



**ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ**  
**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ**

---

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**"ΚΡΙΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ"**



**ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑ ΕΛΛΗ ΝΕΚΤΑΡΙΑ**

13649

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: Κ<sup>α</sup> ΙΜΠΡΙΞΗ ΕΛΕΝΗ**

**ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2013**





**TEI OF PIRAEUS**  
**SCHOOL OF MANAGEMENT AND ECONOMICS**  
**DEPARTMENT OF ACCOUNTING**

---

**GRADUATE THESES**  
**«CRISIS ON SHIPPING AND FREIGHT MARKET INDICES»**



**BARMPALIA ELLI-NEKTARIA**

13649

**: SUPERVISOR: Ms IMBRIXI ELENI**

**PIRAEUS 2013**



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η συμβολή των διαφόρων μεταφορικών μέσων στην επίτευξη των οικονομικών και εκπολιτιστικών αποτελεσμάτων, δεν υπήρξε ποτέ ίσης σημασίας. Αντίθετα, διαφοροποιείται με την συμβολή διαφόρων παραγόντων, όπως οι ακόλουθοι:

- Η φυσική διαμόρφωση του πλανήτη μας, που από τους παλαιότερους χρόνους, έδωσε πρωτεύουσα σημασία στο θαλάσσιο μέσο μεταφοράς. Τα τρία τέταρτα περίπου της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσες και λίμνες. Με εξαίρεση τις περιοχές των δύο γεωγραφικών πόλων, είναι δυνατή η θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αγαθών σε οποιαδήποτε απόσταση και σημείο της υδρογείου που είναι προσιτό από τη θάλασσα και επιπλέον ενδεχόμενα και μέσω ποταμών, διωρύγων ή λιμνών.
- Χρονικά προηγήθηκε κατά πολύ η χρησιμοποίηση και η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορικών μέσων έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς. Τα πλοία διέσχισαν τις θάλασσες από τους προϊστορικούς χρόνους και τους ωκεανούς από την εποχή των μεγάλων εξερευνήσεων και ανακαλύψεων. Αντίθετα, η συμβολή των μεταφορικών μέσων της ξηράς στις συγκοινωνίες και στις μεταφορές έγινε ουσιώδης για την οικονομία μόνο από την χρησιμοποίηση της ατμομηχανής και αργότερα της μηχανής εσωτερικής καύσης για την κίνηση τους. Η αεροπορική, τέλος μεταφορά, εμφανίζεται μόνο στο εικοστό αιώνα και πήρε μεγάλες διαστάσεις μόνο κατά την περίοδο μετά τον δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο.

Εξάλλου, ακόμη και σήμερα, μόνον χάρις στην ύπαρξη του εμπορικού πλοίου, είναι τεχνικά και οικονομικά δυνατή η μαζική μεταφορά αγαθών, ιδίως δε όταν αναφερόμαστε σε μαζικά χύδην φορτία, όπως λ.χ. πρώτες ύλες, καύσιμα ή δημητριακά. Ως συνέπεια και επαλήθευση των παραγόντων που προαναφέραμε, τουλάχιστον τα τέσσερα πέμπτα του διεθνούς εμπορίου, διεξάγονται από τη θάλασσα. Ο ρόλος βέβαια της θαλάσσιας μεταφοράς για την οικονομική ανάπτυξη και το έργο που αυτή επιτελεί δεν ήταν πάντα το ίδιο σημαντικό. Από την άποψη αυτή, η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να διακριθεί σε τρεις κύριες περιόδους: Η πρώτη περίοδος τοποθετείται μέχρι τον 15<sup>ο</sup> αιώνα, η δεύτερη μέχρι το πρώτο τέταρτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα και τέλος, η τρίτη αφορά στο υπόλοιπο του 19<sup>ου</sup> αιώνα και στη σύγχρονη εποχή.

Δεν είναι επομένως “λεκτικό σχήμα” ή στοιχείο υπερβολής ο ισχυρισμός ότι η ναυτιλία, αφού έκανε δυνατή την ανακατανομή των δύο από τους βασικούς συντελεστές της παραγωγής (προϊόντα της γης και εργασία) σε παγκόσμιο επίπεδο, επέδρασε περισσότερο από κάθε άλλο παράγοντα στην οικονομική ανάπτυξη του κόσμου και στην διαμόρφωση της σύγχρονης συναλλακτικής οικονομίας.

Το Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο απέβη ένας τεράστιος οικονομικός μηχανισμός, από την ομαλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται όχι μόνο η οικονομική ζωή των εθνών, αλλά και η ίδια η ύπαρξη εκατομμυρίων ανθρώπων, αφού τα βασικά είδη διατροφής συγκαταλέγονται μεταξύ των σπουδαιότερων των Διεθνών θαλασσίων μεταφορών.

Συμπερασματικά μπορούμε να ισχυρισθούμε ότι το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί πλέον μία αρτηρία, η διακοπή της οποίας είναι ικανή να επιφέρει την κατάρρευση της οικονομικής ζωής του πλανήτη.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένας χώρος που υπόκειται σε μεταβολές και έντονες διακυμάνσεις, πράγμα που προσδίδει στις ναυτιλιακές επενδύσεις μεγάλη επικινδυνότητα. Αυτό καθιστά τη μελέτη των ναύλων και γενικότερα ναυτιλιακών δεικτών ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα.

Για το λόγο αυτό στην παρούσα εργασία θα γίνει μια αναφορά στις βασικές έννοιες και στη λειτουργία της ναυλαγοράς. Στη συνέχεια γίνεται ανάλυση της διαδικασίας ναύλωσης. Μία αναφορά στις δύο ναυλαγορές Charter και την Liner βοηθάει στην καλύτερη κατανόηση του θέματος. Δίνοντας βαρύτητα στην υποκατηγορία Tanker κι επισημαίνοντας έναν από τους κύριους δείκτες (worldscale).

Με βάση τη λειτουργία της ναυλαγοράς και πιο συγκεκριμένα αυτής των φορτηγών πλοίων ξηρού φορτίου αντλούνται οι τιμές ναυτιλιακών μεταβλητών. Έτσι γίνεται μια ανάλυση της Baltic Exchange στην οποία γίνονται καθημερινά δημοσιεύσεις δεικτών. Ένας από αυτούς είναι ο Baltic Dry Index

Έτσι λοιπόν δείκτες πάρθηκαν από την Baltic Exchange με σκοπό παρουσίασης ενός μικρού δείγματος ανάλυσης των δεικτών ναυλαγοράς. Αυτή η ανάλυση γίνεται με τη βοήθεια σχεδιαγραμμάτων.

## Πίνακας περιεχομένων

Εισαγωγή .....	1
<b>1 Ναυτιλία ..</b> .....	<b>5</b>
<b>1.1 Έννοια της ναυτιλίας</b> .....	<b>5</b>
1.1.1 Ναυτιλία και οικονομία .....	6
1.1.2 Ναυτιλία και πολιτισμός .....	7
1.1.3 Ναυτιλία ως Ναυσιπλοΐα .....	8
<b>1.2 Φορείς της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας</b> .....	<b>9</b>
<b>1.3 Η ιδιομορφία της ναυτιλίας</b> .....	<b>11</b>
<b>1.4 οικονομικοί-επιχειρηματικοί κύκλοι</b> .....	<b>12</b>
<b>2 Οικονομική κρίση</b> .....	<b>13</b>
2.1 Κλάδοι αρνητικά επηρεασμένοι από την κρίση .....	14
2.2 Η κρίση σήμερα .....	14
<b>3 Έννοια ναυτιλιακής κρίσης</b> .....	<b>16</b>
3.1 Η ναυτιλία και η παγκόσμια κρίση .....	17
3.2 Ευκαιρίες ανάπτυξης εν μέσω κρίσης .....	18
3.3 Ελληνική εμπορική ναυτιλία, εν μέσω κρίσης .....	19
3.3.1 Παραγγελίες νέων πλοίων .....	19
3.4 Ναυτιλία τακτικών γραμμών .....	19
3.5 Η κρίση στη ναυτιλία .....	21
3.5.1 Η κρίση ευνοεί τις εταιρείες με ρευστότητα .....	22
3.6 Προτάσεις για την ανάπτυξη της Ελληνική Ναυτιλίας .....	23
<b>4 Ναυλαγορα</b> .....	<b>26</b>
4.1 Βασικές έννοιες της Ναυλαγοράς .....	27
4.2 Παράγοντες διαμόρφωσης ναύλων .....	31
4.3 Ναύλωση .....	32
4.4 Οι ναυλαγορές Charter και Liner .....	32
4.4.1 Η ναυλαγορά Tanker .....	33
<b>5 Ο Δείκτης WORLDSCALE</b> .....	<b>34</b>

