες της Hyundai, η

¹⁷[HTTP:// nsnet. COM /](http://nsnet.COM/), NSnet news 2005

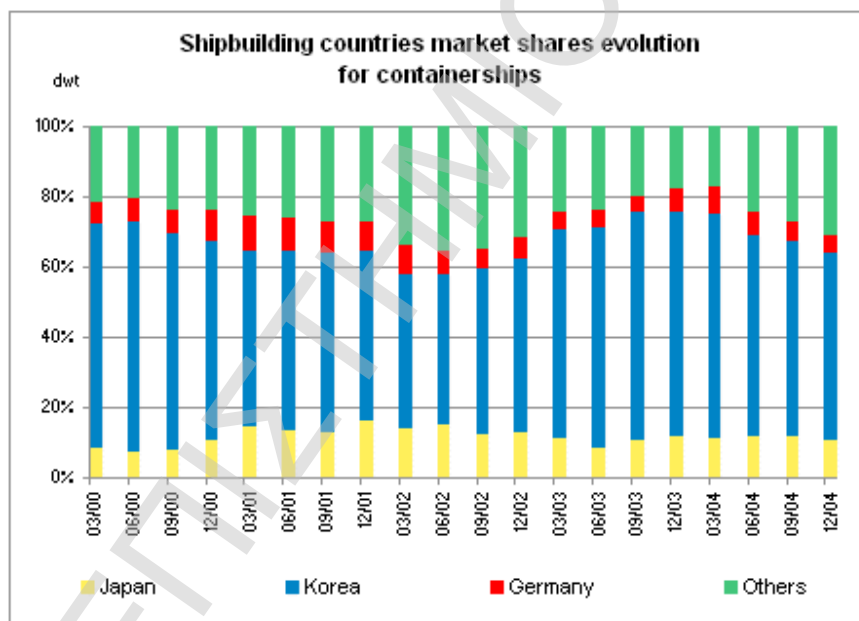
¹⁸[HTTP:// nsnet. COM /](http://nsnet.COM/), NSnet news 2005



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

ναυπηγική της Daewoo και οι βαριές βιομηχανίες της Samsung, αφήνουν τα κινεζικά ναυπηγεία να κερδίσουν τις συμβάσεις με χαμηλό κέρδος για τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου. Οι τρεις σημαντικοί νοτιοκορεατικοί ναυπηγοί κέρδισαν σχεδόν 90 % από τις πιο σύνθετες και προσοδοφόρες LNG συμβάσεις δεξαμενόπλοιων που διανεμήθηκαν φέτος. Αλλά η Κίνα είναι αυτήν την περίοδο το τρίτο μεγαλύτερο έθνος ναυπηγικής παγκοσμίως, η νίκη 14 % των παγκόσμιων παραγγελιών στο 2004, η Ιαπωνία έρχεται στη δεύτερη θέση με 24 %. Ενώ η Νότια Κορέα είναι μακριά μπροστά με 40 %, η Κίνα προγραμματίζει ακόμα να αυξήσει τη βιομηχανία της. Δύο από τα ναυπηγεία της αρχίζουν ήδη να χτίζουν LNG.¹⁹

Τα προγνωστικά είναι ότι οι κορεατικοί ναυπηγοί θα συνεχίσουν να λαμβάνουν τις νέες παραγγελίες, αλλά επιλεκτικά. Μέσα στα επόμενα δέκα έτη, το μερίδιο των κορεατικών ναυπηγών της αγοράς παγκόσμιας ναυπηγικής αναμένεται για να φθάσει σε 40 %.²⁰



Διάγραμμα Β-13 : Μερίδια αγοράς για πλοία Εμπορευματοκιβωτίων των κυριότερων Ναυπηγικών Χωρών στον κόσμο²¹

Από την άποψη της αξίας, το μερίδιο των τεχνικά προηγμένων πλοίων όπως LNG τα πλοία και των μεγάλων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων που ναυπηγούνται στα κορεατικά

¹⁹ "Korea Rules Shipping, Fro now", James Brooke, in New York Times στην International Herald Tribune, 1/5/05.

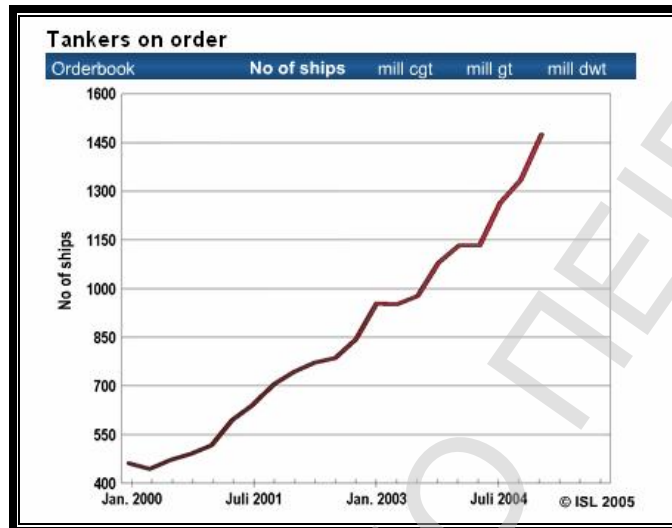
²⁰ www.dnv.com, 28 April 2005, Author: Per Wiggo Richardsen

²¹ [HTTP:// nsnet.COM/](http://nsnet.COM/), NSnet news 2005

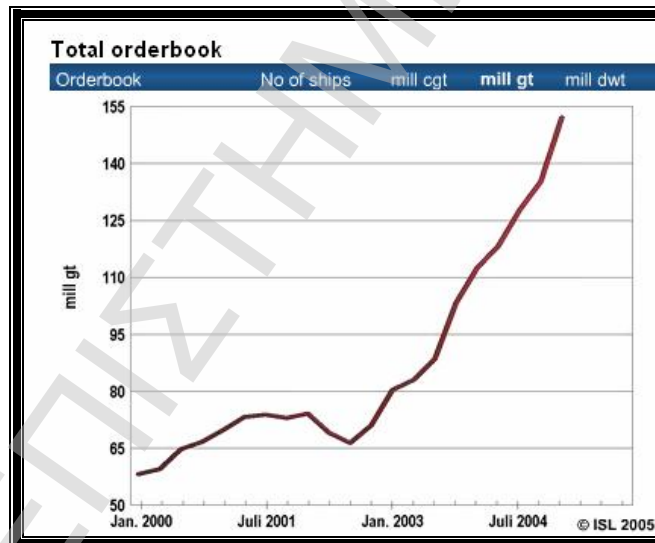


ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

ναυπηγεία αναμένεται να αυξηθεί πιο πολύ. Αυτοί οι τύποι πλοίων αναμένονται επίσης για να ανέλθουν σε 40 % εκατό το 2015 από περίπου 20 % εκατό το 2004 του παγκόσμιου στόλου.⁶



Διάγραμμα Β-14 : Παραγγελίες Δεξαμενοπλοίων²².



Διάγραμμα Β-15 : Παγκόσμιο βιβλίο Παραγγελιών⁶

Οι πλοιοκτήτες θα ναυπηγήσουν τα πλοία οπουδήποτε μπορούν να πάρουν τις καλύτερες συμφωνίες. Τα φτηνότερα ναυπηγεία ικανά να χτίσουν έναν ιδιαίτερο τύπο πλοίων κλείνουν πρώτα την δυνάμενη χωρητικότητά τους με παραγγελίες. Οι πλοιοκτήτες που εισέρχονται στην αγορά νέων ναυπηγήσεων πρέπει είτε να περιμένουν στη σειρά, είτε να

²² www.isl.org



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

πληρώσουν ένα επιπλέον αντίτιμο (Premium) για ένα πλοίο που αρχικά έχει παραγγελθεί από κάποιον άλλο (μεταπώληση νέων ναυπηγήσεων), εφόσον θέλουν οπωσδήποτε να αποκτήσουν ένα πλοίο. Από μια μικρή έρευνα αγοράς, και με πραγματικά και αξιόπιστα στοιχεία που βρήκαμε, τον τελευταίο 1 ½ χρόνο το μέσο κέρδος για την μεταπώληση ενός νεότευκτου πλοίου Υγρού Χύδην φορτίου κυμαίνεται από 5 ~ 10 Εκατ. Δολάρια Η.Π.Α. ! Αυτό το κέρδος αναφέρεται σε τύπο πλοίου "Panamax", αν εξετάσουμε και την κατάσταση σε μεγαλύτερου μεγέθους πλοία, έχουμε συναντήσει και κέρδη μέχρι και 20 εκατ. Δολάρια Η.Π.Α.²³ ! Όπως είναι ευνόητο, τέτοια κέρδη είναι πάρα πολύ μεγάλα, και πόσο μάλλον αν αναλογιστούμε ότι είναι χωρίς ρίσκο (Risk Free) για τον πωλητή, διότι επωφελείται μεγάλου κέρδους χωρίς να λαμβάνει καθόλου επιχειρησιακό κίνδυνο.

Οι προμηθευτές όπως οι κατασκευαστές μηχανών πρέπει να τοποθετηθούν για να ανταποκριθούν σε αυτήν την κατάσταση. Έτσι, εδώ εν συντομία βλέπουμε πώς Wartsila βλέπει την παγκόσμια νέες ναυπηγήσεις αγορά αμέσως:

Οι θέσεις ναυπηγείων στην Ασία είναι σχεδόν πλήρεις για τα επόμενα μερικά έτη και τα ναυπηγεία με την εφεδρική ικανότητα για το 2008 θα κλείσουν μέσα στο επόμενο μισό έτος (προγνωστικά στην αρχή του 2005). Λόγω αυτού, τα βιβλία παραγγελιών των ευρωπαϊκών ναυπηγείων έχουν αυξηθεί επίσης. Η ζήτηση για τα πλοία έχει παραμείνει υψηλή παρά μια άνοδο στις τιμές. Συνεπεία της πληρότητας ναυπηγείων στην Ασία, τα δυτικό-ευρωπαϊκά ναυπηγεία έχουν λάβει έναν σημαντικό αριθμό παραγγελιών παρά το ισχυρό ευρώ. Τα δυτικό-ευρωπαϊκά ναυπηγεία χρησιμοποιούν τα ανατολικό-ευρωπαϊκά ναυπηγεία ως υπεργολάβους τους, αλλά πρόσφατα τα δεύτερα, έχουν λάβει επίσης τις παραγγελίες για μεγάλα πλοία αιχμής όπως τα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων και τα πλοία Ro-Ro.

"Αν και δεν υπάρχει κανένα σημάδι αυτή τη στιγμή μιας πτώσης στις παραγγελίες πλοίων, προβλέπουμε ακόμα, ότι μια μείωση στις παραγγελίες για τα νέα πλοία μπορεί να αναμένεται το 2005-2006. Η μείωση οφείλεται στη χρησιμοποίηση της υψηλής παραγωγικής ικανότητας των ναυπηγείων."

Ποτέ πριν η ναυπηγική δεν έχει αποτύχει να βρει την ικανότητα που απαιτείται για να ικανοποιήσει την απαίτηση. Πράγματι είναι απορίας άξιο το ερώτημα, τι έχει κρατήσει

²³ Πραγματικά Στοιχεία από Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

χαμηλά την αποδοτικότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας ενώ είναι διαρκής η παραγωγή της από χώρες πρόθυμες να εισέλθουν στην αγορά βραχυχρόνια.

Ακόμα και τώρα, οι τιμές ναυπηγικής παραμένουν υπό πίεση, επειδή αν και τα ναυπηγεία έχουν κατορθώσει να πάρουν τις καλύτερες τιμές πρόσφατα, συχνά η βελτίωση στα περιθώρια κέρδους τους έχει μειωθεί από τα παράγοντες όπως οι αυξανόμενες τιμές χάλυβα και η αποδυνάμωση του δολαρίου Η.Π.Α.

Ενώ οδηγούμαστε προς το ζενίθ ενός κύκλου ναυπηγικής, Η γενική διεύθυνση της ΕΕ για το εμπόριο αναφέρει ότι: "η ναυπηγική είναι πολύ κυκλική βιομηχανία με τις μικρές χρονικές περιόδους αιχμών και τις μεγάλες περιόδους ύφεσης."

Κατά συνέπεια, πάσχει συχνά από την υπερχωρητικότητα, τις μειωμένες τιμές και τα χαμηλά περιθώρια κέρδους. Οι κυβερνήσεις προσπαθούν να διατηρήσουν την παραγωγή εν μέσω της ύφεσης χρησιμοποιώντας την ευνοϊκή επιδότηση, η οποία οδηγεί στις εμπορικές διαστρεβλώσεις της αγοράς.

Οι επιχορηγήσεις που δίνονται σε τρίτες χώρες είχαν τα ισχυρά δυσμενή αποτελέσματα στα ναυπηγεία της ΕΕ υπό μορφή μειωμένος μετοχών αγοράς, χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας και απασχόλησης. Αυτή η κατάσταση οφείλεται κατά ένα μεγάλο μέρος στο γεγονός ότι υπάρχει μια έλλειψη διεθνούς δικαίου που κυβερνά αυτόν τον τομέα. Επιπλέον, η ναυπηγική μπορεί όχι πάντα να είναι υποκείμενη στην εφαρμογή των πολύπλευρων κανόνων Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ).

Οι υποτιθέμενες επιχορηγήσεις που έχουν ενοχλήσει την ΕΕ, φυσικά, είναι εκείνες που πληρώνονται υποθετικά στους νοτιοκορεατικούς ναυπηγικούς κολοσσούς. Έχουν αποτελέσει αντικείμενο έρευνας από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (Π.Ο.Ε.). Ο ΠΟΕ χειρίζεται τώρα μια περίπτωση της ΕΕ ενάντια στην Κορέα για την υπόθεση που υποβάλλεται από τη Νότια Κορέα. Στην πραγματικότητα, κανένας δεν φαίνεται ικανός να ασκήσει οποιαδήποτε υλική επίδραση στα κίνητρα που οι ναυπηγικοί γίγαντες προσφέρουν αυτήν την περίοδο τους πλοιοκτήτες.

Η συμφωνία «Anti Dumping Agreement» (ADA) του ΠΟΕ προορίζεται να παρέχει έναν μηχανισμό για τις κυβερνήσεις για να υπερασπίσουν τις εγχώριες βιομηχανίες από τα αγαθά που εξάγονται σε τιμές κάτω από την κανονική αξία τους. Τέτοιες ενέργειες μπορούν να χρησιμεύσουν ως τα αποτελεσματικά όπλα να εξετάσουν τις διαστρεβλώσεις αγοράς. Εντούτοις, ενώ οι αρχές και οι στόχοι του ΠΟΕ – «ADA» θα εμφανίζονταν



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

κρίσιμοι να εξασφαλίσουν ότι οι παρόμοιες πρακτικές δεν εμφανίζονται στη ναυπηγική, υπάρχουν διάφορα χαρακτηριστικά γνωρίσματα που είναι μοναδικά στη βιομηχανία ναυπηγικής, που καθιστά τη διαδικασία του ΠΟΕ μη εφαρμόσιμη σε αυτόν τον τομέα:

- ❌ Εμπορικό πλοίο είναι γενικά υπηρεσία που λαμβάνει χώρα με την παράδοση στο ναυπηγείο, δεν υπάρχει εκτελωνισμός, και η εγγραφή συνήθως πραγματοποιείται σε άλλη χώρα.
- ❌ Τα πλοία παράγονται σπάνια σε γραμμή παραγωγής. Γενικά είναι παραγόμενες επί παραγγελία διαταγές και κατασκευάζονται για να ικανοποιήσουν τις συγκεκριμένες ανάγκες αγοραστών. Επιπλέον, τα πλοία είναι μεγάλες κύριες επενδύσεις και οι αγοραστές αγοράζουν σπάνια πολλαπλάσιες μονάδες
- ❌ Η εφαρμογή μιας ποινικής ρήτρας είναι δύσκολη εάν όχι αδύνατη.
- ❌ Ο τομέας της ναυπηγικής είναι ουσιαστικά η μόνη βιομηχανία με ελάχιστα, ενδεχομένως, την αποτελεσματική προστασία ενάντια στην άδικη τιμολόγηση. Επομένως, τα κύρια έθνη ναυπηγικής (η ΕΕ, ΗΠΑ, Ιαπωνία, Κορέα και Νορβηγία) υπεγράφη τη «Συμφωνία τηρώντας τους κανονικούς ανταγωνιστικούς όρους» τον Δεκέμβριο του 1994. Εντούτοις αυτή η συμφωνία δεν έχει τεθεί ποτέ σε ισχύ λόγω της μη αμερικανικής επικύρωσης.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αποφασίσει να υπερασπίσει τη βιομηχανία ναυπηγικής της ΕΕ προκειμένου να διατηρηθούν η ανταγωνιστικότητα και η βιωσιμότητά της. Η ΕΕ είναι ενεργός σε διάφορα μέτωπα: η ΕΕ και η Δημοκρατία της Κορέας υπέγραψαν συμφωνία για τη ναυπηγική που κλήθηκε "συμφωνηθέντα πρακτικά" στις 22 Ιουνίου 2000. Αυτή η συμφωνία θεωρήθηκε ένα κύριο όργανο για να αποτρέψει την εμπορική διαφωνία σε αυτόν τον τομέα και για να διαπραγματευτεί τις αμοιβαία αποδεκτές λύσεις. Εντούτοις, η Κορέα αρνήθηκε να εφαρμόσει τις διατάξεις της συμφωνίας και ειδικότερα εκείνη σχετικά με την τιμολόγηση. Επομένως, το 2000, η CESA υπέβαλε μια μήνυση σύμφωνα με τον κανονισμό 3286/94 του Συμβουλίου (ο κανονισμός "TBR" εμπορικών περιορισμών) ενάντια στις πρακτικές ευεργετικές στις κορεατικές επιχειρήσεις ναυπηγικής.

Εντούτοις, εάν εξετάσουμε τις παραγγελίες ναυπηγικής που έχουν τοποθετηθεί τα τελευταία πέντε χρόνια, είναι εύκολο να δούμε γιατί οι ευρωπαϊκοί ναυπηγοί έχουν θεωρήσει την Κορέα ως απειλή.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Η πραγματική ιστορία που φαίνεται με την εξέταση της περιόδου 2000~2004, εντούτοις, είναι η εμφάνιση της Κίνας ως σημαντικό φορέα ναυπηγικής και η σταθερή αύξηση της απαίτησης ναυπηγικής.

B-5.2.2 Αναδύομενη Ικανότητα

Η Κίνα, δεν είναι η μόνη χώρα όπου η ικανότητα είτε αυξάνεται είτε αναγεννιέται.

Μια άλλη θέση όπου πρέπει να δούμε είτε την αύξηση είτε την αναγέννηση, είναι Ανατολική Ευρώπη και η πρώην Σοβιετική Ένωση. Μια σημαντική παραγγελία που σημειώσαμε πρόσφατα στο διαδίκτυο στην ιστοσελίδα «marinelog.com» αλλά που φαίνεται ειδάλλως να μην λαμβάνει την απαιτούμενη προσοχή, περιλαμβάνει τις βαριές βιομηχανίες της «Daewoo Mangalia» στη Ρουμανία.

Στις παραγγελίες Απριλίου, παραγγέλθηκαν στα Ρουμανικά ναυπηγεία από τη Γερμανία 10 πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων αξίας \$850 εκατομμυρίων. Σύμφωνα με τις νεότερες πληροφορίες και άλλες κορεατικές πηγές, το ναυπηγείο της Μαύρης Θάλασσας πρόκειται να δεχτεί πολλές ακόμα παραγγελίες νέων πλοίων. Η σκέψη ότι η Ρουμανία θα μπορούσε να είναι η επόμενη Κορέα, έρχεται πάρα πολύ εύκολα σε εκείνους τους παρατηρητές που έχουν την ιδέα της ναυπηγικής που κινείται πάντα ανατολικά. Κάτω από εκείνη την φρόνηση, η Κίνα έχει προκύψει ήδη ως επόμενη Κορέα και τώρα το Βιετνάμ θεωρείται ως επόμενη Κίνα.

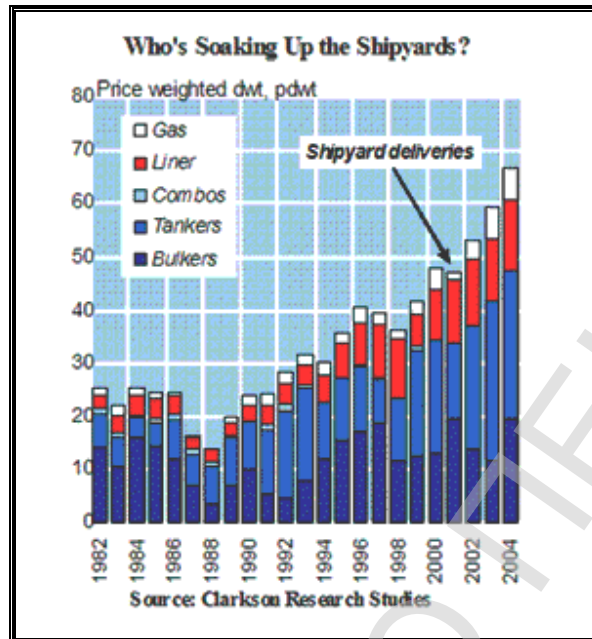
Στην πραγματικότητα, η ναυπηγική, όπως οποιαδήποτε βιομηχανία ακμάζει όπου δίνεται μια πιθανότητα να ακμάσει και οι περισσότεροι καθιερωμένοι ναυπηγοί έχουν πάρει χρησιμοποιημένοι στην ιδέα ότι ο ανταγωνισμός μπορεί να προέλθει από όπου εκεί που δεν τον αναμένουμε.

Η ετήσια παραγωγή πλοίων παγκοσμίως ανήλθε σε 15, 2 εκατομμύρια DWT²⁴. Από το 1988 η παραγωγή ναυπηγικής έχει αυξηθεί σε 10 % ετησίως, κάνοντας την μια από τις βιομηχανίες παγκόσμιας αύξησης.

²⁴ www.clarksons.net, Dr. Martin Stopford, Clarksons, "A Guru Speaks", London



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»



Διάγραμμα Β-16 : Παραδόσεις Νεότευκτων πλοίων

Μετρώντας την αύξηση παγκόσμιου στόλου σε Τόνους Νεκρού Βάρους (D.W.T.) δημιουργούνται προβλήματα από τους δύο ταχύτατους κλάδους ανάπτυξης ως προς την ισοδυναμία της χωρητικότητας με τους άλλους τύπους πλοίων:

1. πλοία εμπορευματοκιβωτίων (Container Ships)
2. δεξαμενόπλοια αερίου (LNG – LPG Carriers)

Το βασικό είναι ότι έχουν ένα πολύ χαμηλό νεκρό βάρος για το μέγεθός τους. Μια καλύτερη προοπτική δίνεται με τη χρησιμοποίηση των συντελεστών βαρύτητας :

- ☒ 1 για τα δεξαμενόπλοια και τις μεταφορές χύδην φορτίου
- ☒ 1.44 για τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων και
- ☒ 3 για τα δεξαμενόπλοια αερίου για να μετρήσουν τις παραδόσεις ναυπηγείων.

Αυτό μας βοηθάει να παράγουμε ένα νέο μέτρο αποκαλούμενο ζυγισμένη τιμή DWT (pdwt).

Με βάση τα στοιχεία αυτά, σύμφωνα με τον κ. «Stopford»⁸, από το 1990 οι παραδόσεις πλοίων χύδην φορτίου έχουν αυξηθεί κατά 200 %, τα δεξαμενόπλοια κατά 300%, και τα πλοία της γραμμής (εμπορευματοκιβωτίων) που αυξάνονται κατά 460%.

Εντούτοις, το βιβλίο παραγγελιών δίνει μια καλύτερη ένδειξη της πίεσης στην ικανότητα ναυπηγείων. Αυτήν την περίοδο :



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

- ο το βιβλίο παραγγελιών bulker είναι 884 πλοία, 71,6 εκατομμύρια DWT
- ο το βιβλίο παραγγελιών δεξαμενόπλοιων είναι 1.115 πλοία, 87,7 εκατομμύρια DWT
- ο το βιβλίο παραγγελιών πλοίων μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων είναι 1.078 πλοία, 51,6 εκατομμύρια DWT
- ο το βιβλίο μεταφοράς υγραεριοφόρων (LNG) είναι 209 πλοία, 23 εκατομμύρια DWT

Έτσι, αν εφαρμόσουμε τα βάρη έχουμε τέσσερα παρόμοια τμήματα :

- ο 72 εκατομμυρίων rdwt των bulkers
- ο 88 εκατομμυρίων rdwt των δεξαμενόπλοιων.
- ο 77.4 εκατομμυρίων rdwt των εμπορευματοκιβωτίων
- ο 69 εκατομμυρίων rdwt των υγραεριοφόρων

Αυτοί οι τύποι πλοίων είναι οι στυλοβάτες των ναυπηγείων. Κοιτώντας μπροστά, αναμένουμε ότι η απαίτηση ότι δεξαμενόπλοιων θα πέσει οφειλόμενη στη χαμηλότερη απαίτηση αντικατάστασης, αλλά το βιβλίο παραγγελιών μεταφορών χύδην φορτίου θα συνεχίσει ανοδικά σύμφωνα με τις προηγούμενες τάσεις. Τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων και τα δεξαμενόπλοια αερίου, θεωρούνται σωστά ως πιθανές περιοχές αύξησης για την εμπορική ναυτιλία, και μπορούν να υποστηρίξουν τα πιο υψηλά επίπεδα επένδυσης που απαιτούνται στο μέλλον. Ακόμα, θα μπορούσαν να υπάρξουν νέες αγορές για αυτά, όπως παράκτια η οποία ενισχύεται σφόδρα και από την Ε.Ε. Στη δεκαετία του '80 πολλές παράκτιες δομές χτίστηκαν στα εμπορικά ναυπηγεία, τα οποία θα μπορούσαν εύκολα να συμβούν πάλι. Τόσο ακόμη και με την κινεζική ικανότητα που ξεχύνεται σαν θάλασσα, ίσως ο κίνδυνος δεν είναι ακόμα πάρα πολύ μεγάλος.

Η ναυπηγική έχει γίνει βιομηχανία ανατολής και με τις τιμές που διπλασιάζονται τα τελευταία δύο χρόνια, ο ήλιος λάμπει βεβαίως στα ναυπηγεία.²⁵

Η βιομηχανία ναυπηγικής είναι σημαντική και στρατηγική βιομηχανία σε διάφορα κράτη μέλη της ΕΕ και για την Κοινότητα συνολικά.²⁶ Υπάρχουν περισσότερα από 150 ναυπηγεία στην ΕΕ, με περίπου 40 τους ενεργών στην παγκόσμια αγορά για τα μεγάλα

²⁵ www.marinelog.com

²⁶ <http://europa.eu.int/comm/trade/issues/sectoral/industry/shipbuilding/stats.htm>



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

ποντοπόρα πλοία. Η παραγωγή στην ΕΕ συγκεντρώνεται όλο και περισσότερο στους τομείς της αγοράς με μεγάλη αξία. Τα ναυπηγεία απασχολούν 55.000 άτομα άμεσα και, από τη διεύρυνση της ΕΕ, ο ετήσιος κύκλος εργασιών της βιομηχανίας ναυπηγικής της ΕΕ είναι η Ευρώπη των περισσότερων από 11,5 δισεκατομμυρίων ανθρώπων.

Παγκόσμιες εξελίξεις αγοράς

Περισσότερο από 90% της βιομηχανίας ναυπηγικής βρίσκεται σε τέσσερις περιοχές (Ιαπωνία, Κορέα, Κίνα και η ΕΕ). Από την άποψη των νέων παραγγελιών, τα πρόσφατα έτη έχουν χαρακτηριστεί από τις σημαντικές μετατοπίσεις στις μετοχές αγοράς μεταξύ εκείνων των τεσσάρων.

Συνολικό βιβλίο παραγγελιών (σε εκατομμύρια CGT και αύξηση % στο τέλος της περιόδου) από 1.1.2000 ως 30.9.2004.

YEAR	China		EU		Japan		South Korea		Rest of the World		Total	
	CGT	%	CGT	%	CGT	%	CGT	%	CGT	%	CGT	%
2000	3,6	7	9,4	19	9,7	20	15,4	32	10,8	22	48,9	100
2001	4,8	11	8,4	19	11,1	25	16,0	35	5,0	11	45,3	100
2002	6,1	12	6,2	13	13,6	28	15,1	31	8,0	16	49,0	100
2003	9,5	13	6,1	9	19,3	27	26,6	38	9,3	13	70,8	100
2004*	10,9	13	10,0	12	21,0	26	31,2	38	8,5	10	81,6	100

* Figures for 2004 are for the first 9 months only

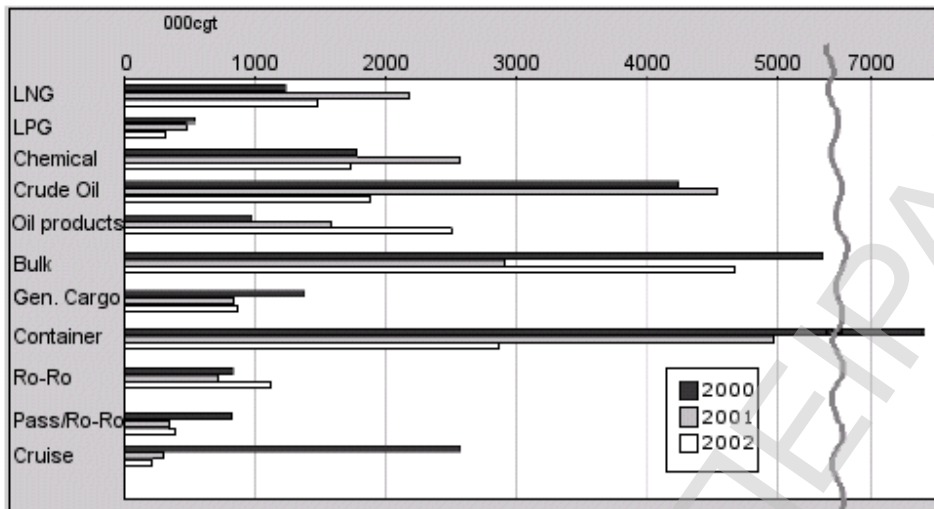
** EU countries include the accession countries in data only after they joined, i.e. in the second half of 2004 Source: FMI Dec. 2004

Πίνακας Β-15 : Παγκόσμια Ναυπηγική Δραστηριότητα.

Οι μακροχρόνιες τάσεις στην αγορά ναυπηγικής μπορούν να αναλυθούν καλύτερα από τη συνολική ανάπτυξη βιβλίων παραγγελιών. Στον πίνακα ανωτέρω παρουσιάζεται την ανάπτυξη του συνολικού βιβλίου παραγγελιών από 1.1.2000 ως 30.9.2004.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»



Source: Lloyds Register/OECD/graph adapted by Commission services

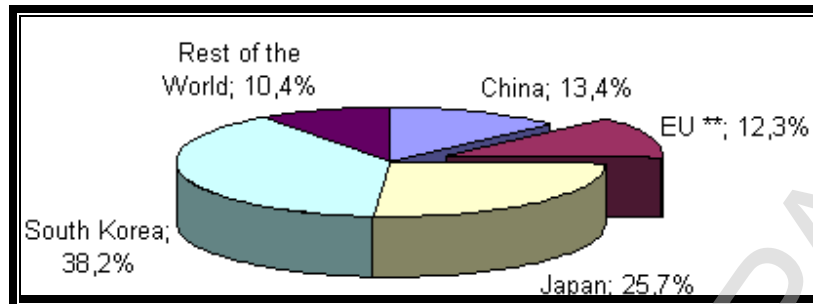
Διάγραμμα Β-17 : Παραγγελίες Νέων πλοίων ανάλογα με τον τύπο.

Ο παραπάνω πίνακας παρουσιάζει την ανάπτυξη των νέων παραγγελιών από σημαντικό τύπο σκαφών το 2000–2002, Κατά τη διάρκεια του 2000 –τα σκάφη εμπορευματοκιβωτίων και κρουαζιέρας του 2002 ήταν μεταξύ των τομέων που χτυπήθηκαν χειρότερα, αλλά η απαίτηση μειώθηκε επίσης για τα πετρελαιοφόρα και τα (LNG). Η ζήτηση αυξήθηκε στο τμήμα δεξαμενόπλοιων, λόγω των αναγκών αντικατάστασης που προέρχονται από τη νέα νομοθεσία ναυτιλιακής ασφάλειας της ΕΕ, και στο τμήμα μεταφορών χύδην φορτίου, όπου οι νέοι κανόνες και η εγχώρια ζήτηση στην Ιαπωνία και την Κίνα παράγουν ζήτηση για τα ναυπηγεία. Από το 2003, έχει υπάρξει ισχυρή απαίτηση στο τμήμα σκαφών εμπορευματοκιβωτίων που οδηγείται κατά ένα μεγάλο μέρος από ένα υψηλό επίπεδο εισαγωγών και εξαγωγών από την Κίνα.

Η Κίνα απόλαυσε τη συνεπή αύξηση 3 φορές στο επίπεδο το 2000, η Ιαπωνία και η Κορέα διπλασίασαν τα βιβλία παραγγελιών τους σε εκείνη την περίοδο, ενώ η ΕΕ λίκνισε ακριβώς και το μερίδιο του υπόλοιπου κόσμου μειώθηκε. Το συνολικό μέγεθος του παγκόσμιου βιβλίου παραγγελιών αύξησε 67% κατά τη διάρκεια εκείνης της περιόδου. Το μερίδιο αγοράς της ΕΕ του συνολικού παγκόσμιου βιβλίου παραγγελιών βύθιζε γρήγορα από το 2000 ως το 2003, αλλά οι αριθμοί των πρώτων 9 μηνών του 2004 δείχνουν ότι αυτή η εποχή πέρασε πλέον. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάπτυξη του συνολικού βιβλίου παραγγελιών και της ετήσιας νέας εισαγωγής παραγγελιών, η βιομηχανία ναυπηγικής της ΕΕ φαίνεται στη διαδικασία της αργής ανάκτησης από την κρίση.



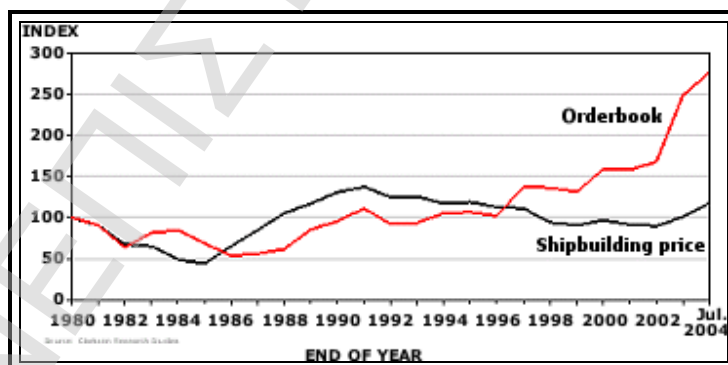
ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»



Διάγραμμα Β-18: Μερίδιο Νέων Παραγγελιών αν Γεωγραφική Περιοχή. Πηγή: UNCTAD 2005

Β-5.2.3 Κυκλική βιομηχανία

Η ναυπηγική πάσχει από τον κυκλικό χαρακτήρα της ζήτησης για τα πλοία και από την έλλειψη ευελιξίας στον ανεφοδιασμό της ικανότητας ναυπηγικής. Από την αρχή της δεκαετίας του '90, ο τομέας της ναυπηγικής έχει αντιμετωπίσει μια κρίση λόγω της μείωσης σε ζήτηση για τα πλοία, που επιδεινώθηκαν το 1997 με την ασιατική οικονομική κρίση, η επίδραση έγινε αισθητή έως το 2002. Από το 2003, η απαίτηση έχει ανέβει έντονα μετά από την αυξανόμενη οικονομική ανάπτυξη και ειδικότερα την ισχυρή αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου και την εισαγωγή των υποχρεωτικών χαρακτηριστικών γνωρισμάτων ασφάλειας (διπλό περίβλημα / Double Hull). Το 2004 ο δείκτης τιμών για τα νέα πλοία έφθασε πάλι επάνω από τα επίπεδα του 1990, οι τιμές αυξάνονται ακόμα και τα βιβλία παραγγελιών είναι πλήρη μέχρι το 2008.



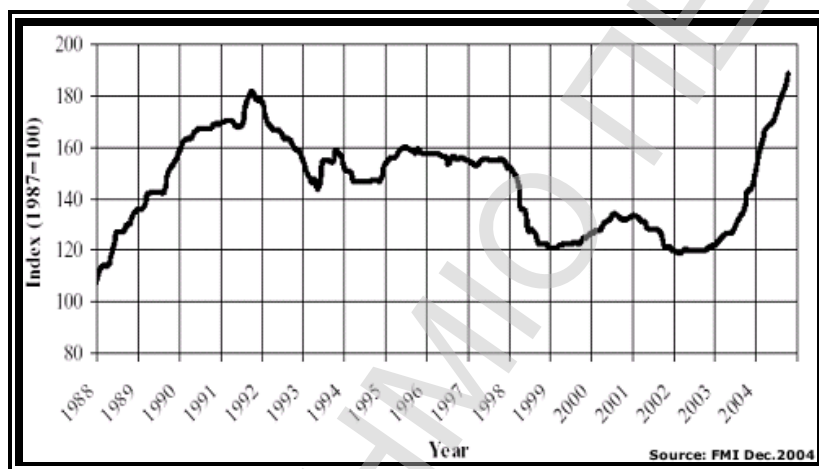
Διάγραμμα Β-19: Τιμές και βιβλίο παραγγελιών ναυπηγικής από το 1980 έως τις 2004. (1980 Ιουνίου = 100). Πηγή: ISL 2005

Στον παραπάνω πίνακα διαφαίνεται ισχυρός συσχετισμός των δεικτών τιμών και βιβλίων παραγγελιών από το 1980 ως το 1996, αλλά μετά η κατάσταση άλλαξε εντυπωσιακά. Μπορεί να διαπιστωθεί ότι οι τιμές δεν αντέδρασαν στην αύξηση της παραγγελίας

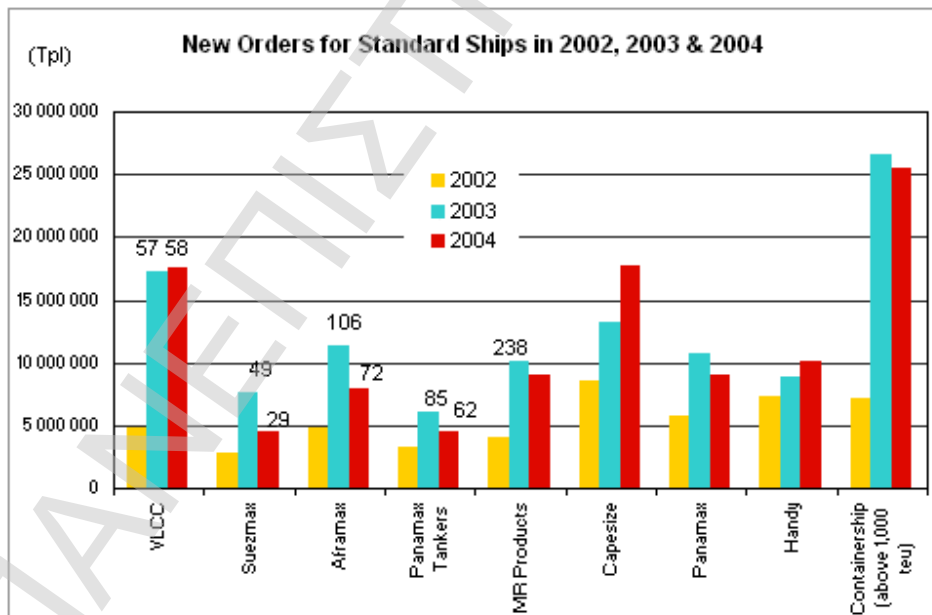


ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

μεταξύ 1997 και 2003, και μόνο μετά από το 2003 κάποιος σχετικός συσχετισμός μπορεί να βρεθεί, αν και όχι με την ίδια ένταση. Ο κύριος λόγος για αυτήν την διαστρέβλωση αγοράς είναι η δομική υπερχωρητικότητα, η οποία παραμένει ακόμα ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα της βιομηχανίας. Η ισχυρή επέκταση των ναυπηγείων, κυρίως στην Κορέα, αλλά τώρα όλο και περισσότερο επίσης στην Κίνα, έχει οδηγήσει στη συμπίεση τιμών παγκοσμίως. Παρακάτω παρουσιάζεται ένας εναλλακτικός δείκτης τιμών (FMI), στον οποίο οι πρόσφατες εξελίξεις τιμών μπορούν να μελετηθούν λεπτομερώς.



Διάγραμμα Β-20 : Εναλλακτικός δείκτης τιμών Νεότευκτων Πλοίων.



Διάγραμμα Β-21: Ιστορικό παραγγελιών νέων πλοίων χύδην φορτίου για τα έτη 2002-2003-2004 (Πηγή :[HTTP:// nsnet. COM/](http://nsnet.com/), NSnet news 2005)



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

New orders during the year (millions dwt)	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Tankers > 25,000 dwt	12.7	34.3	25.0	19.9	52.5	43.7
Bulkers > 15,000 dwt	21.9	17.6	7.7	21.6	32.9	36.8
Containerships > 1,000 teu	7.0	13.7	7.1	7.1	26.6	25.4

Πίνακας Β-16: Νέες παραγγελίες ανά τύπο πλοίου από το 1999 και μετά²⁷

B-5.2.4 Δεξαμενόπλοια (Tankers)

Ο στόλος σε παραγγελία στο τέλος του 2004 αντιπροσώπευσε περίπου 31% του υπάρχοντος στόλου σε σύγκριση με 26% έναν χρόνο νωρίτερα.