<b>6 Baltic Exchange</b> .....	<b>36</b>
<b>4.1 Baltic Dry Index</b> .....	<b>36</b>
<b>Πίνακες-Σχεδιαγράμματα</b> .....	<b>37</b>
<b>Συμπεράσμα</b> .....	<b>41</b>
<b>Βιβλιογραφία</b> .....	<b>42</b>



# 1 ΝΑΥΤΙΛΙΑ

## 1.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ναυτιλία ως απασχόληση του ανθρώπου στη θάλασσα με τη στενότερη έννοια του όρου, αρχίζει από την προϊστορία. Αρχίζει με την πρώτη πάλη του ανθρώπου με τη φύση όταν αυτός αναζήτησε στη θάλασσα την τροφή του. Ιδιαίτερη σημασία έχει η θάλασσα για τη χώρα μας, διότι άσκησε σημαντική επιρροή στο πνευματικό πολιτισμό που δημιούργησαν οι Έλληνες και που χάρις στον εμπορικό τους στόλο διαδόθηκε σε όλο τον κόσμο.

Ναυτιλία είναι το σύμβολο των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που είναι απαραίτητες για να πραγματοποιηθούν θαλάσσιες μεταφορές πραγμάτων και προσώπων. Θαλάσσια μεταφορά εννοείται η διακίνηση πράγματος ή προσώπου μέσω θάλασσας από ένα σημείο της γης σε ένα άλλο. Ως οικονομική έννοια νοείται κάθε σύμβαση που δημιουργεί την υποχρέωση στον ένα από τους συμβαλλόμενους να διακινήσει, μέσω της θάλασσας, έναντι κάποιας συμφωνημένης αμοιβής, πρόσωπα ή πράγματα από ένα σημείο της γης σε άλλο.

Αιώνες τώρα η ναυτιλία αποτελεί τη κυριότερη πηγή εσόδων για τη χώρα μας. Η Ελλάδα ανέκαθεν υπήρξε το εμπορικό και πολιτιστικό σταυροδρόμι μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Οι Έλληνες, πρωτοπόροι στις θαλάσσιες μεταφορές, εκμεταλλευόμενοι αυτή τη εξέχουσα φυσική γεωγραφική θέση της χώρας ανέπτυξαν αρχικά το εμπόριο, ενώνοντας με ναυτικά μονοπάτια τρεις διαφορετικές ηπείρους Ευρώπη, Ασία, Αφρική και έπειτα με το πέρασμα ετών ανέπτυξαν τον τουρισμό που βασίζεται ως και σήμερα στα τρία S : Sun, Sea, Sand, ( Ήλιος Θάλασσα Αμμουδιές ). Στην ανάπτυξη της τουριστικής ναυτιλίας συντέλεσαν καθοριστικό ρόλο τα πολυάριθμα νησιά που το καθένα ξεχωριστά αποτελεί πόλο έλξης.

- Έτσι η ναυτιλία χωρίστηκε σε φορτηγός, που περιλαμβάνει:

α) αλιευτικά σκάφη και β)βοηθητικά σκάφη

και επιβατηγός που περιλαμβάνει:

α) τουριστικά, β) θαλαμηγά και γ)ιστιοπλοϊκά και ναυταθλητισμού.

- Με τη σειρά τους τα σκάφη χωρίζονται ανάλογα:

α) με το είδος των μεταφορών που εκτελούν

β)με τη θαλάσσια περιοχή που διαπλέουν

γ) με το υλικό κατασκευής τους και

δ)με το μέσο πρόωσης.

Ο Πειραιάς, μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, εξυπηρετεί παγκόσμιες ακτοπλοϊκές γραμμές και το κυριότερο μέρος των εγχώριων. Ακολουθούν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας με σαφώς μικρότερη κινητικότητα αλλά με εξίσου σημαντική συμβολή στην εξυπηρέτηση των εμπορικών συναλλαγών και του επιβατικού κοινού.

Η πληθώρα των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών μαρτυρεί την βαρύτητα των επενδυτών στην βιομηχανία της ναυτιλίας και του τουρισμού. Ακτοπλοϊκές εταιρείες με παράδοση χρόνων όπως : η Minoan Lines, η Anek Lines, η Bluestar Ferries, η Super fast Ferries, και η Agoudimos Lines, εκσυγχρονίζουν συνεχώς τους στόλους τους με νέας εξελιγμένης μορφής πλοία, και σκοπό την ασφάλεια και καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Ωστόσο, και παρόλο την συνεχή ανάπτυξη της τεχνολογίας, πάντα υποβόσκουν οι μνήμες, των μεγάλων και πολύνεκρων ναυαγίων του παρελθόντος, βλ. Βρετανικός, Τιτανικός, Lusitanian κ.λπ. αλλά και πρόσφατα ελληνικής σημαίας βλ. Express Samina και Sea Diamond, κ.λπ. συνεχίζοντας ακόμη και σήμερα να προκαλούν ανησυχία και ίσως φόβο κυρίως για υπερατλαντικά ταξίδια πολλών ωρών.

Ακούγοντας τον όρο ναυτιλία αμέσως ο νους πηγαίνει σε μια πληθώρα εννοιών όπως:  
πλοιοκτήτες – πλοία – ναυτικός – ναυπηγείο – θάλασσα – θαλάσσιο περιβάλλον - ναυτικοί πράκτορες- λιμάνια- φορτωτές- τροφοδοτές- ναυλωτές- ναυτιλιακό συνάλλαγμα- ναυτιλιακές εταιρείες- εφοπλιστές- ασφαλιστές- επιθεωρητές πλοίων- ναυτιλιακή χρηματοδότηση- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας- Λιμενικό Σώμα- Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο κ.λπ.

### **1.1.1 Ναυτιλία και οικονομία**

Η ναυτιλία αποτελεί βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη της χώρας, με τη διακίνηση του εμπορίου και των συναλλαγών σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης, με την εισροή συναλλάγματος και την προσφορά χιλιάδων θέσεων εργασίας. Κατέχει ένα από τους υψηλότερους δείκτες παραγωγικότητας στην ανάλυση των οικονομικών μεγεθών.

Η ναυτιλία συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη των λαών διότι:

A. εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο,

- Β. συνδέει τα λιμάνια μιας χώρας ή κρατών και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα
- Γ. συντελεί στην αύξηση εθνικού εισοδήματος, ναύλοι που εισπράττονται σε ξένο συνάλλαγμα για την μεταφορά φορτίων τρίτων χωρών, εισρέουν ως ναυτικό συνάλλαγμα,
- Δ. προσφέρει θέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό της χώρας και πολλές φορές στο εργατικό δυναμικό άλλων χωρών- απασχόληση αλλοδαπών
- Ε. δημιουργεί άλλες οικονομικές δραστηριότητες- άμεσες και έμμεσες της ναυτιλίας- όπως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού, ναυλώσεις, μεσιτεία, ασφάλιση, εταιρείες τεχνικού ελέγχου.

Με την οικονομική έννοια ναυτιλία είναι η ναυτιλιακή οικονομία, (*shipping*), που περιλαμβάνει τις θαλάσσιες μεταφορές και τη γενικότερη ναυτιλιακή οικονομική δραστηριότητα.

### 1.1.2 Ναυτιλία και πολιτισμός

Επίσης η ναυτιλία συμβάλει στην πολιτιστική εξέλιξη των λαών, διότι το πλοίο και οι άνθρωποί του αποτελούν τον κυριότερο παράγοντα διάδοσης ιδεών και εθίμων, καθώς στη διάρκεια ενός ταξιδιού το πλοίο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών κρατών και το πλήρωμα και οι επιβάτες του έρχονται σε επαφή με διαφορετικούς λαούς. Αναπτύσσεται έτσι μια σημαντική αμφίδρομη πολιτισμική σχέση, η οποία επηρεάζει και διαμορφώνει νέες διαπολιτισμικές μορφές προσέγγισης των λαών. Πάντοτε η θάλασσα υπήρξε πολιτισμικός διάδρομος και γι' αυτό το λόγο οι πολιτισμοί αναπτύχθηκαν σε παράκτιες περιοχές και ιδιαίτερα στη Μεσόγειο που θεωρείται το λίκνο του πολιτισμού.

Παρατηρείται το φαινόμενο στην ιστορική διάρκεια της ανθρώπινης παρουσίας στη γη, μικρές χώρες όπως: Ελλάδα, Νορβηγία, Ολλανδία, να αναπτύσσουν σπουδαία ναυτιλία και μεγάλες χώρες όπως: Κίνα, Γαλλία να έχουν μικρότερη αναλογικά ναυτιλία. Από την παρατήρηση αυτή συνάγεται ότι για την ανάπτυξη της ναυτιλίας δεν παίζει μονό ρόλο ο ανθρώπινος παράγοντας. Σπουδαίο ρόλο έχει παίζει η ναυτική παράδοση. Ο Άγγλος ναύαρχος Κάννιγκαν είπε "Ένα θωρηκτό φτιάχνεται σε δύο χρόνια, μια ναυτική παράδοση χρειάζεται διακόσια".

Σεβασμό στην παράδοση δεν σημαίνει περιφρόνηση της τεχνολογίας και επιστροφή στον ατμό αλλά σημαίνει την διατήρηση της συνοχής των γενεών και τη γονιμοποιό επαφή με ξένες δημιουργίες. Ένας λαός που έχει χάσει την παράδοσή του είναι σαν τον άνθρωπο που έχει χαμένο το μνημονικό του τονίζει ο Φώτης Κόντογλου. Πολύ περισσότερο αυτό συμβαίνει στη ναυτική παράδοση που είναι το υπόβαθρο πάνω στο οποίο οικοδομείται κάθε νέο ναυτιλιακό δημιούργημα, η ασφαλής γέφυρα που ενώνει το παρελθόν με το παρόν και το μέλλον.

### 1.1.3 Ναυτιλία ως Ναυσιπλοΐα

Με τεχνική έννοια, ναυτιλία είναι η μέθοδος του ασφαλούς πλου, είναι δηλαδή η επιστήμη και η τέχνη της διακυβέρνησης του πλοίου για την εκτέλεση ναυσιπλοΐας ( navigation ) δηλ. ο ασφαλής προσδιορισμός του στίγματος, της πορείας και της απόστασης. Η Ναυτιλία ως Ναυσιπλοΐα διακρίνεται σε:

1. Ναυτιλία αναμετρήσεως (dead reckoning): Τα αναζητούμενα στοιχεία (στίγματος, πορείας και απόστασης) βρίσκονται εξ αναμετρήσεως από προηγούμενο γνωστό στίγμα, με γνωστά όμως την πορεία, ταχύτητα και το μεσολαβήσαντα χρόνο.
2. Ακτοπλοΐας ή ακτοπλοϊκή ναυτιλία (Coastal Navigation): ο αρχαιότερος τρόπος ναυσιπλοΐας, "εν όψει ακτών". Όταν αυτή γίνεται σε περιορισμένους χώρους πχ στενά, πορθμούς, διώρυγες, λιμάνια καλείται πλοηγία (piloting ή pilotage).
3. Αστρονομική ναυτιλία (Celestial navigation): αυτή γίνεται μακριά των ακτών, ωκεανοπλοΐα και ανεύρεση των αναζητούμενων στοιχείων με τη βοήθεια αστρονομικών μετρήσεων.
4. Ραδιοναυτιλία (Radionavigation) ή Ηλεκτρονική ναυτιλία (Electronic navigation): είναι το πλέον διαδεδομένο σήμερα είδος ναυσιπλοΐας όπου γίνεται χρήση πληθώρας ηλεκτρονικών συσκευών, ραντάρ, ραδιογωνιόμετρα, πομποδέκτες στίγματος πορείας και ταχύτητας κλπ.
5. Πολική ναυτιλία (Polar navigation): ναυσιπλοΐα σε πολικές περιοχές και χρήση ειδικών χαρτών, και τέλος
6. Ναυτιλία σωστικών λέμβων (life-boat navigation): όπου ακολουθούνται ειδικοί τρόποι - μέθοδοι τόσο πλεύσης όσο και γρήγορου εντοπισμού.

Με την γενική έννοια του Εμπορικού Ναυτικού, ναυτιλία ή εμπορική ναυτιλία (merchant marine ή merchant navy) είναι το σύνολο των εμπορικών πλοίων που φέρουν τη σημαία ενός κράτους ή ενός συνασπισμού κρατών.

## 1.2 ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

Τρεις παράγοντες παραδοσιακά συντέλεσαν στην εμφάνιση και ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Οι πλοιοκτήτες, που διαθέτουν τα κεφάλαια τους για την ναυπήγηση πλοίων και αναλαμβάνουν τον επιχειρηματικό κίνδυνο της ναυτιλιακής δραστηριότητας, οι ναυτικοί, με την πνευματική και σωματική τους εργασία, πραγματοποιούν τη θαλάσσια μεταφορά και το κράτος, το οποίο, μέσω του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ως διοικητικού φορέα της εμπορικής ναυτιλίας, θέτει το νομικό πλαίσιο λειτουργίας και διαχείρισης της ναυτιλιακής δραστηριότητας σε οποιαδήποτε μορφή της.

Σήμερα όμως εμφανίζονται και διάφορα άλλα επαγγέλματα ναυτιλιακού χαρακτήρα που παρέχουν υπηρεσίες στην ξηρά αλλά στοχεύουν στην εξυπηρέτηση και στην καλή λειτουργία του πλοίου.( Ναυτικοί πράκτορες, ναυλομεσίτες, τροφοδότες, εταιρείες τεχνικού ελέγχου, εταιρείες ναυτιλιακού εξοπλισμού, τράπεζες ναυτιλιακής χρηματοδότησης, κ.λπ.)που ασφαλώς έχουν συμμετοχή και συμβολή στην ανάπτυξη της ναυτιλίας.

Τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη για μια μεταφορά είναι τα παρακάτω:

- A. ο όγκος μεταφοράς
- B. η ταχύτητα
- Γ. ο βαθμός ασφάλειας
- Δ. η κανονικότητα εκτέλεσης της μεταφοράς ( καιρικές συνθήκες )
- E. το κόστος μεταφοράς

Σήμερα το 90% του εμπορίου διεξάγεται μέσω της θάλασσας. ( τα 3/4 της γης καλύπτονται από θάλασσα). Το θαλάσσιο εμπόριο δημιούργησε την ανάγκη κατασκευής του πλοίου που είναι οικονομική μονάδα με το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό ότι δεν παράγει ίδια αγαθά αλλά μεταφέρει αυτά από την παραγωγή στην κατανάλωση.

Η τεράστια ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών οφείλεται σε δύο γεγονότα:

1. στη χρήση του ατμού ως μέσου πρόωσης των πλοίων και
2. στην εισαγωγή του σιδήρου και του χάλυβα ως υλικού κατασκευής των πλοίων.

Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι ασχολείται με το διαμετακομιστικό εμπόριο δηλαδή προσφέρει τις υπηρεσίες της για τη μεταφορά φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών. Συνέπεια αυτού του γεγονότος είναι ο άμεσος επηρεασμός της από γεγονότα και παράγοντες που λαμβάνουν χώρα σε πεδία εκτός Ελλάδος και μάλιστα σε πολύ μακρινές αποστάσεις. Επίσης ένα άλλο χαρακτηριστικό γνώρισμα της ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι τα πλοία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου φέρουν τη σημαία 25 διαφορετικών κρατών- Ελληνική, Μάλτας, Λιβερίας, Κύπρου, Παναμά κ.λπ. Πολλά περιοδικά κάνουν λόγο για την ελληνική ναυτιλία όπως το γαλλικό LE MARIN με τον τίτλο «Ένας στόλος με παγκόσμια ακτινοβολία» αναφέροντας ότι ένα στα τέσσερα πλοία της Ε.Ε. φέρει ελληνική σημαία.

Είναι γεγονός ότι για την Ελλάδα η θάλασσα εδώ και 5.000 χρόνια παίζει αποφασιστικό ρόλο στη διαμόρφωση των ιστορικών, κοινωνικών και πνευματικών πεπρωμένων της φυλής. Έτσι δημιουργήθηκε η ναυτική παράδοση των Ελλήνων χάρη στην οποία δηλώνουμε την παρουσία μας σε όλα τα λιμάνια του κόσμου και διαμορφώνουμε τον δικό μας τρόπο ζωής που είναι η ταυτότητά μας.