Πώς εξηγείται αυτή η μικρότερη απαίτηση αυτό το έτος, ειδικά σε σύγκριση με την πρόοδο των πλοίων μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων και των μεταφορών χύδην φορτίου; Για να γίνει κατανοητό αυτό, είναι σημαντικό να αναλογιστούμε ότι η ανανέωση του στόλου δεξαμενόπλοιων, άρχισε νωρίτερα, μετά από τις ρυπάνσεις πετρελαίου του «Erika» το 1999 και του «Prestige» το 2002. Ο μέσος όγκος που διατάζεται κάθε έτος από το 1999 είναι στην πραγματικότητα 30 εκατομμύρια DWT για τα δεξαμενόπλοια σε σύγκριση με 22 εκατομμύρια DWT για τις μεταφορές χύδην φορτίου και 14 εκατομμύρια DWT για τα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον, ο ανταγωνισμός με τα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων στα ναυπηγεία έχει παίξει επίσης το ρόλο του.

Tankers on order (number of ships) for delivery in	Aframax	Suezmax	V LCC
2004	58	29	31
2005	67	29	35
2006	62	24	21
2007	50	29	40
Total	237	111	127

Πίνακας Β-17: Αναμενόμενες παραδόσεις Τάνκερς²⁸

Stainless steel chemical carriers

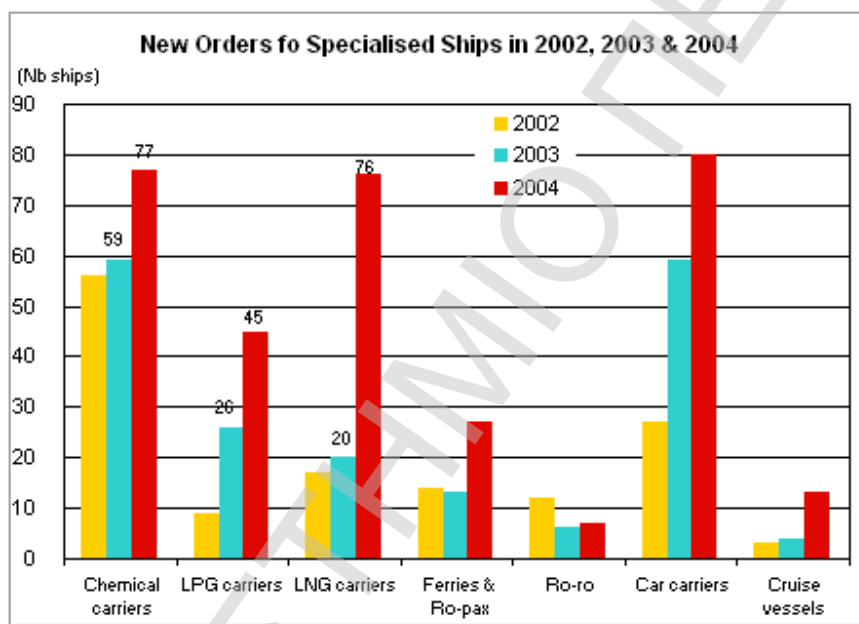
²⁷ <http://www.brs-paris.com/annual/tanker/tanker-a/tanker-a.html#Prospects>

²⁸ <http://www.brs-paris.com/annual/tanker/tanker-a/tanker-a.html#Prospects>



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Ο αριθμός χημικών μεταφορέων ανοξείδωτου χάλυβα που έχουν παραγγελθεί έχει πάει από 59 το 2003 σε 77 το 2004. Το βιβλίο παραγγελιών αυξάνεται και έχει αυξηθεί από 1,6 το τέλος έτους το 2003 εκατομμύρια DWT 2,1 στο τέλος έτους το 2004 εκατομμύρια DWT. Ο στόλος υπό κατασκευή στο τέλος του 2004 αντιπροσώπευσε περίπου 16,5% του υπάρχοντος στόλου, ενάντια σε 13,8% έναν χρόνο νωρίτερα. Τα περισσότερα από αυτά τα πλοία έχουν παραγγελθεί στα ιαπωνικά ναυπηγεία. Η απαίτηση ακόμη και δεν έχει ικανοποιηθεί εξ ολοκλήρου, δεδομένου ότι η τιμή του ανοξείδωτου χάλυβα έχει γίνει ξαφνικά ακριβότερη και ότι τα ναυπηγεία έπασχαν επίσης από εφοδιασμό.



Λιάγραμμα Β-22 : Ιστορικό παραγγελιών για πλοία ειδικών κατηγοριών. (Πηγή :[HTTP:// nsnet. COM /](http://nsnet.com/), NSnet news 2005)

LNG carriers

Κατά τη διάρκεια του 2004 ο αριθμός των μεταφορέων LNG που παραγγέλθηκε ήταν σχεδόν τετραπλασιασμένος, πηγαίνοντας από 20 έως 76. Το βιβλίο παραγγελιών έχει πάει από 63 πλοία στο τέλος του 2003 σε 116 πλοία, που κάνουν μια συνολική ικανότητα cbm 17,1 εκατομμυρίων, μέχρι το τέλος του 2004. Ο στόλος υπό κατασκευή αντιπροσωπεύει περίπου 80% του υπάρχοντος στόλου έναντι 48% έναν χρόνο νωρίτερα. Πολλά πλοία έχουν ναυλωθεί χωρίς μακροπρόθεσμη απασχόληση.

Αυτή η αγορά, που είναι μέχρι τώρα πολύ συντηρητική, αλλάζει γρήγορα. Το μέγιστο μέγεθος των πλοίων, που στο παρελθόν κυμαινόταν από 125.000 έως 130.000 cbm, έχει κινήσει σταδιακά μέχρι 140.000 cbm και έπειτα 150.000 cbm. Προκειμένου να



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

καλυφθούν οι απαιτήσεις του γιγαντιαίου LNG «Qatar1» προγράμματος εξαγωγής, μια σειρά LNG μεταφορέων 210.000 cbm έχει διαταχτεί στην Κορέα. Επιπλέον, η υβριδική προώθηση φαίνεται να είναι σταδιακά αναδυόμενη. Η πλειοψηφία των παραγγελιών τοποθετήθηκε στην Κορέα και την Ιαπωνία το 2004. Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία που εφηύραν αυτόν τον περίπλοκο τύπο μεταφοράς και επένδυσαν σε μια ισχυρή μελλοντική απαίτηση, είναι σχεδόν απόντα από αυτήν την αγορά.

LPG carriers

Ο αριθμός νέων παραγγελιών για τους μεταφορείς LPG έχει διπλασιαστεί ουσιαστικά, πηγαίνοντας από 26 το 2003 σε 45 το 2004. Το βιβλίο παραγγελιών έχει αυξηθεί επίσης από cbm 1.6 εκατομμυρίων στο τέλος έτους το 2003 cbm 2.6 εκατομμυρίων στο τέλος έτους 2004,

Η πλειοψηφία των παραγγελιών των μικρών μεταφορέων LPG έχει τοποθετηθεί στα ιαπωνικά ναυπηγεία, ενώ εκείνα των μεγαλύτερων μεγεθών έχουν τοποθετηθεί στην Κορέα, με εξαίρεση μερικές μεγάλες μονάδες που συμβάλλονται με τις βαριές βιομηχανίες της «Mitsubishi» και τις βαριές βιομηχανίες «Kasawaki» στην Ιαπωνία και με το «Gdynia» στην Πολωνία.

B-5.3 Τιμές

Οι τιμές Νέες ναυπηγήσεις που εκφράζονται σε δολάρια έχουν αυξηθεί αρκετά το 2004. Η αύξηση για όλους τους χωρητικότητα-τύπους ήταν κατά μέσον όρο 40 %. Σε αντίθεση ο αριθμός ήταν κατά προσέγγιση 20% το 2003. Αυτός ο αριθμός εμφανίστηκε να είναι μια σχετικά μέτρια άνοδος δεδομένης της ισχυρής αύξησης στον όγκο των νέων παραγγελιών κατά τη διάρκεια του έτους (110 εκατομμύρια DWT το 2003 σε σύγκριση με 50 εκατομμύρια το 2002).

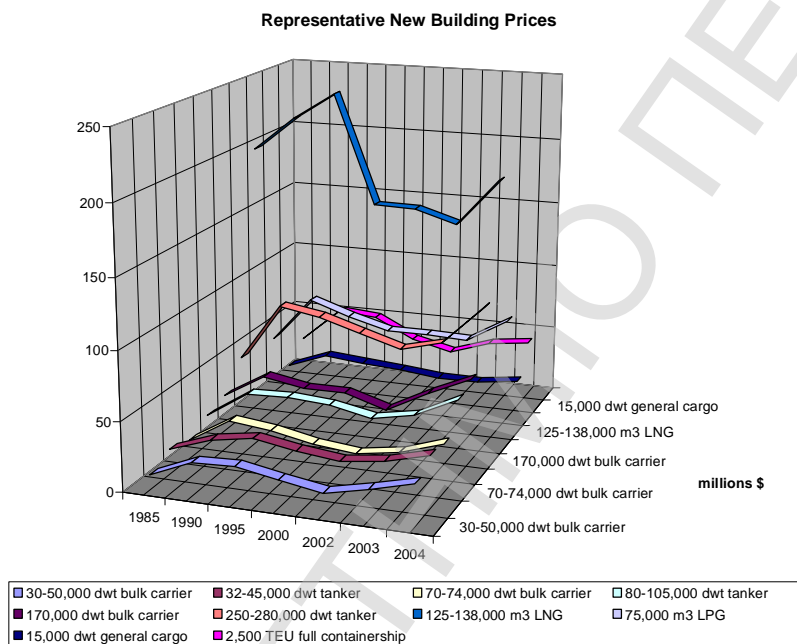
Ο όγκος των παραγγελιών το 2004 παρέμεινε στο ίδιο υψηλό επίπεδο όπως το 2003 (περισσότερα από 100 εκατομμύρια DWT). Εντούτοις η κατάσταση είναι διαφορετική το 2004 καθώς οι παραγωγικές ικανότητες των ναυπηγείων, των οποίων βιβλία παραγγελιών το 2004 επεκτάθηκαν πάνω από τρία έως τέσσερα έτη σε σύγκριση με κατά προσέγγιση δύο το 2002. Έχουμε δει αλυσιδωτές μεταβολές στις τιμές που αρχίζουν από τη νέες ναυπηγήσεις που ασκούνε έπειτα επίδραση στις μεταπωλήσεις και τελικά στη



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

μεταχειρισμένη χωρητικότητα. Η απαίτηση για τη χωρητικότητα με οποιοδήποτε κόστος έχει ωθήσει επάνω τις τιμές των πλοίων με τις γρήγορες ημερομηνίες παράδοσης, καθώς επίσης και τις τιμές των πρόσφατων μονάδων, σε επίπεδα επάνω από την τιμή που ζητείται από τους ναυπηγούς για τις μελλοντικές παραδόσεις.

Οι γρήγορες και σημαντικές διακυμάνσεις στις τιμές βοηθούν και ενθαρρύνουν την κερδοσκοπία. Η συμπεριφορά των ιδιοκτητών και των ναυπηγείων έχει αλλάξει κατά τη διάρκεια του 2004.



Διάγραμμα Β-23: Αντιπροσωπευτικές τιμές νέων ναυπηγήσεων από το 1985 και μετά

Type and size of vessels	1985	1990	1995	2000	2002	2003	2004
30-50,000 dwt bulk carrier	11	24	25	20	15	22	30
32-45,000 dwt tanker	18	29	34	29	26	30	38
70-74,000 dwt bulk carrier	14	32	29	23	20	25	35
80-105,000 dwt tanker	22	42	43	41	35	41	56
170,000 dwt bulk carrier	27	45	40	40	31	47	61
250-280,000 dwt tanker	47	90	85	76	67	75	105
125-138,000 m3 LNG	200	225	245	165	164	155	190
75,000 m3 LPG	44	78	68	60	60	59	77
15,000 dwt general cargo	12	24	21	19	16	16	20
2,500 TEU full containership	26	52	50	35	28	38	42

Πίνακας Β-18: Αντιπροσωπευτικές τιμές νέων ναυπηγήσεων από το 1985 και μετά (million \$)²⁹

²⁹ Πηγή: UNCTAD 2005



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Newbuilding prices variations (in million US\$)		1 1993	4Q 2001	4Q2002	4Q 2003	4Q 2004
Tankers	VLCC	100	70	64	76	107
	Suezmax	62.5	45	43.5	50	70
	Aframax	45	36	34	42	60
	MR Product	32.5	26	27	31.5	38
Bulkers	Capesize	48	36	36	40	63
	Panamax	29	20	21.5	24	35.5
	Handymax	25	19	20	21.5	29

Source: BRS

Πίνακας Β-19: Αντιπροσωπευτικές τιμές νέων ναυπηγήσεων από το 1993 και μετά

Εντούτοις, προς το παρόν οι ναυπηγεία δεν παίρνουν οποιαδήποτε οφέλη από αυτήν την κατάσταση. Έπρεπε να αντιμετωπίσουν τις πρωτοφανείς αυξήσεις δαπανών, όπως η αγορά πρώτης ύλης απογειώθηκε το 2004, οι τιμές του χάλυβα που διπλασιάστηκαν και πήγε από \$ 300/t σε περισσότερο από \$ 600/t για τον ανοξείδωτο χάλυβα. Αυτή η μετακίνηση αυξανόμενων δαπανών έχει επηρεάσει όλα τα μηχανήματα και τις μεταλλικές κατασκευές. Πρέπει να αναφερθεί, ότι η κύρια μηχανή ενός πλοίου μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων 8.500 TEU ζυγίζει 2.400 τόνους. Τέλος, η ενέργεια έγινε επίσης ακριβότερη.

Θα μπορούσαν τα ναυπηγεία έχει προστατευθεί από τέτοιες αυξήσεις; Τα ναυπηγεία διέταξαν παραδοσιακά τα υλικά και τα ανταλλακτικά τους, με τους προμηθευτές και τους κατασκευαστές εξοπλισμού, μετά από την υπογραφή για τις νέες ναυπηγήσεις, προκειμένου να καθοριστούν οι δαπάνες τους. Αυτό συνέβαινε για έναν ορίζοντα δύο ετών. Αλλά η επέκταση των βιβλίων παραγγελιών, που συνεπάγεται τις εκθέσεις προμήθειας πολύ περαιτέρω στο μέλλον, δεν το επιτρέπει πλέον αυτό. Όσον αφορά στο χάλυβα, είναι συνήθως πληρωτέο από τον κατασκευαστή την ημέρα της παράδοσής του στο ναυπηγείο, το οποίο σημαίνει περίπου δώδεκα μήνες πριν από την παράδοση του πλοίου. Με άλλα λόγια, το ναυπηγείο πρέπει να πληρώσει για τις απαιτήσεις χάλυβά του σχεδόν δύο έτη αφότου έχει υπογραφεί η σύμβαση.

Τα ναυπηγεία έπρεπε να αντιμετωπίσουν τις καθυστερήσεις στις προμήθειες ενώ εντούτοις έπρεπε να τηρήσουν τις σταθερές υποχρεώσεις με τους πελάτες τους.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Η αναπάντεχη πτώση του δολαρίου είναι ένα άλλο αγκάθι στο μαξιλάρι των ναυπηγείων. Οι συναλλαγματικές ισοτιμίες στην αρχή του 2004 ήταν περίπου 1.200 won Νότιας Κορέας και 106 ιαπωνικά γεν για ένα δολάριο. Στο τέλος του έτους η αντιστοιχία ήταν σε 1.050 Won και 103 Yen στο δολάριο. Αυτή η τάση δεν έχει παρουσιάσει μέχρι τώρα κανένα σημάδι της αδυναμίας. Παρά μια σταθερή ανταλλαγή μεταξύ του γου και δολαρίου, τα κινεζικά ναυπηγεία έπρεπε να αγοράσουν μια μεγάλη ποσότητα εξοπλισμού στο εξωτερικό (από την Ευρώπη, την Ιαπωνία, και την Κορέα) και με αυτόν τον τρόπο πάσχουν από πιέσεις παρόμοιας συναλλαγματικής ισοτιμίας για τις προμήθειές τους. Κατά τη διάρκεια του 2002 σε μια δύσκολη αγορά, μερικά ναυπηγεία είχαν δεχτεί τους καθυστερημένους όρους πληρωμής και τώρα τις σημαντικές απώλειες νομίσματος κατά συνέπεια.

Κατά τη διάρκεια των προηγούμενων μηνών ένας συνδυασμός παραγόντων έχει οδηγήσει την αγορά ναυπηγικής σε πολύ υψηλές τιμές. Πιεσμένα μεταξύ των υψηλών τιμών χάλυβα και των στενών περιθωρίων κέρδους με τις φτηνές παραδόσεις, πολλά ναυπηγεία έχουν λειτουργήσει με ζημιές. Το πρόβλημα με τις νέες ναυπηγήσεις, είναι ότι υπάρχει συνήθως χρονική καθυστέρηση 18 μηνών πριν από την παράδοση του σκάφους, αλλά λόγω ενός πλήρους βιβλίου παραγγελιών έως το 2008/09, ο χρόνος μεταξύ της παραγγελίας και η παράδοση είναι τρία έως τέσσερα έτη, έτσι ώστε πολλοί πλοιοκτήτες μπορεί να χάσουν την αιχμή της αγοράς που ελπίζουν να πιάσουν.

Υπάρχουν ακόμα μερικές ελεύθερες θέσεις για το 2009, οι οποίες παρέχονται ακόμα σε καλές τιμές, αλλά για μετά, τα ναυπηγεία είναι λιγότερο πρόθυμα να γεμίσουν τις ελεύθερες θέσεις για παραδόσεις γεγονός που οφείλεται στην αβεβαιότητα για τις τιμές και τις δαπάνες, τις μελλοντικές τιμές χάλυβα και τις διακυμάνσεις νομίσματος. Τα ναυπηγεία ήταν ανέκαθεν, μέχρι τώρα, να συγκεντρώνουν τα οφέλη των τρεχουσών υψηλών τιμών παραγγελιών δεδομένου ότι ακριβώς παραδίδουν τα πλοία από την εποχή χαμηλότερων τιμών του 2002/03.

Το πλήρες βιβλίο παραγγελιών, η χρονική καθυστέρηση και η ανάγκη να προλάβουν να ωφεληθούν από τα υψηλά ναύλα έχουν οδηγήσει πολλούς πλοιοκτήτες να επιλέξουν τα μεταχειρισμένα πλοία. Οι αξίες των μεταχειρισμένων πλοίων μέχρι πέντε ετών έχουν ακολουθήσει τις νέες τιμές και, σε μερικές περιπτώσεις, έχουν ξεπεράσει ακόμη και την



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

τιμή ενός νέου πλοίου, όπως βεβαιώνεται στον ξηρό χύδην τομέα. Η απόφαση να αγοραστεί ένα πλοίο εξαρτάται όχι μόνο από τις τρέχουσες τιμές, αλλά τη μελλοντική προσδοκία των ποσοστών φορτίου και το εισόδημα κατά τη διάρκεια της μακροπρόθεσμης οικονομικής ζωής. Αυτό επηρεάζει επίσης τις τιμές των νέων κατασκευών, αν και αυτό φαίνεται κυρίως στις ξηρές αγορές και δεξαμενόπλοιων, καθώς τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων αγοράζονται για εμπόριο σε συγκεκριμένες αγορές.

Οι πλοιοκτήτες πρέπει να ζυγίσουν τη μακροπρόθεσμη δυνατότητα πραγματοποίησης μιας επένδυσης, με τον λογισμό των νέων ναυπηγήσεων και των αποδοχών. Για τα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων, το τρέχον καθημερινό ποσοστό φορτίου είναι σε θέση να σταθεί το κόστος μιας νέας κατασκευής. Παραδείγματος χάριν ένα πλοίο 3.500 TEU που φέρνει εισόδημα \$44.000 ανά ημέρα, με ένα κόστος αγορών \$63m, θα ήταν σε θέση να αποζημιώσει την κύρια επένδυση. Το ίδιο πράγμα δεν μπορεί να ειπωθεί για την αγορά μεταφορών χύδην φορτίου και δεξαμενόπλοιων, όπου οι τιμές νέων κατασκευών είναι ακόμα υψηλές, όμως τα ποσοστά ναύλου έχουν αρχίσει να κάμπτονται.

Η πίεση αγοράς ναυτιλίας για τις χαμηλότερες τιμές θα ισορροπηθεί ενάντια στις υψηλότερες δαπάνες αποθεμάτων και εργασίας. Αλλά οι πρόοδοι τεχνολογίας πρέπει να μειώσουν τις δαπάνες παραγωγής.

Οι αξίες στόλου ενός πλοίου μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων 7.000 ΣΕΕ, παραδείγματος χάριν, έχουν ανέλθει 39% στον περασμένο χρόνο από \$92m σε \$128m. Όταν συγκρίνεται μέχρι τον Ιούνιο του 2003, όπου οι τιμές ήταν γύρω από \$70m σημάδι, αυτό είναι μια αύξηση 45%. Η ίδια χαρακτηρισμένη αύξηση μπορεί να φανεί και στην αγορά όγκου και δεξαμενόπλοιων.

Πολλοί αναλυτές θεωρούν ότι οι τιμές θα παραμείνουν υψηλές, ειδικά δεδομένου ότι η βιομηχανία εξασφαλίζει τη χωρητικότητα για να πραγματοποιηθεί η απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος (Single Hull) το 2010. Μεταξύ μιας υψηλής παράδοσης των δεξαμενόπλοιων το 2004/05, και της περιορισμένης διάλυσης, ακριβώς 11% του στόλου είναι άνω των 20 ετών για τα πλοία πάνω από 10.000 DWT. Το επιβεβαιωμένο βιβλίο παραγγελιών για αυτόν τον τομέα είναι αυτήν την περίοδο κατά 22,9%, από το οποίο το μεγαλύτερο ποσοστό προέρχεται από την αγορά χύδην φορτίου της οποίας παραγγελίες αντιπροσωπεύουν 18,5% του στόλου, όπου τα πλοία άνω των 20



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

ετών αποτελούν 21% του στόλου. Υπάρχει μια υψηλότερη ζήτηση για τα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων με ένα βιβλίο παραγγελιών 46% της συνολικής ικανότητας. Με μια παγκόσμια ικανότητα ναυπηγείων των 33.9m ακαθάριστων τόνων (cgt) έως το 2008, αντιπροσωπεύει το cgt 8.8m, και μπορεί ακόμη και να ανέλθει στο cgt 9.3m από 2009,

Καθώς τα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων φθάνουν σε έναν μεγάλο αριθμό, υπάρχει μια ανησυχία για την υπερχωρητικότητα και, μερικά ναυπηγεία προσπαθούν να διαφοροποιηθούν, δεδομένου ότι η υπερβολική παροχή μπορεί να έχει μια αρνητική επίπτωση στην αγορά από το επόμενο έτος. Τα ναυπηγεία προσπαθούν να ευνοήσουν τις παραγγελίες για τα πιο κερδοφόρα πλοία όπως τα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων αερίου παρά τα χαμηλότερου κέρδους Δεξαμενόπλοια και πλοία Χύδην Ξηρού φορτίου.

Τα πλοία LNG αναμένεται να έχουν ευοίωνα μέλλον, με τα κορεατικά ναυπηγεία συγκεντρώνοντας την πλειοψηφία των οφελών. Πολλά ναυπηγεία ενδιαφέρονται για αυτόν τον τομέα καθώς το αέριο του «Κατάρ» προγραμματίζει σε πρόσθετα 70 LNG πλοία μέχρι το 2010, και μπορεί ακόμη και να φθάσει σε 90 πλοία μέχρι το 2012. Το βιβλίο παραγγελιών για τα μεγαλύτερα πλοία είναι περισσότερο από το διπλό τρέχοντα στόλο, με τις παραγγελίες που αποτελούν 111,8% της τρέχουσας ικανότητας και περίπου 75% της συνολικής LNG ικανότητας.

Ανοδική πίεση

Το κόστος του χάλυβα βοηθά να κρατήσει την τιμή των νέων κατασκευών ψηλά, έτσι ακόμα και όταν θα πλησιάζει η πτώση τιμών, τα περιθώρια των ναυπηγείων αλλά και η τιμή των νέων κατασκευών θα παραμείνει σε ψηλά επίπεδα πιθανώς. Μερικοί ναυπηγοί πληρώνουν σε μέχρι 70% περισσότερο το χάλυβα από τις τιμές του περασμένου χρόνου.

Η παραγωγή ακατέργαστου χάλυβα έχει αυξηθεί σύμφωνα την απαίτηση. Η παραγωγή για το 2004 ήταν τόνοι 270m, αλλά το 2005 τα επίπεδα αναμένονται να ανέλθουν στους τόνους 320m. Η αστικοποίηση της Κίνας έχει οδηγήσει την απαίτηση χάλυβα, και αποτέλεσε 98% όλης της αύξησης πέρυσι, αλλά με σημαντικά σχέδια επένδυσης καθοδόν, που θα πραγματοποιηθούν το 2006, η Κίνα δεν θα πρέπει πλέον να εξαρτάται



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

πολύ στις εισαγωγές χάλυβα, οι οποίες μειώθηκαν πέρυσι κατά 21,2%. Η ερώτηση είναι αν αυτό είναι σε θέση να απορροφήσει αυτή τη δραματική αύξηση χωρητικότητας.

Η τιμή των νέων κατασκευών καθορίζεται στην αρχή της σύμβασης και, όπως φαίνεται στον περασμένο χρόνο όταν η τιμή του χάλυβα διπλασιάστηκε, τα ναυπηγεία είναι αυτά που πρέπει να επιβαρυνθούν αυτό το πρόσθετο κόστος. Ιδανικά οι ναυπηγοί θα ήθελαν μια πρόταση στη σύμβαση που τους επιτρέπει να τροποποιήσουν την τιμή του τελικού προϊόντος σύμφωνα με τις απροσδόκητες δαπάνες στην παραγωγή, η οποία θα ωθούσε την τιμή επάνω.

Οι αυξανόμενες δαπάνες εργασίας έχουν δώσει στις χώρες όπως η Ιαπωνία και η Νότια Κορέα, εκ των οποίων η κάθε μια έχει 40% της βιομηχανίας ναυπηγικής, ισχυρό ανταγωνισμό και ειδικότερα από την αναδυόμενη Κίνα. Οι κινεζικές δαπάνες εργασίας είναι 15% χαμηλότερες από την Ιαπωνία και τη Νότια Κορέα, οι οποίες έχουν δοκιμάσει ήδη τα προβλήματα από μια έλλειψη νέων που θέλουν να προσχωρήσουν στη βιομηχανία. Ο Ιαπωνικός ειδικευμένος μέσος όρος εργαζομένων περίπου 50 ετών, και κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '50 αντιπροσωπεύει 41,6% του εργατικού δυναμικού και, με μια ηλικία συνταξιοδότησης 60, αυτοί οι ειδικευμένοι εργαζόμενοι θα αφήσουν σύντομα τη βιομηχανία. Αν και οι κινεζικές δαπάνες εργασίας είναι χαμηλότερες, ο αριθμός ανθρώπων που χρειάζεται για να χτίσει ένα πλοίο και οι πρόσθετες δαπάνες που περιλαμβάνονται στην εισαγωγή του χάλυβα και άλλων μερών στενεύουν τη διαφορά τιμών.

Το ποσοστό αύξησης στα βιβλία παραγγελιών μεταξύ του 2005/06 για την Ιαπωνία, τη Νότια Κορέα και την Κίνα είναι 26%, 30% και 144% αντίστοιχα, και μετά το τρέχον βιβλίο παραγγελιών παρουσιάζει μια επιβράδυνση στην αύξηση της Νότιας Κορέας και το ποσοστό αύξησης της Ιαπωνίας μειώθηκε. Η Κίνα συνεχίζει να αυξάνεται μετά από αυτό κατά 77%. Εντούτοις, όταν τα εξειδικευμένα πλοία όπως LNG, οι επιχειρήσεις της Νότιας Κορέας έχουν μια ανταγωνιστικότητα δεδομένου ότι η Κίνα δεν έχει εμπειρία σε αυτόν τον τομέα αν και χτίζει LNGs για τους εσωτερικούς πλοιοκτήτες.

Μέχρι τώρα, η ικανότητα ναυπηγείων είναι σφιχτή, αλλά ανάμεσα στο σχέδιο για την Κίνα για να αυξήσει την ικανότητα ναυπηγικής της σε τριπλάσια μέχρι το 2015 από το



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

επίπεδο του περασμένου χρόνου, θα είναι σε θέση να ανταγωνιστεί άμεσα με την Ιαπωνία και τη Νότια Κορέα, που ρίχνει και τη χρονική καθυστέρηση και τις τιμές. Περίπου το 30% των νέων ναυπηγήσεων της Κίνας προορίζονται για την εγχώρια αγορά. Η Κίνα παρέδωσε 15% των παγκόσμιων νέων ναυπηγήσεων πέρυσι, και το βιβλίο παραγγελιών της αντιπροσωπεύει 17%,

Νέα τεχνολογία

Η μέθοδος καθελκύσεως σε ολισθαίνουσες σχάρες (Sliding Dock) παραγωγής έχει επιτρέψει σε τέτοιους ναυπηγούς όπως “Hyundai Heavy Industries (HHI)” να μειώσει το χρόνο οικοδόμησης μέχρι τρεις έως τέσσερις μήνες.

Μέχρι τώρα, η τιμή δολαρίων είναι αδύνατη, με συνέπεια τους αγοραστές που ξοδεύουν περισσότερα για να αγοράσουν τα πλοία. Τώρα, εντούτοις, το δολάριο αρχίζει να αυξάνεται λίγο, υπάρχει ελπίδα ότι θα ενισχυθεί λίγο περισσότερο. Ενάντια στα ιαπωνικά γεν, το δολάριο αντιστοιχεί σε ¥108, και έχει κατορθώσει να παραμείνει σταθερό ενάντια στο Νότιο-Κορεάτικο νόμισμα που αντιστοιχεί σε W1,000. Επομένως, δεδομένου ότι το δολάριο κερδίζει δύναμη ενάντια στο ευρώ σε €0.83, έτσι οι πλοιοκτήτες κερδίζουν αγοραστική δύναμη.

Οι τιμές νέες πλοίων είναι πολύ ευαίσθητες στην αντίληψη αγοραστών. Αν και η πίεση της προσφοράς και της ζήτησης είναι στην εύνοια των ναυπηγείων, οι πλοιοκτήτες έχουν ακόμα την αγοραστική δύναμη. Ένας συνδυασμός συναισθήματος πλοιοκτητών που αντιδρά στην αντίληψή τους για την κατεύθυνση που μπορεί να πάρει η αγορά, και μια αντίσταση στις τρέχουσες υψηλές τιμές νέων κατασκευών, σημαίνει ότι πολλοί πλοιοκτήτες αισθάνονται ότι η πίεση στις τιμές μπορεί να αυξηθεί. Με τους πλοιοκτήτες που κλίνουν προς μια στάση αναμονής, η τοποθέτησή τους καλύπτεται από την αντίθετη από τα ναυπηγεία. Τα ναυπηγεία θεωρούν ότι, δεδομένου ότι υπάρχει μια τρίχρονη ανεκτέλεστη παραγγελία, κρατούν τον «άσο στο μανίκι τους». Οι τοποθετήσεις των ναυπηγείων είναι να κρατηθεί μια προσέγγιση σκληρής γραμμής, και να μην αφήσουν τις τιμές να πέσουν, ενώ οι πλοιοκτήτες ελπίζουν ότι οι τιμές θα πέσουν. Αυτό φαίνεται περισσότερο στις μικρότερες επιχειρήσεις πλοιοκτησίας, δεδομένου ότι θεωρούν ότι με



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

τα ναυπηγεία που κρατούνται πλήρη έως το 2008/09, θα χάσουν την αιχμή που χτυπά την αγορά προϊόντων και επομένως περιμένουν αργότερα για να ανοιχτούν στην αγορά.

Ανεξάρτητα από τις αντιλήψεις των πλοιοκτητών, μερικές από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις συνεχίζουν να αγοράζουν νέες κατασκευές επειδή είναι οικονομικά ικανές και τα σχέδια αγορών τους είναι μακροπρόθεσμες επενδύσεις, παρά την προσπάθεια να εκμεταλλευτούν απλώς αυτή την ευφορία στην αγορά.

Οι τιμές είναι πιθανό να παραμείνουν υψηλές καθ' όλη τη διάρκεια του 2005, αλλά μερικοί μεσίτες θεωρούν ότι οι τιμές θα πέσουν στο δεύτερο εξάμηνο του έτους στην αρχή του 2006.³⁰

Έχουμε δει τα αποτελέσματα των απότομων πτώσεων στις τιμές που αρχίζουν από τη νέες ναυπηγήσεις και έπειτα έχουν επίδραση στις μεταπωλήσεις και τελικά στη μεταχειρισμένη χωρητικότητα. Η απαίτηση για τη χωρητικότητα με οποιοδήποτε κόστος έχει ωθήσει επάνω τις τιμές των πλοίων με τις γρήγορες ημερομηνίες παράδοσης, καθώς επίσης και τις τιμές των πρόσφατων μονάδων. Τα τελευταία ήταν σε θέση να χρησιμοποιήσουν αυτές τις νέες συγκριτικές μετρήσεις επιδόσεων για να αυξήσουν τις τιμές τους.

Οι γρήγορες και σημαντικές διακυμάνσεις στις τιμές βοηθούν να ενθαρρύνουν την κερδοσκοπία. Η συμπεριφορά των ιδιοκτητών και των ναυπηγείων, έχει αλλάξει κατά τη διάρκεια του 2004. Το ένα είδε μια πολύ μεγαλύτερη ικανότητα αμέσου αντιδράσεως εκ μέρους των ναυπηγείων, τα οποία έχουν γίνει περισσότερο επιφυλακτικά στον εξωτερικό κόσμο χάρη. Έχουν κατανοήσει έτσι τις ειδήσεις των πιο πρόσφατων διαπραγματεύσεων τελικών γρηγορότερα.

Εντούτοις, προς το παρόν οι ναυπηγεία δεν παίρνουν οποιαδήποτε οφέλη από αυτήν την κατάσταση. Έπρεπε να αντιμετωπίσουν τις πρωτοφανείς αυξήσεις δαπανών, όπως η αγορά πρώτης ύλης απογειώθηκε σε 2004, τιμές χάλυβα που διπλασιάστηκαν και πήγε από το \$ 300/t περισσότερο από στο \$ 600/t

ανοξειδωτος χάλυβας και μη - οι σιδηρούχες τιμές μετάλλων έχουν τριπλασιαστεί. Αυτή η μετακίνηση αυξανόμενων δαπανών έχει επηρεάσει όχι μόνο τις πλάκες του χάλυβα, αλλά και τους σωλήνες, καλώδια, διαφράγματα, μηχανήματα, αντλίες, μεταλλάκτες

³⁰ www.shipecon.com. "Is the Price Right?", Παρασκευή 01.2005 Ιουλίου



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

θερμότητας και ούτω καθεξής. Πρέπει να αναφερθεί, ότι η κύρια μηχανή ενός πλοίου μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων 8.500 TEU ζυγίζει 2.400 τόνους. Τέλος, εκτός από όλο αυτό, η ενέργεια έγινε επίσης ακριβότερη.

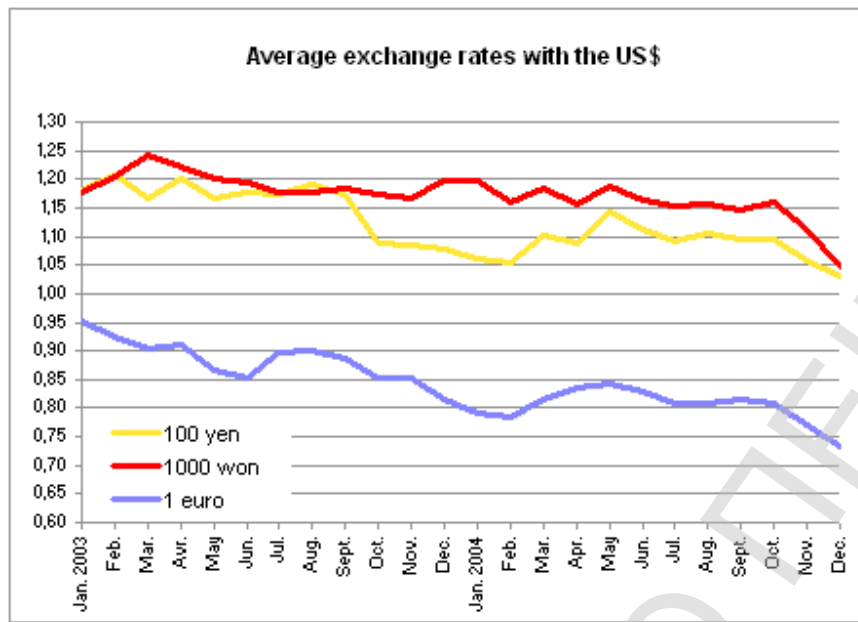
Θα μπορούσαν τα ναυπηγεία να έχουν προστατευθεί από τέτοιες αυξήσεις; Τα ναυπηγεία παραγγέλλουν παραδοσιακά τα υλικά και τα ανταλλακτικά τους, από τους προμηθευτές και τους κατασκευαστές, αμέσως μόλις υπογράψει τις νέες συμβάσεις προκειμένου να καθορίσουν τις δαπάνες τους.

Αυτό γινόταν για έναν ορίζοντα δύο ετών. Αλλά η επέκταση των βιβλίων παραγγελιών, που συνεπάγεται και τις προμήθειες πολύ περαιτέρω στο μέλλον, δεν επιτρέπει πλέον αυτό. Όσον αφορά στο χάλυβα, είναι συνήθως πληρωτέο από τον κατασκευαστή την ημέρα της παράδοσής του στο ναυπηγείο, το οποίο σημαίνει περίπου δώδεκα μήνες πριν από την παράδοση του σκάφους, λαμβάνοντας υπόψη τις καθυστερήσεις ναυπήγησης που έχουν γίνει πιο σύντομες. Με άλλα λόγια, το ναυπηγείο πρέπει να πληρώσει για τις απαιτήσεις χάλυβά του σχεδόν δύο έτη αφότου έχει υπογραφεί η σύμβαση.

Το χειρότερο είναι ακόμα, το γεγονός ότι τα ναυπηγεία έπρεπε να αντιμετωπίσουν τις καθυστερήσεις στις προμήθειες ενώ εντούτοις έπρεπε να τηρήσουν τις σταθερές υποχρεώσεις με τους πελάτες τους. Οι ελλείψεις χάλυβα γνωστοποιήθηκαν δημόσια όταν ανήγγειλε η Nissan, ο κατασκευαστής αυτοκινήτων, στο τέλος του Νοεμβρίου του 2004 ότι έπρεπε να σταματήσουν την παραγωγή για τουλάχιστον μια εβδομάδα. Οι κορεατικές αρχές αποφάσισαν κατά τη διάρκεια του έτους να αναβάλουν όλες τις εξαγωγές του χάλυβα.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»



Διάγραμμα Β-24: Τιμές ισοτιμίας Δολαρίου ΗΠΑ με ευρώ.³¹

Η αναπάντεχη πτώση του δολαρίου είναι ένα άλλο αγκάθι στο μαξιλάρι των ναυπηγείων. Οι συναλλαγματικές ισοτιμίες στην αρχή του 2004 ήταν περίπου 1.200 Γουόν Ν. Κορέας και 106 ιαπωνικά Γεν για ένα δολάριο. Από το τέλος του έτους η αντιστοιχία είναι σε 1.050 Γουόν και τα Γεν σε 103 στο δολάριο. Αυτή η τάση δεν έχει παρουσιάσει μέχρι τώρα κανένα σημάδι της αδυναμίας. Παρά μια σταθερή ανταλλαγή μεταξύ του Γεν και δολαρίου, τα κινέζικα ναυπηγεία έπρεπε να αγοράσουν μια μεγάλη ποσότητα εξοπλισμού στο εξωτερικό (από την Ευρώπη, την Ιαπωνία, και την Κορέα) και με αυτόν τον τρόπο πάσχουν από πιέσεις μιας τις παρόμοιες συναλλαγματικής ισοτιμίας για τις προμήθειές τους. Κατά τη διάρκεια του 2002 σε μια δύσκολη αγορά, μερικά ναυπηγεία είχαν δεχτεί τους καθυστερημένους όρους πληρωμής και τώρα τις σημαντικές απώλειες νομίσματος προσώπου κατά συνέπεια.

Στην πρωτοφανή αυτή απαίτηση, τα ναυπηγεία αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην εκτέλεση των τρεχουσών συμβάσεων, των πολυάριθμων αμφιβολιών ως προς την τιμή των υλικών και του εξοπλισμού, στη συνεχή αβεβαιότητα των συναλλαγματικών ισοτιμιών και οι επαναλαμβανόμενες δυσκολίες στη λήψη των προμηθειών χωρίς πάρα πολλές

³¹ <http://www.brs-paris.com/annual/tanker/tanker-a/tanker-a.html#Prospects>



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

καθυστερήσεις, πρέπει να συνεχίσουν να ωθούν τις νέες ναυπηγήσεις τιμές υψηλότερες το 2005. Δεδομένου ότι μια επιείκεια αποταμίευσης, μπορούμε πιθανώς να αναμείνουμε μια σταθερότερη εξέλιξη από είδαμε σε 2004.