### 1.3 Η ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ναυτιλία ως κλάδος της οικονομίας παρουσιάζει έντονη ιδιομορφία, η οποία συνίσταται στην παγκοσμιότητα του χαρακτήρα της. Η ναυτιλία, ακριβώς από την ίδια τη φύση της έχει διεθνή χαρακτήρα, διέπεται από κανονισμούς, συμβάσεις, αποφάσεις που λαμβάνονται στο διεθνές επίπεδο. Αντλεί πόρους και κεφάλαια από τη διεθνή χρηματαγορά, γεγονότα- πολεμικά ή οικονομικά που λαμβάνουν σε διάφορα σημεία της γης επηρεάζουν τη ναυτιλία και των πλέον απομακρυσμένων κρατών. Επίσης στη ναυτιλία παρουσιάζεται έντονος ανταγωνισμός και γι' αυτό στην άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής λαμβάνονται υπόψη οι όροι του διεθνούς ανταγωνισμού.

Σχηματικά θα μπορούσε να λεχθεί ότι οι παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη της ναυτιλίας είναι:

#### ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ - ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ - ΙΣΤΟΡΙΚΟΙ:

- Εθνικό εμπόριο
- Χρηματοδότηση
- Ναυπηγική
- Βιομηχανία
- Ασφαλιστική κάλυψη
- Ανταγωνιστική ικανότητα
- Γεωγραφική θέση
- Νησιωτικός χαρακτήρας
- Στενότητα φυσικών πόρων
- Ναυτική παράδοση
- Απειλές

## 1.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ-ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ

Οι οικονομικοί – επιχειρηματικοί κύκλοι είναι ένα οικονομικό φαινόμενο που παρουσιάζονται κυρίως στις αναπτυγμένες καπιταλιστικές οικονομίες. Μας δείχνουν και εξηγούν τις αλλαγές στα οικονομικά μεγέθη. Σήμερα είναι πιο έντονη η ανάγκη για την μελέτη των οικονομικών κύκλων μιας και σήμερα η Ελλάδα βρίσκεται σε τροχιά ύφεσης.

Οι οικονομικοί κύκλοι έχουν τέσσερις φάσεις, τις παρακάτω :

### 1. Η φάση της ανόδου ή της άνθησης της οικονομίας.

Στην αρχή της φάσεως της ανόδου της οικονομίας οι τιμές παρουσιάζουν πολύ μικρή αύξηση ώσπου η άνοδος της οικονομίας να αποκτήσει κάποια ορμή για να απορροφήσει τους υποαπασχολούμενους συντελεστές της παραγωγής στην παραγωγική διαδικασία.

### 2. Η φάση της κρίσεως.

Η φάση της ανόδου της οικονομίας θα φτάσει κάποτε σε ένα τέλος. Συνήθως, μια μείωση στην συνολική ζήτηση προκαλεί την αρχή της ύφεσης, ή το τραπεζικό σύστημα περιορίσει τις χορηγούμενες πιστώσεις ή τέλος αν η κυβέρνηση περικόψει τις κρατικές δαπάνες.

### 3. Η φάση της ύφεσης ή καθόδου.

Η φάση της ύφεσης θα ακολουθήσει την φάση της κρίσης. Οι τιμές αρχίζουν να μειώνονται με αποτέλεσμα την μείωση της παραγωγής, την μείωση της ζήτησης, την αύξηση της ανεργίας, την πτώση των μισθών και την μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών. Η ύφεση θα ενταθεί ακόμη περισσότερο με την αναστολή των επενδύσεων τόσο από τους επιχειρηματίες όσο και από το κράτος. Η φάση της ύφεσης θα συμπαράσχει στην πτωτική πορεία όλους τους τομείς της οικονομίας.

### 4. Η φάση της αναρρώσεως ή αναζωογονήσεως.

Η φάση της ύφεσης κάποια στιγμή τελειώνει και το οικονομικό σύστημα γίνεται πιο ευαίσθητο σε επενδυτικά ερεθίσματα. Μια αύξηση της ζήτησης μπορεί να δώσει ώθηση στην οικονομία, που θα προκαλέσει αύξηση 30

της παραγωγής, μείωση της ανεργίας, αύξηση της απασχόλησης με παράλληλη αύξηση των εισοδημάτων. Το έναυσμα για την ανάρρωση της οικονομίας μπορεί να προκαλέσει και ο κρατικός φορέας με μια αύξηση των δημοσίων δαπανών.



## 2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Το ελληνικό κράτος στη δεύτερη δεκαετία του 21<sup>ου</sup> αιώνα περιήλθε σε μια από τις δυσχερέστερες οικονομικές συνθήκες. Το μέλλον της χώρας εξαρτάται από τρίτους και η κατάσταση αλλάζει συνεχώς από μέρα σε μέρα. Επικρατεί αβεβαιότητα και ανασφάλεια για το μέλλον. Οι καθημερινές εξελίξεις ανατρέπουν τα έως τώρα δεδομένα. Όμως δεν είναι η πρώτη φορά που το μικρό αυτό κράτος έχει βρεθεί σε παρόμοια κατάσταση. Ήδη από την Ελληνική Επανάσταση ακόμα, ο δανεισμός υπήρξε μια αγαπημένη συνήθεια των Ελλήνων. Από το 1827 ξεκίνησε η πρώτη ουσιαστική πτώχευση της Ελλάδας εξαιτίας της αδυναμίας καταβολής των τοκοχρεολυσίων των δανείων του 1824 και 1825, λίγο αργότερα από την Ελληνική Επανάσταση.

Ως οικονομική κρίση μπορεί να χαρακτηριστεί η φάση καθόδου και συνεχής συρρίκνωσης της οικονομικής δραστηριότητας. Οικονομική κρίση είναι το φαινόμενο κατά το οποίο μια οικονομία χαρακτηρίζεται από μια διαρκή και αισθητή μείωση της οικονομικής της δραστηριότητας. Όταν λέμε οικονομική δραστηριότητα αναφερόμαστε σε όλα τα μακροοικονομικά μεγέθη της οικονομίας, όπως η απασχόληση, το εθνικό προϊόν, οι τιμές, οι επενδύσεις, οι οποίες, όταν αυξάνονται, συμπαρασύρουν μαζί τους και όλα τα υπόλοιπα οικονομικά μεγέθη.

Οι φάσεις των οικονομικών διακυμάνσεων είναι δύο, η φάση της ανόδου και η φάση της καθόδου, τη συρρίκνωση της οικονομικής δραστηριότητας. Οι αγορές και η οικονομία αλλάζουν απρόσμενα καθώς η παγκοσμιοποίηση και η τεχνολογία έχουν κάνει την εμφάνισή τους. Μέσα σε συνθήκες δυσμενούς οικονομικού περιβάλλοντος ξεπροβάλλουν κάποιες σημαντικές αλλαγές στα δεδομένα της αγοράς. Μια απότομη πτώση της ζήτησης επιφέρει αλλαγές στις προβλεπόμενες πωλήσεις και γενικότερα σε ολόκληρο σχεδιασμό. Η οικονομική κρίση φέρνει στο προσκήνιο όλους τους λανθασμένους μηχανισμούς και γίνεται η αρχή μιας νέας θεμελίωσης των θεωριών προς διόρθωση των παλαιότερων.

Οι κρίσεις είναι ένα περιοδικό φαινόμενο με ακαθόριστη περίοδο κι έτσι αποτελούν ένα κομμάτι της οικονομίας. Η οικονομία διέπεται από μια λογική αλληλουχία, στην οποία συμπεριλαμβάνονται η μεγέθυνση και η ύφεση, η καινοτομία και η παρακμή. Η ιστορία μας διδάσκει ότι αφού είναι ένα επαναλαμβανόμενο φαινόμενο, υπάρχει κοινή λογική και κοινός τρόπος αντιμετώπισης.

Η κρίση τερματίζει τον κύκλο και έπειτα όλο το σύστημα επανεκκινείται και ξαναρχίζει ένα νέο είδος ανάπτυξης.