Πράγματι αυτές οι προσδοκίες επαληθεύτηκαν. Σημερινές τιμές (Νοέμβριος 2005), ένα πλοίο New-Building τύπου Product Carrier μεγέθους Panamax που είχε αγοραστεί στο τέλος του 2004 προς 30 εκ. \$, σήμερα αποτιμάται σύμφωνα με τις ασφαλιστικές εταιρείες στα 52 εκ. \$!!!

Παρατηρείται αύξηση στην αξία του περίπου στο 80%.

▼ Β-6 Κινητικότητα της Αγοράς μεταχειρισμένων

Η ΑΞΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Το 2004 αυξήθηκε σημαντικά η αξία των πλοίων στην αγορά. Η αξία των δεξαμενοπλοίων αυξήθηκε κατά 41 % και των φορτηγών πλοίων κατά 46%. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι οι μεγαλύτερες αυξήσεις καταγράφηκαν στα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος (Single Hull) των οποίων η αξία διπλασιάστηκε, τονίζει η «Clarkson». Το 2003 ένα δεξαμενόπλοιο μονού πυθμένα ηλικίας 10 ετών τύπου Suezmax στοίχιζε κοντά στα 22,5 εκατ. δολ. ενώ το 2004 άξιζε 45 εκατ. \$. Όπως επισημαίνεται όμως, πέραν των αυξημένων κερδών και των ανατιμήσεων της αξίας των πλοίων, η αγορά ενισχύθηκε σημαντικά και από την άνοδο των μακροπρόθεσμων χρονομισθώσεων. Σύμφωνα με την Clarkson, οι τριετείς μισθώσεις δεξαμενοπλοίων τύπου VLCC κινούνται στα επίπεδα των 40.000 δολαρίων την ημέρα.

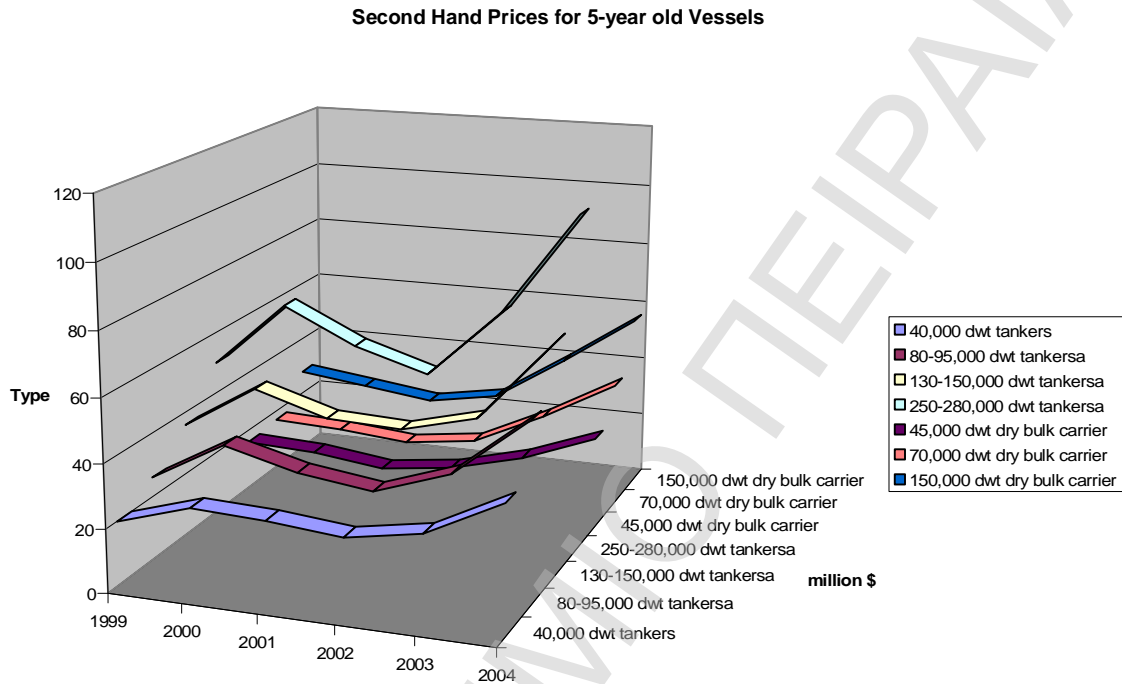
Εξετάζοντας τις προοπτικές για το μέλλον, στην έκθεση επισημαίνεται ότι αυξήθηκε η προσφορά πλοίων, ειδικά ως προς τον στόλο των φορτηγών το 2003 κατά 3%, το 2004 κατά 6% ενώ αναμένονται παραδόσεις νεότευκτων πλοίων συνολικής μεταφορικής ικανότητας 157 εκατ. τόνων (Dwt). Αλλά παράλληλα όμως έχει δημιουργηθεί συνωστισμός στα ναυπηγεία με πλοία μεταφοράς κοντέινερς και υγροποιημένου φυσικού αερίου, κι αυτό καθιστά δύσκολη την αύξηση των νέων παραγγελιών που θα μπορούσαν να διογκώσουν περισσότερο την προσφορά. Επιπλέον οι διαλύσεις των



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

πλοίων, έπεσαν από 23 εκατ. τόνους το 2003 μόλις στα 8,8 εκατ. το 2004.

Β-6.1 Κινητικότητα της αγοράς Μεταχειρισμένων Πλοίων – Επίπεδα Τιμών



Διάγραμμα Β-25: Τιμές μεταχειρισμένων πλοίων 5-ετίας.³²

Vessel	1999	2000	2001	2002	2003	2004	% change 2003/2004
40,000 dwt tankers	20	27	26	24	28	40	42.9
80-95,000 dwt tankers_a	26	39	33	30	38	57	50.0
130-150,000 dwt tankers_a	36	50	43	42	48	74	54.2
250-280,000 dwt tankers_a	50	71	60	53	75	107	42.7
45,000 dwt dry bulk carrier	16	15	12	15	21	30	42.9
70,000 dwt dry bulk carrier	17	16	14	17	28	41	46.4
150,000 dwt dry bulk carrier	28	25	22	26	41	57	39.0

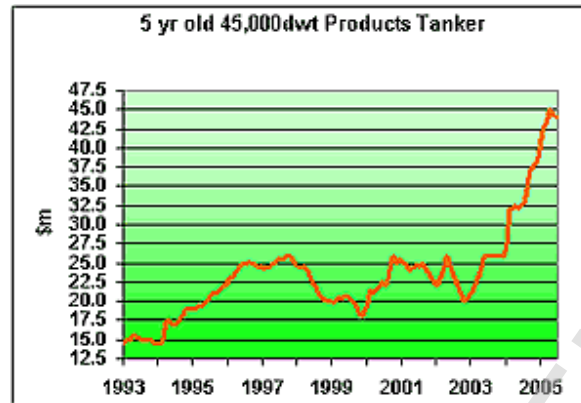
Πίνακας Β-20: Τιμές μεταχειρισμένων πλοίων 5-ετίας.³³

³² Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2005

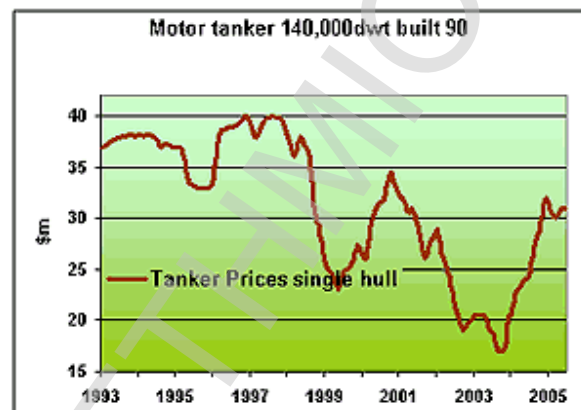
³³ Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2005



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»



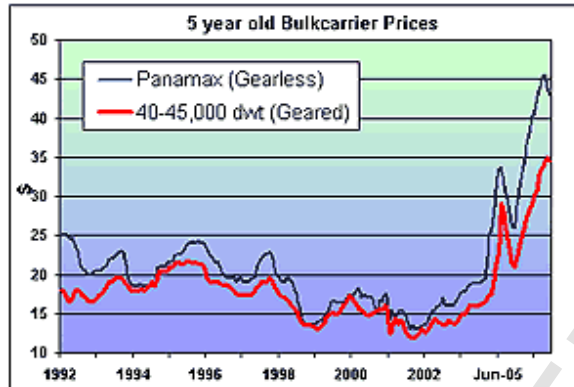
Διάγραμμα Β-26: Τιμές για Δ/Ξ μεταφοράς καθαρών προϊόντων πετρελαίου τα τελευταία χρόνια
Τα τελευταία στοιχεία για τις τιμές αυτού του τύπου πλοίου Νεότευκτου, ίδιου μεγέθους, είναι στα 52 Εκ. Δολάρια Η.Π.Α.! (Νοέμβριος 2005, σύμφωνα με τις ασφαλιστικές εταιρείες)



Διάγραμμα Β-27: Τιμές Δ/Ξ μεταχειρισμένου χτισμένο το 1990, μονού τοιχώματος (Single Hull).
Σε αυτό το διάγραμμα, βλέπουμε χαρακτηριστικά την επίδραση που έχουν οι νέες νομοθεσίες στις τιμές των παλαιών πλοίων, και συγκεκριμένα αυτά που είναι παλαιάς τεχνολογίας.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»



Διάγραμμα Β-28: Τιμές πλοίου μεταφοράς Ξηρού Χύδην Φορτίου πενταετίας.

Βλέπουμε ότι η πορεία των τιμών ακολουθεί την τάση των Δεξαμενοπλοίων (Tanker)

Στατιστικά Πωλήσεων Μεταχειρισμένων				
Τρέχουσα δραστηριότητα πωλήσεων μεταχειρισμένων ανά Τομέα, Μέγεθος/Επενδεδωμένο Κεφάλαιο κατά το 2004				
Τομείς	Μέγεθος	Αριθμός Πλοίων	DWT	Επενδεδωμένο Κεφάλαιο
A. Ξηρού Φορτίου				
	1. Minibulk (up to 9.999 dwt)	137	960.825	\$ 429.630.000
	2. Handy (10.000 - 39.999 dwt)	288	7.320.368	\$ 2.548.665.000
	3. Handymax (40.000 - 59.999 dwt)	88	4.155.873	\$ 1.917.555.000
	4. Panamax (60.000 - 79.999 dwt)	89	6.338.048	\$ 2.181.310.000
	5. Capesize (80.000+ dwt)	42	6.062.767	\$ 1.237.000.000
Σύνολο Ξηρού Φορτίου		644	24.737.879	\$ 6.315.160.000
B. Δεξαμενοπλοίων				
	1. Minitank (up to 9.999 dwt)	85	405.712	\$ 339.590.000
	2. Product (10.000 - 59.999 dwt)	175	6.042.277	\$ 2.062.320.000
	3. Panamax (60.000 - 79.999 dwt)	19	1.313.965	\$ 493.900.000
	4. Aframax (80.000 - 119.999 dwt)	62	6.301.772	\$ 2.258.050.000
	5. Suezmax (120.000 - 199.999 dwt)	36	5.445.696	\$ 1.004.650.000
	6. VLCC (200.000 - 299.999 dwt)	51	13.786.846	\$ 2.068.150.000
	7. ULCC (300.000+ dwt)	18	6.207.190	\$ 1.460.500.000
Σύνολο Δεξαμενοπλοίων		446	39.503.458	\$ 10.207.160.000
Γ. Κιβητοφόρων Σύνολο		148	3.385.406	\$ 2.760.300.000
Δ. Ψηγείων Σύνολο		34	297.804	\$ 211.300.000
Ε. Φέρι/Μεταφορικών/Επιβατηγών Σύνολο		49	262.574	\$ 666.775.000
ΣΤ. Διαφόρων Σύνολο		16	355.900	\$ 898.250.000
Γενικό Σύνολο		1.337	68.543.021	\$ 23.058.945.000

Πίνακας Β-21: Στατιστικά πωλήσεων μεταχειρισμένων για το 2004.³⁴

✓ Β-7 Δείκτες Ανάπτυξης

Β-7.1 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Όπως αναφέρθηκε και νωρίτερα σε αυτήν την έρευνα, οι δείκτες ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας είναι σημαντικοί παράγοντες που επηρεάζουν, ή καλύτερα, υποκινούν το παγκόσμιο εμπόριο και στην περίπτωση μας, το θαλάσσιο εμπόριο. Όταν

³⁴ Πηγή: Εφημερίδα Ναυλαγορά, 20 Νοεμβρίου 2004.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Μια χώρα έχει θετικό (>0) δείκτη ανάπτυξης, σημαίνει ότι τον περασμένο χρόνο η χώρα αναπτύχθηκε κατά ένα αντίστοιχο ποσοστό. Αύξηση σημαίνει μεγαλύτερες ανάγκες για εμπόριο, άρα και αυξημένη ανάγκη για μεταφορά. Οι δείκτες ανάπτυξης είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι με τον δείκτη Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ / GDP). Πολλές έρευνες έχουν αποδείξει ότι το ΑΕΠ / GDP είναι ενδεικτικό για την ανάπτυξη της οικονομίας και του εμπορίου. Άρα παγκοσμίως πλέον σαν δείκτες ανάπτυξης χρησιμοποιούνται αξιόπιστα οι δείκτες του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος. Με γνώμονα αυτό θα προχωρήσουμε και παρακάτω σε μια εκτίμηση της παγκόσμιας οικονομίας με βάση διάφορες προβλέψεις, ιστορικά στοιχεία και σημαντικά γεγονότα, για να εξάγουμε μια πρόβλεψη για το μέλλον της ναυτιλιακής αγοράς και κατά επέκταση το ρίσκο μιας ενδεχόμενης επένδυσης σε αυτή.

B-7.2 Η οικονομία και το εμπόριο

Το 2004, η παγκόσμια οικονομία σημείωσε ισχυρά κέρδη με ένα μέσο ποσοστό αύξησης ΑΕΠ 5% ετησίως. Αυτό δηλώνει τη μεγαλύτερη αύξηση κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 30 ετών. Με την παγκόσμια αύξηση, το εμπόριο έχει ακμάσει, αυξάνοντας σχεδόν 9% έναντι μιας αύξησης του εμπορικού εμπορίου 5% σε 2003,

IMF Forecast (as % of GDP)					
	World	USA	Japan	Euro zone	China
2003	3.9	3.0	2.5	0.5	9.1
2004	5.0	4.3	4.4	2.2	9.0
2005	4.3	3.5	2.3	2.2	7.5

IMF - September 2004

Πίνακας Β-22: Δείκτες ανάπτυξης συνοπτικά για τα έτη 2003, 2004, 2005

Αυτή η γρήγορη επέκταση και η αύξηση στην απαίτηση της πρώτης ύλης, εξηγούν κατά ένα μεγάλο μέρος την πρωτοφανή αύξηση στα ποσοστά ναύλου καθώς επίσης και το μεγάλο αριθμό και τον όγκο των συναλλαγών στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων και στις νέες ναυπηγήσεις αγορές.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

General trends				
	2002	2003	2004	2005
World GDP	3.0%	3.9%	5.0%	4.3%
World trade	3.3%	5.1%	8.8%	7.2%

IMF - September 2004

Πίνακας Β-23 : Παράθεση ανάπτυξη παγκόσμιου ΑΕΠ με ανάπτυξη Παγκόσμιου Εμπορίου.

Στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε τα προγνωστικά για το ΑΕΠ των ανεπτυγμένων χωρών και των κυριότερων γεωγραφικών συμμαχιών. Σε αυτόν τον πίνακα υπάρχουν ιστορικά αλλά και προγνωστικά στοιχεία που συλλέξαμε από διεθνείς οργανισμούς.

GDP GROWTH	INDUSTRIAL PRODUCTION GROWTH					
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
GDP Canada(%Ch)	2.02	3.00	3.00	2.40	2.70	3.01
GDP U.S.A(%Ch)	3.04	4.30	3.70	3.10	3.00	3.41
GDP L.America(%Ch)	1.51	4.30	4.10	2.90	3.89	5.00
GDP W.Europe(%Ch)	0.70	2.10	2.40	1.20	1.50	2.22
GDP E.Europe(%Ch)	3.68	4.80	4.60	3.50	4.36	4.46
GDP F.S.U(%Ch)	7.55	7.40	5.70	4.80	4.50	4.34
GDP Africa(%Ch)	2.88	3.50	3.80	3.60	3.90	3.70
GDP Mid East(%Ch)	0.86	5.80	4.70	3.80	3.80	3.67
GDP S.Asia(%Ch)	7.03	7.70	7.20	7.10	7.30	7.20
GDP China(%Ch)	9.35	9.10	7.90	7.20	8.00	8.40
GDP Japan(%Ch)	2.49	4.30	2.40	0.50	1.00	1.21
GDP S.Korea(%Ch)	3.07	4.80	5.40	5.50	5.26	4.96
GDP Taiwan(%Ch)	3.24	6.00	4.70	4.60	4.42	4.16
GDP Other Asia(%Ch)	4.58	6.20	5.30	5.30	5.30	5.22
GDP Australia(%Ch)	2.97	3.50	3.40	3.33	3.89	3.90
GDP N.Zealand(%Ch)	3.01	5.10	3.20	3.20	3.10	3.04

Πίνακας Β-24: Προγνωστικά για την παγκόσμια ανάπτυξη³⁵

Γενικώς από τον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι τα έτη 2005 και 2006 αναμένεται να είναι έτη με μικρότερους ρυθμούς ανάπτυξης από τα προηγούμενα, και μετά τα έτη 2007, 2008 αναμένεται πάλι αύξηση των ρυθμών ανάπτυξης, δηλαδή επιτάχυνσης της οικονομίας. Γενικώς είναι αξιοπρόσεκτη η ανάπτυξη των Ασιατικών Χωρών τα τελευταία χρόνια και κυρίως της Κίνας. Για πολλούς το ράλι των τελευταίων ετών στη ναυτιλία οφείλεται κυρίως στην αναπάντεχη ανάπτυξη της Ασίας και πιο πολύ της Κίνας. Παρατηρούμε ότι η Ασία έχει παρουσιάσει σε πολλές περιπτώσεις διπλάσιο δείκτη

³⁵Πηγή: www.msilt.com



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

ανάπτυξης από τις περισσότερες ανεπτυγμένες χώρες. Αυτό οφείλεται στην «βιομηχανική επανάσταση» που έχει κυριεύσει τελευταία την Ασιατική Ήπειρο.

World output growth, 2001–2004 ^a				
(percentage)				
Region / Country ^b	2001	2002	2003	2004 ^c
World	1.3	1.8	2.5	3.8
Developed countries	1.0	1.3	1.7	3.0
<i>of which:</i>				
Japan	1.0	1.3	1.7	3.0
United States	0.3	2.4	3.0	4.4
European Union	1.7	1.1	0.9	2.1
<i>of which:</i>				
Germany	0.9	0.2	-0.1	1.0
France	2.1	1.2	0.5	2.1
Italy	1.8	0.4	0.3	1.0
United Kingdom	2.1	1.7	2.2	3.1
South-East Europe and CIS	5.6	4.9	6.9	7.5
Developing countries	2.4	3.5	4.7	6.4
Developing countries excluding China	1.5	2.7	3.9	5.7

Πίνακας Β-25: Ιστορικά στοιχεία για την ανάπτυξη των σημαντικότερων οικονομιών στον κόσμο.

Στον πίνακα Β-25, φαίνεται καθαρά η σημαντική αύξηση που παρουσιάστηκε στις κυριότερες οικονομίες του κόσμου. Πηγή: UNCTAD 2005

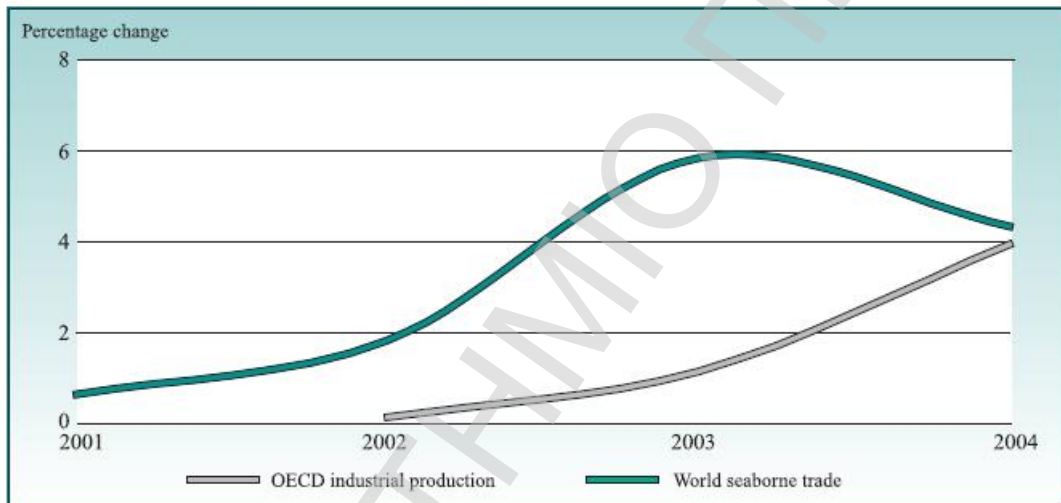
Οι πιο πρόσφατες προβλέψεις για τα κύρια χύδη ξηρά φορτία αναμένουν ότι η παγκόσμια ανάπτυξη παραμένει κυρίως εξαρτώμενη από τις ΗΠΑ και την Κίνα, με λίγη βαρύτητα της Ευρωζώνης και της Ιαπωνικής οικονομίας. Επιπλέον, οι ουσιαστικές παγκόσμιες οικονομικές ανισορροπίες, με την αμερικανική κατανάλωση και τις εισαγωγές από την Ασία και την Ευρώπη που χρηματοδοτούνται από τις ογκώδεις εισροές από την Ασία και που στηρίζονται στην υποτίμηση του δολαρίου, δημιουργούν αστάθεια που διακινδυνεύει το εμπόριο στο μέλλον. Εντούτοις, βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα αυτό το τρέχον σχέδιο φαίνεται τεθειμένο ως στόχος να συνεχιστεί με την οικονομία της Κίνας, και επομένως η ανάγκη της για τις εισαγωγές πρώτης ύλης, ιδιαίτερα μέταλλευμα σιδήρου, που συνεχίζει να αυξάνεται, ακόμα κι αν όχι στο ίδιο ποσοστό όπως τα τελευταία δύο χρόνια. Η γενική, οικονομική ανάπτυξη τίθεται ως στόχος να επιβραδυνθεί στις ΗΠΑ αυτό το έτος και το 2006 και παρουσιάζει σημάδι



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

αύξησης στην Ιαπωνία και την Ευρωζώνη. Η συνεχιζόμενη φτωχή εγχώρια ζήτηση σε αυτές τις δύο οικονομίες, που αποτελούν μαζί περισσότερο από το 34% του παγκόσμιου ΑΕΠ, αντιπροσωπεύει μια σημαντική έλξη στη παγκόσμια οικονομία. Υπάρχουν τώρα επίσης σημάδια μιας επιβράδυνσης στη ζήτηση στο Ηνωμένο Βασίλειο, το οποίο είναι μια από τις ισχυρότερες οικονομίες. Μια επιβράδυνση της αύξησης των ΗΠΑ και της Κίνας είναι αναγκασμένη να έχει μια επίδραση στη ζήτηση για τις μαζικές πρώτες ύλες για να αντισταθμίσει τις ανόδους αλλού. Οι αυξανόμενες τιμές του πετρελαίου θα έχουν επίσης μια επίδραση φρεναρίσματος στη παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη.

Annual change in OECD industrial production and world seaborne trade, 2001–2004



Source: OECD, *Main Economic Indicators*, April 2005.

Διάγραμμα Β-29: Μεταβολές στην παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή και το θαλάσσιο εμπόριο από το 2001

Από τον διάγραμμα Β-28, παρατηρούμε ότι η αύξηση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου και της παγκόσμιας βιομηχανικής παραγωγής ακολουθούν τις ίδιες τάσεις, όπως ήταν αναμενόμενο καθώς ήδη αναφέραμε ότι αυτά τα μεγέθη είναι άρρηκτα συνδεδεμένα. Τέλος παρατηρούμε ότι το η ποσοστιαία μεταβολή τους είναι αντίστοιχη με το μέσο όρο της μεταβολής του παγκόσμιου ΑΕΠ.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Year	Tanker cargo		Dry cargo				Total (all goods)	
	million tons	% change	Total		of which main bulk commodities ^b		million tons	% change
			million tons	% change	million tons	% change		
1970	1 442		1 124		448		2 566	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
2000	2 163		3 821		1 288		5 983	
2001	2 177	0.7	3 844	0.6	1 331	3.3	6 020	0.6
2002	2 146	-1.4	3 981	3.6	1 352	1.6	6 127	1.8
2003	2 223	3.6	4 257	6.9	1 475	9.1	6 480	5.8
2004 ^c	2 316	4.2	4 442	4.4	1 587	7.6	6 758	4.3

Πίνακας Β-26: Ιστορικά στοιχεία για το θαλάσσιο εμπόριο από το 1970 και μετά. Πηγή: UNCTAD 2005

Αν παρατηρήσουμε τα μεγέθη, διαπιστώνουμε ότι ποσοστιαία μεγαλύτερη αύξηση εμφανίζεται στα χύδην ξηρά φορτία. Αυτό συμβαίνει λόγω της βιομηχανικής έξαρσης στις ασιατικές χώρες, που κατά κύριο λόγο απαιτούν αυτού του είδους φορτία για εισαγωγή, και εξάγουν βιομηχανικά προϊόντα.

	Exports			Imports		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
World	5	6	13	4	7	13
Developed economies	2	3	11	3	5	11
of which:						
Japan	8	9	13	1	6	6
United States	-4	3	9	4	5	11
Europe	4	3	12	2	5	11
Developing economies	9	12	16	7	10	19
of which:						
Africa	2	11	7	4	7	26
Latin America	2	3	10	-4	0	13
West Asia	8	1	3	7	-5	35
East and South Asia	12	17	22	11	15	18
of which:						
China	25	35	33	23	36	26
India	17	10	18	13	9	17
CIS and South-East Europe	5	9	13	10	21	17

Πίνακας Β-27: Ισοζύγιο μεταβολής των Εισαγωγών – Εξαγωγών για διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές.³⁶

³⁶ Πηγή: UNCTAD 2005



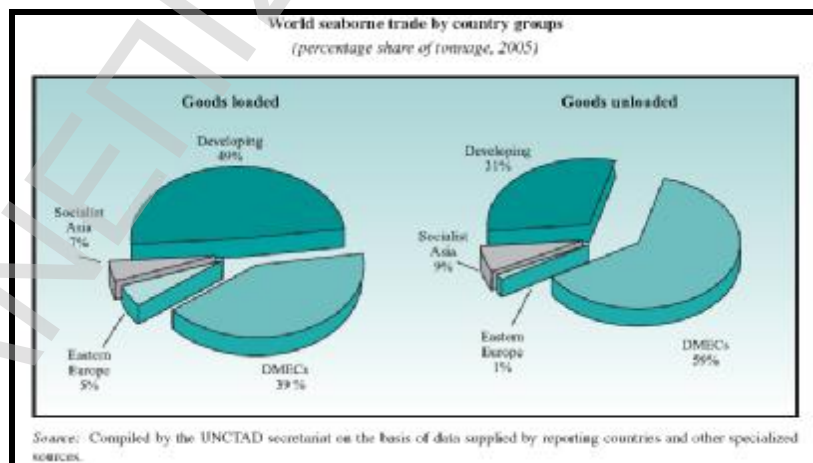
ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Με βάση τον πίνακα Β-27, μπορούμε να κάνουμε μια ακτινογραφία των κυριότερων θαλάσσιων δρομολογίων που κινούν τη ναυτιλιακή αγορά.

Γενικώς μπορούμε να παρατηρήσουμε τα εξής :

- Σαν σύνολο, οι ανεπτυγμένες χώρες εισάγουν περισσότερα αγαθά από ότι εξάγουν. Αυτό είναι λογικό, διότι εισάγουν προϊόντα από υπό ανάπτυξη χώρες που έχουν μικρότερο κόστος παραγωγής από τις ίδιες.
- Η Ιαπωνία είναι κυρίως καταναλωτική χώρα, εφόσον το ισοζύγιο της είναι κατά μεγάλη διαφορά εισαγωγικό. Σημειώνουμε ότι η Ιαπωνία είναι μια από τις πιο πλούσιες χώρες του κόσμου, με πολύ υψηλό κόστος ζωής.
- Η Ευρώπη και η Αμερική είναι περίπου στα ίδια επίπεδα εισαγωγών – εξαγωγών.
- Αξιοσημείωτα είναι τα αποτελέσματα για την Ασία, και ειδικότερα για τη δυτική Ασία που οι εξαγωγές της εκτοξεύτηκαν στην κυριολεξία το 2004. Αλματώδη αύξηση παρουσίασε η Ινδία και η Κίνα στις εξαγωγές της το ίδιο έτος. Παρόμοια αύξηση αναμένεται και φέτος για όλες τις αναπτυσσόμενες χώρες της Ασίας.

Από τα παραπάνω σχόλια φαίνεται ξεκάθαρα θετικό ισοζύγιο εξαγωγών των αναπτυσσόμενων χωρών. Αυτό που συμβαίνει όπως προαναφέραμε, οι αναπτυσσόμενες χώρες, επειδή έχουν μικρό εργατικό κόστος, παράγουν προϊόντα και τα εξάγουν στις ανεπτυγμένες χώρες.



Διάγραμμα Β-30: Συνολική εικόνα για τα φορτία που φορτώθηκαν και εκφορτώθηκαν το 2005, με βάση το ποσοστό της χωρητικότητας.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Είναι άξιο αναφοράς ότι από τις αναπτυσσόμενες χώρες φορτώθηκε το 50% σε χωρητικότητα των αγαθών που διακινήθηκαν μέσω θάλασσας προς τον υπόλοιπο κόσμο, ενώ μόνο το 31% εκφορτώθηκε σε αυτές. Αντίστροφα, οι χώρες με ήδη ανεπτυγμένη οικονομία παρέλαβαν το 60% σχεδόν του όγκου των μεταφερόμενων φορτίων από τη θάλασσα, ενώ από αυτές φορτώθηκε μόνο το 40% περίπου.

Growth of output of Asian countries (percentage change)						
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
China	7.8	7.1	8.0	7.5	8.0	9.1
Hong Kong (China)	-5.0	3.4	10.2	0.5	2.3	3.3
India	6.0	7.1	4.0	5.5	4.6	7.4
Indonesia	-13.1	0.8	4.9	3.4	3.7	4.1
Iran, Islamic Republic of	2.0	2.5	5.9	4.8	6.7	5.9
Jordan	3.0	3.0	4.2	4.3	4.9	3.2
Kazakhstan	-1.9	2.7	9.8	13.5	9.8	9.5
Korea, Republic of	-6.7	10.9	9.3	3.1	6.4	3.1
Lebanon	3.0	1.0	0.0	1.3	1.0	3.0
Malaysia	-7.4	6.1	8.5	0.3	4.1	5.2
Pakistan	2.5	3.7	4.3	2.5	2.9	5.5
Philippines	-0.6	3.4	4.0	3.4	4.4	4.5
Saudi Arabia	2.8	-0.7	4.9	1.3	1.0	6.4
Singapore	-0.9	6.4	9.4	-2.4	2.3	1.1
Taiwan Province of China	4.6	5.4	5.9	-2.2	3.6	3.2
Thailand	-10.5	4.4	4.6	1.8	5.4	6.7
Turkey	3.1	-4.7	7.4	-7.5	7.9	5.8
United Arab Emirates	1.4	4.4	12.3	3.5	1.8	7.0
Viet Nam	5.8	4.8	6.8	6.9	7.0	6.0
Yemen	6.5	2.7	6.5	4.7	3.6	3.8
Arithmetic average	0.1	3.7	6.5	2.8	4.6	5.2

Source: UNCTAD.
Note: Arithmetic averages are unweighted.

Πίνακας Β-28: Ιστορικά στοιχεία για την ανάπτυξη των Ασιατικών χωρών από το 1998.

Στον παραπάνω πίνακα φαίνεται η πολύ γρήγορη ανάπτυξη της Ασίας τα τελευταία χρόνια. Οι χώρες που σημειώνουν αξιοπρόσεκτη μεταβολή είναι η Ταϊλάνδη, Νότια Κορέα, Μαλαισία, Κίνα, Ινδία, Βιετνάμ, Υεμένη, Χονγκ-Κονγκ και Ινδονησία.



✓ Β-8 Κλιματολογικές Συνθήκες – Καταστροφές

Επειδή η συγκεκριμένη παράμετρος της αγοράς είναι στενά συνδεδεμένη με την εποχικότητα και αναφέρθηκε πιο πάνω, σε αυτήν την παράγραφο θα γίνει μονάχα μια σύντομη αναφορά στους τρόπους που μπορεί εναλλακτικά να επηρεάσει την αγορά.

Οι κλιματολογικές συνθήκες παίζουν ένα κυκλικό ρόλο στη ναυτιλιακή αγορά.

Επηρεάζουν τη ζήτηση του πετρελαίου ανάλογα με την εποχή, χειμώνα – καλοκαίρι, επηρεάζουν την παραγωγή σιτηρών και οπωροκηπευτικών δημιουργώντας αιχμές και υφέσεις στη ζήτηση μεταφορικής ικανότητας.

Ακόμα απρόσμενα καιρικά φαινόμενα ή καταστροφές μπορούν να έχουν μεγάλες επιδράσεις στη ναυτιλιακή αγορά με την καταστροφή σοδειών και άλλα παρόμοια γεγονότα.

Τέλος, επικίνδυνα και ακραία καιρικά φαινόμενα μπορούν να αλλάξουν δραματικά την εικόνα της αγοράς με μεγάλες καθυστερήσεις σε λιμάνια, εγκλωβισμό πλοίων σε λιμάνια, καταστροφές λιμενικών εγκαταστάσεων και άλλα απρόβλεπτα γεγονότα.

Τα περισσότερα φαινόμενα που αναφέρονται εδώ αποτελούν αστάθμητους παράγοντες της αγοράς και κατά κανόνα δεν μπορούν να προβλεφθούν, και αν συμβούν αντιμετωπίζονται αναγκαστικά από το ναυτιλιακό κλάδο. Απλά σκοπός μας είναι με αυτή τη σύντομη αναφορά να τονίσουμε τη σημασία τους. Οι επιδράσεις τους μπορούν να έχουν βραχυχρόνια αλλά σημαντική μεταβολή της αγοράς ναύλων.

✓ Β-9 Εποχικότητα στην Ζήτηση

Στο παρόν δοκίμιο θα γίνει μια αναφορά σε έρευνα που έχει διεξαχθεί για να αποδειχθεί η ύπαρξη της εποχικότητας στη ζήτηση μεταφοράς και στην επίδρασή της στην ναυτιλιακή αγορά καθώς και μια προσπάθεια πρόγνωσης της με μαθηματικά μοντέλα ακολουθώντας τη θεωρία του “Markov”. Η εξεταζόμενη περίοδος είναι από τον Ιανουάριο του 1978 μέχρι το Δεκέμβριο του 1996. Τα συμπεράσματα δείχνουν ότι η εποχικότητα βρίσκεται στις αγορές ανάλογα με το μέγεθος των πλοίων και τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά. Συγκρίσεις εποχικότητας υπό διαφορετικές συνθήκες στην αγορά, ένα ζήτημα που έχει ερευνηθεί με τη βοήθεια της οικονομετρίας και τη θεωρίας



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

του «Markon», και έχει αποκαλυφθεί ότι η εποχική κίνηση του ναύλου είναι εντονότερη όταν η αγορά είναι σε άνοδο, ενώ αντίθετα λιγότερο ευαίσθητη όταν η αγορά πέφτει. Τα αποτελέσματα έχουν επιπτώσεις στις διαδικασίες ναυτιλίας όπως ο προγραμματισμός των προϋπολογισμών, συγχρονισμός των δεξαμενισμών για επισκευές και επιθεωρήσεις, του καθορισμού της επιχειρησιακής ταχύτητας των πλοίων και την επαναφορά τους στην αγορά.³⁷

Οι ναύλοι και οι τιμές φορτίου στη ναυπηγική βιομηχανία δεξαμενοπλοίων έχουν μεγάλη διακύμανση μέσα σε μικρές χρονικές περιόδους. Ενώ μέρος αυτών των διακυμάνσεων οφείλεται στην παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα καθώς επίσης και στην κατάσταση της αγοράς δεξαμενόπλοιοι, ένα μεγάλο ποσοστό των διακυμάνσεων κατά τη διάρκεια ενός έτους αποδίδεται σε εποχιακούς παράγοντες. Η εποχιακή συμπεριφορά των ναύλων είναι ένας σημαντικός παράγοντας στο σχηματισμό της πολιτικής των πλοιοκτητών για τις ταμειακές ροές τους καθώς και για τις δαπάνες των ναυλωτών (charterers).

Όπως οποιαδήποτε αγορά, έτσι και οι αγορές των ναύλων των δεξαμενοπλοίων χαρακτηρίζονται από την αλληλεπίδραση της προσφοράς και της ζήτησης για τις προσφερόμενες υπηρεσίες. Η απαίτηση για τις υπηρεσίες δεξαμενόπλοιοι είναι μια παραγόμενη απαίτηση η οποία εξαρτάται από τα οικονομικά των αγορών πετρελαίου και το εμπόριο, παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα και τις σχετικές μακροοικονομικές μεταβλητές, όπως οι εισαγωγές και η κατανάλωση ενεργειακών προϊόντων. Τέτοιες μακροοικονομικές μεταβλητές έχουν αποδειχθεί ότι επηρεάζονται από εποχιακά στοιχεία τις περισσότερες φορές. Το ίδιο πράγμα ισχύει και για το εμπόριο στο πετρέλαιο και τα παράγωγα πετρελαίου.

Για την ανάλυση, η αγορά δεξαμενόπλοιοι διαμερίζεται σε κατηγορίες κατά τις γνωστές κατηγορίες δεξαμενοπλοίων ανάλογα με τη χωρητικότητά τους και τις διαφορετικές δευτερεύουσες αγορές, δεδομένου ότι τα διαφορετικά μεγέθη πλοίων δραστηριοποιούνται σε διαφορετικά δρομολόγια (Roots) εμπορικών συναλλαγών και περιοχές του κόσμου.

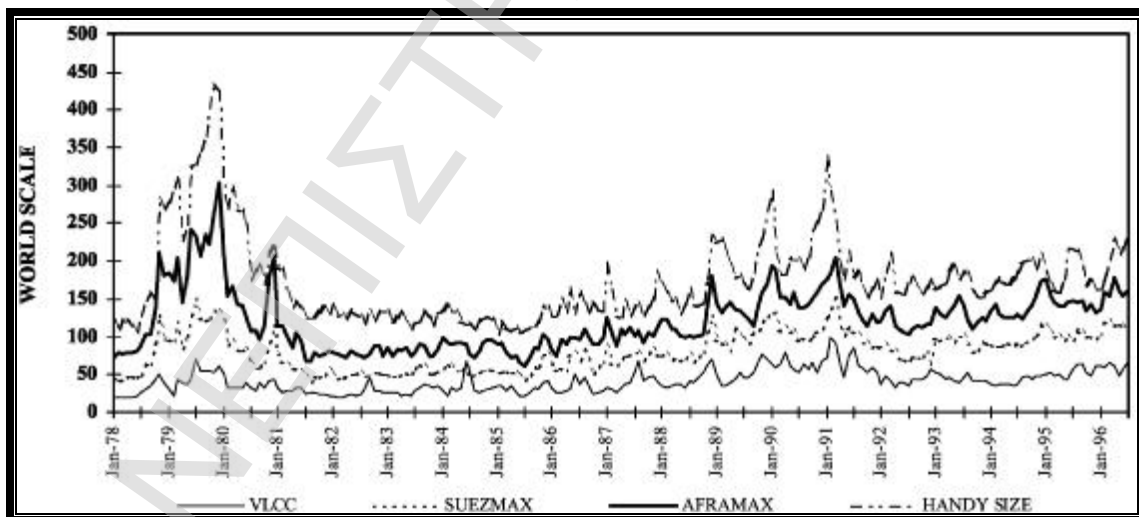
³⁷ Seasonality patterns in tanker spot freight rate markets, 20 April 2001, Manolis G. Kavussanos^{a,b}, Amir H. Alizadeh-M^b



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Εξέταση της μορφής και του μεγέθους των εποχιακών διακυμάνσεων στα ναύλα των δεξαμενοπλοίων μπορεί να είναι ευεργετικά στους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές όσον αφορά τις αποφάσεις τους σχετικά με τις επενδύσεις στη ναυτιλία και τις λοιπές διαδικασίες της. Από τη μεριά των πλοιοκτητών τέτοιες αποφάσεις περιλαμβάνουν: τον προγραμματισμό των προϋπολογισμών σύμφωνα με τις ετήσιες ταμειακές ροές τους όπως και τη στάση του ως προς τις μεγάλες χρονοναυλώσεις, τον προγραμματισμό των δεξαμενισμών των πλοίων. Οι ναυλωτές μπορούν επίσης να χρησιμοποιήσουν τις πληροφορίες για τις εποχιακές διακυμάνσεις στα επίπεδα των ναύλων και να βελτιστοποιήσουν το κόστος τους μειώνοντας τις ναυλώσεις κατά τη διάρκεια των υψηλών εποχών ζήτησης μεταφοράς μέσω της πρόγνωσης της ζήτησης.

Τα ποσοστά των «Suezmax» διανέμονται συμμετρικά γύρω από το μέσο όρο τους. Ακόμα παρατηρήθηκε ότι τα «Aframax» και «Handysize» έχουν παρόμοια συμπεριφορά. Φαίνεται ότι υπάρχει μια θετική σχέση μεταξύ των ναύλων και του μεγέθους των πλοίων, δηλαδή τα ναύλα για τα μεγαλύτερα πλοία παρουσιάζουν μεγαλύτερες διακυμάνσεις από ότι αυτά μικρότερου μεγέθους.



Διάγραμμα Β-31: Αποτύπωση των ναύλων από το 1978 ~1996 για τα Δεξαμενόπλοια.

Αυτό που μπορούμε να παρατηρήσουμε εύκολα από το διάγραμμα είναι ότι όσο μεγαλύτερο είναι το πλοίο, τόσο πιο αργή απόκριση έχει στις αλλαγές της αγοράς, δηλαδή παρατηρείται μια υστέρηση στην αντίδραση της αγοράς σε σχέση με τα μικρά



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

και πιο ευέλικτα πλοία. Αυτό είναι λογικό αν αναλογιστούμε ότι κάθε διαφορετική κατηγορία πλοίων ουσιαστικά δραστηριοποιείται σε άλλη πετρελαϊκή αγορά.

Τα πλοία τύπου «VLCCs» και «Suezmax» δραστηριοποιούνται κυρίως στις αγορές αργού πετρελαίου (Crude oil), διότι έχουν μεγάλη παρεχόμενη χωρητικότητα που μπορεί να αναζητηθεί μόνο από βιομηχανίες μεγάλης κλίμακας. Αντίθετα, τα μικρότερα πλοία τύπου «Aframax» και «Handysize» παρέχουν μικρότερη χωρητικότητα και εξυπηρετούν κυρίως καθαρά προϊόντα πετρελαίου που μεταφέρονται σε κοντινά λιμάνια και έχουν πολύ συχνά περιορισμούς μεγέθους και βάθους. Έχοντας αυτά κατά νου, είναι εύκολο κατανοήσουμε γιατί τα μικρά πλοία ακολουθούν πιο γρήγορα τις ανάγκες της αγοράς, άρα και οι ναύλοι τους, εφόσον είναι πολύ πιο ευέλικτα τα φορτία τους. Ουσιαστικά τα μικρά πλοία εξυπηρετούν την παράγωγη ζήτηση των πετρελαϊκών προϊόντων, ενώ τα μεγαλύτερα την πρωτογενή ζήτηση.

Οι εποχιακές μεταβολές των ναύλων των «Suezmax» είναι παρόμοιες με εκείνες των «Aframax». Αυτό αναμένεται δεδομένου ότι αυτοί οι δύο τύποι πλοίου είναι στενά υποκατάστατα μεταξύ τους στα δρομολόγια της Δυτικής Αφρικής, στη Βόρεια Θάλασσα, στον Περσικό Κόλπο και την αμερικανική ανατολική ακτή. Κατά τη διάρκεια ανόδου της αγοράς, τα ποσοστά των «Suezmax» παρουσιάζουν τετραπλάσια προ-χειμερινή άνοδο μέσα στο Νοέμβριο σε αντιδιαστολή με την άνοδο που παρουσιάζουν (παρόμοια) όταν οι αγορές είναι αδύνατες. Η πτώση στα ποσοστά μετά τη χειμερινή περίοδο βρίσκεται για να είναι παρόμοια και στις δυο κατηγορίες, όταν είναι μέσα η αγορά αποκατάσταση. Κατά τη διάρκεια των υποχωρήσεων της αγοράς αυτή η πτώση μειώνεται. Παρόμοια με τα «Aframax», τα ποσοστά των «Suezmax» παρουσιάζουν επίσης μια αντίστοιχη άνοδο το Μάιο και μια πτώση τον Ιούλιο.

Σε αντίθεση με τα αποτελέσματα για τα μικρότερα πλοία, τα αποτελέσματα για τα «VLCCs» δεν είναι αντίστοιχα. Αυτό μπορεί να οφείλεται στην υψηλή αστάθεια των ναύλων των σούπερ τάνκερ συγκρινόμενων με τα μικρότερου μεγέθους. Κατά συνέπεια, δεν παίρνουμε την αναμενόμενη προ-χειμερινή άνοδο στα ποσοστά, όπως στα άλλα μεγέθη.

Όπως έχει παρατηρηθεί, οι αλλαγές στη ζήτηση για τις υπηρεσίες φορτίου εμφανίζονται 4~6 εβδομάδες πριν από την πραγματική αύξηση ή τη μείωση της απαίτησης για το



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

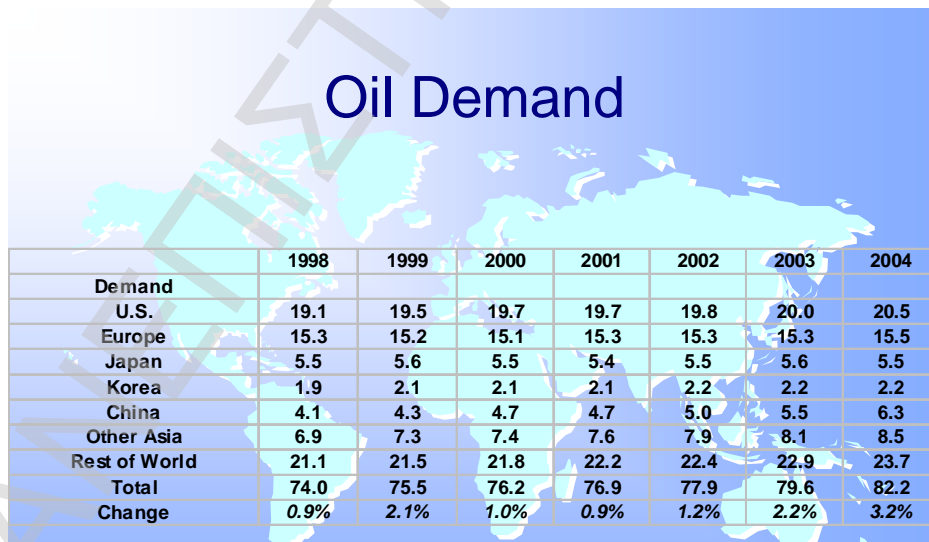
φορτίο λόγω του χρόνου που απαιτείται για τη μεταφορά και τις άλλες διαδικασίες της αγοράς.

Η εποχικότητα λοιπόν υπάρχει στους ναύλους των δεξαμενοπλοίων. Οι ναύλοι δείχνουν εποχιακές αυξήσεις το Νοέμβριο και το Δεκέμβριο μέχρι τη δημιουργία αποθέματος για το χειμώνα και πτώση από τον Ιανουάριο μέχρι τον Απρίλιο.

Η έρευνα στην οποία αναφερόμαστε, δυστυχώς κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα μαθηματικά μοντέλα που χρησιμοποιήθηκαν δεν μπορούν να αποτυπώσουν ικανοποιητικά την πρόγνωση των ναύλων για τα “VLCCs” και τα «Suezmax», αλλά αρκετά ικανοποιητικά για τα πλοία μικρότερου μεγέθους. Σε κάθε περίπτωση όμως, μας δείχνει την ύπαρξη της εποχικότητας στους ναύλους, και πως αυτή η έρευνα θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί με σκοπό τη μεγιστοποίηση του κέρδους και από τους ναυλωτές αλλά και από τους πλοιοκτήτες.

Τα αποτελέσματα προτείνουν ότι οι πλοιοκτήτες μπορούν να είναι σε θέση χρησιμοποιήσουν τις πληροφορίες για τις εποχιακές μετακινήσεις των αγορών φορτίου προκειμένου να ληφθούν οι κατάλληλες επιχειρησιακές αποφάσεις.

✓ B-10 Τιμές του Πετρελαίου



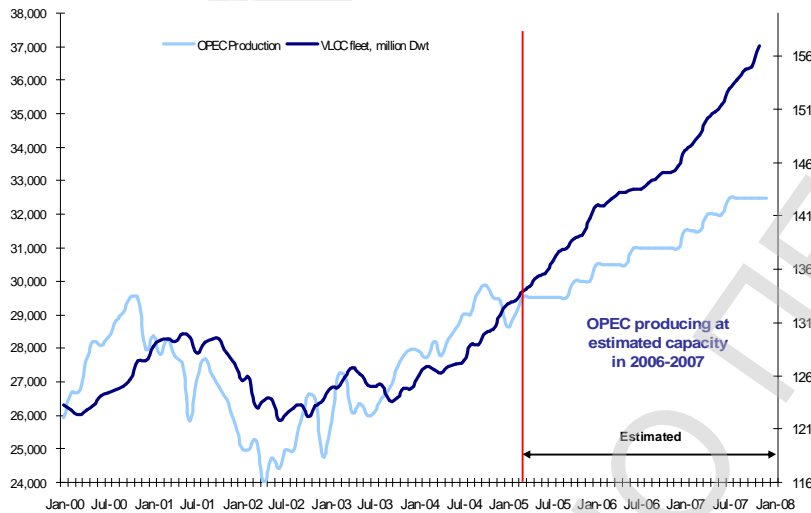
Πίνακας B-32: Ιστορικά στοιχεία για την παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου.³⁸

³⁸ Πηγή : Doll Shipping Consultancy



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Στον πίνακα Β-29, βλέπουμε την πρόοδο της παγκόσμιας αύξησης στη ζήτηση του πετρελαίου. Παρατηρούμε ότι η αύξηση είναι αναλογική και δεν εμφανίζει ιδιαίτερες αιχμές.



Source: IEA, Clarksons and Smith Barney

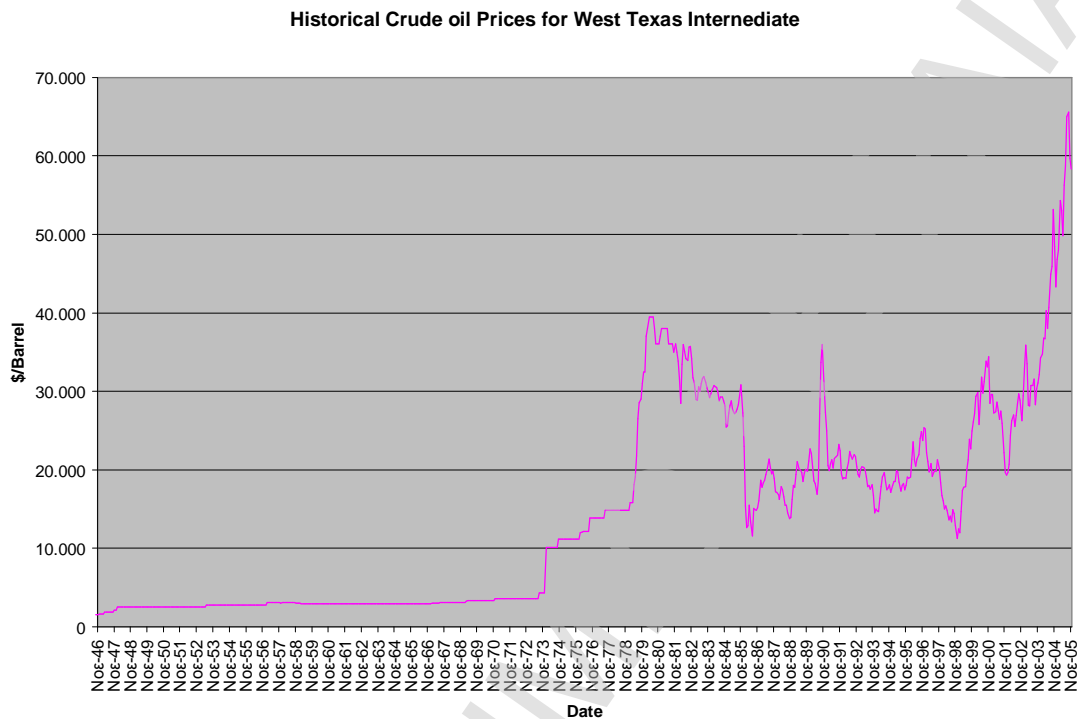
Διάγραμμα Β-33: Ιστορικά στοιχεία σύγκρισης για τη χωρητικότητα των VLCCs και την παραγωγή του OPEC, προβλέψεις για το μέλλον.

Σύμφωνα με το διάγραμμα Β-31, βλέπουμε ότι από το 2000 και μετά υπήρχε μια ταυτόσημη πορεία της παραγωγής του Opec και της δυνατότητας μεταφοράς των VLCCs. Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη πρόβλεψη, αναμένεται από το 2005 και μετά να σημειωθεί υπερπροσφορά χωρητικότητας, οπότε και κατά συνέπεια μείωση των ναύλων. Αυτό βέβαια, είναι ένα σενάριο, που δύναται να επαληθευτεί αν δεν υπάρξει κάποιο σημαντικό γεγονός που θα αλλάξει τα δεδομένα.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Παρακάτω παραθέτουμε κάποια στοιχεία με ιστορικές τιμές πετρελαίου τύπου “West Texas Intermediate”



Διάγραμμα Β-34: Ιστορικές τιμές πετρελαίου για το πετρέλαιο “West Texas Intermediate”

	Oct 2005	Nov 2005	Dec 2005	Jan 2006	Feb 2006	Mar 2006
Forecast Value	63.4	61.3	64.3	64.1	65.7	67.7
<u>Standard Deviation</u>	1.	1.2	1.6	1.9	2.3	2.7
<u>Correlation Coefficient</u>	0.9925	0.9912	0.9899	0.9886	0.9873	0.9860

Updated Wednesday, October 26, 2005

Πίνακας Β-30: Προβλέψεις για τις τιμές του πετρελαίου μέχρι το 2006.³⁹

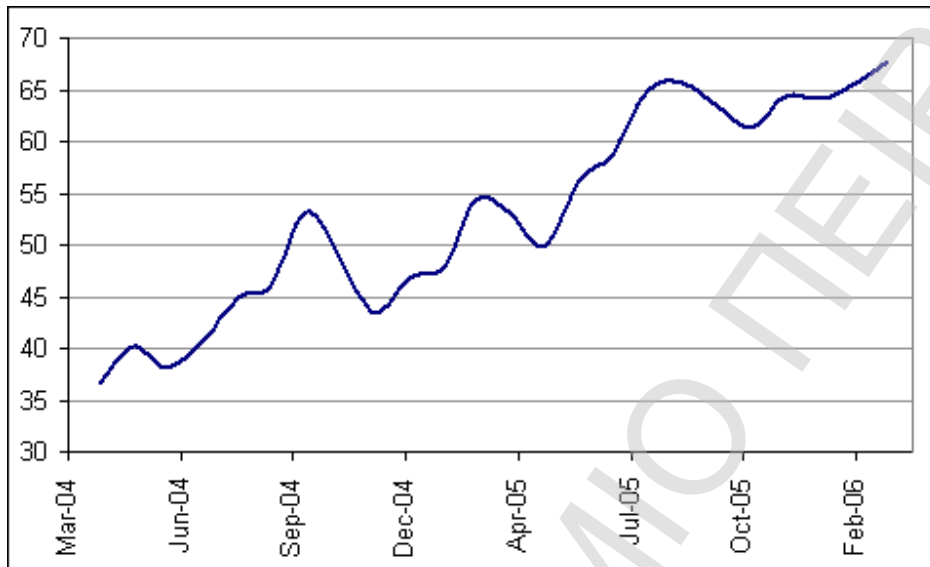
Παρατηρώντας τις μεταβολές στις τιμές του πετρελαίου από τα διαγράμματα, μπορούν εύκολα να κατανοήσουμε γιατί θεωρούμε σημαντικό παράγοντα στη ναυτιλιακή αγορά τις τιμές του πετρελαίου.

³⁹ Crude Oil Price Forecast, West Texas Intermediate, Spot Price. USD/bbl. Average of Month.



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι έχουν αναφερθεί περιπτώσεις όπου οι ναυλωτές χρησιμοποιούν τα Δ/Ξ πλοία ως δεξαμενές πετρελαίου σε περιόδους μεγάλης έξαρσης η ύφεσης των τιμών του πετρελαίου έτσι ώστε να κερδοσκοπήσουν από αυτές.



Διάγραμμα Β-35: Προβλέψεις για τις τιμές του πετρελαίου μέχρι το 2006⁴⁰
(Crude Oil Prices⁴¹, Past Trend, Present Value & Future Projection, West Texas Intermediate. US Dollars per barrel.)

ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Επιγραμματικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι εντυπώσεις τείνουν προς το σενάριο της παραμονής της ισχυρής αγοράς για το κοντινό μέλλον. Οι εξελίξεις στους κανονισμούς είναι ένας παράγοντας που θα επηρεάσει την αγορά, αλλά από ότι διαφαίνεται μέχρι σήμερα όχι πολύ σημαντικά όπως είχαν προβλέψει πολλοί παλαιότερα.. Άρα η ναυτιλία κρίνεται μια καλή περίπτωση για επένδυση.

Πιο αναλυτικά οι βασικότεροι λόγοι για τους οποίους ανθεί στη ναυτιλία ο δανεισμός για την απόκτηση νέων πλοίων είναι :

- ✚ Το χαμηλό διατραπεζικό επιτόκιο Λονδίνου (L.I.B.O.R)

⁴⁰ <http://www.marketvector.com/leading-indicator/>

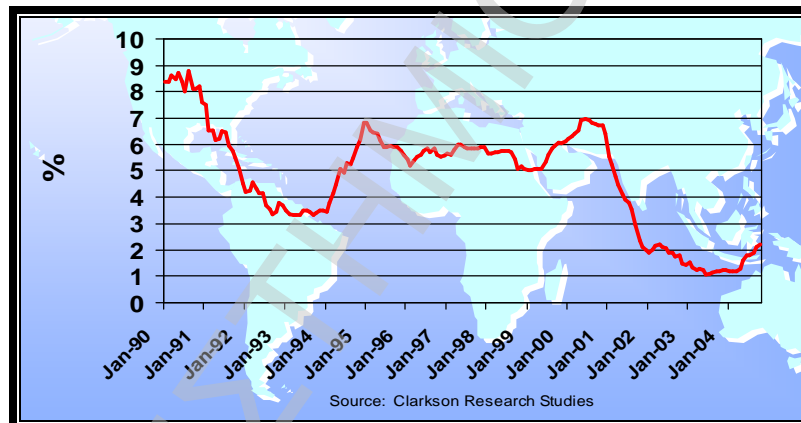
⁴¹ <http://www.neatideas.com/oil.htm>



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»



Διάγραμμα Β-36: Διάγραμμα τιμής LIBOR τα τελευταία χρόνια⁴²



Διάγραμμα Β-37 : Τάση Διατραπεζικού Επιτοκίου L.I.B.O.R.⁴³

- ✚ Τα πάρα πολύ καλά επίπεδα που κινείται η Ναυτιλιακή αγορά τα τελευταία χρόνια, κάνουν ισχνή την μνήμη των τραπεζών και δανείζουν με μεγάλη ευκολία χρήματα σε ναυτιλιακές εταιρείες.

Επιπλέον στη ναυτιλιακή αγορά διαφαίνεται τώρα ένα παράθυρο ευκαιρίας για επενδύσεις για τους εξής λόγους :

- ✚ Ύπαρξη ασυνήθιστα υψηλών ναύλων

⁴² <http://www.greenpointmortgage.com/index.jsp?PageID=6.1.2>

⁴³ Clarkson Research Studies



ΜΕΡΟΣ Β «ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ»

- ✚ Ύπαρξη ασυνήθιστα χαμηλών επιτοκίων
- ✚ Ευκολότερη διαχείριση συναλλάγματος με τη χρήση του Ευρώ πλέον.
- ✚ Ύπαρξη οικονομικών ωφελειών από τη χρήση δανείου, μέσω της απαλλαγής δαπανών
- ✚ Διεθνής υποστήριξη των θαλάσσιων μεταφορών καθώς έχει γίνει αντιληπτό ότι είναι το πιο οικονομικό και το πιο οικολογικό μέσο μεταφοράς.
- ✚ Πολύ καλή εικόνα της ναυτιλιακής αγοράς το τελευταίο διάστημα
- ✚ Πολύ καλές προοπτικές συνέχεια της καλής εικόνας της αγοράς λόγω της γοργής ανάπτυξης της Κίνας.

Γενικώς όταν σκεφτόμαστε μια επένδυση στη ναυτιλία πρέπει να έχουμε υπόψη μας τους εξής παράγοντες κατά την αξιολόγηση της επένδυσης :

1. Την υπολειμματική αξία της απόδοσης, (Terminal Value) που στην συγκεκριμένη περίπτωση είναι η τελική αξία του πλοίου, η λεγόμενη τιμή σκράπ (Scrap Value)
2. Το ποσό που αναμένεται να αποφέρει ως έσοδα το πλοίο κατά το διάστημα που θα είναι στην κατοχή της εταιρείας, και αυτό εξαρτάται από έναν κυρίως παράγοντα : Τον ημερήσιο αναμενόμενο ναύλο (Dayrate)
3. Οι νόμοι της αγοράς και κυρίως η εξίσωση Προσφοράς και Ζήτησης, η οποία καθορίζει τον ημερήσιο ναύλο.
4. Η προσχώρηση νέων πλοίων στον παγκόσμιο στόλο (Προσφορά για Μεταφορά) για τα επόμενα τρία έτη, η οποία σύμφωνα με τα τελευταία προγνωστικά αναμένεται κοντά στο 7% - 8% ετησίως.
5. Η απαιτήσεις τις αγοράς για μεταφορά (Ζήτηση για Μεταφορά) που καθορίζεται από την ικανότητα παραγωγής και καθαρισμού του πετρελαίου. Βεβαίως η ζήτηση δεξαμενοπλοίων (Ζήτηση για Μεταφορά) δεν μπορεί να αυξηθεί περισσότερο από 3%-4% ετησίως μέχρι το 2007. (Σύμφωνα με τις Non-OPEC προσδοκίες).
6. Το σενάριο της καλύτερης εξέλιξης της αγοράς είναι εύκολο να προβλεφθεί: Ο ΟΠΕΚ παράγει την ανακοινωμένη παραγωγή, αλλά ο ανεφοδιασμός δεξαμενοπλοίων αυξάνεται γρηγορότερα και έτσι η αγορά οδηγείται σε χαμηλότερα μέσα επίπεδα ναύλων.

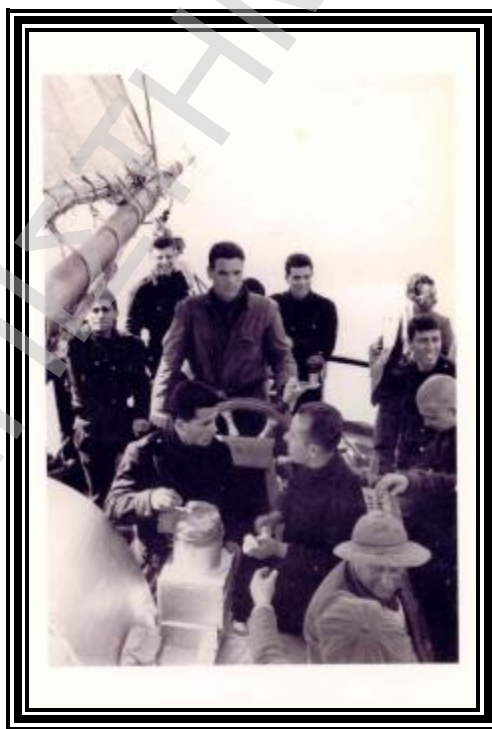


**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ
ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ**

ΜΕΡΟΣ Γ:

«ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ»





Γ-1. Γενικά στοιχεία για την επένδυση και τη χρηματοδότηση στη ναυτιλία.

Με την υπάρχουσα κατάσταση στην Ναυτιλιακή αγορά, η οποία ανθεί πέρα ακόμα και από τις πιο ευνοϊκές προβλέψεις, οι πλοιοκτήτες έχουν αρχίσει με γοργούς ρυθμούς την ανανέωση του στόλου τους. Δυο είναι οι παράγοντες που δρουν καταλυτικά για αυτό το γεγονός. Καταρχήν είναι ο εξαναγκασμός τους από τους κανονισμούς της Marpol / IMO και των κοινοτικών οδηγιών για την προστασία του περιβάλλοντος (double bottom , double Hull) ταυτόχρονα με την δυσπιστία των ναυλωτών ως προς τα πλοία παλαιότερου σχεδιασμού που είναι επίφοβα για πρόκληση μεγάλης ρύπανσης σε περίπτωση ατυχήματος. Επιπλέον είναι και τα πολύ καλά επίπεδα ναύλων της αγοράς, που δελεάζουν του πλοιοκτήτες να ανανεώσουν το στόλο τους με πολύ καλές προοπτικές για γρήγορη απόσβεση του επενδεδυμένου κεφαλαίου και με μικρότερο ρίσκο. Ακόμα τα χαμηλά υπάρχοντα επιτόκια δανεισμού καθιστούν χαμηλό το κόστος του δανειζόμενου κεφαλαίου, γεγονός που προσελκύει πολλούς πλοιοκτήτες. Τέλος, οι τράπεζες, βλέποντας τις πολύ καλές αποδόσεις της ναυτιλίας τα τελευταία χρόνια, χρηματοδοτούν τέτοιες επενδύσεις με μεγάλη ευκολία και μικρή περίοδο αποπληρωμής.

Η τάση της εποχής για τους πλοιοκτήτες για την απόκτηση ενός πλοίου είναι η χρηματοδότηση κατά 50 έως 70 % του ποσού, και η περίοδος αποπληρωμής του δανείου από 5 έως 7 έτη. Αυτό εξαρτάται από τον πλοιοκτήτη, την τράπεζα αλλά και την φερεγγυότητα και το μέγεθος της Ναυτιλιακής εταιρείας. Περισσότερο θα λέγαμε ότι προτιμάται και από τις δυο πλευρές η μέθοδος του 50% χρηματοδότησης και 5 έτη αποπληρωμής.

Στην ανάλυσή μας θα χρησιμοποιήσουμε πραγματικά οικονομικά στοιχεία από μία παραδοσιακή Ελληνική Ναυτιλιακή εταιρεία, εύρωστη και με καλές αποδόσεις, που κατέχει ως επί το πλείστο νεότευκτα πλοία και ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου της είναι μικρός. Αυτή είναι η τακτική της εποχής μετά το κύμα ανανέωσης στόλου που επικρατεί τα τελευταία χρόνια.

Η συγκέντρωση των στοιχείων ήταν πολύ δύσκολη και για τον λόγο αυτό πρέπει να χρησιμοποιηθούν με προσοχή. Για τους σκοπούς της έρευνάς μας, θεωρούμε μια



εικονική εταιρεία την «Marathos Marine». Η Εταιρεία αυτή είναι μια έυρωστη εταιρεία Ελληνικών συμφερόντων.

Η πολιτική της εταιρείας είναι να χρησιμοποιεί σαν πλήρωμα Έλληνες Αξιωματικούς και Αλλοδαπό πλήρωμα. Αυτό το τονίζουμε διότι, όπως θα φανεί στην πορεία το κόστος του πληρώματος αποτελεί μεγάλο μέρος του λειτουργικού κόστους. Επίσης, η εταιρεία χρησιμοποιεί αυτή τη σύνθεση καθότι θεωρεί ότι το Ελληνικό πλήρωμα είναι πιο ποιοτικό από το αλλοδαπό, και για το λόγο αυτό το χρησιμοποιεί στις υψηλόβαθμες θέσεις.







Γενικώς, καλό είναι να αναφερθούν κάποιες πληροφορίες για τις ναυτιλιακές συναλλαγές που βρήκαμε κατά τη διάρκεια της έρευνας, οι οποίες δεν θα χρησιμοποιηθούν στην ανάλυση μας παρακάτω, όμως είναι άξιες αναφοράς.

Η προμήθεια που παίρνουν οι μεσολαβητές (μεσίτες) που κλείνουν τη συμφωνία ανάμεσα στο Ναυλωτή και τον Πλοιοκτήτη είναι της τάξης του 3~4 % επί του ναύλου.

Το ποσοστό αυτό δεν είναι πάντα σταθερό, εξαρτάται από την κατάσταση της αγοράς, την πελατειακή σχέση των συμβαλλόμενων μερών με τον μεσίτη και διάφορους άλλους παράγοντες. Στην ανάλυση μας δεν θα το συμπεριλάβουμε διότι αφενός, όπως αναφέρθηκε δεν είναι σταθερό, και αφετέρου δεν είναι τόσο μεγάλο το ποσό που θα αλλοιώσει το αποτέλεσμα μας. Αυτό το κόστος μπορεί να μειωθεί όταν η ναυτιλιακή εταιρεία έχει αυτόνομο και καλά οργανωμένο τμήμα Ναυλώσεων. Αυτό ισχύει συνήθως στις μεγάλες εταιρείες και το ποσοστό μειώνεται στο 2 % περίπου.

Τα λιμενικά έξοδα για ένα πλοίο μεγέθους Suezmax που φορτώνει στο λιμάνι του Novorissisk είναι περίπου στα 130.000 \$, εκ των οποίων τα 50.000 \$ είναι καθαρά λιμενικά έξοδα, 50.000 \$ είναι τα έξοδα ρυμουλκών λόγω πάγου. (Στοιχεία 02/2005)

Πληροφοριακά, παραθέτουμε την ανάλυση του κόστους, για να έχει ο αναγνώστης μια αντίληψη των επιμέρους δαπανών:

-  Tonnage Dues 46.000 \$
-  Light house dues 6000 \$
-  Anchorage dues 600 \$ / day
-  Navigation dues 3000 \$
-  Pilotage 5000 \$
-  Tugs assistance 50000 \$



ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

- Mooring Charges 1500 \$
- Wharface 1000 \$
- Sanitary dues 2000 \$
- Fire Guard 4500 \$
- Agency Fee 8000 \$
- Saundry 2000 \$

Τα λιμενικά έξοδα για ένα πλοίο μεγέθους Aframax που εκφορτώνει στο λιμάνι του Rotterdam είναι περίπου στα 90.000 Ευρώ , εκ των οποίων τα 70.000 Ευρώ είναι καθαρά λιμενικά έξοδα.(Στοιχεία 03/2005)

Τα λιμενικά έξοδα για ένα πλοίο μεγέθους Aframax εκφορτώνει στο λιμάνι της Τριέστης (Ιταλία) είναι περίπου στα 50.000 Ευρώ , εκ των οποίων τα 20.000 Ευρώ είναι έξοδα ρυμουλκών (Στοιχεία 02/2005)

Γενικώς μια εταιρεία η οποία τηρεί όλους τους σύγχρονους κανονισμούς και είναι σωστά οργανωμένη θα έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

Γ-2 ΔΟΜΗ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Στο δοκίμιο αυτό θα περιγράψουμε συνοπτικά την δομή μιας βιώσιμης και λειτουργικής ναυτιλιακής εταιρείας μεσαίου μεγέθους.

Μια τέτοια εταιρεία η οποία υποθετικά έχει 20 με 25 πλοία double hull που πληρούν όλους τους διεθνείς κανόνες ασφάλειας. Προσωπικό γραφείου 60-70 άτομα

Η σύνθεση του στόλου μιας τέτοιας εταιρείας θα μπορούσε να είναι :

6-7 πλοία Product Carriers 50.000 dwt

10 πλοία Aframax

10 πλοία Suezmax



Παρακάτω θα αναλύσουμε τα οικονομικά στοιχεία από τη ναυτιλιακή εταιρεία «*Marathos Marine*». Όπως προαναφέρθηκε, η εταιρεία είναι μεν εικονική, αλλά τα στοιχεία είναι πραγματικά.

Γ-2.1 Συνοπτική παρουσίαση της εταιρείας (Briefing about “Marathos Marine”)

Η “Marathos Marine” είναι μια εταιρεία Διαχείρισης πλοίων (Shipmanagement Company) που διαχειρίζεται ένα στόλο πλοίων μέσης ηλικίας 5 ετών. Η “Marathos Marine” είναι εταιρεία Δεξαμενοπλοίων που διαχειρίζεται Δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου και των προϊόντων του.

Η δομή του στόλου επεκτείνεται από πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου μεσαίων αποστάσεων μέχρι δεξαμενόπλοια τύπου «Suezmax». Πιο συγκεκριμένα ο στόλος της απαρτίζεται από την εξής σύνθεση:

- 7 Suezmaxes
- 9 Aframaxes
- 2 Long Range Products
- 5 Medium Range Products

Η Εταιρεία έχει μια ολοκληρωμένη δομή διοίκησης και είναι ανεξάρτητη σε όλες τις λειτουργίες της. Κάθε τμήμα της εταιρείας έχει αυστηρά καθορισμένους στόχους και όλα τα τμήματα προσπαθούν σε καθημερινή βάση για την επίτευξη του καλύτερου δυνατού επιχειρησιακού αποτελέσματος.

Γ-2.2 Η γενική δομή της εταιρείας (The general structure of the Company).

Η οργάνωση της “Marathos Marine” είναι τύπου Οργάνωσης πλέγματος τριών διαστάσεων.

Στον παρακάτω πίνακα, φαίνονται τα τμήματα της εταιρείας και οι λειτουργίες που εξυπηρετούν.

Υπάρχει δυναμικό με υψηλές ικανότητες και εξειδίκευση στις συγκεκριμένες λειτουργίες, καθώς οι περιοχές ευθύνης και οι εξουσίες είναι ξεκάθαρα καταναμημένες.

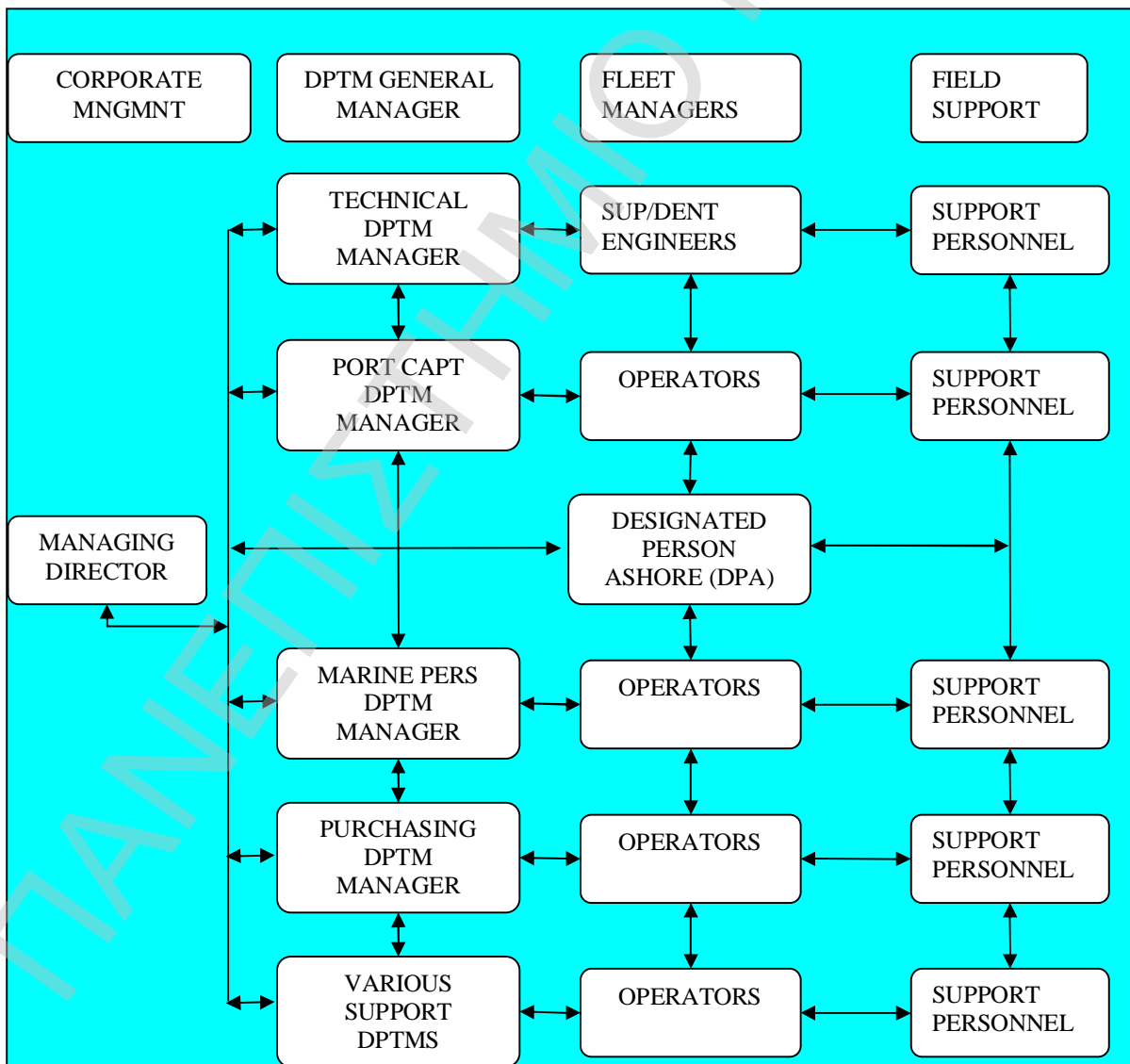


ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

The Departments are:	The functions are:
Port Captains/ Marine Department Technical Marine Personnel	Safety and Quality
Operations	Clients services
Chartering	Sales and Marketing
Purchasing Risk Management and Protection Finance and Accounting Information Technologies Administration	Supporting Functions

Πίνακας Γ-1: Τα τμήματα της εταιρείας και ο σκοπός που εξυπηρετεί.

Γ-2.3 Οργανόγραμμα γραφείου (SHORE-BASED ORGANIZATION CHART)



Διάγραμμα Γ-0: Οργανόγραμμα «Marathos Marine»



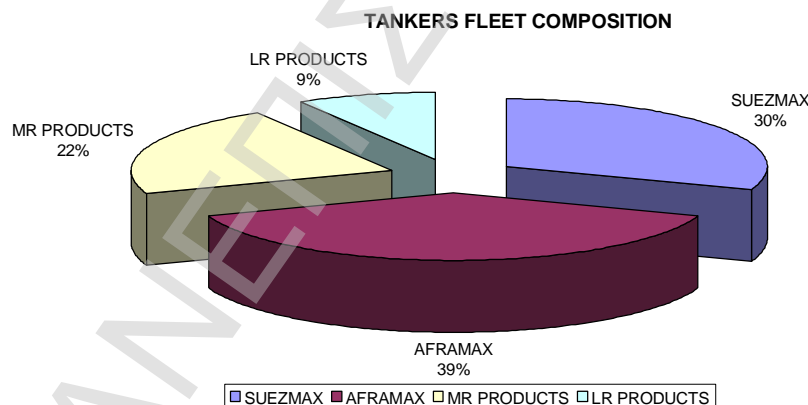
ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

Υπάρχουν εγκεκριμένα συστήματα Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management) και Προγραμματισμένης Συντήρησης (Plan Maintenance Systems) τα οποία παρακολουθούνται εσωτερικά και εξωτερικά (SMS), καθώς και μια ομάδα Διαχείρισης Κρίσιμων καταστάσεων (Emergency Response Team) η οποία συνεδριάζει μια φορά την εβδομάδα.

Η τμηματική δομή της εταιρείας είναι συμβατική και αποτελείται από 55 στελέχη υψηλών προσόντων / εμπειριών τα οποία κατανέμονται στα εξής τμήματα:

1. Ναυλώσεων (Chartering (commercial))
2. Επιχειρησιακό (Operations (subsections: Freight – Disbursement checking))
3. Αρχιπλοίαρχοι / Ναυτιλιακό (Port Captains / Marine)
4. Τεχνικό (Technical)
5. Προμηθειών (Purchasing (Spares and Supply))
6. Πληρώματος (Crew)
7. Ασφάλισης (Insurance)
8. Νομικό (Legal)
9. Τεχνολογίας και Η/Υ (Information and Technology (IT))
10. Λογιστικό (Accounts (Financial))

Γ-2.4 Στοιχεία για την εταιρεία «Marathos Marine»



Διάγραμμα Γ-1 : Σύνθεση στόλου «Marathos Shipping» ανά τύπο πλοίου

Αν παρατηρήσουμε τη δομή του στόλου της εταιρείας κατά τύπο πλοίου, βλέπουμε ότι οι τύποι πλοίων : Το μεγαλύτερο ποσοστό του στόλου με διαφορά είναι του τύπου Aframax, μετά ακολουθούν τα Suezmax, τα MR Products, και με διαφορά αρκετά λιγότερο τα LR Products.



Στο παραπάνω διάγραμμα Γ-1, φαίνεται η σύνθεση του στόλου ανά ποσοστωση σχετικά με τύπο πλοίου. Παρατηρούμε ότι 69% του στόλου αποτελείται από πλοία μεταφορά Αργού πετρελαίου. Μόλις το 31% του στόλου αποσκοπεί κυρίως στη μεταφορά «καθαρών» προϊόντων πετρελαίου. (Τα πλοία “Product Carriers” κυρίως μεταφέρουν καθαρά προϊόντα, αλλά μπορούν να μεταφέρουν και αργό πετρέλαιο.). Βλέπουμε ότι στο στόλο δεν υπάρχουν πολύ μεγάλα πλοία ULCCs / VLCCs.

Ακόμα έχουμε να σχολιάσουμε ότι παρατηρείται αρκετή διαφοροποίηση ως προς τον τύπο πλοίων και κυρίως για το μέγεθος. Αυτό είναι μια πολύ καλή τακτική που ακολουθεί η εταιρεία, διότι έτσι διαμοιράζει τον κίνδυνο της αγοράς σε περισσότερες κατηγορίες. Όπως γνωρίζουμε, σε περίπτωση κρίσης της αγοράς, δεν επηρεάζονται ταυτόχρονα και με τον ίδιο βαθμό όλες οι κατηγορίες πλοίων. Άλλες έχουν χρονική υστέρηση ή ακόμα και δεν επηρεάζονται σε ορισμένες περιπτώσεις.