## 2.1 Κλάδοι αρνητικά επηρεασμένοι από την κρίση

Οι κλάδοι που πλήττονται περισσότερο από την οικονομική κρίση είναι η βιομηχανία, η κλωστοϋφαντουργία, οι κατασκευές, ο τουρισμός και ο χρηματοπιστωτικός τομέας ενώ από τα στοιχεία φαίνεται ότι οι περισσότερες επιχειρήσεις που αποφάσισαν να προχωρήσουν σε μείωση του προσωπικού τους βρίσκονται στην Κεντρική Μακεδονία, την Θράκη, την Δυτική Ελλάδα και την Αττική. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι κάποιες επιχειρήσεις προσπαθούσαν να κερδίζουν χρόνο για να αντιμετωπίσουν τα νέα οικονομικά δεδομένα, εισάγουν στην επιχείρηση και στο προσωπικό σύστημα εκ περιτροπής εργασίας, υποχρεωτικών αδειών, καταργούν την υπερωριακή απασχόληση, θέτουν τους εργαζομένους σε διαθεσιμότητα ή αποφασίζουν προσωρινή αναστολή των λειτουργιών των επιχειρήσεων.

## 2.2 Η κρίση σήμερα

Η σημερινή χρηματοπιστωτική κρίση θεωρείται ότι είναι κατά 400 φορές μεγαλύτερη ως προς τις ζημιές σε σχέση με αυτή του 1929. Και για μία ακόμη φορά η σωτηρία του καπιταλισμού επαφίεται στις ΗΠΑ, από εκεί που ξεκινούν και οι κρίσεις. Η σημερινή κρίση ξεκίνησε από την ταυτόχρονη συνύπαρξη των ακόλουθων τριών παραγόντων:

1) Η φούσκα στις τιμές των ακινήτων σε πολλές περιοχές των ΗΠΑ, η οποία διευκόλυνε την υπέρ-κατανάλωση (μέσω δανεισμού βασισμένου στην υπεραξία των ακινήτων, το αποκαλούμενο mortgage equity withdrawal), με αποτέλεσμα την υπέρ-θέρμανση της οικονομίας και την αύξηση του ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών, όπως πολλές φορές συμβαίνει σε παρόμοιες κρίσεις. Στη χρονική περίοδο 2000-2006, οι τιμές των κατοικιών αυξήθηκαν πάνω από 100%, αλλά έκτοτε έχουν σταθεροποιηθεί και από το 2007 μειωθεί κατά περίπου 13%, ενώ η πτώση συνεχίζεται.

2) Η ραγδαία εξάπλωση στεγαστικών δανείων υψηλού κινδύνου (subprime), από 9% των συνολικών στεγαστικών το 2003 σε 24% το 2007, δηλαδή μια αχαλίνωτη πιστωτική επέκταση σε κατηγορίες νοικοκυριών που υπό κανονικές συνθήκες δεν θα έπρεπε να έχουν δανειοδοτηθεί. Οι τράπεζες παρείχαν δάνεια με μόνη εγγύηση την αναμενόμενη αύξηση στην τιμή της κατοικίας, ενώ διευκόλυναν τα νοικοκυριά με ελκυστικά χαμηλά επιτόκια στα πρώτα χρόνια, τα οποία όμως θα αναπροσαρμόζονταν στη συνέχεια.

Πολλές φορές οι τράπεζες αναλάμβαναν να πληρώσουν το δάνειο του νοικοκυριού από άλλη τράπεζα, επειδή το νοικοκυριό είχε πρόβλημα αποπληρωμής. Και είχε πρόβλημα αποπληρωμής, καθώς με την άνοδο των επιτοκίων της περιόδου 5/2004 - 6/2006, οι μηνιαίες δόσεις αυξάνονταν. Η έντονη αναζήτηση νέων πελατών από τις τράπεζες φαίνεται και από το γεγονός ότι τα περιθώρια επιτοκίων για τα μη φερέγγυα νοικοκυριά διαρκώς μειώνονταν.

3) Η μεταφορά του ρίσκου από τους ισολογισμούς των τραπεζών στο κοινό και τους επενδυτές μέσω υλοποιήσεων, πολλοί από τους οποίους αγνοούσαν το ύψος του κινδύνου και υπήρξαν επιρρεπείς στις τότε

υψηλές αποδόσεις. Η μεταφορά αυτή του ρίσκου επέτρεπε στις τράπεζες να δανείζουν άφοβα σε μη φερέγγυους δανειολήπτες και στη συνέχεια να αποκτούν ρευστότητα για επιπλέον δανειοδοτήσεις, χωρίς να

χρειάζεται να βρουν νέους καταθέτες. Οι υλοποιήσεις έγιναν μηχανές παραγωγής χρήματος. Μάλιστα, όλο και μεγαλύτερα ποσοστά των στεγαστικών δανείων άρχισαν να διεκπεραιώνονται μέσω υλοποιήσεων από μη παραδοσιακούς οργανισμούς, οι οποίοι δεν είχαν την εγγύηση του αμερικανικού δημοσίου (30% το 2002, 54% το 2006).

### 3 ΕΝΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Γενικά με τον όρο Ναυτιλιακή κρίση (Shipping crisis) χαρακτηρίζεται χρονική περίοδος όπου παρατηρείται έντονη πτώση των ναύλων που μπορεί να οφείλεται είτε σε εξωγενείς προς τη Ναυτιλία παράγοντες είτε σε ενδογενείς, σε καθαρά εσωτερικούς παράγοντες (της Ναυτιλίας)\*

Εξωγενείς παράγοντες μπορεί να είναι μια γενική οικονομική ύφεση που έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του διεθνούς εμπορίου, (όπως για παράδειγμα η μεγάλη κρίση του 1929-1932), ή μια αλματώδης αύξηση των καυσίμων που επιφέρουν επίσης ίδια αποτελέσματα.

Ενδογενείς παράγοντες είναι οι καθαρά εσωτερικοί παράγοντες της Ναυτιλίας που συνήθως οφείλονται σε αναζήτηση υπέρμετρου πλουτισμού ή σε λανθασμένες αποφάσεις όπως για παράδειγμα η ασύμμετρη προς τις υπάρχουσες ανάγκες αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων με επακόλουθο την υπέρμετρη προσφορά σε σχέση πάντα προς τη ζήτηση.

Σε τέτοιους λόγους οφείλονται οι μεγάλες κρίσεις των περιόδων 1921-1924, 1957-1958, και άλλες νεότερες.

Ναυτιλιακές κρίσεις που μπορεί να οφείλονται σε πολεμικές συρράξεις συνήθως χαρακτηρίζονται μικρές (χρονικά) και περιορισμένες (τοπικά).

Γενικά δεν θα πρέπει να διαφεύγει το γεγονός πως στο σύνολό τους όλες οι ναυτιλιακές κρίσεις, στη πραγματικότητα, παρουσιάζουν "μικτό χαρακτήρα" αφού τις περισσότερες φορές τα "εξωγενή αίτια" συνδέονται με τα "ενδογενή". Τέτοιες κρίσεις ήταν του 1971 αλλά ιδιαίτερα του 1974 που έπληξε κυρίως τα δεξαμενόπλοια και που συνεχίστηκε για αρκετά χρόνια.

Οι ναυτιλιακές κρίσεις προσβάλλουν περισσότερο εκείνες τις ναυτιλιακές Χώρες των οποίων οι εμπορικοί στόλοι τους επιχειρούν περισσότερο διαμετακομιστικές μεταφορές, όπως τέτοια βεβαίως Χώρα είναι και η Ελλάδα.

### 3.1 Η ναυτιλία και η παγκόσμια κρίση

Μετά από περίοδο τριών ετών υποτονικής ζήτησης εξαιτίας της παγκόσμιας ύφεσης, το 2011 η αστάθεια και η αβεβαιότητα επιμένουν στην ναυτιλιακή αγορά. Η πλεονάζουσα χωρητικότητα και η έλλειψη ρευστότητας παραμένουν τα βασικά προβλήματα και εγείρουν ερωτηματικά σχετικά με την βιωσιμότητα της αναμενόμενης ανάκαμψης. Σε κάθε περίπτωση, η ανάκαμψη της ναυτιλιακής αγοράς θα εξαρτηθεί και από τους πολλούς αναδυόμενους αστάθμητους παράγοντες της παγκόσμιας οικονομίας η οποία είναι πιο εύθραυστη, παρά ποτέ από την εποχή του μεγάλου κραχ. Είναι αξιοσημείωτο ότι ο ναυτιλιακός τομέας χαρακτηρίζεται από το ιδιωτικό επιχειρηματικό – ιδιοκτησιακό πρότυπο της επιχείρησης που λειτουργεί βάσει των αρχών της ελεύθερης αγοράς και έχει αποδείξει τον δυναμισμό και την ανθεκτικότητά του επί δεκαετίες.