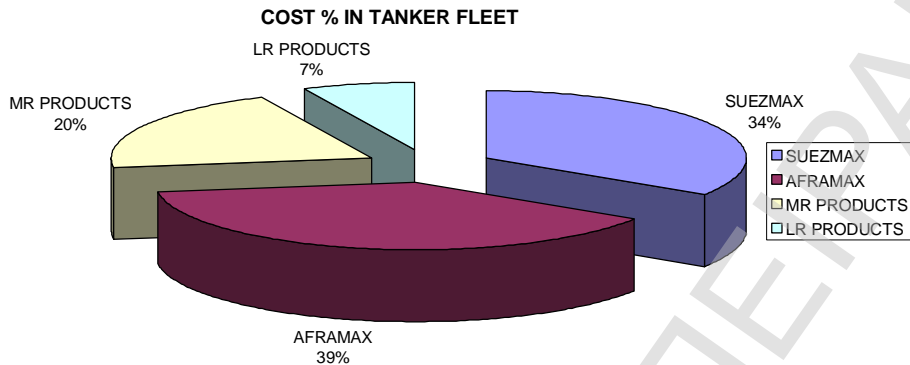
Αυτό το γεγονός οφείλεται, κατά τη γνώμη μας στους εξής παράγοντες :

- ✚ Στο γεγονός ότι τα μεγάλα μεγέθους πλοία, εμπεριέχουν μεγάλους κινδύνους και ως προς τον επιχειρησιακό τους κύκλο αλλά και ως προς την ίδια την αξία τους. Παραδείγματος χάρη, ένα πολύ μεγάλο πλοίο, δεν είναι τόσο εύκολο να βρει φορτίο προς μεταφορά για το 100% της χωρητικότητας του. Ακόμα, αν υπάρξει κάποιο πρόβλημα στο πλοίο (ρύπανση, ατύχημα, μεγάλη κακοκαιρία) ο κίνδυνος για την πρόκληση ανεπανόρθωτης ρύπανσης είναι ορατός και μεγάλος. Τέλος, όπως γνωρίσουμε, αν βρεθούμε σε μια ύφεση του ναυτιλιακού κύκλου, η υποτίμηση των μεγάλων πλοίων είναι δραματική. Συνεπώς, εύκολα βλέπουμε την τακτική που ακολουθούν σήμερα οι πλοιοκτήτες, η οποία είναι η κατοχή μεσαίου μεγέθους πλοίων.
- ✚ Η διαφορετικότητα της σύνθεσης του στόλου, δίνει μια δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να μειώσει τους κινδύνους της εταιρείας του. Όπως έχει δείξει η ιστορία, στις μεταβολές του κύκλου της ναυτιλιακής αγοράς, δεν επηρεάζονται με τον ίδιο τρόπο όλοι οι τύποι πλοίων. Συνήθως υπάρχει μια υστέρηση ανάμεσα στους τύπους πλοίων, ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες της αγοράς.
- ✚ Τέλος, ένας βασικός παράγοντας που παίζει ρόλο στην σύνθεση του στόλου είναι η μικρότερη επίδραση των διάφορων πολιτικών εξελίξεων ανά τον κόσμο στον



ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

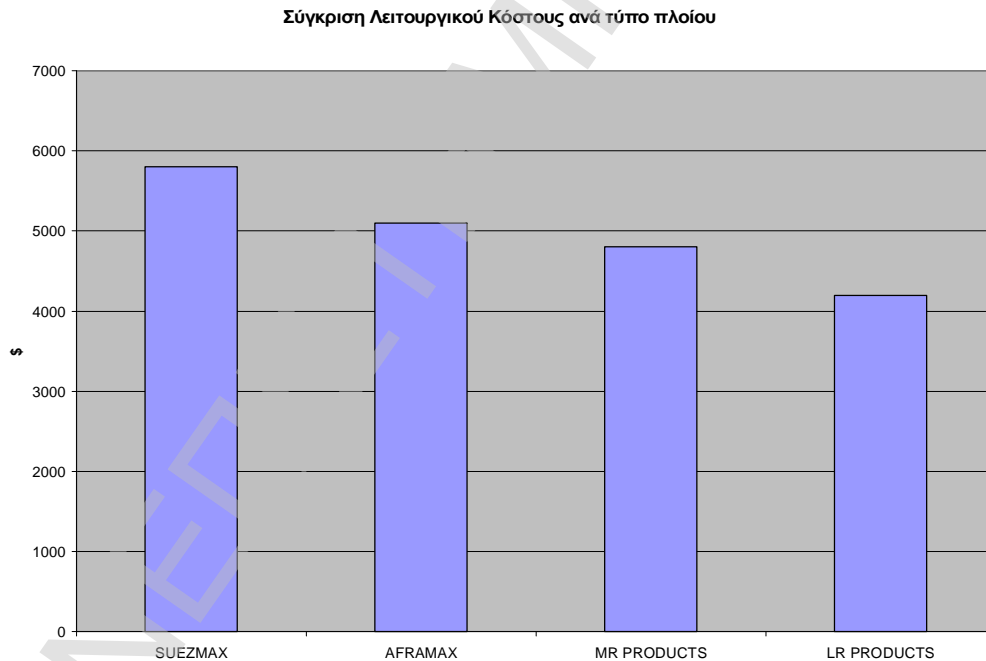
επιχειρησιακό κύκλο της ναυτιλίας. (Π.χ. κλείσιμο Διώρυγας του Σουέζ, Πόλεμος Περσικού Κόλπου Κουβέιτ – Ιράκ, Ιράκ – Ιράν, και άλλοι)



Διάγραμμα Γ-2 : Επιμερισμός του κόστους στο συνολικό, ανά τύπο πλοίου

Στο διάγραμμα Γ-2 τη συμμετοχή κόστους των τύπων πλοίων στο σύνολο του στόλου.

Στο διάγραμμα Γ-3 που ακολουθεί βλέπουμε μια άμεση σύγκριση του λειτουργικού κόστους των τύπων πλοίων:



Διάγραμμα Γ-3 : Άμεση σύγκριση λειτουργικού κόστους πλοίων.

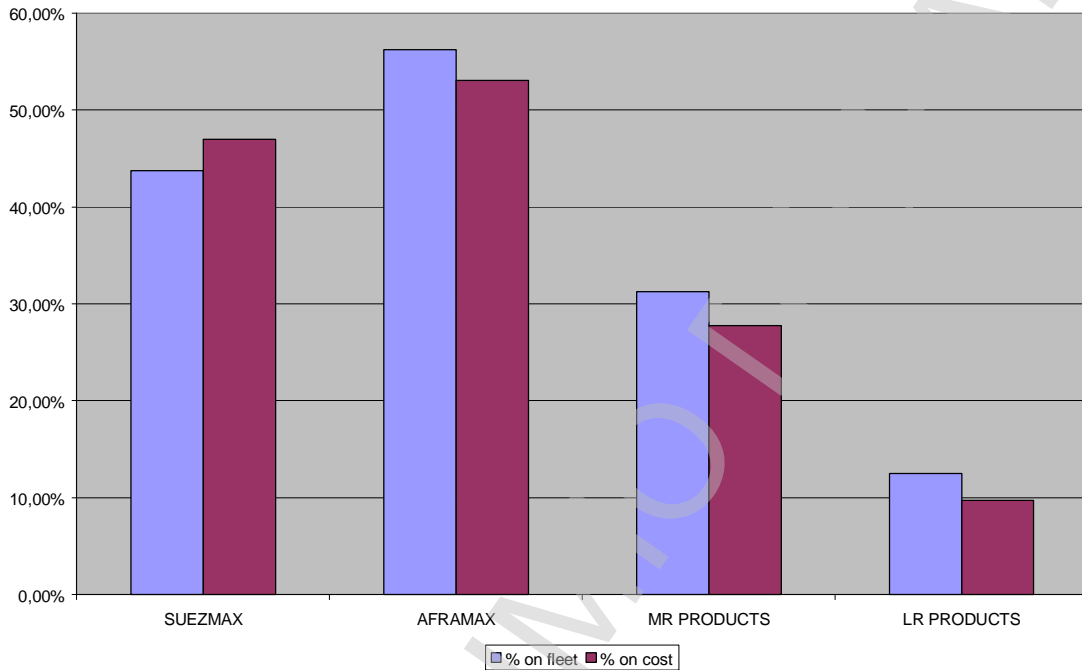
Αν προσπαθήσουμε να αναλύσουμε το διάγραμμα Γ-4, βλέπουμε ότι οι τύποι Aframax, MR Products και LR Products κατέχουν ανάλογο ποσοστό στον επιμερισμό του κόστους με το ποσοστό συμμετοχής τους στο στόλο. Αντιθέτως βλέπουμε ότι τα Suezmax κατέχουν μεγαλύτερο ποσοστό κόστους από τη συμμετοχή τους στο στόλο. Αυτό



ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

σημαίνει ότι από την πλευρά του κόστους, τα πλοία Suezmax δεν είναι μια πολύ συμφέρουσα επιλογή, σε σχέση με τα άλλα πλοία από πλευρά κόστους.

Σύγκριση Συμμετοχή Στο στόλο και Στο κόστος ανά τύπο πλοίου

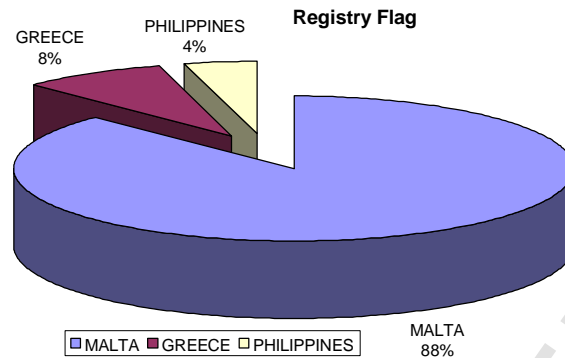


Διάγραμμα Γ-4 : Αποτύπωση όλων των τύπων πλοίων κατά ποσόστωση.

Αν δούμε συγκεντρωμένα τα παραπάνω στοιχεία στον παρακάτω πίνακα, αυτό φαίνεται πιο εύκολα :

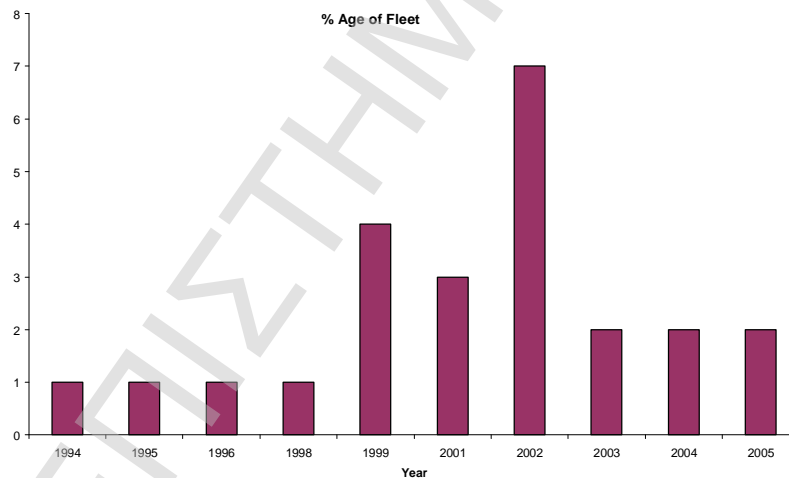
type	% on fleet	% on cost
SUEZMAX	43,75%	46,94%
AFRAMAX	56,25%	53,06%
MR PRODUCTS	31,25%	27,75%
LR PRODUCTS	12,50%	9,71%

Πίνακας Γ-2 : Σχέση Συμμετοχής στο στόλο και Συμμετοχής στο Κόστος



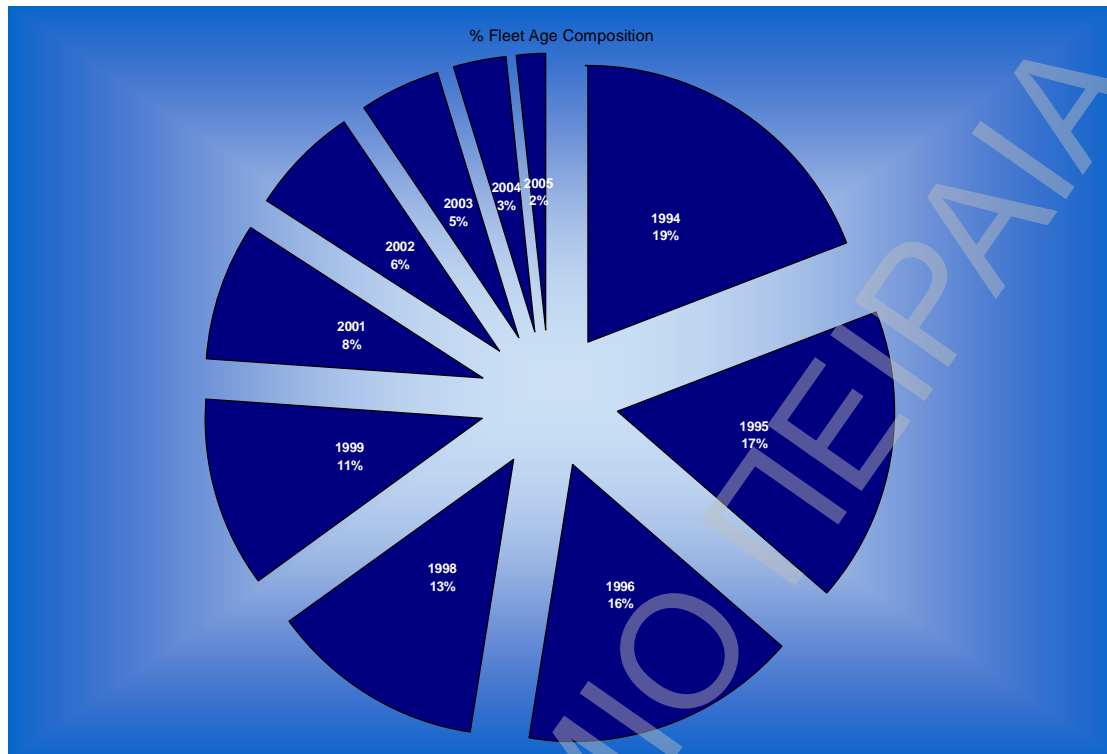
Διάγραμμα Γ-5 : Σημαία Νηολογίου

Αυτό το διάγραμμα Γ-5 δείχνει τη Σημαία Νηολογίου που προτιμάται από την εταιρεία. Είναι προφανές ότι υπερισχύει η σημαία της Μάλτας κατά πολύ. Επίσης στο διάγραμμα αυτό φαίνεται σαν δεύτερη σημαία προτίμησης η Ελληνική. Αυτό έχει σχέση με το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια η Ελληνική Σημαία έχει αναβαθμιστεί και δεν θεωρείται πλέον σημαία ευκαιρίας αλλά έχει εισέλθει στη Λευκή Λίστα.



Διάγραμμα Γ-6 : Αριθμός πλοίων ανά έτος Ναυπήγησης

Στο διάγραμμα Γ-6 παρουσιάζεται γραφικά το έτος κατασκευής των πλοίων. Παρατηρούμε ότι όλα τα πλοία είναι κατασκευασμένα μετά το 1994. Η μεγαλύτερη πλειοψηφία είναι ναυπηγημένα κατά τα έτη 1999, 2001, 2002.



Διάγραμμα Γ-7 : Σύνθεση Στόλου με βάση την ηλικία πλοίων.

Γ-3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Στο δοκίμιο που ακολουθεί θα γίνει μια λεπτομερής ανάλυση του λειτουργικού κόστους ενός δεξαμενοπλοίου. Θα δούμε αναλυτικά πως επιμερίζονται αυτά τα κόστη και ποιες κατηγορίες περιλαμβάνουν.

Γ-3.1 Ανάλυση λειτουργικού κόστους σύγχρονου Δ/Ξ πλοίου (Breakdown of running cost for New Tanker Vessel)

Γενική Περιγραφή (GENERAL DESCRIPTION)

ΠΛΗΡΩΜΑ

Το κόστος των πληρωμάτων διαίρεται στις εξής κατηγορίες:

- ✓ Μισθοί Πληρώματος (CREW WAGES)
- ✓ Δώρα πληρώματος (CREW BONUSES)
- ✓ Αποζημίωση υπερωριών πληρώματος καταστρώματος και χώρου ενδιαιτήσης (CREW OVERTIME DECK – CABIN)



ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

- ✓ Αποζημίωση υπερωριών πληρώματος μηχανής (CREW OVERTIME ENGINE DEPT)
- ✓ Καθαρισμός Δεξαμενών (CLEANING OF TANKS / Gas Freeing)

Τα κόστη αυτά επιμερίζονται ανάλογα στα τμήματα που ακολουθούν, για λογιστικούς λόγους και τον έλεγχο του προϋπολογισμού (budget).

- ✚ Τεχνικό τμήμα (TECHNICAL DEPT)
- ✚ Τμήμα πληρωμάτων (Crew DEPT)
- ✚ Τμήμα αρχιπλοιάρχων / Ναυτιλιακό (Port Captains /Marine DEPT)

- ✓ Συνεισφορές στα ταμεία πληρώματος Ελλήνων και Αλλοδαπών (S.S. Contribution)
- ✓ Μισθοί πληρώματος εν αναμονή (STAND BY CREW WAGES)
- ✓ Τροφοδοσία (PROVISIONS)
- ✓ Ιατρικά Έξοδα πληρώματος (MEDICAL EXPENSES CREW)
- ✓ Φαρμακείο πλοίου (MEDICAL MEDICINES SHIPSTOCK)
- ✓ Έξοδα ταξιδίων πληρώματος (CREW TRAVELLING EXPENSES)
- ✓ Έξοδα ψυχαγωγίας (RECREATION EXPENSES)
- ✓ Έξοδα ανεύρεσης πληρώματος (CREW RECRUITING EXPENSES)
- ✓ Έξοδα συνεχιζόμενης εκπαίδευσης πληρώματος (CREW TRAINING EXPENSES)

ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Το κόστος της ασφαλιστικής κάλυψης του πλοίου διαιρείται ως ακολούθως:

- ✗ Ασφάλιση κατασκευαστικής δομής και μηχανημάτων (INSURANCE – Hull and Machinery)
- ✗ Ασφάλιση για κίνδυνο πολέμου (INSURANCE - WAR RISKS)
- ✗ Ασφάλιση P&I club (INSURANCE - P&I)

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

Τα έξοδα των επισκευών του πλοίου επίσης διαχωρίζονται στις εξής κατηγορίες: (REPAIRS EXPENSES)

- ✓ Γενικές επισκευές (REPAIRS – GENERAL)
- ✓ Επισκευές που απαιτούνται για να είναι σύμφωνο το πλοίο με τις αιτήσεις της κλάσης (REPAIRS – CLASSIFICATIONS)
- ✓ Επισκευές ηλεκτρονικών (REPAIRS – ELECTRONICS)



ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

- ✓ Επισκευές που απαιτούν τη χρήση ειδικευμένου προσωπικού (REPAIRS - SPECIALISTS FEES)
- ✓ Λιμενικά έξοδα που απαιτούνται για τις επισκευές (REPAIRS - PORT EXPENSES)

Το κόστος των ανταλλακτικών διαμερίζεται ως εξής :

- Ανταλλακτικά για τις επισκευές (STORES FOR REPAIRS)
- Ανταλλακτικά για το κατάστρωμα και της μηχανής (ENGINE & DECK SPARE PARTS)

Τα οποία διαμοιράζονται λογιστικά στα εξής τμήματα

- ✚ Τεχνικό τμήμα (TECHNICAL DEPT)
- Κόστος κατασκευής και ανακατασκευής ανταλλακτικών (FABRICATION - RECONDITION SPARE PARTS)
- Έξοδα αποστολής ανταλλακτικών (FORWARDING EXPENSES - SPARE PARTS)
- Συντήρηση από το πλήρωμα (MAINTENANCE BY CREW)
- Συντήρηση από εξωτερικά συνεργεία (MAINTENANCE BY REPAIR TEAM)

Η οποία περιλαμβάνει:

- Μισθοί και εισφορές (WAGES AND CONTRIBUTIONS)
- Έξοδα ταξιδιού, διαμονής και άλλα (TRAVEL LIVING ETC EXPENSES)
- Έξοδα ταξιδίων αρχιμηχανικών (SUPERINTENDENTS TRAVEL EXPENSES)

Τα οποία επιμερίζονται στα εξής τμήματα λογιστικά:

- ✚ Τεχνικό τμήμα (TECHNICAL DEPT)
- ✚ Τμήμα πληρωμάτων (Crew DEPT)
- ✚ Τμήμα αρχιπλοιάρχων / Ναυτιλιακό (Port Captains /Marine DEPT)
- ✚ Έξοδα νέων ναυπηγήσεων (CAPITAL EXP NEW BUILDINGS)

ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ

- ⊘ Προμήθειες για τη μηχανή (ENGINE STORES)
- ⊘ Προμήθειες για το κατάστρωμα (DECK STORES)
- ⊘ Χρώματα για συντήρηση (PAINTS FOR MAINTENANCE)
- ⊘ Χρώματα για δεξαμενισμό (PAINTS FOR DRY DOCK)
- ⊘ Προμήθειες και εξοπλισμός για τους χώρους ενδιαίτησης (CABIN STORES AND EQUIPMENT)



ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

Οι οποίες καταμερίζονται αντίστοιχα στα τμήματα:

- ✚ Τμήμα προμηθειών (PURCHASING DEPT)
- ✚ Τμήμα αρχιπλοιάρχων / Ναυτιλιακό (Port Captains /Marine DEPT)
- ✓ Απόσβεση μη αναλώσιμου εξοπλισμού (DEPRECIATION FITTINGS NON CONSUMABLE)
- ✓ Λιπαντικά (LUBRICANTS)
- ✓ Χημικά (CHEMICALS)

Τα οποία διαμοιράζονται λογιστικά στα εξής τμήματα

- ✚ Τεχνικό τμήμα (TECHNICAL DEPT)
- ✚ Τμήμα αρχιπλοιάρχων / Ναυτιλιακό (Port Captains /Marine DEPT)
- ✗ Νερό (WATER)
- ✗ Έξοδα αποστολής για αναλώσιμα (FORWARDING EXPENSES CONSUMABLE)

ΛΟΙΠΑ ΕΞΟΔΑ

- Έξοδα από μη προγραμματισμένους ελλειμματισμούς (EXTRA CALL PORT EXPENSES)
- Συνδρομή σε οργανισμό για τη θαλάσσια ρύπανση (OPA 90 EXPENSES)
- Έξοδα τηλεπικοινωνιών (TELECOMMUNICATION EXPENSES)
 - ✚ Επικοινωνίες μέσω δορυφόρου (TELECOM. EXPENSES-SATCOM)
 - ✚ Επικοινωνίες μέσω κινητών τηλεφώνων (TELECOM EXPENSES – MOBILE)
- Απόδοση φορολογίας (STATE TAXES)
- Έξοδα διοικήσεως (MANAGEMENT FEES)
- Οικονομική διαφορά από συναλλαγματική ισοτιμία (DIFFERENCE IN EXCHANGE)

Εδώ τελειώσαμε με την ανάλυση του λειτουργικού κόστους ενός σύγχρονου δεξαμενοπλοίου. Αθροίζοντας όλες τις παραπάνω κατηγορίες βρίσκουμε το συνολικό κόστος.

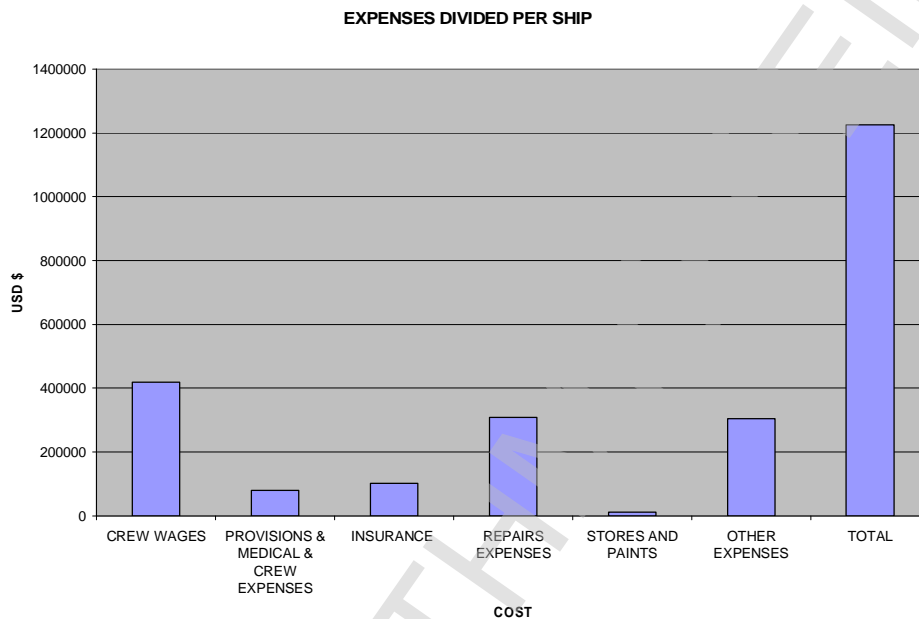
Παρακάτω παραθέτουμε διαγράμματα με τις σημαντικότερες από αυτές τις δαπάνες και τη συμμετοχή τους στο λειτουργικό κόστος.



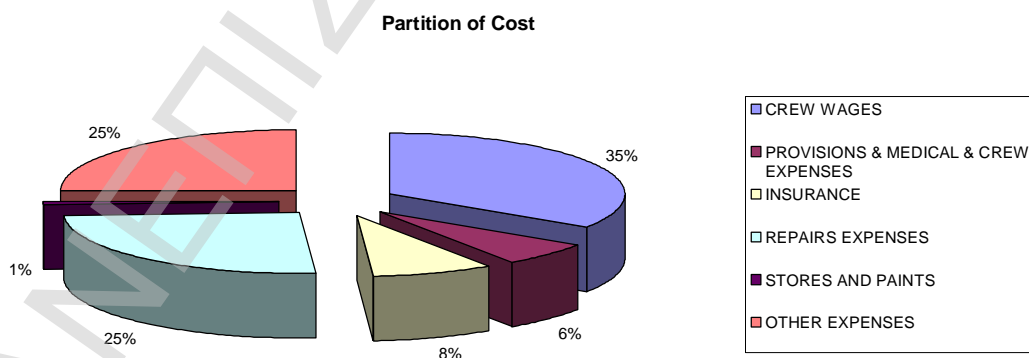
Γ-4. Οικονομική ανάλυση “Marathos Marine”

Στο διάγραμμα Γ-8 που ακολουθεί, παραθέτουμε το ύψος των δαπανών για τις κύριες λειτουργικές πλοίων.

Παρατηρούμε ότι οι κυριότερες κατηγορίες εντάσεως κόστους είναι οι μισθοί του πληρώματος, τα έξοδα για τις επισκευές και το άθροισμα των λοιπών εξόδων των πλοίων.



Διάγραμμα Γ-8 : Ανάλυση Κόστους σε κατηγορίες για ένα πλοίο.



Διάγραμμα Γ-9: Συμμετοχή στο Λειτουργικό κόστος των σημαντικότερων συνιστωσών.

Παρατηρούμε ότι οι κυριότεροι παράγοντες κόστους είναι :

1. Οι μισθοί των πληρωμάτων
2. Το κόστος των επισκευών / συντήρησης

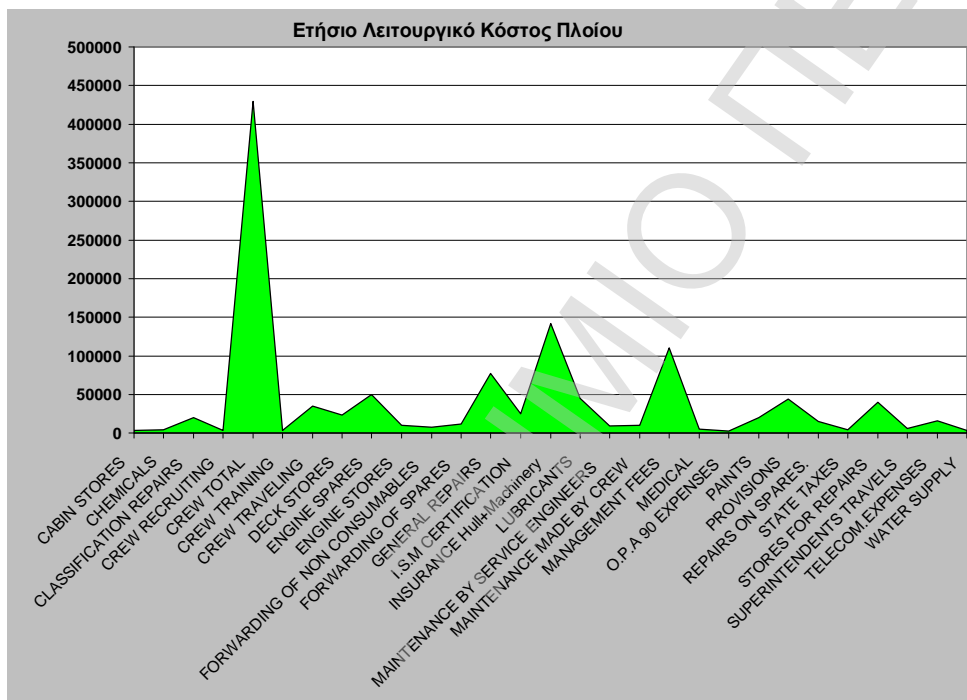


3. Λοιπά κόστη

Στα επόμενα διαγράμματα θα δούμε μια αναλυτικότερη διασπορά του επιχειρησιακού κόστους μιας ναυτιλιακής εταιρείας που δραστηριοποιείται στον τομέα της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Παρακάτω θα γίνει λεπτομερής ανάλυση των παραγόντων κόστους της εταιρείας «Marathos Shipping».

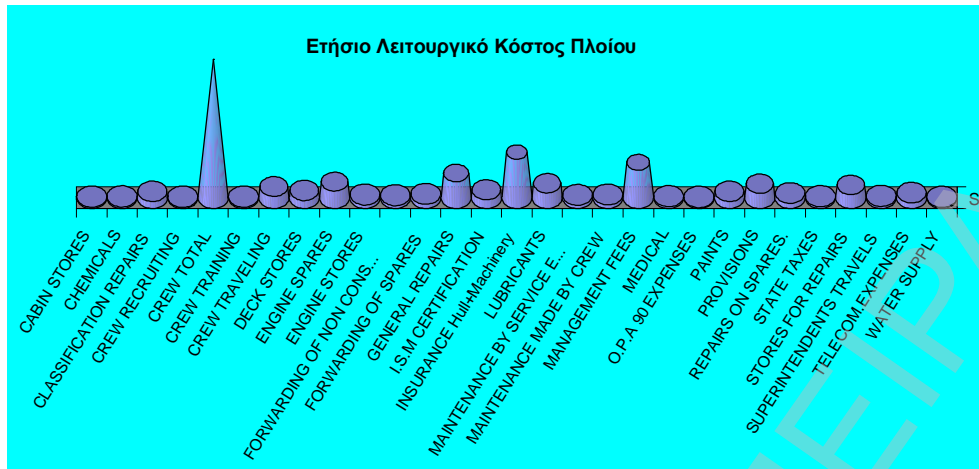
Γ-4.1 Λεπτομερής ανάλυση του ετήσιου λειτουργικού κόστους πλοίου.



Διάγραμμα Γ- 10: Ανάλυση κόστους ανά κατηγορία.



ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»



Διάγραμμα Γ- 11 : Σύγκριση Ετήσιου λειτουργικού κόστους ανα κατηγορία.

Στα διαγράμματα Γ-10 και Γ-11, έχουμε γραφική απεικόνιση συνολικά όλων των επιμέρους κατηγοριών κόστους του πλοίου.

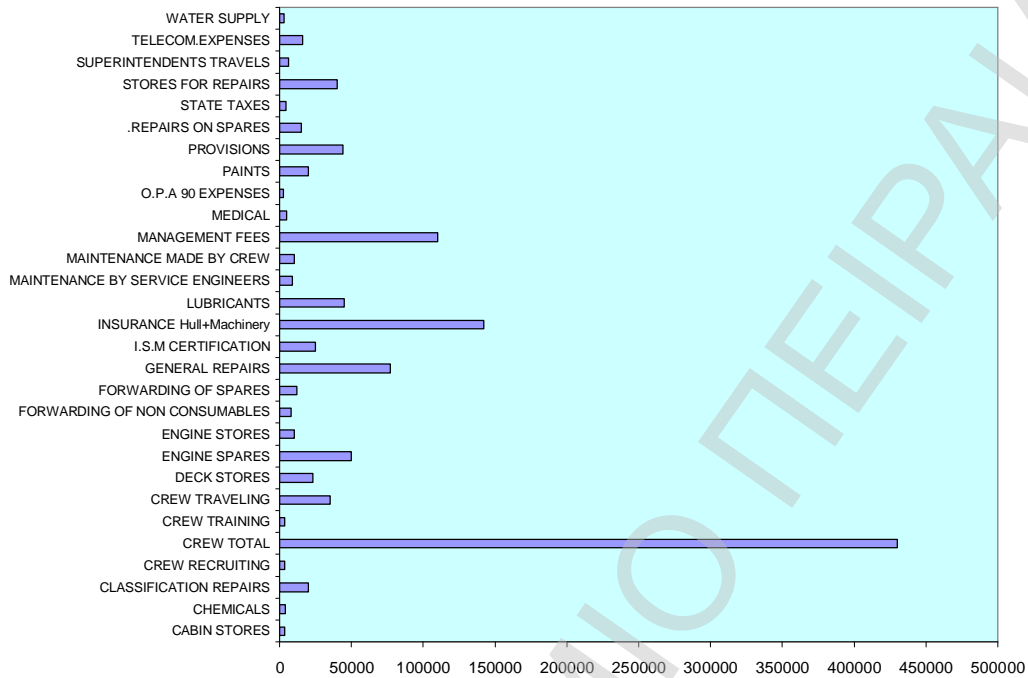
Εύκολα βλέπουμε τα μεγαλύτερα ποσά αντικατοπτρίζουν τα εξής κόστη με σειρά σπουδαιότητας :

1. Πληρώματα (Crew)
2. Ασφάλιση (Insurance)
3. Έξοδα Διοίκησης (Management Fees)
4. Γενικές Επισκευές (General Repairs)
5. Ανταλλακτικά Μηχανής (Engine Spares)
6. Λιπαντικά (Lubricants)
7. Προμήθειες (Provisions)
8. Αναλώσιμα για Επισκευές (Stores for Repairs)
9. Έξοδα ταξιδίων πληρώματος (Crew Traveling)
10. Πιστοποίηση ISM (I.S.M. Certification)
11. Χρώματα (Paints)
12. Επισκευές που απαιτούνται για την Κλάση (Repairs for Classification)
13. Τηλεπικοινωνίες (Telecom Expenses)



ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

COST PER CATEGORY



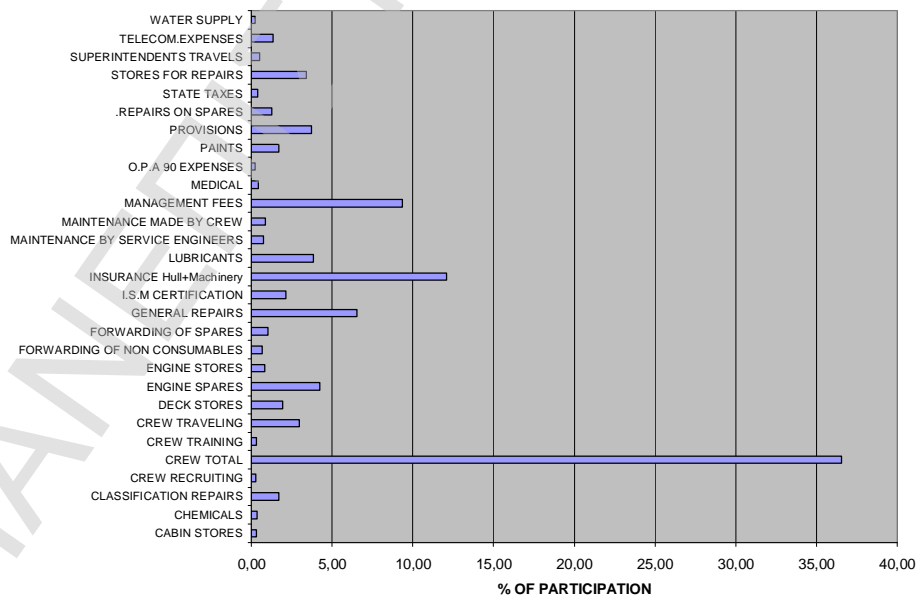
Διάγραμμα Γ- 12: Ετήσιο κόστος ανά κατηγορία.

Στο διάγραμμα Γ-12, βλέπουμε όλες τις κατηγορίες κόστους σε απόλυτους αριθμούς.

Είναι φανερό ότι το κόστος των πληρωμάτων αποτελεί κατά πολύ το μεγαλύτερο κόστος.

Μετά ακολουθούν η ασφάλιση και τα έξοδα διοίκησης.

% PARTICIPATION IN OPERATIONAL COST



Διάγραμμα Γ- 13: Ποσοστό συμμετοχής των επιμέρους κατηγοριών στο Λειτουργικό κόστος.



ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

Στο διάγραμμα Γ-13, βλέπουμε τα ποσοστά συμμετοχής σε σχέση με το συνολικό κόστος. Επιγραμματικά αν αναζητήσουμε τις κυριότερες παραμέτρους κόστους που αναφέραμε πιο πριν βρίσκουμε τα εξής ποσοστά:

Περιγραφή	%
Πληρώματα (Crew)	36,55
Ασφάλιση (Insurance)	12,07
Έξοδα Διοίκησης (Management Fees)	9,35
Γενικές Επισκευές (General Repairs)	6,55
Ανταλλακτικά Μηχανής (Engine Spares)	4,25
Λιπαντικά (Lubricants)	3,83
Προμήθειες (Provisions)	3,74
Αναλώσιμα για Επισκευές (Stores for Repairs)	3,40
Έξοδα ταξιδίων πληρώματος (Crew Traveling)	2,98
Πιστοποίηση ISM (I.S.M. Certification)	2,13
Χρώματα (Paints)	1,96
Επισκευές που απαιτούνται για την Κλάση (Repairs for Classification)	1,70
Τηλεπικοινωνίες (Telecom Expenses)	1,70

Πίνακας Γ-3: Ποσοστά συμμετοχής των σημαντικότερων παραμέτρων κόστους

Γ-4.2 Διαγράμματα από ήδη αποπληρωμένες επενδύσεις.

Στις επόμενες σελίδες θα παρουσιάσουμε διαγράμματα που έχουν βασιστεί σε επενδύσεις που έχουν ήδη αποπληρώσει το δάνειο τους, για να έχουμε μια πραγματική εικόνα για τις ναυτιλιακές επενδύσεις.

Σε αυτή την ενότητα, θα προσεγγίσουμε το κόστος και την απόσβεση αγοράς νέου πλοίου με βάση πραγματικά στοιχεία και περίοδο ανάλυσης από το 2000 έως το 2005.

Θα επιχειρήσουμε να εξετάσουμε σε βάθος την απόδοση της επένδυσης.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι η συγκεκριμένη έρευνα είναι βασισμένη σε στοιχεία που χαρακτηρίζουν μια πάρα πολύ ισχυρή ναυτιλιακή αγορά, την υψηλότερη της τελευταίας εκατονταετίας. Συνεπώς, το συμπέρασμα μας θα είναι βασισμένο σε μια εύρωστη αγορά, που πιθανόν να κάνουμε πολλά χρόνια να ξαναδούμε.