Δεν υπάρχουν εταιρίες «πολύ μεγάλες για να αφεθούν να αποτύχουν» στον τομέα ούτε οι Γενικοί Διευθυντές τους (CEO's) «ανταμείβονται» με αποζημιώσεις πολλών εκατομμυρίων δολαρίων. Αυτό το επιχειρηματικό πρότυπο πρέπει να υποστηριχθεί από τους νομοθέτες και οι σημαντικές διαφορές του σε σχέση με τα χαρακτηριστικά και τον τρόπο λειτουργίας των μεγάλων εταιριών να αναγνωρισθούν.

Επιπλέον, είναι άτοπο οι διοικητικές αρχές ανταγωνισμού ανά την υφήλιο να εξακολουθούν να ευνοούν τις συγχωνεύσεις γιγάντων, που τελικά μειώνουν τον ανταγωνισμό, ενώ οι ίδιες αρχές «συνοφρυνώνονται» έναντι των συμμάχων που επιτρέπουν στις μικρομεσαίες ιδιωτικές επιχειρήσεις να εξορθολογικεύσουν τα κόστη και να αυξήσουν την παρουσία τους στην αγορά.

Η αποφυγή επιδοτήσεων στις ναυπηγήσεις που καταλήγουν σε στρέβλωση του ανταγωνισμού και σε περαιτέρω πλεονάζουσα χωρητικότητα είναι αναγκαία προκειμένου να εξέλθει η ναυτιλία από την παγκόσμια κρίση, καθώς και η αποκατάσταση της εμπιστοσύνης και αξιοπιστίας στο ναυτιλιακό και τραπεζικό τομέα η προώθηση της σταθερότητας μέσω συνεργασίας μεταξύ των μεγάλων εμπορικών και ναυτιλιακών κρατών. Η σθεναρή αντίσταση στα μέτρα προστατευτισμού δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες για το παγκόσμιο εμπόριο και για την πρόσβαση στις αγορές. Η πολυμερής φιλελευθεροποίηση του εμπορίου είναι εξαιρετικής σημασίας για τη ναυτιλία που δραστηριοποιείται σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον.

### 3.2 Ευκαιρίες ανάπτυξης εν μέσω κρίσης

Η κρίση στη ναυτιλιακή βιομηχανία ανοίγει νέους ορίζοντες με την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων να κερδίζουν έδαφος λόγω των μειωμένων τιμών που έχουν φτάσει στο κατώτατο σημείο. Όπως αναφέρει ο ναυλομεσιτικός οίκος Intermodal τα κόστη αγοράς έχουν μειωθεί σημαντικά αναμένοντας όλο και περισσότερες πωλήσεις να ολοκληρωθούν τις επόμενες ημέρες.

Ο ναυλομεσιτικός οίκος επικαλείται τον αριθμό των αγοραστών οι οποίοι αυξάνουν μέρα με την ημέρα και παρακολουθούν τις επιθεωρήσεις των πλοίων που βρίσκονται επίσημα στην αγορά προς πώληση. Ο αριθμός των πιθανών αγοραστών αυξάνεται και φαίνεται να αισθάνονται ότι είναι καιρός να επενδύσουν, με τις τιμές των μεταχειρισμένων να φαίνονται αρκετά ρεαλιστικές, ενώ υπάρχει πολύ μικρό περιθώριο περαιτέρω μείωσης των τιμών.

Ρευστή παραμένει κατάσταση στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά. Η εφοπλιστική κοινότητα συνεχίζει να τηρεί στάση αναμονής και οι ακυρώσεις παραγγελιών καθώς και η μετάκληση των χρόνων παράδοσης νέων πλοίων έχουν πάρει τον πρώτο λόγο.

Χαρακτηριστικά είχε αναφέρει ότι δεν είναι ιδιαίτερα αισιόδοξος για την πορεία των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου και επισήμανε ότι δεν θα τον εξέπληττε αν το ποσοστό ακυρώσεων έφτανε μεταξύ 40 – 50% του υφιστάμενου συνολικού αριθμού παραγγελιών.

Επίσης αναφερόμενος στους πλοιοκτήτες που έβαλαν παραγγελίες κυρίως το 2007 και 2008, δήλωσε πως δεδομένων των συνθηκών της αγοράς, τους συμφέρει να χάσουν τις προκαταβολές που είχαν πληρώσει για τις παραγγελίες και να προχωρήσουν σε νέες παραγγελίες με πολύ μειωμένες τιμές.

Γεγονός πάντως είναι ότι το 2011 οι ακυρώσεις ήταν περίπου 10% και οι μετακυλήσεις περίπου 25% και αν υποθέσουμε ότι τα ίδια ποσοστά θα ισχύσουν και το 2012, τότε ο συνολικός αριθμός των πλοίων που θα παραδοθούν το 2012 θα είναι περίπου 1,115 αριθμός ο οποίος δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητος αναλογιζόμενοι την πορεία της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου.

### **3.3 Ελληνική εμπορική ναυτιλία, εν μέσω κρίσης**

Στα 11 δισ. δολάρια οι επενδύσεις για την κατασκευή νέων πλοίων αλλά και την αγορά μεταχειρισμένων.

Την πρωτοκαθεδρία τους στη διεθνή ναυτιλία συνεχίζουν να διατηρούν οι Έλληνες εφοπλιστές, παρά την οικονομική κρίση, ελέγχοντας το 15% της παγκόσμιας χωρητικότητας που μεταφράζεται σε 187,5 εκατ. τόνους dwt, έχοντας επενδύσει το 2010 για την κατασκευή νέων πλοίων αλλά και την αγορά μεταχειρισμένων περί τα 11 δισ. δολάρια σύμφωνα με στοιχεία του Institute of Shipping Economics and Logistics - ISL. Έτσι η Ελληνική εμπορική ναυτιλία βρίσκεται στην πρώτη θέση διεθνώς.

Στη δεύτερη θέση διεθνώς, σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία, βρίσκονται οι Ιάπωνες με στόλο συνολικής χωρητικότητας 183,2 εκατ. τόνων dwt, στην τρίτη θέση βρίσκονται οι Γερμανοί με στόλο χωρητικότητας 104,1 εκατ. τόνων dwt, στην τέταρτη θέση οι Κινέζοι με χωρητικότητα στόλου 101,9 εκατ. τόνους dwt και στην πέμπτη θέση βρίσκονται οι Νοτιοκορεάτες με χωρητικότητα στόλου 44,4 εκατ. τόνους dwt.

#### **3.3.1 Παραγγελίες νέων πλοίων**

Ιδιαίτερος δραστήριοι εμφανίζονται οι Έλληνες εφοπλιστές στον τομέα των παραγγελιών νέων πλοίων κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του τρέχοντος έτους. Σύμφωνα με στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου G. Moundreas S.A. το πρώτο εξάμηνο του 2010 δόθηκαν από τους Έλληνες εφοπλιστές 117 νέες παραγγελίες πλοίων συνολικής αξίας 4,9 δισ. δολαρίων. Τα αποτελέσματα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης στη ναυτιλία τακτικών γραμμών και τις λιμενικές υπηρεσίες

### **3.4 Ναυτιλία τακτικών γραμμών**

Η κρίση στη ναυτιλία τακτικών γραμμών έκανε την εμφάνισή της σχετικά νωρίς. Η πτώση έδειξε σαφώς την παρουσία της στις αρχές του δεύτερου εξαμήνου του 2008 (Theofanis 2008) και ακολούθησε η ραγδαία πτώση. Η πτώση δεν περιορίστηκε μόνο στα στατιστικά κίνησης. Επεκτάθηκε στην κατάρρευση

των ναύλων στο τέλος του 2008 και στην κατάρρευση της ναυλαγοράς των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η κατάρρευση έγινε πλέον εμφανής με τη δημοσίευση των οικονομικών αποτελεσμάτων των μεγάλων ναυτιλιακών κολοσσών της ναυτιλίας τακτικών γραμμών. Είναι χαρακτηριστικό ότι τέσσερις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες (Maersk Line, APL, Hanjin, Harag-Lloyd) ανακοίνωσαν για το πρώτο τρίμηνο του 2009 συνολικές ζημίες που υπερβαίνουν το 1,2 δις Δολ. ΗΠΑ (Dynamaliners 2009a). Πληθώρα άλλων στοιχείων ενισχύει τη ζοφερή πραγματικότητα.