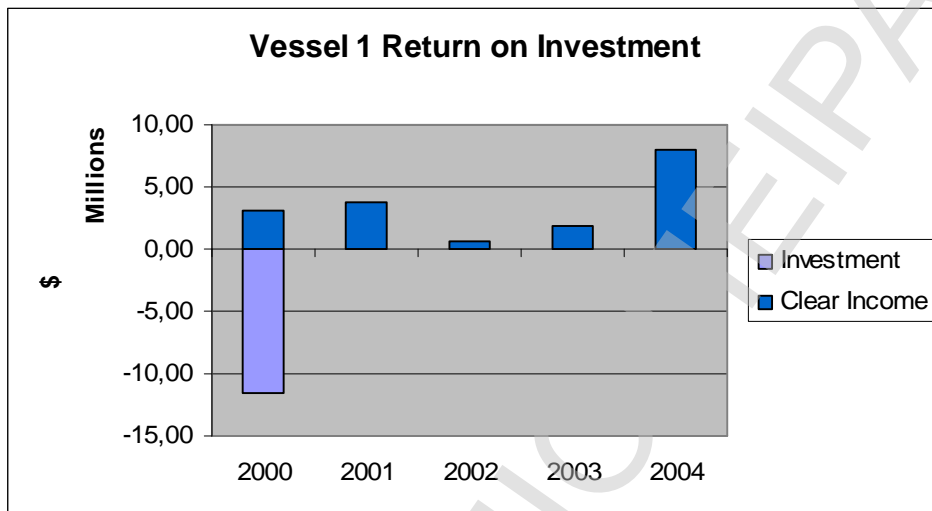
Στο παρακάτω διάγραμμα 1 φαίνεται το “Return on Investment” για ένα πλοίο τύπου Product Carrier 46.000 dwt, που ναυπηγήθηκε στην Ν. Κορέα. Η επένδυση έγινε με λήψη δανείου με εξόφληση σε 5 χρόνια, 50 % χρηματοδότηση. Το πλοίο παραδόθηκε στον πλοιοκτήτη το Αρχές του έτους 2000. Η συμφωνημένη τιμή του πλοίου ήταν 45



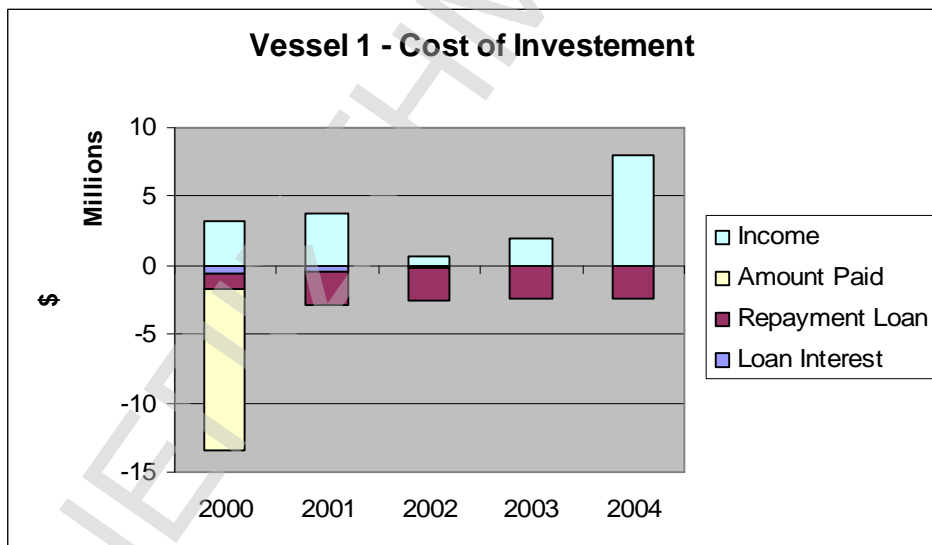
ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

Εκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α. Τα υπόλοιπα διαγράμματα που ακολουθούν αφορούν την ίδια επένδυση.

Στο διάγραμμα 2 φαίνεται βλέπουμε μια ακτινογραφία ενός πενταετούς δανείου, με βάση πραγματικά στοιχεία.



Διάγραμμα Γ-14 : Αντιπαράθεση Επένδυσης - Απόδοσης



Διάγραμμα Γ-15 : Διάγραμμα Χρηματικών ροών επένδυσης. (Cash flow diagram)

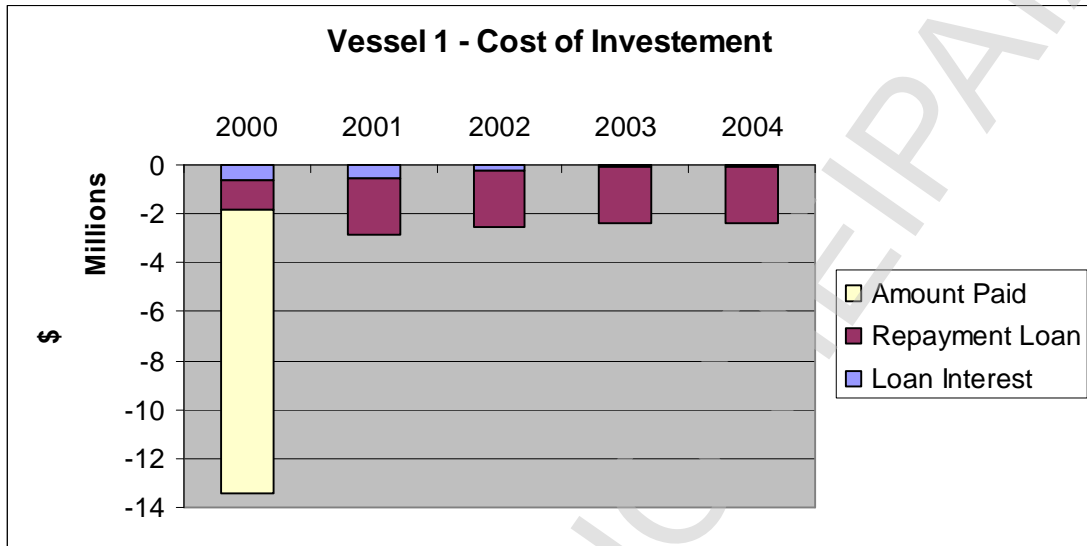
Σε αυτό το διάγραμμα απεικονίζεται η αρχική δόση, το καθαρό εισόδημα από την εκμετάλλευση του πλοίου σε κάθε έτος, η αποπληρωμή του δανείου και η αποπληρωμή των τόκων κάθε έτους.

Για απλούστευση της ανάλυσης, έχουν γίνει οι ακόλουθες προσαρμογές στο παράδειγμά μας, οι οποίες όμως δεν αλλοιώνουν αισθητά το αποτέλεσμα της έρευνας.



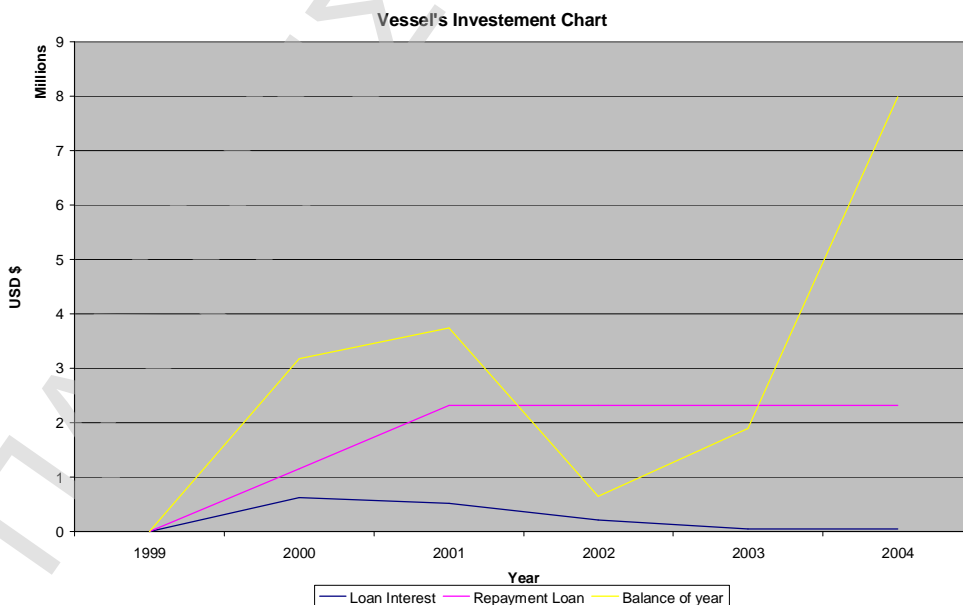
ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

- ❑ Τα κεφάλαια εκταμιεύονται στο τέλος κάθε περιόδου.
- ❑ Θεωρούμε ετήσιες δόσεις ενώ στην πραγματικότητα είναι εξαμηνιαίες.
- ❑ Θεωρούμε αμελητέο τον πληθωρισμό



Διάγραμμα Γ-16 : Ανάλυση του δανείου

Στο διάγραμμα Γ-16 φαίνεται η ανάλυση των χρηματικών ροών που αφορούν μόνο και μόνο το δάνειο. Παρατηρούμε ότι στην αρχή έχουμε την αρχική δόση που είναι ροή εντάσεως κεφαλαίου, η αποπληρωμή του δανειζόμενου κεφαλαίου που είναι σταθερή κάθε έτος και τέλος την αποπληρωμή των τόκων, που ως αναμενόμενο ακολουθεί φθίνουσα πορεία καθώς με την πάροδο του χρόνου, το δανεισμένο κεφάλαιο μειώνεται.



Διάγραμμα Γ-17 : Γραφική απεικόνιση της αποπληρωμής δανείου.

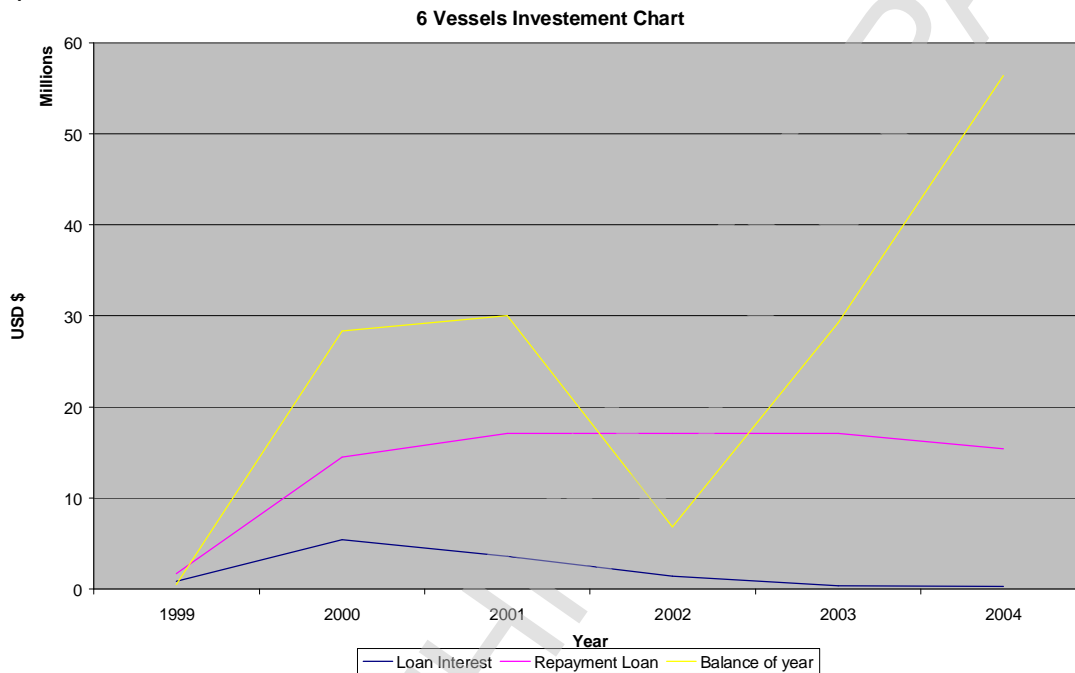


ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

Στα παρακάτω διαγράμματα θα παρουσιάσουμε πίνακες από την επένδυση σε ένα χαρτοφυλάκιο νέων πλοίων με την εξής σύνθεση :

- 3 Product Carriers 46.000 dwt.
- 3 Aframax 105.000 dwt.

Όλα τα άλλα χαρακτηριστικά της επένδυσης είναι ίδια με αυτά που αναφέραμε παραπάνω.

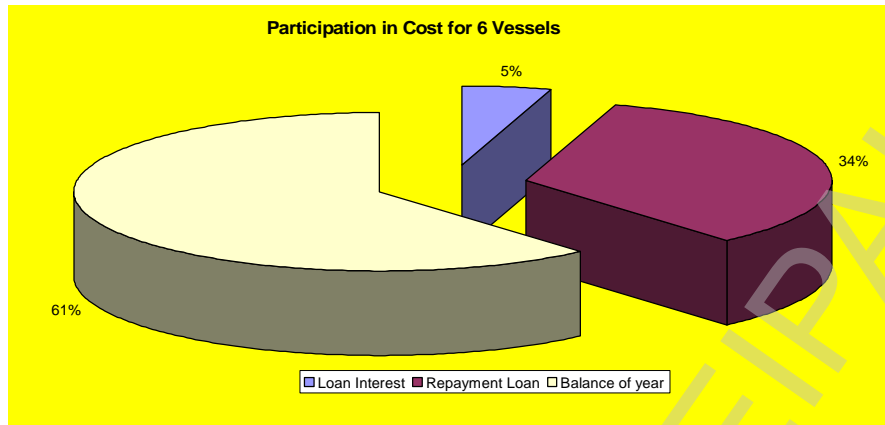


Διάγραμμα Γ-18: Συνολική πορεία της επένδυσης για 6 πλοία

Στα διαγράμματα Γ-17 και Γ-18 βλέπουμε γραφικά την πορεία των τριών κυρίων συνιστωσών της επένδυσης (τόκοι, αποπληρωμή, οικονομικό αποτέλεσμα) με την πάροδο του χρόνου για ένα και για έξι πλοία αντίστοιχα. Παρατηρούμε, όπως φυσικά ήταν αναμενόμενο, μεγάλη ομοιογένεια στις δύο καμπύλες. Αυτό μας δείχνει ότι πλέον μπορούμε να συνεχίσουμε και με την ανάλυση των οικονομικών δεδομένων ενός και μόνο πλοίου, εφόσον τα δεδομένα αυτά είναι αντιπροσωπευτικά.

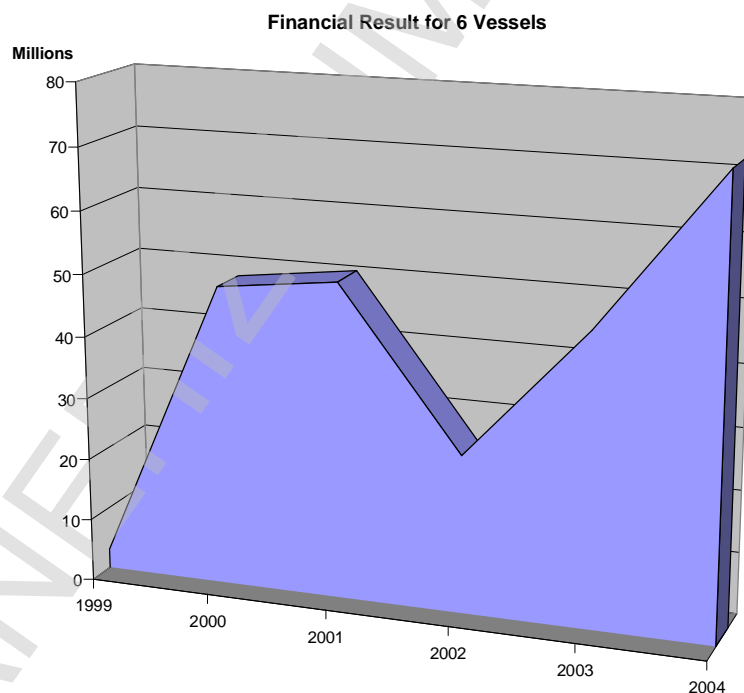


ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»



Διάγραμμα Γ-19: Συγκεντρωτικό Διάγραμμα για ένα στόλο 6 νέων πλοίων για τη σχέση των ποσών δανείου, κέρδους και αποπληρωμής.

Στο διάγραμμα Γ-19, έχουμε κάνει ένα χαρτοφυλάκιο Έξι (6) πλοίων, που αγοράστηκαν την ίδια περίοδο, δραστηριοποιήθηκαν σε παρόμοια αγορά και εξοφλήθηκαν την ίδια περίοδο. Εδώ βλέπουμε γραφικά τα ποσοστά των τριών συνιστωσών της επένδυσης. Όπως εύκολα βλέπουμε, τα ποσοστά συμμετοχής είναι ίδια περίπου με της ανάλυσης ενός και μόνο πλοίου.



Διάγραμμα Γ-20 : Οικονομικό αποτέλεσμα για χαρτοφυλάκιο 6 πλοίων

Στο διάγραμμα Γ-20, βλέπουμε το συνολικό αποτέλεσμα της επένδυσης για ένα στόλο με 6 καινούρια πλοία.



Γ-5. ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ

Για να απλοποιήσουμε την ανάλυση μας θα πρέπει να κάνουμε κάποιες παραδοχές, οι οποίες δεν αλλοιώνουν το αποτέλεσμα της αξιολόγησης, αλλά διευκολύνουν πάρα πολύ τις διαδικασίες.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί αρκετές φορές στην παρούσα έρευνα, οι παράμετροι που καθορίζουν την αγορά, είναι τόσες πολλές και αστάθμητες, που κανείς δεν μπορεί να την προβλέψει με ασφάλεια. Στην προσπάθειά μας να κάνουμε όσο το δυνατόν καλύτερη πρόβλεψη για την έκβαση της υποτιθέμενης επένδυσης, θα προσπαθήσουμε όσο γίνεται να βάλουμε μεγαλύτερο περιθώριο ασφάλειας στη μελέτη μας, αλλά έχοντας πάντα υπόψη μας τις συνθήκες της υπάρχουσας αγοράς αλλά και τις προσδοκίες για αυτήν.

Όλα τα στοιχεία που αναλύσαμε μέχρι τώρα δείχνουν ότι το πιθανότερο είναι πως η αγορά θα παραμείνει ισχυρή μέχρι το 2007~2008 τουλάχιστον.

Θεωρούμε ότι το επιτόκιο δανεισμού είναι το Libor προσαυξημένο κατά ένα περιθώριο κέρδους της τράπεζας (profit margin). Ένα ρεαλιστικό ύψος επιτοκίου των ημερών είναι της τάξης του $4+1.5\% = 5.5\%$ (καθότι πρόσφατα, Νοέμβριος 2005, αυξήθηκαν τα επιτόκια)

Θα θεωρήσουμε ότι ο πλοιοκτήτης λαμβάνει δάνειο για το 50% της αξίας των πλοίων.

Ο δείκτης αναγωγής που θα χρησιμοποιήσουμε για την εκταμίευση τιμών θα τον θεωρήσουμε 4% , ο οποίος ενσωματώνει τις αλλαγές πληθωρισμού και τις μεταβολές στα έξοδα και έσοδα του πλοίου.

Θεωρούμε ότι με τους μέσους ναύλους που θα χρησιμοποιήσουμε, το πλοίο επιχειρεί για 330 ημέρες το χρόνο (Με το δεδομένο ότι είναι καλή η αγορά, και οι αργίες του πλοίου περιορίζονται στο ελάχιστο). Οι τράπεζες συνήθως υπολογίζουν τις ημέρες που δουλεύει το πλοίο σε 345.

Αντίθετα, για τον υπολογισμό του λειτουργικού κόστους, παίρνουμε το μέσο κόστος και το πολλαπλασιάζουμε με 365 ημέρες το χρόνο, καθότι οι εργάσιμες ημέρες του πλοίου, δεν σχετίζονται με τα σταθερά έξοδα και τα έξοδα πληρώματος.



Για αυτές τις παραδοχές, στο τέλος της εργασίας θα γίνει ανάλυση ευαισθησίας.

Οι μέσες τιμές για τα έξοδα των πλοίων πηγάζουν από πραγματικά στοιχεία της αγοράς για τα έτη 2004 ~ 2005, ως εκ τούτου θεωρούνται αξιόπιστα.

Σαν ποσό που εκταμιεύει με την αγορά ο πλοιοκτήτης, θα θεωρηθεί μόνο το 50 % της αξίας του πλοίου, και στη συνέχεια σαν έξοδα του πλοίου θα προστίθενται και οι τόκοι του δανείου. Θα θεωρήσουμε ότι τα ποσά εκταμιεύονται στο τέλος των χρονικών περιόδων και ετήσια. Γνωρίζουμε ότι αυτή η εκταμίευση γίνεται ανά τρίμηνο, αλλά το αποτέλεσμα μας δεν θα επηρεαστεί από αυτήν την παραδοχή.

Το έτος βάσης για τους υπολογισμούς μας θα είναι το 2004, γιατί αυτό είναι το πιο κοντινό έτος που έχουμε στοιχεία για όλη τη χρονιά.

Τα πλοία θα υποθέσουμε ότι δραστηριοποιούνται στην ελεύθερη αγορά (Spot Market), οπότε τα ναύλα τους ακολουθούν γρήγορα τις τάσεις της αγοράς.¹

Τα επενδυτικά σχέδια που επιλέγουμε να ακολουθήσουμε είναι 9 σε 3 ομάδες ουσιαστικά.

- Αγορά πλοίου Panamax 5 ετίας, 10 ετίας και 15 ετίας
- Αγορά πλοίου Aframax 5 ετίας, 10 ετίας και 15 ετίας
- Αγορά πλοίου Suezmax 5 ετίας, 10 ετίας και 15 ετίας

Εδώ θα κάνουμε επίσης μια παραδοχή, ότι οι ναύλοι είναι οι ίδιοι για τα πλοία αυτής της χρονολογίας (Αυτό δεν είναι ακριβώς αληθές, αλλά εκτιμούμε ότι δεν απέχει πολύ από την πραγματικότητα). Αυτό σε μια αγορά σαν τη σημερινή που είναι μεγάλη η ανάγκη για μεταφορά, γενικά ισχύει. Επίσης, υποθέτουμε ότι τα πλοία είναι καλής ποιότητας, σε καλή κατάσταση και παρέχουν καλές υπηρεσίες.

Όπως είναι γνωστό, οι ναύλοι στη ναυτιλιακή αγορά είναι ευμετάβλητοι. Σε μια πεσμένη αγορά, οι ναύλοι είναι ανάλογοι με την παλαιότητα του πλοίου. Σε μια δυναμική αγορά,

¹ Lloyd's Shipping Economist, Volume 27, August 2005, p42.



ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

όπως αυτή που αντιμετωπίζουμε τα 3 τελευταία χρόνια, είναι τόσο μεγάλη η ζήτηση όπου η παλαιότητα του πλοίου δεν επηρεάζει το ναύλο!

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που έχουμε βρει, οι τιμές για τους μέσους ναύλους για αυτά τα πλοία στην ελεύθερη αγορά (World Scale Spot Market) είναι :

- Panamax 27.5 \$(000)/day
- Aframax 33 \$(000)/day
- Suezmax 41 \$(000)/day

Επίσης, τα τρέχοντα κόστη για αυτά τα πλοία είναι κατά μέσο όρο για το 2004:

Πλοία 5 ετίας

- Panamax 4800 \$/day
- Aframax 5100 \$/day
- Suezmax 5800 \$/day

Πλοία 10 ετίας

- Panamax 5000 \$/day
- Aframax 5500 \$/day
- Suezmax 6300 \$/day

Πλοία 15 ετίας

- Panamax 5300 \$/day
- Aframax 5800 \$/day
- Suezmax 6700 \$/day

Οι τιμές αγοράς των πλοίων για το 2004²:

Πλοία 5 ετίας

- Panamax 35 million \$
- Aframax 61 million \$
- Suezmax 73 million \$

² Περιοδικό Lloyd's Shipping Economist, Volume 27, August 2005, p.42



Πλοία 10 ετίας

- Panamax 27 million \$
- Aframax 48 million \$
- Suezmax 54 million \$

Πλοία 15 ετίας

- Panamax 18 million \$
- Aframax 32 million \$
- Suezmax 27 million \$

Είναι βασικό να τονίσουμε επίσης ότι στην ανάλυσή μας, θεωρούμε πως μετά την εκπλήρωση του δανείου, ο πλοιοκτήτης πουλάει το πλοίο στην ανάλογη αξία. Αυτό πιστεύουμε πως είναι καλύτερο για να γίνει η σύγκριση παρόμοιων επενδυτικών σχεδίων, όπως στην περίπτωση μας.

Επίσης, επειδή τα σχέδια που θα εξετάσουμε είναι όλα εντάσεως κεφαλαίου, ίδιας διάρκειας και όχι απαραίτητα αμοιβαίως αποκλειόμενα, δεν παίζει ιδιαίτερο λόγο πιο κριτήριο αξιολόγησης θα χρησιμοποιήσουμε. Πάντως αναφορικά, αυτά που θα εξετάσουμε είναι ή Σχέση Αρχικής επένδυσης με κέρδος, ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης (ΕΣΑ / IRR), Η καθαρά παρούσα αξία (Κ.Π.Α. / NPV) και η Παρούσα Αξία (Π.Α. / P.V.) των επενδυτικών σχεδίων.

Εδώ πρέπει να αναφέρουμε ότι, προκειμένου ο ΕΣΑ / IRR να μας δώσει ορθολογικό αποτέλεσμα, πρέπει στη χρηματοροή (cashflow) που εξετάζουμε, να υπάρχει μια τουλάχιστον αρνητική τιμή, αλλιώς το αποτέλεσμα δεν είναι ευσταθές (έχουμε δύο λύσεις στον αλγόριθμο που υπολογίζει). Επειδή, όπως θα δούμε αργότερα, στην έρευνα μας παρουσιάζονται χρηματοροές με μόνο θετικές τιμές, σε αυτές τις περιπτώσεις, θα δούμε ότι δεν μπορεί να υπολογιστεί ο IRR, οπότε για την αξιολόγηση θα χρησιμοποιήσουμε άλλο κριτήριο.

Για να αξιολογήσουμε τις επενδύσεις, επειδή δεν μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε σαν κριτήριο τον ΕΣΑ / IRR, ορίζουμε τα μεγέθη :



ΚΠΑ / ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗ (NPV / INITIAL)

Ο δείκτης αυτός ουσιαστικά μας δείχνει πόσο καλή είναι η επένδυσή μας και την απόδοσή της σε σχέση με το αρχικό επενδεδυμένο κεφάλαιο. Ουσιαστικά μας δείχνει τη σχέση του καθαρού κέρδους σε σχέση με το επενδεδυμένο κεφάλαιο σήμερα. Τα ποσά είναι αναγμένα στο έτος που πραγματοποιείται η επένδυση. Ουσιαστικά αυτός είναι ένας δείκτης απόδοσης των κεφαλαίων μας.

ΠΑ / ΚΠΑ (PV / NPV)

Ο δείκτης αυτός μας δείχνει την σχέση του κόστους της επένδυσης σε σχέση με την απόδοση της επένδυσης. Ουσιαστικά αυτός ο δείκτης λειτουργεί αντιστρόφως ανάλογα. Όσο πιο κοντά στη μονάδα βρίσκεται, τόσο το κέρδος της επένδυσης είναι πιο κοντά στο κόστος της, άρα, θα πάρουμε σαν κέρδος ποσό παρόμοιο με αυτό που επενδύσαμε. Όσο αυτός ο δείκτης πλησιάζει στο μηδέν, τόσο πιο αποδοτική είναι η επένδυσή μας, δηλαδή το κόστος της επένδυσης είναι πολύ μικρό σε σχέση με το αποτέλεσμα της. Αντίστροφα, όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης από τη μονάδα, τόσο το κόστος της επένδυσης αυξάνεται σε σχέση με τα καθαρά έσοδα από την επένδυση.

Για να γίνει αυτό κατανοητό καλύτερα, ας θεωρήσουμε μια ιδανική επένδυση ως εξής :
 $ΠΑ/ΚΠΑ=1$, δηλαδή $ΠΑ=ΚΠΑ$, δηλαδή η επένδυση αυτή μας αποδίδει σε σημερινές τιμές κέρδη ίσα με την επένδυσή μας (100% κέρδος).

Θα μπορούσαμε να αρκεστούμε στο κριτήριο της ΚΠΑ για την αξιολόγηση των επενδύσεων, αλλά επειδή τα σχέδια εδώ δεν είναι ίδιας εντάσεως κεφαλαίου και επειδή στόχος μας είναι να επιλέξουμε το πιο προσοδοφόρο μέγεθος πλοίου θα χρησιμοποιήσουμε τα παραπάνω κριτήρια.

Για τους υπολογισμούς που απαιτούνται έχει δημιουργηθεί Υπολογιστικό φύλλο στο πρόγραμμα “Microsoft Excel”, που έχει δημιουργηθεί έτσι ώστε μεταβάλλοντας τις βασικές παραμέτρους να υπολογίζονται αυτόματα όλα τα βασικά μεγέθη. Με αυτόν τον τρόπο είναι πολύ πιο εύκολη και αξιόπιστη η ανάλυση ευαισθησίας που θα ακολουθήσει. Τα αποτελέσματα του υπολογιστικού φύλλου παρατίθενται στο



Παράρτημα της έρευνας. Στο παρόν κείμενο θα παραθέσουμε μόνο τα σχετικά αποτελέσματα για την έρευνα.

Επιπλέον, κάποιες επιπλέον πληροφορίες για τη δομή του προγράμματος:

- Έχουμε επιλέξει κάποιες αντιπροσωπευτικές τιμές ναύλων που βρήκαμε κατά την πορεία της έρευνας, οι οποίες αναφέρθηκαν πιο πάνω. Οι τιμές αυτές εκτιμούμε πως είναι σημερινού επιπέδου, χαμηλές, και αναμένουμε ότι σε αυτά τα επίπεδα θα κυμανθούν για όλο το εξεταζόμενο διάστημα της επένδυσης. Αυτό διότι είναι οι χαμηλότερες τιμές που συναντήσαμε μέσα στο 2005 και είναι λιγότερο από το 50% των μέγιστων τιμών που παρουσιάστηκαν.
- Η ανάλυση ευαισθησίας που κάνουμε στηρίζεται με μεταβολή του ποσοστού των αρχικών μας προβλέψεων στις βασικές παραμέτρους, θεωρώντας 100% τις αρχικές μας προβλέψεις.
- Θα εξετάσουμε την περίπτωση αύξησης κατά 10 % των εξόδων όλων των πλοίων.
- Θα εξετάσουμε την περίπτωση της ανόδου της αγοράς κατά 20 % στα ναύλα, η οποία συνοδεύεται, αναμενόμενα, από μείωση του ποσοστού απαξίωσης του πλοίου στο 1% λόγω παλαιότητας.
- Θα εξετάσουμε την περίπτωση της πτώσης της αγοράς κατά 20 % στα ναύλα, η οποία συνοδεύεται, αναμενόμενα, από αύξηση του ποσοστού απαξίωσης του πλοίου στο 8% λόγω παλαιότητας.
- Θα εισάγουμε στις συνθήκες της αγοράς την παράμετρο της παλαιότητας των πλοίων, που δεν υπάρχει στη σημερινή ισχυρή αγορά, ως εξής : πλοία 10 ετίας – 10% και πλοία 15 ετίας -20% στα έσοδα.
- Υποθέτουμε πως τα έξοδα κάθε έτους αναπροσαρμόζονται με ένα σταθερό ποσοστό +4 % από το προηγούμενο έτος.
- Θα εξετάσουμε την έκβαση των επενδυτικών στοιχείων με τέσσερις αρκετά διαφορετικές τιμές ναύλων που παρατηρήθηκαν μέσα σε αυτά τα δύο έτη. (Πολύ Χαμηλές, Μέτριες, Υψηλές, Πολύ Υψηλές)
- Θα εξετάσουμε την ευαισθησία των σχεδίων στις εργάσιμες ημέρες που θεωρούμε.



Γ-6 Λεπτομέρειες για τη δομή του υπολογιστικού φύλλου του Excel.

Στο υπολογιστικό φύλλο έχουν εισηχθή όλες οι αναγκαίες παράμετροι για να γίνει η αξιολόγηση των επενδυτικών στοιχείων. Η δομή είναι έτσι σχεδιασμένη έτσι ώστε να μπορούμε εύκολα να μεταβάλλουμε τις κύριες παραμέτρους των επενδύσεων. Αυτό είναι πολύ χρήσιμο για να μπορέσουμε να κάνουμε την ανάλυση ευαισθησίας στις υποθέσεις μας. Τα αποτελέσματα και τα κριτήρια αξιολόγησης που ορίσαμε παραπάνω, ανανεώνονται αυτόματα με όποια αλλαγή κάνουμε στο υπολογιστικό φύλλο, και είναι συγκεντρωμένα με τα κύρια στοιχεία που θα μας βοηθήσουν να αποφανθούμε για την καλύτερη επένδυση.

Αυτά είναι για κάθε επενδυτικό σχέδιο τα εξής:

- ✚ Το κόστος της αρχικής επένδυσης
- ✚ Ο Ε.Σ.Α - IRR
- ✚ Κ.Π.Α. - NPV
- ✚ Π.Α. - PV
- ✚ Ο λόγος ΚΠΑ/ ΑΡΧ. ΕΠΕΝΔ – NPV / INIT. INV
- ✚ Ο λόγος ΠΑ/ ΚΠΑ – PV / NPV

Προφανώς η Βασικότερη παράμετρος που υπάρχει στο υπολογιστικό φύλλο είναι τα επίπεδα των ναύλων. Οι πολύ χαμηλοί ναύλοι αναφέρονται στους χαμηλότερους ναύλους που έχουν παρουσιαστεί τα τελευταία 3 χρόνια στην ελεύθερη αγορά (Tramp / Spot)
Οι μέσοι ναύλοι αναφέρονται στην ίδια αγορά και είναι αντιπροσωπευτικοί του Ιουνίου 2005. Οι υψηλοί και οι πολύ υψηλοί ναύλοι αναφέρονται αντίστοιχα στο Φεβρουάριο 2005 και Δεκέμβριο 2004.

Σαν παράμετρος στο πρόγραμμά μας, που μπορούμε να μεταβάλλουμε με μεγάλη ευκολία, είναι τα έσοδα και τα έξοδα ανάλογα με τον τύπο και την ηλικία του πλοίου. Με βάση τα πραγματικά στοιχεία που είχαμε στη διάθεσή μας, έχουμε υπολογίσει ένα αντιπροσωπευτικό κόστος ανά ημέρα για κάθε τύπο και ηλικία πλοίου. Αυτό το κόστος το έχουμε αναγάγει σε ετήσιο με 365 ημέρες το χρόνο. Αυτό το ετήσιο κόστος το θεωρούμε σαν βάση για το πρώτο έτος της επένδυσης και από εκεί και πέρα το αναπροσαρμόζουμε κάθε έτος με αύξηση η οποία αρχικά θεωρείται 4%. Αυτό το



κάνουμε διότι υπάρχουν αρκετοί λόγοι οι οποίοι συνεισφέρουν σε αυτό, και εκτιμούμε πως αυτό το ποσοστό είναι ρεαλιστικό. Επίσης, για την ανάλυση ευαισθησίας, χρησιμοποιούμε το αρχικό αυτό ετήσιο ποσό σαν βάση (100%), και μπορούμε εύκολα να μεταβάλλουμε τις χρηματοροές της επένδυσης.

Αντίστοιχη λογική ισχύει και για την πλευρά των εσόδων από τα ναύλα. Μόνο που για τα ναύλα δεν έχουμε θεωρήσει ότι αυτά θα αυξάνονται κάθε έτος για δύο κυρίως λόγους:

1. Διότι ο μόνος παράγοντας που βασικά τα επηρεάζει είναι η κατάσταση της αγοράς
2. Τα έσοδα των πλοίων, δεν είναι άμεσα συνδεδεμένα με αυξήσεις και πληθωρισμούς, οπότε δεν έχουν λόγο να αλλάζουν κάθε έτος.

✚ Σαν βασική παράμετρος στο πρόγραμμα έχει λογιστεί και το επιτόκιο δανεισμού, καθότι είναι γνωστό πως μια μικρή μεταβολή του μπορεί να αλλάξει σημαντικά τις χρηματοροές σε μια επένδυση. Όμως επειδή τα τελευταία χρόνια υπάρχει μια τάση σταθεροποίησης των επιτοκίων δανεισμού, δεν θα ασχοληθούμε με την πιθανότητα μεταβολής του, καθότι το θεωρούμε ένα σενάριο όχι πολύ πιθανό, και κυρίως δεν αποτελεί στόχο ετούτης της μελέτης.

✚ Το λογιστικό κόστος που θεωρούμε για την αξιολόγηση των επενδυτικών σχεδίων καθώς μόνο αυτό εμείς εκλαμβάνουμε σαν επένδυση του πλοιοκτήτη, είναι το ποσό που πραγματικά εκταμιεύει ο πλοιοκτήτης για την παράδοση του πλοίου. Δηλαδή, στην περίπτωση μας που επιλέγουμε 50% χρηματοδότηση, σαν κόστος αρχικής επένδυσης δεν θεωρούμε το 100% της αξίας του πλοίου, αλλά μόνο το 50% που δίνει ο ίδιος ο πλοιοκτήτης από τα ίδια κεφάλαιά του.

✚ Μια πολύ σημαντική παράμετρος που θέλουμε να παρακολουθήσουμε με το πρόγραμμά μας είναι το ποσοστό απαξίωσης του πλοίου. Αυτή η παράμετρος είναι πάρα πολύ δύσκολο να προβλεφθεί και εξαρτάται μόνο από την κατάσταση της αγοράς και την κατάσταση του πλοίου. Αυτός ο παράγοντας είναι που μπορεί να αλλάξει την έκβαση του επενδυτικού σχεδίου. Εμείς έχουμε επιλέξει μια λογική απαξίωση του πλοίου στο 4%. Αυτή είναι ρεαλιστική για μια αγορά που μένει σταθερή σε συγκεκριμένα επίπεδα τιμών και γενικά είναι χαρακτηρισμένη από σταθερότητα. Σε



ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

περίπτωση που υπάρχουν δραματικές αλλαγές, η ιστορία έχει δείξει πως σχεδόν όλες οι προβλέψεις πέφτουν έξω.

- ✚ Επίσης σημαντική παράμετρος που έχει ληχθεί υπόψη έτσι ώστε να μπορεί να μεταβάλλεται εύκολα, είναι οι ημέρες εργασίας του πλοίου. Έχουμε αναφερθεί στις παραδοχές σε αυτήν την υπόθεση. Αρχική τιμή θέτουμε τις 330 ημέρες ετησίως.

Για του διάφορους υπολογισμούς έχουμε χρησιμοποιήσει τα εργαλεία του EXCEL για τον υπολογισμό της Αποπληρωμής του δανείου, του Ε.Σ.Α, της ΚΠΑ, της ΠΑ.

Για τον υπολογισμό του οικονομικού αποτελέσματος του κάθε έτους κάνουμε το ισοζύγιο εσόδων – εξόδων. Στο πρώτο έτος σαν έξοδο θεωρούμε την αγορά του πλοίου και στο τελευταίο σαν έσοδο την πώληση του πλοίου.

Γ-6.1 ΑΡΧΙΚΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΜΕΣΟΙ ΝΑΥΛΟΙ

		ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV	NPV/INITL	PV/NPV
PANAMAX	5	17.500.000	37%	21.339.863	18.243.958	1,22	0,85
PANAMAX	10	13.000.000	62%	29.351.754	15.221.468	2,26	0,52
PANAMAX	15	9.000.000	137%	30.734.464	10.537.940	3,41	0,34
AFRAMAX	5	30.500.000	21%	29.965.749	35.711.907	0,98	1,19
AFRAMAX	10	23.500.000	31%	32.480.290	27.515.731	1,38	0,85
AFRAMAX	15	16.000.000	60%	35.428.620	18.734.115	2,21	0,53
SUEZMAX	5	36.500.000	23%	38.948.744	42.737.200	1,07	1,10
SUEZMAX	10	27.000.000	37%	42.446.062	31.613.819	1,57	0,74
SUEZMAX	15	13.500.000	#NUM!	72.329.948	15.806.909	5,36	0,22

Πίνακας Γ-4: Αρχικές εκτιμήσεις μεσαίων ναύλων για όλα τα επενδυτικά σχέδια.

Γενικώς έχουμε να παρατηρήσουμε ότι εκ πρώτης όψεως, πιο συμφέρουσες επενδύσεις είναι των 15 ετών πλοίων, μετά έρχονται των 10 ετών πλοίων και τέλος των 5 ετών. Αυτό είναι αναμενόμενο, διότι όπως αναφέραμε στις υποθέσεις μας, θεωρούμε ίδιους ναύλους, κοινώς ίδια έξοδα ανεξάρτητα με την ηλικία του πλοίου. Η απόφαση για την

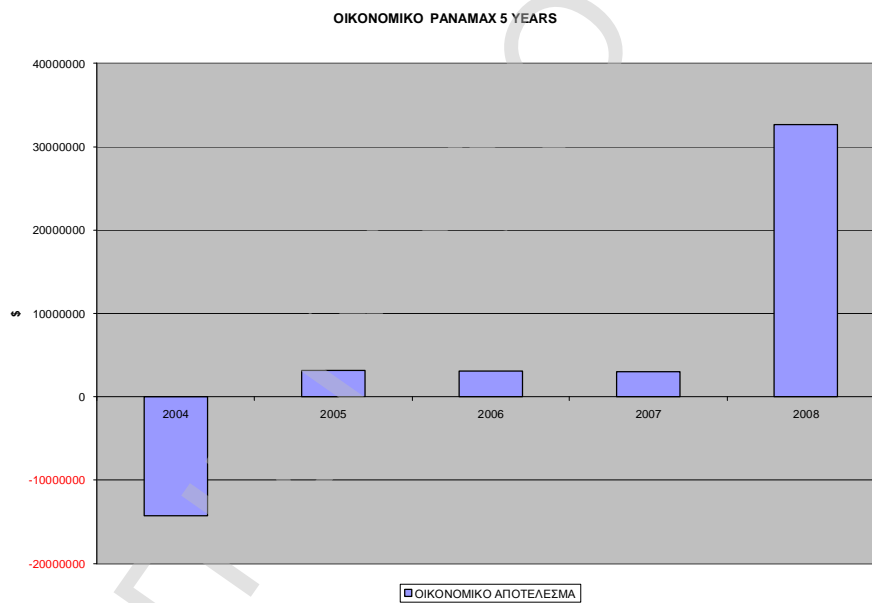


ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

επένδυση εξαρτάται από την ευχέρεια και τις προσδοκίες του επενδυτή για την αγορά στο μέλλον. Κάποιος που θέλει να ρισκάρει ή είναι πεπεισμένος πως η αγορά θα παραμείνει ισχυρή προχωράει στην επένδυση σε πλοία 15 ετίας για να μεγιστοποιήσει τα κέρδη του βραχυχρόνια.

Αν κοιτάξουμε γενικώς από θέμα μεγέθους πλοίου, βλέπουμε ότι πιο καλή επένδυση είναι τα πλοία μεγέθους Panamax μετά τα Suezmax και τέλος τα Aframax.