Οι μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις τακτικών γραμμών προσπάθησαν να αντιμετωπίσουν την κρίση με σχολάζουσα χωρητικότητα, που έχει υπερβεί πλέον το 11% της υφιστάμενης χωρητικότητας, μείωση της υπηρεσιακής ταχύτητας των πλοίων και προσπάθεια ανάκτησης μέρους, έστω, του ύψους των ναύλων φορτίου που υπήρχαν πριν από την κρίση. Όταν φάνηκαν τα συμπτώματα της κρίσης στη ναυτιλία, πολλοί υποστήριζαν ότι αυτή δεν θα επηρεάσει τις λιμενικές υπηρεσίες. Διαψεύστηκαν με οικτρό τρόπο.

Η κρίση «έδειξε τα δόντια της» πιο άσκημα το πρώτο τρίμηνο του 2009 (Theofanis και Boile 2009b), αλλά συνέχισε, έστω ποσοστιαία μειούμενη, και στους επόμενους μήνες. Η πτώση κυμαίνεται παγκόσμια ανάμεσα στο 15% και 20% σε παγκόσμιο επίπεδο σε σχέση με την περιουσιακή αντίστοιχη περίοδο και πλήθος στοιχείων συνηγορούν σε αυτή την εκτίμηση. Από τη λιμενική συμφόρηση στη λιμενική κατάρρευση.

Πως φθάσαμε όμως εδώ. Πολύ επιγραμματικά θα επιχειρήσουμε να σκιαγραφήσουμε τη δυναμική της ναυτιλίας τακτικών γραμμών μετά το 2000. Η δυναμική αυτή έχει ανάλογα χαρακτηριστικά με τη δυναμική casino των χρηματιστηριακών αγορών. Από τα μέσα της δεκαετίας του 90 η εμφάνιση της Κίνας (το γνωστό ως “China effect”), παράλληλα με τις άλλες «ασιατικές τίγρεις», δημιούργησε εντελώς νέα ποιοτικά και ποσοτικά δεδομένα στη διάρθρωση των παγκόσμιων παραγωγικών δικτύων. Ποιοτικά δεδομένα που εκτείνονταν και στο εσωτερικό της Κίνας (Rimmer and Comtois 2009). Μετά το ξεπέραςμα της λεγόμενης «κρίσης των ασιατικών τίγρων» και ιδιαίτερα μετά το 2001 η ναυτιλία τακτικών γραμμών γνώρισε πρωτόγνωρη, ιστορική, μεγέθυνση. Είναι χαρακτηριστικό ότι στα τέλη του 2006 ακόμη οι προβλέψεις μιλούσαν για διπλασιασμό της παγκόσμιας δια θαλάσσης κίνησης εμπορευματοκιβωτίων του 2001 μόλις το 2011 (Naniopoulos et al. 2007). Οι εταιρείες τακτικών ναυτιλιακών γραμμών, αλλά και οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες (όπως για παράδειγμα οι Γερμανοί πλοιοκτήτες που χρηματοδοτούσαν τις επενδύσεις τους με το γνωστό “KG Scheme”) προχώρησαν σε επενδύσεις κατασκευής νέων πλοίων που ξεπερνούσαν ακόμη και τις πλέον αισιόδοξες προβλέψεις αύξησης της ζήτησης. Ταυτόχρονα η πλοιοκτησία έπεσε ξανά στην παγίδα της ανεξέλεγκτης μεγέθυνσης των μεταφορικών μονάδων, παρά το γεγονός ότι είχε πληρώσει ακριβώς μία ανάλογη πρακτική με τα δεξαμενόπλοια ULCC στη δεκαετία του 1970 και ότι κορυφαίοι ειδικοί προειδοποιούσαν ότι μεγέθη πλοίων μεταφορικής ικανότητας πάνω από 8500 TEU δεν παρέχουν πλεονεκτήματα οικονομικών



κλιμακας (Stopford 2002). Νέα προβλήματα ανέκυψαν με πειστικό τρόπο, όπως εκείνο της χωρητικότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων ή της αποτελεσματικής διαχείρισης των κενών εμπορευματοκιβωτίων (Theofanis and Boile 2009a). Η διαδικασία συγκέντρωσης και συγκεντροποίησης που διαπερνούσε την παγκόσμια οικονομία από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 (Huffschmid 2006) με οργανική ανάπτυξη, αλλά κυρίως με συγχωνεύσεις και εξαγορές. Η ναυτιλία τακτικών γραμμών βρέθηκε στην «πρωτοπορία» αυτής της τάσης. Σύμφωνα με στοιχεία του 2005 (Global Insight 2005), οι πέντε πρώτες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών κατείχαν το 50% της χωρητικότητας υφιστάμενου στόλου και παραγγελιών.

Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία (Dynaliners 2009b) οι δέκα μεγαλύτερες εταιρείες εκτελούν το 54% του μεταφορικού έργου. Βέβαια το αφύσικο της ιλιγγιώδους ανάπτυξης της ναυτιλίας τακτικών γραμμών έχει να κάνει με το μοντέλο της παγκοσμιοποιημένης παραγωγής που υιοθετήθηκε, μοντέλο που έδινε αφύσικα μεγάλη σημασία στη μεταφορά, αλλά και στην τεχνητή αύξηση της κατανάλωσης στον αναπτυσσόμενο κόσμο.

### **3.5 Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Οι προοπτικές της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές εμφανίζονται αδύναμες σε όλες τις μεγάλες κατηγορίες φορτίου. Τόσο στα δεξαμενόπλοια όσο και στο ξηρό φορτίο και τα containers. Και καθώς ο παγκόσμιος στόλος προσφέρει πλεονάζουσα μεταφορική δυναμικότητα, ακόμα και στην περίπτωση που η παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο επιταχυνθούν, η κρίση στην ναυτιλία αναμένεται να κρατήσει ακόμα ένα με δύο χρόνια. Με δεδομένο ότι ξεκίνησε στα τέλη του 2008, αυτό σημαίνει ότι θα διαρκέσει 6 χρόνια. Διάστημα που δοκιμάζει τις αντοχές ακόμα και των ισχυρότερων. Αυτό εκτιμά η UBS σε ειδική μελέτη της για την ποντοπόρο στην οποία υποβαθμίζει τις προβλέψεις τις για τις ναυλαγορές αλλά και τις αξίες των πλοίων, διατυπώνοντας την εκτίμηση ότι θα χρειαστεί πολύ μεγάλος αριθμός αποσύρσεων πλοίων αλλά και χρεοκοπιών πριν ισορροπήσει η ζήτηση με την προσφορά. Και πάντοτε υπό την αίρεση ότι οι επιχειρηματίες δεν θα προχωρήσουν σε νέες επενδύσεις που θα συντηρήσουν σε υπερβολικά μεγάλο αριθμό το παγκόσμιο στόλο.

Στη UBS πιστεύουν ότι αυτή η αδυναμία στη ζήτηση επιτείνεται από τα προβλήματα υπερβάλλουσας προσφοράς. Αυτό είναι πιθανό να οδηγήσει σε διατήρηση της πίεσης στις τιμές των πλοίων, και ως εκ

τούτου να φέρει προ νέων προβλημάτων τους πλοιοκτήτες με τις τράπεζές τους αφού οι εξασφαλίσεις που θα έχουν προσφέρει δεν θα επαρκούν για την κάλυψη των υπολοίπων τους. Λαμβάνοντας υπόψη όλα αυτά τονίζουν πως πιστεύουν ότι τα πράγματα είναι πιθανό να γίνουν χειρότερα πριν γίνουν καλύτερα.

Οι τιμές των νεότευκτων πλοίων στα ναυπηγεία εκτιμάται ότι είναι πιθανό να σταθεροποιηθούν καθώς ήδη βρίσκονται κοντά στο κόστος αλλά τα μεταχειρισμένα αναμένεται να υποχωρήσουν περισσότερο. Και αυτό επειδή τα νεότερης τεχνολογίας πλοία που καταναλώνουν λιγότερα καύσιμα και έχουν χαμηλότερα λειτουργικά κόστη εν γένει θα πιέζουν τις τιμές των παλιότερων.