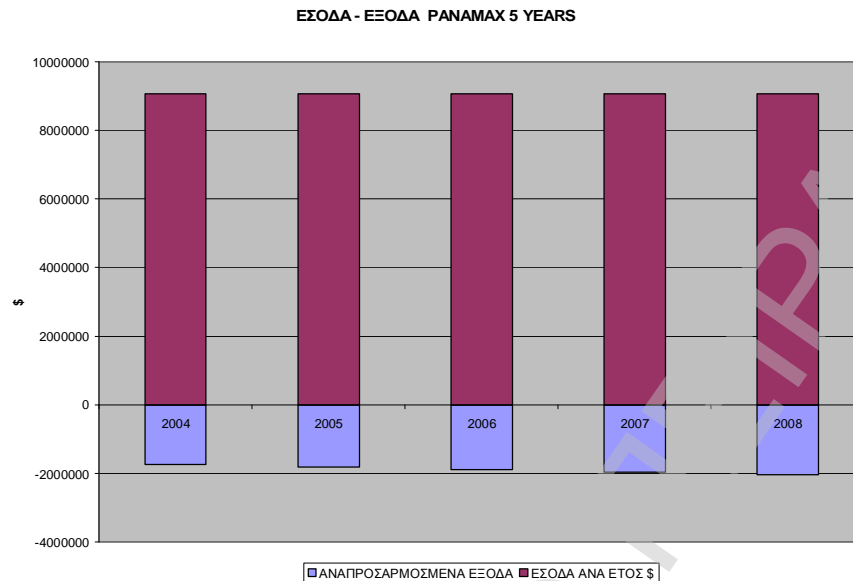
Τώρα αν αναλογιστούμε το γεγονός ότι η επένδυση στα Panamax είναι μικρότερης εντάσεως κεφαλαίου από ότι στα άλλα, και καλύτερης απόδοσης, θεωρούμε ότι είναι καλύτερη επιλογή από τις άλλες, γιατί εμπεριέχει μικρότερο ποσοστό ρίσκου.



Διάγραμμα Γ- 21: Χρηματοροή για το επενδυτικό σχέδιο Panamax 5 Years



ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»



Διάγραμμα Γ- 22: Γραφική παράσταση Εσόδων – Εξόδων για Panamax 5 Years

Ας δούμε τώρα αν και κατά πόσο μεταβάλλονται οι αναλογίες αν υποθέσουμε ότι έχουμε υψηλά και πολύ υψηλά ναύλα στην αγορά.

		ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV	NPV/INITL	PV/NPV
PANAMAX	5	17.500.000	92%	41.172.732	18.243.958	2,35	0,44
PANAMAX	10	13.000.000	207%	51.626.754	15.221.468	3,97	0,29
PANAMAX	15	9.000.000	#NUM!	53.009.464	10.537.940	5,89	0,20
AFRAMAX	5	30.500.000	34%	44.815.749	35.711.907	1,47	0,80
AFRAMAX	10	23.500.000	52%	47.330.290	27.515.731	2,01	0,58
AFRAMAX	15	16.000.000	112%	50.278.620	18.734.115	3,14	0,37
SUEZMAX	5	36.500.000	54%	75.248.744	42.737.200	2,06	0,57
SUEZMAX	10	27.000.000	96%	78.746.062	31.613.819	2,92	0,40
SUEZMAX	15	13.500.000	#NUM!	108.629.948	15.806.909	8,05	0,15

Πίνακας Γ-5: Αρχικές εκτιμήσεις υψηλών ναύλων για όλα τα επενδυτικά σχέδια.



ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

Γενικώς μπορούμε να πούμε ότι δεν ανατρέπονται τα προηγούμενα συμπεράσματά μας, εκτός μόνο στην περίπτωση του πλοίου Suezmax 15 ετίας, όπου πλέον είναι κατά πολύ η πιο συμφέρουσα επένδυση από τις άλλες.

		ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV	NPV/INITL	PV/NPV
PANAMAX	5	17.500.000	819%	76.431.165	18.243.958	4,37	0,24
PANAMAX	10	13.000.000	#NUM!	91.226.754	15.221.468	7,02	0,17
PANAMAX	15	9.000.000	#NUM!	92.609.464	10.537.940	10,29	0,11
AFRAMAX	5	30.500.000	156%	110.815.749	35.711.907	3,63	0,32
AFRAMAX	10	23.500.000	496%	113.330.290	27.515.731	4,82	0,24
AFRAMAX	15	16.000.000	#NUM!	116.278.620	18.734.115	7,27	0,16
SUEZMAX	5	36.500.000	366%	167.648.744	42.737.200	4,59	0,25
SUEZMAX	10	27.000.000	#NUM!	171.146.062	31.613.819	6,34	0,18
SUEZMAX	15	13.500.000	#NUM!	201.029.948	15.806.909	14,89	0,08

Πίνακας Γ-6: Αρχικές εκτιμήσεις πολύ υψηλών ναύλων για όλα τα επενδυτικά σχέδια.

Τα συμπεράσματά μας είναι ανάλογα με αυτά των πολύ υψηλών ναύλων, μόνο που η υπεροχή της επένδυσης του Suezmax 15 ετών είναι ακόμα εμφανέστερη.

		ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV	NPV/INITL	PV/NPV
PANAMAX	5	17.500.000	10%	4.445.197	18.243.958	0,25	4,10
PANAMAX	10	13.000.000	17%	10.376.754	15.221.468	0,80	1,47
PANAMAX	15	9.000.000	30%	11.759.464	10.537.940	1,31	0,90
AFRAMAX	5	30.500.000	10%	15.115.749	35.711.907	0,50	2,36
AFRAMAX	10	23.500.000	15%	17.630.290	27.515.731	0,75	1,56
AFRAMAX	15	16.000.000	29%	20.578.620	18.734.115	1,29	0,91
SUEZMAX	5	36.500.000	20%	33.998.744	42.737.200	0,93	1,26
SUEZMAX	10	27.000.000	32%	37.496.062	31.613.819	1,39	0,84
SUEZMAX	15	13.500.000	#NUM!	67.379.948	15.806.909	4,99	0,23

Πίνακας Γ-7: Αρχικές εκτιμήσεις χαμηλών ναύλων για όλα τα επενδυτικά σχέδια.



Για τα πολύ χαμηλά ναύλα, βλέπουμε ότι οι ισορροπίες μεταβάλλονται. Γενικώς σε αυτήν την περίπτωση, υπερισχύουν από επενδυτικής πλευράς τα πλοία Suezmax.

Βέβαια, πρέπει εδώ να αναφέρουμε ότι στην συγκεκριμένη ανάλυση υπάρχει ένας παράγοντας σημαντικός ο οποίος δεν είναι ρεαλιστικός. Υποθέτουμε έσοδα από πολύ χαμηλά ναύλα με τιμές πλοίων υψηλές. Αυτό είναι μια πολύ δυσάρεστη θέση για τους πλοιοκτήτες και όχι πολύ πιθανό να συμβεί στη σημερινή αγορά. Παρόλα αυτά όμως, δεν είναι απίθανο, και όπως ξέρουμε, στη Ναυτιλιακή αγορά όλα είναι πιθανά.

Αυτό το σενάριο θα μπορούσε να συμβεί στο άμεσο μέλλον για έναν πλοιοκτήτη, αν υποθέσουμε ότι αγοράζει το πλοίο σε σημερινή τιμή, και από τότε που το αγοράζει αρχίζει να πέφτει έντονα η αγορά. Δηλαδή να κάνει τη χειρότερη δυνατή αγορά στον κύκλο της ναυτιλίας, να αγοράσει στο Ζενίθ της αγοράς και να επιχειρεί στο Ναδιρ. Το θετικό αυτής της υπόθεσης είναι ότι ακόμα και σε μια τέτοια πτώση της αγοράς από τα σημερινά επίπεδα, ακόμα και αν ο πλοιοκτήτης αγοράσει καινούριο πλοίο, πάλι στην 5 ετία θα καταγράψει κέρδη! Αυτό που δεν μπορούμε να γνωρίζουμε αν θα ισχύει, και αν οι προβλέψεις μας θα αποδειχθούν ρεαλιστικές, είναι στα παλαιότερα πλοία, όπου σε μια αγορά ύφεσης, δεν ξέρουμε κατά πόσο θα βρίσκουν φορτίο να επιχειρήσουν, τη στιγμή που σε πολύ χαμηλό κόστος ο ναυλωτής θα μπορεί να βρει ένα από τα καινούρια πλοία που έχουν κατακτήσει πλέον την αγορά. Και μην ξεχνάμε ότι όπως ήδη έχει αναφερθεί, σε μια αγορά ύφεσης η παλαιότητα του πλοίου παίζει σημαντικό ρόλο στο ύψος του ναύλου.



Γ-6.2 Υπόθεση αύξηση εξόδων 10 %

				ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV	NPV/INITL	PV/NPV
PANAMAX	5	ΕΞΟΔΑ	110%	17.500.000	36%	20.497.556	18.243.958	1,17	0,89
		ΕΣΟΔΑ	100%						
PANAMAX	10	ΕΞΟΔΑ	110%	13.000.000	59%	28.363.275	15.221.468	2,18	0,54
		ΕΣΟΔΑ	100%						
PANAMAX	15	ΕΞΟΔΑ	110%	9.000.000	126%	29.695.381	10.537.940	3,30	0,35
		ΕΣΟΔΑ	100%						
AFRAMAX	5	ΕΞΟΔΑ	110%	30.500.000	20%	28.957.501	35.711.907	0,95	1,23
		ΕΣΟΔΑ	100%						
AFRAMAX	10	ΕΞΟΔΑ	110%	23.500.000	30%	31.392.963	27.515.731	1,34	0,88
		ΕΣΟΔΑ	100%						
AFRAMAX	15	ΕΞΟΔΑ	110%	16.000.000	57%	34.281.985	18.734.115	2,14	0,55
		ΕΣΟΔΑ	100%						
SUEZMAX	5	ΕΞΟΔΑ	110%	36.500.000	22%	37.802.109	42.737.200	1,04	1,13
		ΕΣΟΔΑ	100%						
SUEZMAX	10	ΕΞΟΔΑ	110%	27.000.000	36%	41.200.578	31.613.819	1,53	0,77
		ΕΣΟΔΑ	100%						
SUEZMAX	15	ΕΞΟΔΑ	110%	13.500.000	#NUM!	72.085.398	15.806.909	5,34	0,22

Πίνακας Γ-8: Υπόθεση αύξησης εξόδων

1. Αύξηση Λειτουργικών εξόδων 10%

Η υπόθεση της αύξησης εξόδων, βλέπουμε ότι δεν επηρεάζει τα συμπεράσματά μας για τους μέσους ναύλους, οπότε βλέπουμε ότι τα εξαγόμενά μας δεν είναι ευαίσθητα, η αλλιώς δεν επηρεάζονται σημαντικά από μια λογική αύξηση στο λειτουργικό κόστος των πλοίων.



Γ-6.3 Υπόθεση ανόδου αγοράς

				ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV	NPV/INITL	PV/NPV
PANAMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	17.500.000	58%	32.620.284	18.243.958	1,86	0,56
		ΕΣΟΔΑ	120%						
PANAMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	13.000.000	101%	41.319.239	15.221.468	3,18	0,37
		ΕΣΟΔΑ	120%						
PANAMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	9.000.000	321%	41.811.955	10.537.940	4,65	0,25
		ΕΣΟΔΑ	120%						
AFRAMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	30.500.000	33%	47.641.966	35.711.907	1,56	0,75
		ΕΣΟΔΑ	120%						
AFRAMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	23.500.000	49%	48.599.014	27.515.731	2,07	0,57
		ΕΣΟΔΑ	120%						
AFRAMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	16.000.000	97%	49.878.603	18.734.115	3,12	0,38
		ΕΣΟΔΑ	120%						
SUEZMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	36.500.000	36%	60.599.954	42.737.200	1,66	0,71
		ΕΣΟΔΑ	120%						
SUEZMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	27.000.000	57%	61.983.532	31.613.819	2,30	0,51
		ΕΣΟΔΑ	120%						
SUEZMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	13.500.000	#NUM!	88.863.683	15.806.909	6,58	0,18
		ΕΣΟΔΑ	120%						

Πίνακας Γ-9: Υπόθεση ανόδου αγοράς

1. Απαξίωση πλοίων στο 1% (από 4%)
2. Αύξηση εσόδων 20%

Η υπόθεση της ανόδου της αγοράς, βλέπουμε ότι δεν επηρεάζει τα συμπεράσματά μας για τους μέσους ναύλους, οπότε βλέπουμε ότι τα εξαγόμενά μας δεν είναι ευαίσθητα, η αλλιώς δεν επηρεάζονται σημαντικά από μια αύξηση των ναύλων των πλοίων.

Γ-6.4 Υπόθεση πτώσης αγοράς

				ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV	NPV/INITL	PV/NPV
PANAMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	17.500.000	18%	9.435.070	18.243.958	0,54	1,93
		ΕΣΟΔΑ	80%						
PANAMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	13.000.000	33%	16.819.960	15.221.468	1,29	0,90
		ΕΣΟΔΑ	80%						
PANAMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	9.000.000	66%	19.266.300	10.537.940	2,14	0,55
		ΕΣΟΔΑ	80%						
AFRAMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	30.500.000	8%	10.965.580	35.711.907	0,36	3,26
		ΕΣΟΔΑ	80%						
AFRAMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	23.500.000	15%	15.341.470	27.515.731	0,65	1,79
		ΕΣΟΔΑ	80%						
AFRAMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	16.000.000	32%	20.284.105	18.734.115	1,27	0,92
		ΕΣΟΔΑ	80%						
SUEZMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	36.500.000	9%	15.713.132	42.737.200	0,43	2,72
		ΕΣΟΔΑ	80%						
SUEZMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	27.000.000	19%	21.736.567	31.613.819	0,81	1,45
		ΕΣΟΔΑ	80%						
SUEZMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	13.500.000	#NUM!	55.210.200	15.806.909	4,09	0,29
		ΕΣΟΔΑ	80%						

Πίνακας Γ-10: Υπόθεση πτώσης αγοράς



ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

1. Απαξίωση πλοίων 8% το χρόνο
2. Μείωση εσόδων 20%

Παρατηρούμε αντίστοιχα αποτελέσματα με την περίπτωση των χαμηλών ναύλων. Όποτε φαινομενικά από άποψη επένδυσης και αριθμών, συμφέρουσα επένδυση είναι τα πλοία 15 ετίας και κυρίως Suezmax, αλλά όπως αναφέρθηκε, είναι αμφίβολο αν τότε θα βρίσκουν ναύλα και φορτία να επιχειρούν. Άρα βλέπουμε πως τα αποτελέσματά μας παρουσιάζουν μια μικρή ευαισθησία σε περίπτωση πτώσης της αγοράς. Πάλι πρέπει να έχουμε όμως υπόψη μας και την ένταση κεφαλαίου που έχουν τα Suezmax και τον μεγαλύτερο κίνδυνο στον οποίο εκτίθεται ο πλοιοκτήτης. Επίσης, σε μια περίπτωση πτώσης της αγοράς, η απαξίωση των πλοίων, δεν μπορεί να προβλεφθεί εύκολα, και ίσως το 8 % το χρόνο που έχουμε θέσει να είναι πολύ μικρό ποσοστό.

Γ-6.5 Υπόθεση παλαιότητας πλοίου στο ναύλο

				ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV	NPV/INITL	PV/NPV
PANAMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	17.500.000	37%	21.339.863	18.243.958	1,22	0,85
		ΕΣΟΔΑ	100%						
PANAMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	13.000.000	48%	24.814.254	15.221.468	1,91	0,61
		ΕΣΟΔΑ	90%						
PANAMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	9.000.000	69%	21.659.464	10.537.940	2,41	0,49
		ΕΣΟΔΑ	80%						
AFRAMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	30.500.000	21%	29.965.749	35.711.907	0,98	1,19
		ΕΣΟΔΑ	100%						
AFRAMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	23.500.000	25%	27.035.290	27.515.731	1,15	1,02
		ΕΣΟΔΑ	90%						
AFRAMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	16.000.000	36%	24.538.620	18.734.115	1,53	0,76
		ΕΣΟΔΑ	80%						
SUEZMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	36.500.000	23%	38.948.744	42.737.200	1,07	1,10
		ΕΣΟΔΑ	100%						
SUEZMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	27.000.000	30%	35.681.062	31.613.819	1,32	0,89
		ΕΣΟΔΑ	90%						
SUEZMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	13.500.000	#NUM!	58.799.948	15.806.909	4,36	0,27
		ΕΣΟΔΑ	80%						

Πίνακας Γ-11: Υπόθεση παλαιότητας πλοίου στο ναύλο.

1. Υποθέτουμε 10% μείωση στο ναύλο ανά 5 ετία πλοίου.

Αυτή ίσως είναι και η πιο σωστή προσέγγιση της αγοράς σε μια μέση τιμή ναύλου.

Παρατηρούμε όμως ότι τα αποτελέσματά μας για τους μέσους ναύλους δεν επηρεάζονται σημαντικά από την υπόθεση της παλαιότητας, άρα δεν είναι ευαίσθητα σε αυτήν.



Γ-6.6 Υπόθεση Εργάσιμων Ημερών

Στην ανάλυση ευαισθησίας για τις εργάσιμες ημέρες, θα εξετάσουμε τις περιπτώσεις για μέσους ναύλους όπου τα πλοία δουλεύουν για 280, 300, 345 ημέρες.

280 ΗΜΕΡΕΣ

		ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV	NPV/INITL	PV/NPV
PANAMAX	5	17.500.000	26%	15.218.608	18.243.958	0,87	1,20
PANAMAX	10	13.000.000	42%	22.476.754	15.221.468	1,73	0,68
PANAMAX	15	9.000.000	81%	23.859.464	10.537.940	2,65	0,44
AFRAMAX	5	30.500.000	15%	21.715.749	35.711.907	0,71	1,64
AFRAMAX	10	23.500.000	22%	24.230.290	27.515.731	1,03	1,14
AFRAMAX	15	16.000.000	41%	27.178.620	18.734.115	1,70	0,69
SUEZMAX	5	36.500.000	16%	28.698.744	42.737.200	0,79	1,49
SUEZMAX	10	27.000.000	26%	32.196.062	31.613.819	1,19	0,98
SUEZMAX	15	13.500.000	#NUM!	62.079.948	15.806.909	4,60	0,25

Πίνακας Γ-12: Υπόθεση 280 εργάσιμων ημερών

300 ΗΜΕΡΕΣ

		ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV	NPV/INITL	PV/NPV
PANAMAX	5	17.500.000	30%	17.667.110	18.243.958	1,01	1,03
PANAMAX	10	13.000.000	50%	25.226.754	15.221.468	1,94	0,60
PANAMAX	15	9.000.000	100%	26.609.464	10.537.940	2,96	0,40
AFRAMAX	5	30.500.000	17%	25.015.749	35.711.907	0,82	1,43
AFRAMAX	10	23.500.000	26%	27.530.290	27.515.731	1,17	1,00
AFRAMAX	15	16.000.000	48%	30.478.620	18.734.115	1,90	0,61
SUEZMAX	5	36.500.000	19%	32.798.744	42.737.200	0,90	1,30
SUEZMAX	10	27.000.000	30%	36.296.062	31.613.819	1,34	0,87
SUEZMAX	15	13.500.000	#NUM!	66.179.948	15.806.909	4,90	0,24

Πίνακας Γ-13: Υπόθεση 300 εργάσιμων ημερών



ΜΕΡΟΣ Γ: «ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ»

345 ΗΜΕΡΕΣ

		ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV	NPV/INITL	PV/NPV
PANAMAX	5	17.500.000	41%	23.176.240	18.243.958	1,32	0,79
PANAMAX	10	13.000.000	69%	31.414.254	15.221.468	2,42	0,48
PANAMAX	15	9.000.000	162%	32.796.964	10.537.940	3,64	0,32
AFRAMAX	5	30.500.000	23%	32.440.749	35.711.907	1,06	1,10
AFRAMAX	10	23.500.000	35%	34.955.290	27.515.731	1,49	0,79
AFRAMAX	15	16.000.000	67%	37.903.620	18.734.115	2,37	0,49
SUEZMAX	5	36.500.000	25%	42.023.744	42.737.200	1,15	1,02
SUEZMAX	10	27.000.000	41%	45.521.062	31.613.819	1,69	0,69
SUEZMAX	15	13.500.000	#NUM!	75.404.948	15.806.909	5,59	0,21

Πίνακας Γ-14: Υπόθεση 345 εργάσιμων ημερών

Παρατηρώντας τα διαγράμματα, βλέπουμε ότι τα συμπεράσματα που βγάλαμε για τους μέσους ναύλους ισχύουν και εδώ.

Οπότε συμπεραίνουμε ότι οι αρχικές μας εκτιμήσεις για το μοντέλο υπολογισμού ήταν σωστές και δεν έχει (μεγάλη) ευαισθησία στις υποθέσεις που κάναμε.

Αυτό που μένει τώρα είναι να αξιολογήσουμε τα συμπεράσματά μας και τις συνθήκες της αγοράς για να αποφασίσουμε για το πιο προσοδοφόρο επενδυτικό σχέδιο αλλά ταυτόχρονα και το μικρότερο δυνατό επενδυτικό κίνδυνο.

Παρακάτω παραθέτουμε ενδεικτικά πίνακες από το υπολογιστικό φύλλο που δημιουργήθηκε για την αξιολόγηση των επενδύσεων.

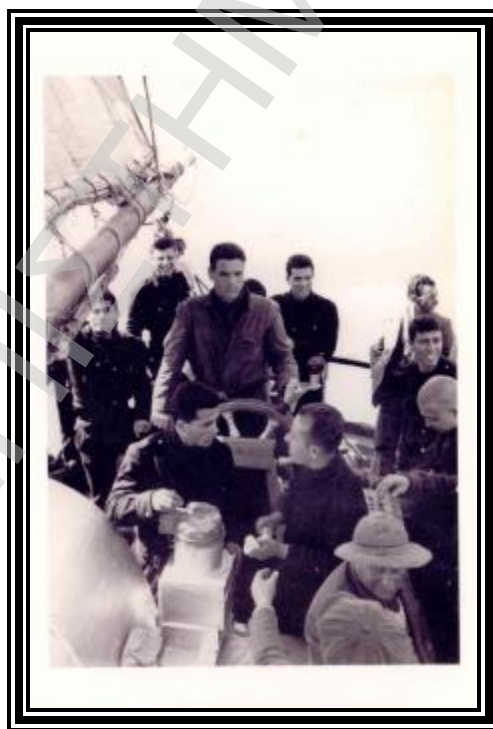


**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΔΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ
ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ**

ΜΕΡΟΣ Δ:

«ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ»





Δ.1 Συμπεράσματα

Από την ανάλυση που προηγήθηκε έχουμε να κάνουμε τις εξής παρατηρήσεις :

- ✚ Όπως έχει αναφερθεί για την αξιολόγηση των επενδυτικών σχεδίων, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο ΕΣΑ / IRR διότι σε πολλές περιπτώσεις παρουσιάζονται θετικές χρηματοροές από την πρώτη χρονιά της επένδυσης, και το αποτέλεσμα του κριτηρίου δεν είναι αξιόπιστο.
- ✚ Θα μπορούσαμε να χρησιμοποιήσουμε σαν κριτήριο την ΚΠΑ / NPV αλλά επειδή τα σχέδια που έχουμε δεν είναι ίδιου αρχικού κεφαλαίου δεν θα είχαμε συγκρίσιμα στοιχεία, και δεν θα είχαμε συμπέρασμα για το αντικείμενο αυτής της έρευνας, το οποίο είναι η εύρεση του πιο παραγωγικού μεγέθους και ηλικίας πλοίου.
- ✚ Σαν κριτήρια χρησιμοποιήθηκαν οι λόγοι:
ΚΠΑ / ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΕΝΔ και ΠΑ / ΚΠΑ οι οποίοι μας δίνουν αποτελέσματα για το λόγο της καθαρής αξίας της επένδυσης σε σχέση με την αρχική επένδυση και του κόστους της επένδυσης σε σχέση με την καθαρή αξία της επένδυσης, μεγέθη που είναι άμεσα συγκρίσιμα για τα επενδυτικά σχέδια που επιλέξαμε.
- ✚ Από την ανάλυση ευαισθησίας που ακολούθησε αποδείχθηκε ότι οι υποθέσεις μας είναι ευσταθείς σε λογικές μεταβολές των παραμέτρων που επιλέχτηκαν.

Παρακάτω ακολουθεί ένας πίνακας με συγκεντρωτικά αποτελέσματα για τα επιλεγμένα επενδυτικά σχέδια, ξεκινώντας από το λιγότερο κερδοφόρο και καταλήγοντας στο πιο κερδοφόρο..



ΜΕΡΟΣ Δ: «ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ»

Μέγεθος	Ηλικία	Αρχική Επ.	IRR	NPV	PV	NPV/INITL	PV/NPV
AFRAMAX	5	30.500.000	21%	29.965.749	35.711.907	0,98	1,19
SUEZMAX	5	36.500.000	23%	38.948.744	42.737.200	1,07	1,10
PANAMAX	5	17.500.000	37%	21.339.863	18.243.958	1,22	0,85
AFRAMAX	10	23.500.000	31%	32.480.290	27.515.731	1,38	0,85
SUEZMAX	10	27.000.000	37%	42.446.062	31.613.819	1,57	0,74
AFRAMAX	15	16.000.000	60%	35.428.620	18.734.115	2,21	0,53
PANAMAX	10	13.000.000	62%	29.351.754	15.221.468	2,26	0,52
PANAMAX	15	9.000.000	137%	30.734.464	10.537.940	3,41	0,34
SUEZMAX	15	13.500.000	#NUM!	72.329.948	15.806.909	5,36	0,22

Πίνακας Δ-1: Κατάταξη Επενδυτικών Σχεδίων.

Εδώ λοιπόν βλέπουμε ότι τα παλαιότερα πλοία Suezmax 15 ετών, δίνουν πολύ καλύτερη απόδοση από όλες τις άλλες κατηγορίες. Επιστρέφουν στον επενδυτή 5.4 φορές τα χρήματά του !

Γενικώς όμως, δεν είμαστε σίγουροι κατά πόσο είναι συνετό να κάνει ένας επενδυτής σήμερα, με τόσο υψηλό επίπεδο της αγοράς και με την τάση που επικρατεί στην αγορά για ανανέωση στόλου, επένδυση σε ένα πλοίο 15 ετίας.



Δ.2 Προτάσεις

Έχοντας υπόψη μας όλη την ανάλυση που έχει προηγηθεί στην έρευνα, εκτιμήσεις των περισσότερων, είναι ότι η αγορά θα παραμείνει καλή για τα επόμενα χρόνια, όχι σε πολύ υψηλά επίπεδα, αλλά πάντως σε καλά επίπεδα. Ένας επενδυτής όμως, καλό είναι να προβλέπει και την περίπτωση όπου τα πράγματα δεν θα εξελιχθούν αντίστοιχα με τις ενδείξεις που υπάρχουν, και να φροντίζει για να μειώσει το ρίσκο της επένδυσής του όσο μπορεί. Γιατί να μην ξεχνάμε ότι, ενώ δεν αναμένεται να υπάρξει μια κοιλιά στην αγορά (να βρεθούμε στην κοιλιά του κύκλου της ναυτιλιακής αγοράς στο κοντινό μέλλον) αυτό κανείς δεν μπορεί να το αποκλείσει. Ήδη τον τελευταίο καιρό γίνεται μεγάλη μάχη για τον περιορισμό της ανάπτυξης της Κίνας και γενικότερα της Ασίας, που κατά κύριο λόγο αυτή ανεβάζει την αγορά σε αυτά τα επίπεδα. Μέχρι στιγμής δεν έχει η φόρμουλα για τον περιορισμό της ανάπτυξής της, αλλά δεν μπορούμε να ξέρουμε πότε και αν θα βρεθεί. Αν πραγματοποιηθεί αυτό το σενάριο υπάρχει περίπτωση η αγορά να πέσει σε πολύ χαμηλά επίπεδα, κανείς δεν μπορεί να το προβλέψει με την υπερπροσφορά της νέας χωρητικότητας που θα προκύψει. Σε μια τέτοια περίπτωση, οι τιμές των πλοίων θα πέσουν πολύ χαμηλά και το κυριότερο είναι ότι τα μεγάλης ηλικίας πλοία δεν θα βρίσκουν φορτία για να επιχειρήσουν, εφόσον με πολύ χαμηλά ναύλα οι ναυλωτές θα μπορούν να βρουν νέα πλοία για να χρησιμοποιήσουν. Ο ανταγωνισμός θα είναι μεγάλος και άνισος.

Άρα μια επένδυση σε ένα μεγάλο και παλαιό πλοίο εμπεριέχει μεγάλο κίνδυνο για τη σημερινή αγορά και η απόδοσή του είναι αμφίβολη. Επίσης, αυτής της ηλικίας τα πλοία έχουν ημερομηνία λήξης το 2015, μέχρι στιγμής.

Αν ένας επενδυτής προβεί στην επένδυση σε σχετικά νέο πλοίο, τουλάχιστον εξασφαλίζει ότι όσο κακή και αν γίνει η αγορά, θα έχει μια θετική χρηματοροή και το πλοίο του θα επιχειρεί τουλάχιστον.

Όλα τα παραπάνω σχόλια, πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη από έναν υποψήφιο επενδυτή. Η απόφαση που θα πάρει βέβαια εξαρτάται από τη στρατηγική που θέλει να ακολουθήσει. Ένας πλοιοκτήτης που έχει μεγάλη ρευστότητα και θέλει να μεγιστοποιήσει τα κέρδη του, αντιμετωπίζοντας το ρίσκο, θα προβεί σε μια επένδυση σε Suezmax και Panamax 15 ετών. Ένας πλοιοκτήτης που θέλει να περιορίσει το ρίσκο και



να εξασφαλίσει το κεφάλαιό του θα προβεί σε επένδυση Panamax και Aframax 5 ετίας η 10 ετίας, καθότι αυτά τα πλοία παρουσιάζουν πολύ καλές αποδόσεις σε σχέση με τα άλλα.

Οι τελευταίες τάσεις στην αγορά δείχνουν επίσης αυτή ακριβώς την προτίμηση των πλοιοκτητών προς τα πλοία μεγέθους Panamax και Aframax.

Υπάρχει ακόμα δύο βασικοί λόγοι, που ένας πλοιοκτήτης καλό θα ήταν να προβεί σε επένδυση τύπου Panamax.

1. Τα πλοία αυτού του μεγέθους μπορούν να κινηθούν πιο ευέλικτα σε μια πεσμένη αγορά λόγω των σχετικά μικρών φορτίων που απαιτούν, αλλά και μπορούν να κινηθούν και στην αγορά των Aframax, οπότε έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες επιχειρήσεως.
2. Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί μια σημαντικά ισχυρή τάση από την Ευρωπαϊκή Ένωση και άλλους οργανισμούς για την ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Τα πλοία Panamax μπορούν να συνδυαστούν με αυτήν την τάση και να έχουν καλύτερες προοπτικές επιχειρήσεως.

Εδώ τελειώνει η έρευνα στα πλαίσια της Διπλωματικής Εργασίας «Έρευνα Αγοράς και Αξιολόγηση Επένδυσης στη Ναυτιλία». Πιστεύουμε πως στην παρούσα έρευνα έγινε μια πολύ καλή προσέγγιση των τελευταίων εξελίξεων στη Ναυτιλιακή Αγορά που θα μπορούσε να αποτελέσει πολύ χρήσιμο εργαλείο στα χέρια ενός επενδυτή. Το βασικό προτέρημα της έρευνας είναι ότι έχει ενσωματώσει τις σύγχρονες εξελίξεις της αγοράς έχουν χρησιμοποιηθεί όσο πιο πρόσφατα στοιχεία μπόρεσαν να εξευρεθούν, και ίσως το βασικότερο, η αξιολόγηση των επενδυτικών σχεδίων έγινε με πραγματικά στοιχεία από την αγορά.

Εμείς προσπαθήσαμε να αποφανθούμε για τις ναυτιλιακές επενδύσεις με όσο γίνεται ορθολογικά στοιχεία, από αυτό το σημείο και μετά, άπτεται στη στρατηγική και τις προσδοκίες του κάθε επενδυτή για το πως θα αξιολογήσει τα πολύτιμα στοιχεία που θα βρει στο παρόν δοκίμιο.

Πιστεύουμε πως ο αναγνώστης διαβάζοντας την παρούσα έρευνα θα αποκτήσει πολλές σφαιρικές γνώσεις για τη ναυτιλιακή αγορά και τις εξελίξεις της.

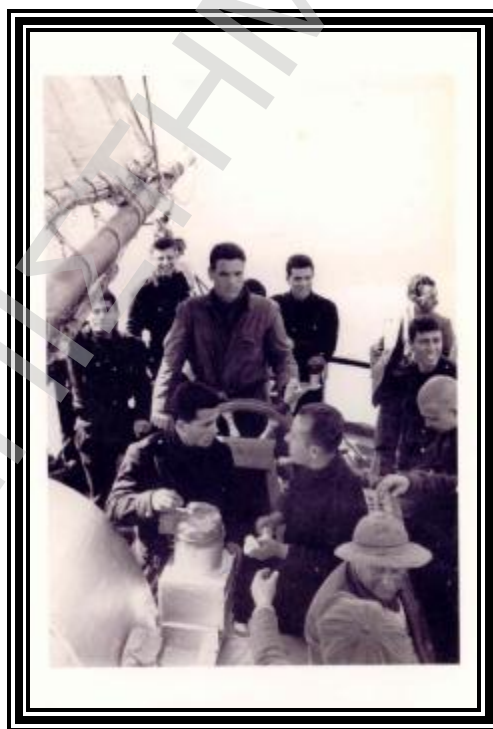


**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ
ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ»





Briefing about “Marathos Marine”

“Marathos Marine” is a Shipmanagement Company and operates a fleet with an average of 5 years. “Marathos Marine” is genuinely a Tanker Company operating Oil Tankers.

The structure of the fleet is widely ranged between Medium range products and Suezmax Crude Oil Carriers. Presently the fleet is compromised of:

- 7 Suezmaxes
- 9 Aframaxs
- 2 Long Range Products
- 5 Medium Range Products

The company has an integrated management structure and is completely independent of outside services. Each department within the Company has precisely defined tasks and all departments liaise on a daily basis to achieve the best possible operational result.

The general structure of the Company.

“Marathos Marine” organization is structure in a 3 Dimensional Matrix form.

On the vertical planes, departments are separated according to the nature of the function performed.

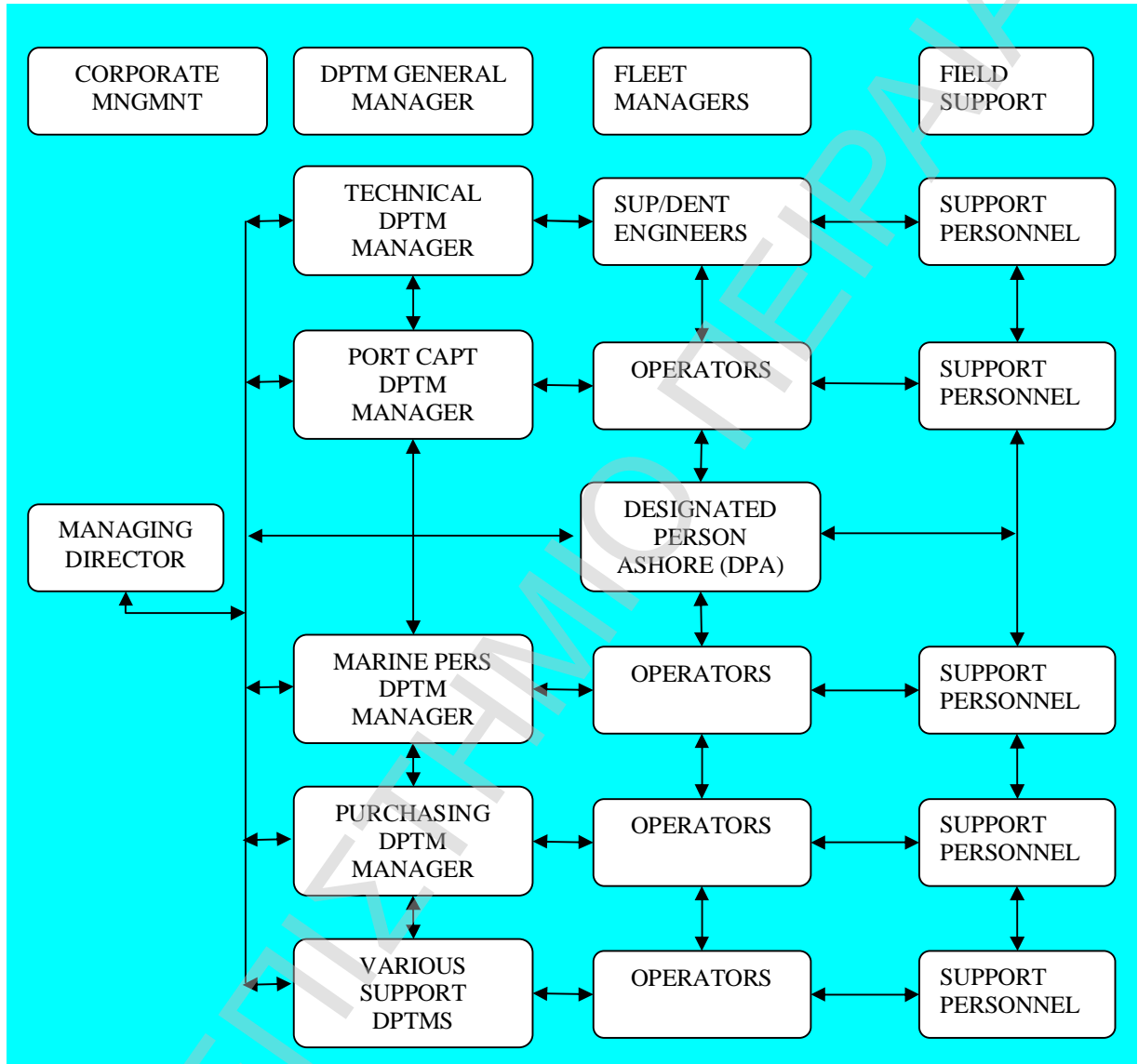
Thorough skills and expertise is developed on specific functions, while responsibility and authority areas are clearly defined.

The Departments are:	The functions are:
Port Captains/ Marine Department Technical Marine Personnel	Safety and Quality
Operations	Clients services
Chartering	Sales and Marketing
Purchasing Risk Management and Protection Finance and Accounting Information Technologies Administration	Supporting Functions

Πίνακας 1: Τα τμήματα της εταιρείας και ο σκοπός που εξυπηρετεί.



SHORE-BASED ORGANIZATION CHART



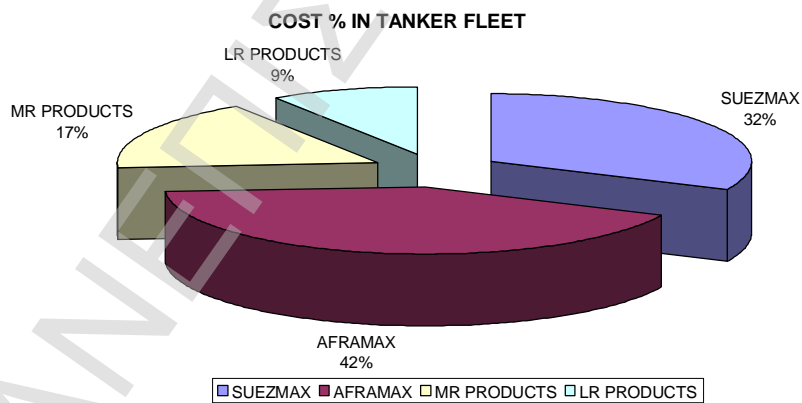
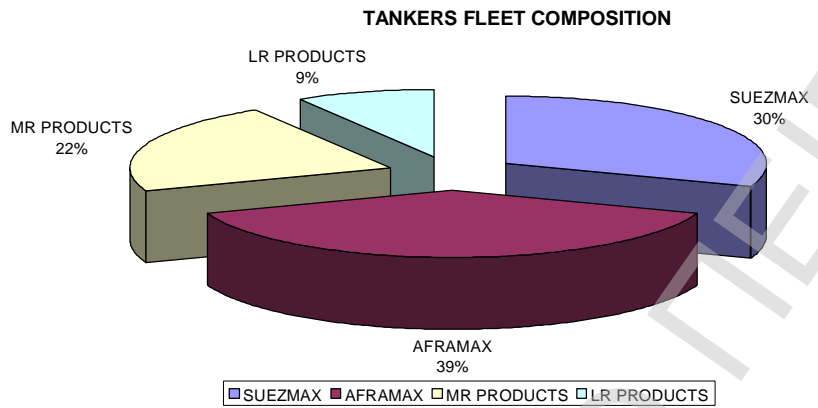
Διάγραμμα Δ-10: Οργανόγραμμα «Marathos Marine»

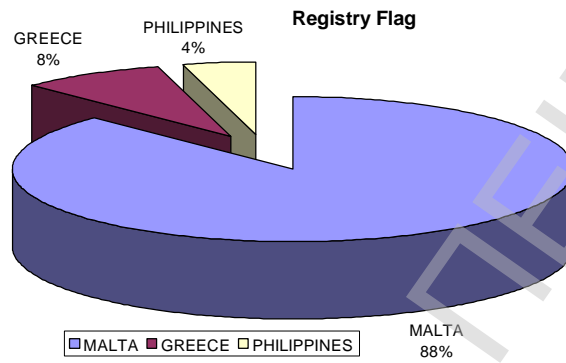


There are implemented Safety Management and Plan Maintenance Systems closely monitored internally and externally (SMS), and an active Emergency Response Team meeting once a week.

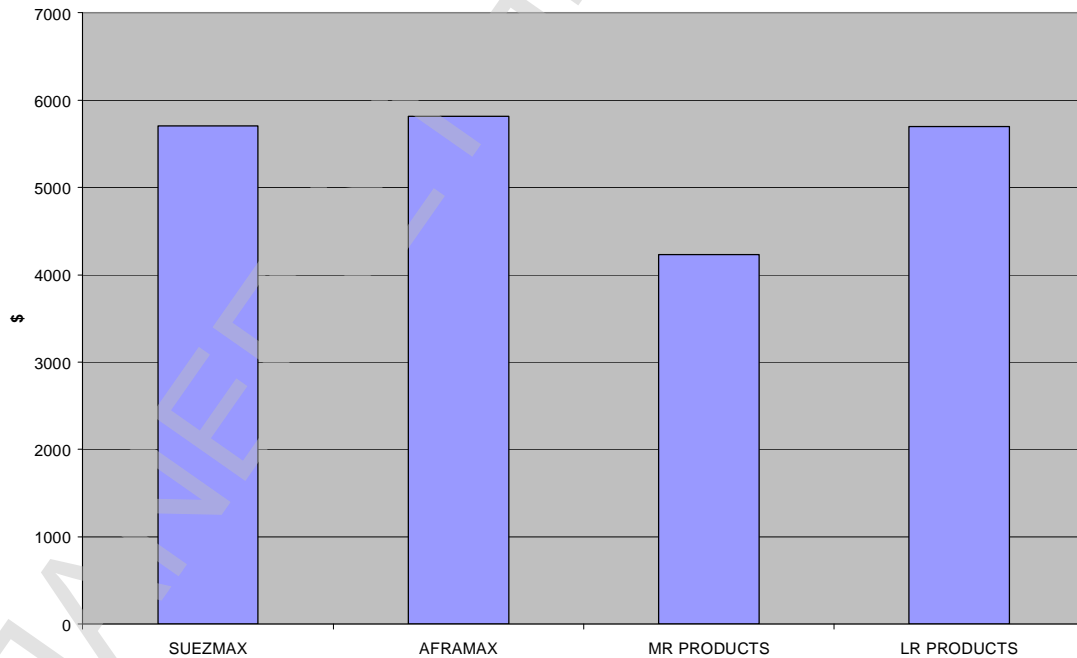
The departmental layout of the company is rather conventional consisting of 55 highly qualified persons for the following basic sections:

1. Chartering (commercial)
2. Operations (subsections: Freight – Disbursement checking)
3. Port Captains / Marine
4. Technical
5. Purchasing (Spares and Supply)
6. Crew
7. Insurance
8. Legal
9. Information and Technology (IT)
10. Accounts (Financial)



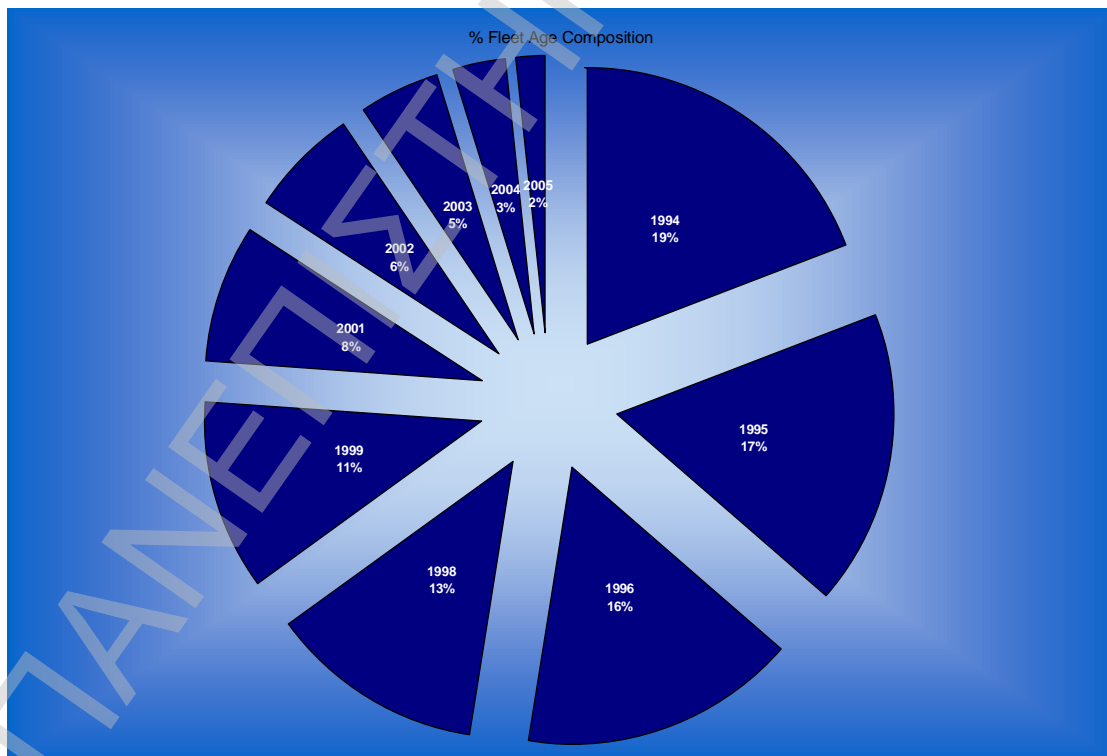
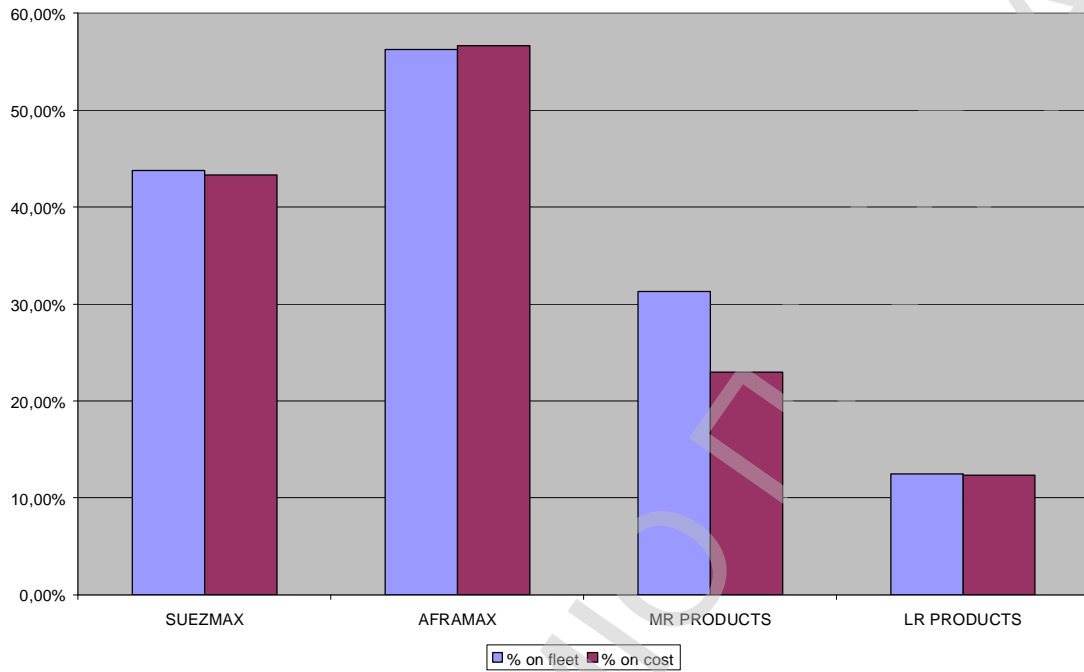


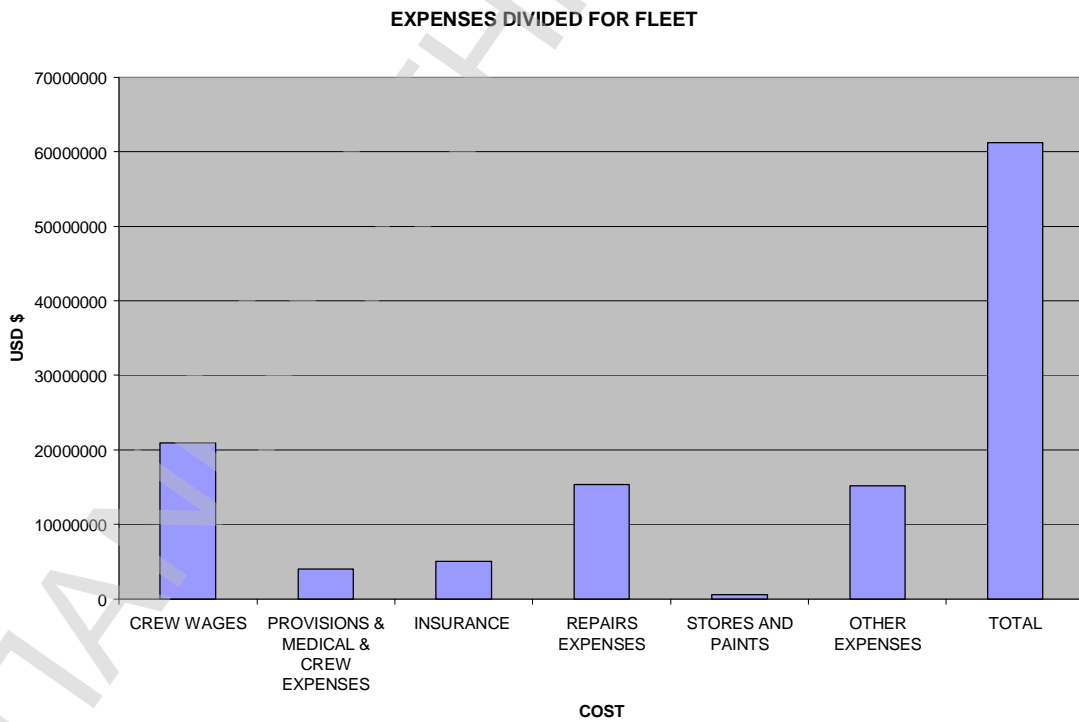
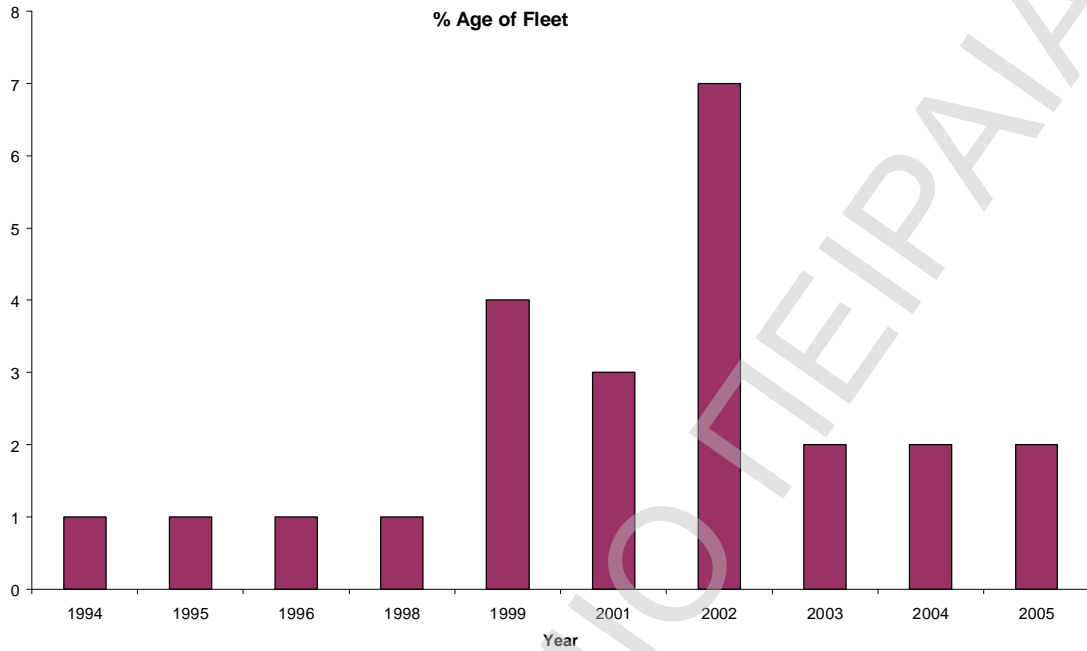
Σύγκριση Λειτουργικού Κόστους ανά τύπο πλοίου





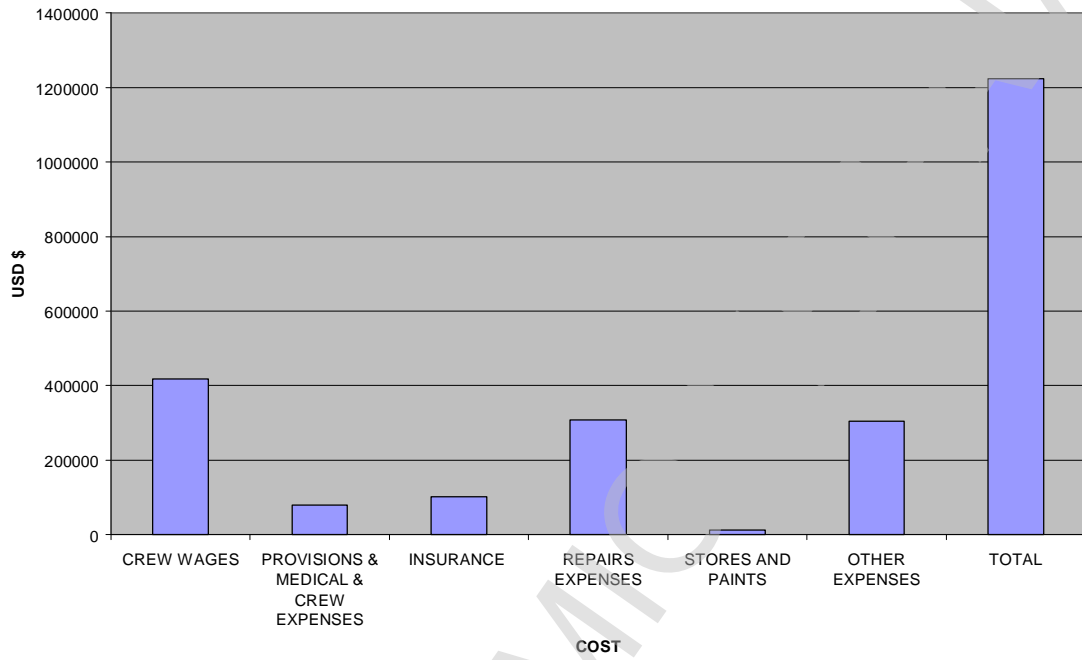
Σύγκριση Συμμετοχή Στο στόλο και Στο κόστος ανά τύπο πλοίου



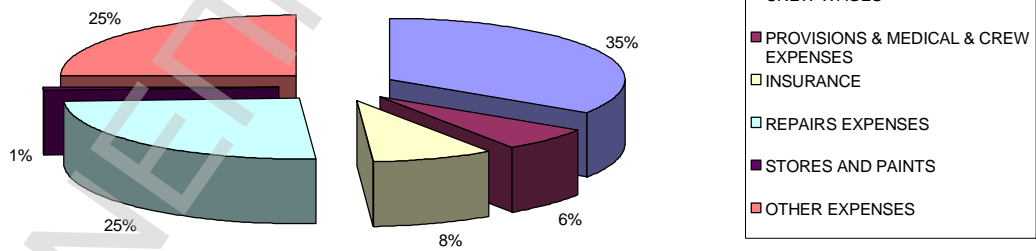




EXPENSES DIVIDED PER SHIP



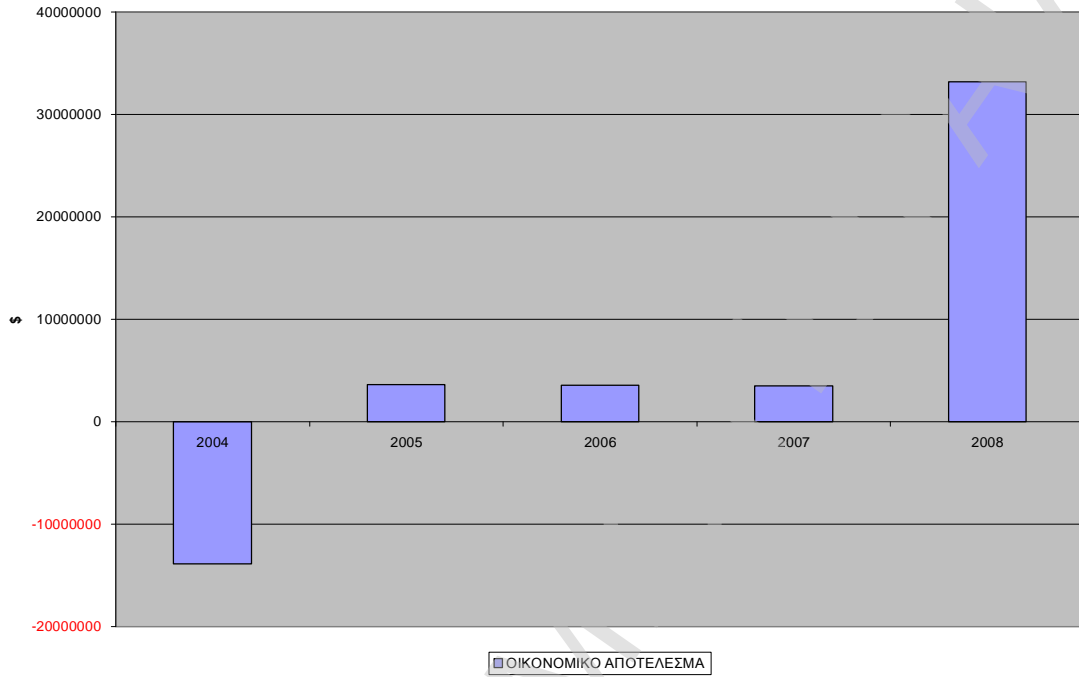
Partition of Cost



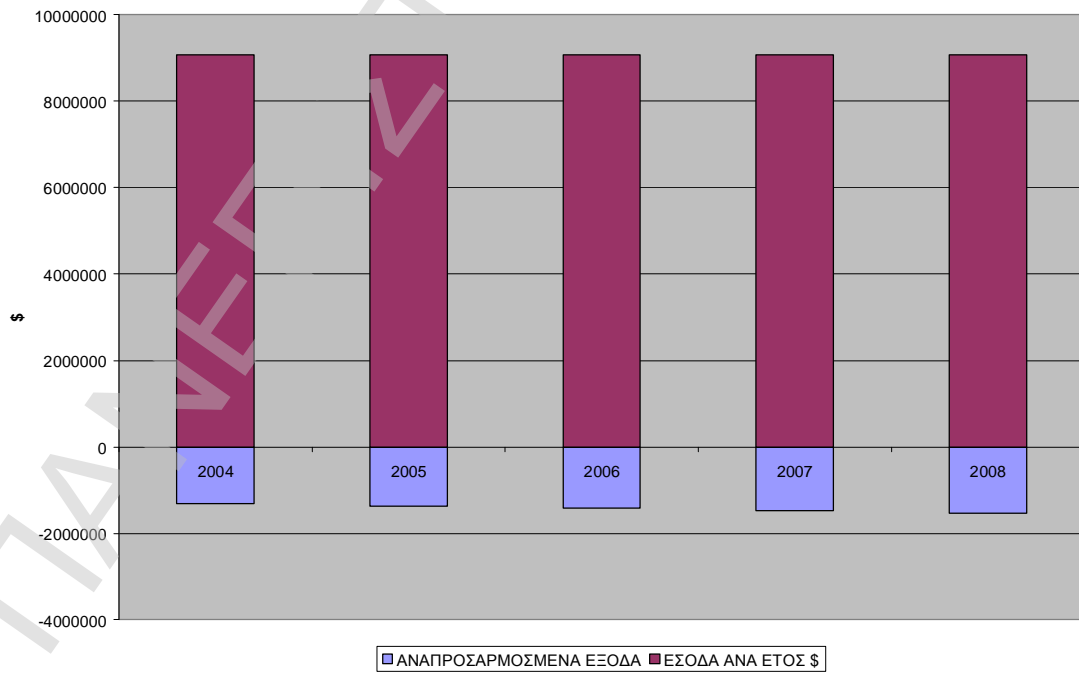


Αξιολόγηση Επενδυτικών Σχεδίων

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ PANAMAX 5 YEARS



ΕΣΟΔΑ - ΕΞΟΔΑ PANAMAX 5 YEARS





ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

		variation	ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ				INPUT RATE		
			ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV			
PANAMAX	5 ΕΞΟΔΑ	100,00%	17500000	0,414951	23445632,5	18243958	PANAMAX	5	27500
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					PANAMAX	10	27500
PANAMAX	10 ΕΞΟΔΑ	100,00%	13000000	0,685737	31328711,3	15221468	PANAMAX	15	27500
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					AFRAMAX	5	33000
PANAMAX	15 ΕΞΟΔΑ	100,00%	9000000	1,541079	32302892,2	10537940	AFRAMAX	10	33000
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					AFRAMAX	15	33000
AFRAMAX	5 ΕΞΟΔΑ	100,00%	30500000	0,216771	30954228,1	35711907	SUEZMAX	5	41000
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					SUEZMAX	10	41000
AFRAMAX	10 ΕΞΟΔΑ	100,00%	23500000	0,291772	30503331,8	27515731	SUEZMAX	15	41000
	ΕΣΟΔΑ	100,00%							
AFRAMAX	15 ΕΞΟΔΑ	100,00%	16000000	0,558208	33649358,2	18734115			
	ΕΣΟΔΑ	100,00%							
SUEZMAX	5 ΕΞΟΔΑ	100,00%	36500000	0,233919	39541831,7	42737200			
	ΕΣΟΔΑ	100,00%							
SUEZMAX	10 ΕΞΟΔΑ	100,00%	27000000	0,370704	42446061,6	31613819			
	ΕΣΟΔΑ	100,00%							
SUEZMAX	15 ΕΞΟΔΑ	100,00%	13500000	#NUM!	72220447,7	15806909			
	ΕΣΟΔΑ	100,00%							

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

		variation	ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ				INPUT RATE		
			ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV			
PANAMAX	5 ΕΞΟΔΑ	100,00%	17500000	0,999888	43278501	18243958	PANAMAX	5	41000
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					PANAMAX	10	41000
PANAMAX	10 ΕΞΟΔΑ	100,00%	13000000	2,336796	53603711,3	15221468	PANAMAX	15	41000
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					AFRAMAX	5	42000
PANAMAX	15 ΕΞΟΔΑ	100,00%	9000000	#NUM!	54577892,2	10537940	AFRAMAX	10	42000
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					AFRAMAX	15	42000
AFRAMAX	5 ΕΞΟΔΑ	100,00%	30500000	0,348426	45804228,1	35711907	SUEZMAX	5	63000
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					SUEZMAX	10	63000
AFRAMAX	10 ΕΞΟΔΑ	100,00%	23500000	0,489895	45353331,8	27515731	SUEZMAX	15	63000
	ΕΣΟΔΑ	100,00%							
AFRAMAX	15 ΕΞΟΔΑ	100,00%	16000000	1,043233	48499358,2	18734115			
	ΕΣΟΔΑ	100,00%							
SUEZMAX	5 ΕΞΟΔΑ	100,00%	36500000	0,541912	75841831,7	42737200			
	ΕΣΟΔΑ	100,00%							
SUEZMAX	10 ΕΞΟΔΑ	100,00%	27000000	0,955891	78746061,6	31613819			
	ΕΣΟΔΑ	100,00%							
SUEZMAX	15 ΕΞΟΔΑ	100,00%	13500000	#NUM!	108520448	15806909			
	ΕΣΟΔΑ	100,00%							

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

		variation	ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ				INPUT RATE		
			ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV			
PANAMAX	5 ΕΞΟΔΑ	100,00%	17500000	10,94022	78536933,8	18243958	PANAMAX	5	65000
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					PANAMAX	10	65000
PANAMAX	10 ΕΞΟΔΑ	100,00%	13000000	#NUM!	93203711,3	15221468	PANAMAX	15	65000
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					AFRAMAX	5	82000
PANAMAX	15 ΕΞΟΔΑ	100,00%	9000000	#NUM!	94177892,2	10537940	AFRAMAX	10	82000
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					AFRAMAX	15	82000
AFRAMAX	5 ΕΞΟΔΑ	100,00%	30500000	1,594921	111804228	35711907	SUEZMAX	5	119000
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					SUEZMAX	10	119000
AFRAMAX	10 ΕΞΟΔΑ	100,00%	23500000	4,459703	111353332	27515731	SUEZMAX	15	119000
	ΕΣΟΔΑ	100,00%							
AFRAMAX	15 ΕΞΟΔΑ	100,00%	16000000	#NUM!	114499358	18734115			
	ΕΣΟΔΑ	100,00%							
SUEZMAX	5 ΕΞΟΔΑ	100,00%	36500000	3,727485	168241832	42737200			
	ΕΣΟΔΑ	100,00%							
SUEZMAX	10 ΕΞΟΔΑ	100,00%	27000000	#NUM!	171146062	31613819			
	ΕΣΟΔΑ	100,00%							
SUEZMAX	15 ΕΞΟΔΑ	100,00%	13500000	#NUM!	200920448	15806909			
	ΕΣΟΔΑ	100,00%							



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

		ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ					
variation		ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ				INPUT RATE	
		ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV		
PANAMAX	5 ΕΞΟΔΑ	100,00%	17500000	0,127246	6550966,72	18243958	PANAMAX 5 16000
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					PANAMAX 10 16000
							PANAMAX 15 16000
PANAMAX	10 ΕΞΟΔΑ	100,00%	13000000	0,202008	12353711,3	15221468	AFRAMAX 5 24000
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					AFRAMAX 10 24000
							AFRAMAX 15 24000
PANAMAX	15 ΕΞΟΔΑ	100,00%	9000000	0,345609	13327892,2	10537940	SUEZMAX 5 38000
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					SUEZMAX 10 38000
							SUEZMAX 15 38000
AFRAMAX	5 ΕΞΟΔΑ	100,00%	30500000	0,105027	16104228,1	35711907	
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					
AFRAMAX	10 ΕΞΟΔΑ	100,00%	23500000	0,135604	15653331,8	27515731	
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					
AFRAMAX	15 ΕΞΟΔΑ	100,00%	16000000	0,259969	18799358,2	18734115	
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					
SUEZMAX	5 ΕΞΟΔΑ	100,00%	36500000	0,200319	34591831,7	42737200	
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					
SUEZMAX	10 ΕΞΟΔΑ	100,00%	27000000	0,316665	37496061,6	31613819	
	ΕΣΟΔΑ	100,00%					
SUEZMAX	15 ΕΞΟΔΑ	100,00%	13500000	#NUM!	67270447,7	15806909	



AFRAMAX	15		32	16	16	-16000000							
ΕΞΟΔΑ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ \$	6700												
ΕΞΟΔΑ ΑΝΑ ΕΤΟΣ \$	2445500	100%				-2445500							
ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΣΜΕΝΑ ΕΞΟΔΑ						-2445500	-2543320	-2645053	-2750855	-2860889	INITIAL	16.000.000	
ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ \$	33000										IRR	56%	
ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ ΕΤΟΣ \$	10890000	100%				10890000	10890000	10890000	10890000	10890000	NPV	33.649.358	
ΑΠΟΓΛΗΡΩΜΗ ΔΑΝΕΙΟΥ				16000000		-3746823	-3746823	-3746823	-3746823	-3746823	PV	18.734.115	
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ						-11302323	4599857	4498124	4392322	31461378			
ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΤΙΜΗ ΠΛΟΙΟΥ						32000000	30720000	29491200	28311552	27179090			

SUEZMAX	5		73	36,5	36,5	-36500000							
ΕΞΟΔΑ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ \$	5500												
ΕΞΟΔΑ ΑΝΑ ΕΤΟΣ \$	2007500	100%				-2007500							
ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΣΜΕΝΑ ΕΞΟΔΑ						-2007500	-2087800	-2171312	-2258164	-2348491	INITIAL	36.500.000	
ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ \$	41000										IRR	23%	
ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ ΕΤΟΣ \$	13530000	100%				13530000	13530000	13530000	13530000	13530000	NPV	39.541.832	
ΑΠΟΓΛΗΡΩΜΗ ΔΑΝΕΙΟΥ				36500000		-8547440	-8547440	-8547440	-8547440	-8547440	PV	42.737.200	
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ						-33524940	2894760	2811248	2724396	64636368			
ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΤΙΜΗ ΠΛΟΙΟΥ						73000000	70080000	67276800	64585728	62002299			

SUEZMAX	10		54	27	27	-27000000							
ΕΞΟΔΑ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ \$	6300												
ΕΞΟΔΑ ΑΝΑ ΕΤΟΣ \$	2299500	100%				-2299500							
ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΣΜΕΝΑ ΕΞΟΔΑ						-2299500	-2391480	-2487139	-2586625	-2690090	INITIAL	27.000.000	
ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ \$	41000										IRR	37%	
ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ ΕΤΟΣ \$	13530000	100%				13530000	13530000	13530000	13530000	13530000	NPV	42.446.062	
ΑΠΟΓΛΗΡΩΜΗ ΔΑΝΕΙΟΥ				27000000		-6322764	-6322764	-6322764	-6322764	-6322764	PV	31.613.819	
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ						-22092264	4815756	4720097	4620611	50381861			
ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΤΙΜΗ ΠΛΟΙΟΥ						54000000	51840000	49766400	47775744	45864714			

SUEZMAX	15		27	13,5	13,5	-13500000							
ΕΞΟΔΑ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ \$	7000												
ΕΞΟΔΑ ΑΝΑ ΕΤΟΣ \$	2555000	100%				-2555000							
ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΣΜΕΝΑ ΕΞΟΔΑ						-2555000	-2657200	-2763488	-2874028	-2988989	INITIAL	13.500.000	
ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ \$	41000										IRR	#NUM!	
ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ ΕΤΟΣ \$	13530000	100%				13530000	13530000	13530000	13530000	13530000	NPV	72.220.448	
ΑΠΟΓΛΗΡΩΜΗ ΔΑΝΕΙΟΥ				13500000		-3161382	-3161382	-3161382	-3161382	-3161382	PV	15.806.909	
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ						7813618	10368618	10368618	10368618	33300975			
ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΤΙΜΗ ΠΛΟΙΟΥ						27000000	25920000	24883200	23887872	22932357			



		variation		ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ			
				ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ			
				ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV
PANAMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	17500000	41%	23.445.632	18.243.958
		ΕΣΟΔΑ	100%				
PANAMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	13000000	69%	31.328.711	15.221.468
		ΕΣΟΔΑ	100%				
PANAMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	9000000	154%	32.302.892	10.537.940
		ΕΣΟΔΑ	100%				
AFRAMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	30500000	22%	30.954.228	35.711.907
		ΕΣΟΔΑ	100%				
AFRAMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	23500000	29%	30.503.332	27.515.731
		ΕΣΟΔΑ	100%				
AFRAMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	16000000	56%	33.649.358	18.734.115
		ΕΣΟΔΑ	100%				
SUEZMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	36500000	23%	39.541.832	42.737.200
		ΕΣΟΔΑ	100%				
SUEZMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	27000000	37%	42.446.062	31.613.819
		ΕΣΟΔΑ	100%				
SUEZMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	13500000	#NUM!	72.220.448	15.806.909
		ΕΣΟΔΑ	100%				

		RATE ASSUMPTIONS			DATE		INITIAL	
			Ιουν-05	Φεβ-05	Δεκ-04			
PANAMAX	5	27500	41000	65000	16000	\$/DAY		
PANAMAX	10	27500	41000	65000	16000	\$/DAY		
PANAMAX	15	27500	41000	65000	16000	\$/DAY		
AFRAMAX	5	33000	42000	82000	24000	\$/DAY		
AFRAMAX	10	33000	42000	82000	24000	\$/DAY		
AFRAMAX	15	33000	42000	82000	24000	\$/DAY		
SUEZMAX	5	41000	63000	119000	38000	\$/DAY		
SUEZMAX	10	41000	63000	119000	38000	\$/DAY		
SUEZMAX	15	41000	63000	119000	38000	\$/DAY		

% CHANGE

	PANAMAX	5	27500
INPUT RATE	PANAMAX	10	27500
	PANAMAX	15	27500
	AFRAMAX	5	33000
	AFRAMAX	10	33000
	AFRAMAX	15	33000
	SUEZMAX	5	41000
	SUEZMAX	10	41000
	SUEZMAX	15	41000



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ									
			variation	ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ					
				ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV	NPV/INITL	PV/NPV
PANAMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	17.500.000	92%	41.172.732	18.243.958	2,35	0,44
		ΕΣΟΔΑ	100%						
PANAMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	13.000.000	207%	51.626.754	15.221.468	3,97	0,29
		ΕΣΟΔΑ	100%						
PANAMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	9.000.000	#NUM!	53.009.464	10.537.940	5,89	0,20
		ΕΣΟΔΑ	100%						
AFRAMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	30.500.000	34%	44.815.749	35.711.907	1,47	0,80
		ΕΣΟΔΑ	100%						
AFRAMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	23.500.000	52%	47.330.290	27.515.731	2,01	0,58
		ΕΣΟΔΑ	100%						
AFRAMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	16.000.000	112%	50.278.620	18.734.115	3,14	0,37
		ΕΣΟΔΑ	100%						
SUEZMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	36.500.000	54%	75.248.744	42.737.200	2,06	0,57
		ΕΣΟΔΑ	100%						
SUEZMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	27.000.000	96%	78.746.062	31.613.819	2,92	0,40
		ΕΣΟΔΑ	100%						
SUEZMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	13.500.000	#NUM!	108.629.948	15.806.909	8,05	0,15
		ΕΣΟΔΑ	100%						

RATE ASSUMPTIONS		DATE				
		IouV-05	Φεβ-05	Δεκ-04	Low rates	
PANAMAX	5	27500	41000	65000	16000	\$/DAY
PANAMAX	10	27500	41000	65000	16000	\$/DAY
PANAMAX	15	27500	41000	65000	16000	\$/DAY
AFRAMAX	5	33000	42000	82000	24000	\$/DAY
AFRAMAX	10	33000	42000	82000	24000	\$/DAY
AFRAMAX	15	33000	42000	82000	24000	\$/DAY
SUEZMAX	5	41000	63000	119000	38000	\$/DAY
SUEZMAX	10	41000	63000	119000	38000	\$/DAY
SUEZMAX	15	41000	63000	119000	38000	\$/DAY

% CHANGE

	PANAMAX	5	41000
INPUT RATE	PANAMAX	10	41000
	PANAMAX	15	41000
	AFRAMAX	5	42000
	AFRAMAX	10	42000
	AFRAMAX	15	42000
	SUEZMAX	5	63000
	SUEZMAX	10	63000
	SUEZMAX	15	63000



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ									
			variation						
			ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ						
			ΑΡΧ.ΕΠ	IRR	NPV	PV	NPV/INITL	PV/NPV	
PANAMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	17.500.000	37%	21.339.863	18.243.958	1,22	0,85
		ΕΣΟΔΑ	100%						
PANAMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	13.000.000	62%	29.351.754	15.221.468	2,26	0,52
		ΕΣΟΔΑ	100%						
PANAMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	9.000.000	137%	30.734.464	10.537.940	3,41	0,34
		ΕΣΟΔΑ	100%						
AFRAMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	30.500.000	21%	29.965.749	35.711.907	0,98	1,19
		ΕΣΟΔΑ	100%						
AFRAMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	23.500.000	31%	32.480.290	27.515.731	1,38	0,85
		ΕΣΟΔΑ	100%						
AFRAMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	16.000.000	60%	35.428.620	18.734.115	2,21	0,53
		ΕΣΟΔΑ	100%						
SUEZMAX	5	ΕΞΟΔΑ	100%	36.500.000	23%	38.948.744	42.737.200	1,07	1,10
		ΕΣΟΔΑ	100%						
SUEZMAX	10	ΕΞΟΔΑ	100%	27.000.000	37%	42.446.062	31.613.819	1,57	0,74
		ΕΣΟΔΑ	100%						
SUEZMAX	15	ΕΞΟΔΑ	100%	13.500.000	#NUM!	72.329.948	15.806.909	5,36	0,22
		ΕΣΟΔΑ	100%						

RATE ASSUMPTIONS		DATE				
		Ιουν-05	Φεβ-05	Δεκ-04	Low rates	
PANAMAX	5	27500	41000	65000	16000	\$/DAY
PANAMAX	10	27500	41000	65000	16000	\$/DAY
PANAMAX	15	27500	41000	65000	16000	\$/DAY
AFRAMAX	5	33000	42000	82000	24000	\$/DAY
AFRAMAX	10	33000	42000	82000	24000	\$/DAY
AFRAMAX	15	33000	42000	82000	24000	\$/DAY
SUEZMAX	5	41000	63000	119000	38000	\$/DAY
SUEZMAX	10	41000	63000	119000	38000	\$/DAY
SUEZMAX	15	41000	63000	119000	38000	\$/DAY

% CHANGE

	PANAMAX	5	27500
INPUT RATE	PANAMAX	10	27500
	PANAMAX	15	27500
	AFRAMAX	5	33000
	AFRAMAX	10	33000
	AFRAMAX	15	33000
	SUEZMAX	5	41000
	SUEZMAX	10	41000
	SUEZMAX	15	41000



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Σημειώσεις Μαθήματος « Αξιολόγηση των Επενδύσεων στη Ναυτιλία»
Ε. Σαμπράκος 2003
2. “Ο Τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές”,
Ε. Σαμπράκος (2002), Εκδ. ιδίου.
3. Σημειώσεις Μαθήματος « Στρατηγική Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων,
Αλ. Γουλιέλμος 2002.
4. Ε. Γεωργαντόπουλος & Γ. Βλάχος «Ναυτιλιακή Οικονομική» εκδ. Τζέι & Τζέι
Ελλάς, Πειραιάς 2003
5. Γ. Π. Βλάχος & Α. Β. Αλεξόπουλος «Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή
πολιτική», », Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα – Πειραιάς 1996.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Sea Transport and Economics, P.M. Alderton, Thomas Reed Publications Ltd
2. Technical Operators Ltd, (1577) “A review of the shipping market to 1980”,
Σελ.70
3. “Seasonality patterns in tanker spot freight rate markets”, 20 April 2001, Manolis
G. Kavussanos^{a,b}, Amir H. Alizadeh-M^b
4. UNCTAD, Review of Maritime Transport 2005, 2004, 2003, 2002

ΠΗΓΕΣ

1. Εφημερίδα Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Τετάρτη, 2 Φεβρουαρίου 2005, Λάμπρος
Καραγεώργος
2. Εφημερίδα Ναυλαγορά, Σάββατο 18 Ιουνίου 2005, Σελ. 14, άρθρο του Παν.
Μιχόπουλου
3. Εφημερίδα Η Καθημερινή, Πέμπτη 20 Ιανουαρίου 2005, Άρθρο Ν. Μπαρδούνια
4. Άρθρο Γιάννη Παπαθανασίου για το περιοδικό «Αργώ» , Σεπτέμβριος 2003, «Το
μέλλον της ποντοπόρου ναυτιλίας μας»
5. Εφημερίδα Ισοτιμία, Σάββατο 05/02/2005, Σελ. 30



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

6. Εφημερίδα Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Τετάρτη, 2 Φεβρουαρίου 2005, Λάμπρος Καραγεώργος
7. Εφημερίδα Ναυλαγορά, Σάββατο 5 Φεβρουαρίου 2005, σελ. 21
8. Εφημερίδα Η Ναυτεμπορική, Ειδικό τεύχος Ιούνιος 2004, Άρθρο Γ. Π. Βλάχου
9. Εφημερίδα Η Ναυτεμπορική, Ειδικό Τεύχος, Ιούνιος 2004, [S/D 660599]
10. Εφημερίδα Η Ναυτεμπορική, Ιούνιος 2004, Ειδική έκδοση, σελ. 108
11. Εφημερίδα Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Παρασκευή, 4 Φεβρουαρίου 2005 07:00, [Σελίδα: 52]
12. Εφημερίδα Ναυλαγορά, 20 Νοεμβρίου 2004.
13. <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtradeindex.htm>, Overview of the International Shipping Industry
14. www.isl.org
15. www.shipecon.com, «Facing the future», Δευτέρα 01.2005 Αυγούστου
16. www.shipecon.com, “Clean me up before you go”, Παρασκευή 01.2005 Απριλίου
17. www.shipecon.com, 01/04/2005 Άρθρο: “Clean me up before you go”
18. Lloyd’s Register Fairplay 2004
19. www.shipecon.com, Scrapping stuff, Tuesday March 01 2005
20. "Korea Rules Shipping, Fro now", james Brooke, οι New York Times στην International Herald Tribune, 1/5/05.
21. www.dnv.com, 28 April 2005, Author: Per Wiggo Richardsen
22. [HTTP:// nsnet. COM /](http://nsnet.COM/), NSnet news 2005
23. www.clarksons.net, Dr. Martin Stopford, Clarksons, “A Guru Speaks”, London
24. www.marineog.com
25. <http://www.brs-paris.com/annual/tanker/tanker-a/tanker-a.html#Prospects>
26. www.shipecon.com, “Is the Price Right?”, Παρασκευή 01.2005 Ιουλίου
27. www.msilt.com
28. Doll Shipping Consultancy
29. <http://www.marketvector.com/leading-indicator/>
30. <http://www.neatideas.com/oil.htm>
31. <http://www.greenpointmortgage.com/index.jsp?PageID=6.1.2>



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

32. Clarkson Research Studies
33. <http://europa.eu.int/comm/trade/issues/sectoral/industry/shipbuilding/stats.htm>
34. ISL 2005 (www.isl.org)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