Οι χαμηλοί ναύλοι και οι πιεσμένες τιμές θα συνεχίσουν να οδηγούν σε αναγκαστικές πωλήσεις που σημαίνουν περαιτέρω αρνητικές εξελίξεις τη στιγμή μάλιστα που η λύση της πώλησης για παλιοσίδερα σκοντάφτει στον κορεσμό των δυνατοτήτων των εταιρειών του κλάδου (cash buyers) να διαλύσουν περισσότερα πλοία. Ήδη οι διαλύσεις συνεχίζονται με ρυθμούς ρεκόρ και οι τιμές που προσφέρονται στους πλοιοκτήτες πέφτουν.

Το καμπανάκι του κινδύνου όμως κρούει η UBS και για το έλλειμμα χρηματοδότησης με τις τράπεζες να έχουν παγώσει ουσιαστικά τις χορηγήσεις και τις ρυθμίσεις των μη εξυπηρετούμενων δανείων να αποτελούν πονοκέφαλο για πιστωτές και δανειολήπτες ομοίως. Πιστεύουν ότι οι βασικοί τομείς της ναυτιλίας, τα τάνκερ και τα φορτηγά, είναι απίθανο να δουν διατηρήσιμη ανάκαμψη πριν το 2014. Και αυτό μόνον εάν δεν συνεχιστούν με τους ίδιους ρυθμούς οι παραγγελίες για νέα πλοία ώστε να μειωθεί ο ρυθμός αύξησης της παγκόσμιας μεταφορικής δυναμικότητας.

Σε αυτό το περιβάλλον αναμένεται να επιβιώσουν μόνον όσοι έχουν το οικονομικό εκτόπισμα να συντηρηθούν με λειτουργικές ζημίες αλλά και όσοι μπορούν να εξασφαλίσουν χρηματοδοτήσει ή επαρκείς περιόδους χάριτος για την εξυπηρέτηση των οφειλών τους.

### **3.5.1 Η κρίση εννοεί τις εταιρείες με ρευστότητα**

Η παρούσα αρνητική συγκυρία στην παγκόσμια οικονομία και στην ναυτιλία, δημιουργεί ευκαιρίες σε πλοιοκτήτες είτε για αγορά μεταχειρισμένων πλοίων σε αρκετά ελκυστικές τιμές η παραγγελία νεότευκτων πλοίων, ECO type, εξίσου σε χαμηλές τιμές. Και στις δύο περιπτώσεις το χαρακτηριστικό είναι η έλλειψη χρηματοδότησης, άρα οι ευκαιρίες απευθύνονται όπως έχουμε τονίσει σε εταιρείες που έχουν πλεονασματική κεφαλαιακή επάρκεια.

Η τάση αυτή αποτυπώνεται και από τις επενδύσεις των Ελλήνων πλοιοκτητών, είτε σε μεταχειρισμένα

είτε σε νεότευκτα πλοία. Η πραγματικότητα είναι πως ο αριθμός των μεταχειρισμένων πλοίων που αγοράστηκαν από Έλληνες είναι μεγαλύτερος από τον αριθμό των παραγγελιών που έβαλαν, αλλά και στις δύο περιπτώσεις είναι αρκετά σημαντικός.

Με επιφύλαξη παραθέτουμε τα στοιχεία όπου ο αριθμός των μεταχειρισμένων πλοίων έως σήμερα που αγοράστηκαν από Έλληνες είναι περίπου στα 200 πλοία εκ των οποίων τα μισά είναι μεταφοράς ξηρού φορτίου, ενώ αντίστοιχα οι συνολικές παραγγελίες είναι περίπου 100 πλοία με σχεδόν τα μισά να είναι μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Χαρακτηριστικό επίσης είναι ότι για το 2012, οι Έλληνες κρατούν τα πρωτεία στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων όλων των τύπων, 200 πλοία, από τους Κινέζους, 80 πλοία, που είναι ο κυρίαρχος ανταγωνιστής τους.

### 3.6 Προτάσεις για την ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας

Μετά την ανάλυση που έγινε για την ναυτιλία και με τη βοήθεια έμπειρων επιχειρηματιών οι προτάσεις διαμορφώνονται όπως παρακάτω:

- I. Η Ελλάδα μπορεί να γίνει ένα Διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο. Με πολιτικές ανάπτυξης για να παράγουμε νέο πλούτο.
- II. Δημιουργία ενιαίου υπουργείου Ναυτιλίας, που να έχει σαφή δομή και αρμοδιότητες, όπως και το Λιμενικό σώμα (σήμερα είναι κατακεραματισμένο).
- III. Επανεξέταση του φορολογικού καθεστώτος της ναυτιλίας στο σύνολό του.
- IV. Στήριξη της κυβέρνησης προς την ελληνική ναυτιλία και υποκίνηση της εγγραφής ή επανεγγραφής στο ελληνικό νηολόγιο πλοίων ελληνικών και άλλων συμφερόντων .
- V. Τα αναπτυξιακά μέτρα να περιλαμβάνουν τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου, την εξάλειψη της γραφειοκρατίας, την αναβάθμιση των υπηρεσιών του δημόσιου τομέα.
- VI. Στο πλαίσιο των της ανασύνταξης του ελληνικού τραπεζικού συστήματος, οι τράπεζες να μην αποφύγουν το σημαντικό τους ρόλο στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας. Στα πλαίσια μιας

εθνικής αναπτυξιακής πολιτικής να μην μειωθεί ο ρόλος των ελληνικών τραπεζών στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας, καλύπτοντας τα τυχόν κενά που αφήνουν οι ξένες τράπεζες.

- VII. Στην αναβάθμιση του δημοσίου συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης πρέπει να προβλεφθεί η μετεκπαίδευση του υπάρχοντος διδακτικού προσωπικού, ιδιαίτερα πάνω σε νεότευκτα πλοία. Στα πλαίσια για την ενεργοποίηση του ΕΣΠΑ δεν πρέπει να αγνοηθεί η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση.
- VIII. Προσανατολισμός ανάπτυξης της Ελλάδας ως σημείο εκκίνησης της κρουαζιέρας στην Μεσόγειο με ταυτόχρονη ανάπτυξη όλων των χερσαίων υποδομών.
- IX. Άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα.
- X. Χάραξη εθνικής στρατηγικής ανάπτυξης του ελληνόκτητου στόλου στο Αιγαίο, ως χώρου ιδιαίτερης εθνικής σημασίας, ώστε να διαφυλαχθούν τα εθνικά συμφέροντα.
- XI. Ενίσχυση των θαλασσιών μεταφορών που συνδέουν τα νησιά με την ενδοχώρα.
- XII. Ανάπτυξη εσωτερικού θαλάσσιου τουρισμού με ενίσχυση των εταιρειών εκμετάλλευσης πλοίων μέχρι 100 επιβατών και σύνδεση διαφόρων τουριστικών προορισμών.
- XIII. Περιφερειακές ενισχύσεις σε ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν έδρα στη περιφέρεια είτε σε υποβαθμισμένες περιοχές, προκειμένου να ενισχυθεί η τοπική οικονομία.
- XIV. Απαιτούνται επενδύσεις σε λιμάνια, μαρίνες, έργα υποδομής και σε εμπορικά κέντρα, με τη συμμετοχή και του ελληνικού εφοπλισμού. Ενίσχυση εταιρειών για την κατασκευή και εκμετάλλευση περιφερειακών μαρίνων και καταφυγίων. Με το καθεστώς της αυτοχρηματοδότησης, να δοθεί η δυνατότητα σε ιδιώτες να κατασκευάσουν και να εκμεταλλευτούν μαρίνες ιδιωτικών και επαγγελματικών σκαφών, σε διάφορα μέρη της Ελλάδος.
- XV. Κίνητρα για ανάπτυξη του κλάδου των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που απαιτεί μεγάλες επενδύσεις κεφαλαίου σε ειδικά εξοπλισμένα πλοία, σε εγκαταστάσεις και εξοπλισμό των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια και στην ενδοχώρα.
- XVI. Παροχή κινήτρων για την αντικατάσταση των υπερήλικων επαγγελματικών σκαφών.
- XVII. Να μειωθούν τα υψηλά τεκμήρια κατοχής μικρών σκαφών, που είναι υπερβολικά, (αναγκάζουν τους ιδιοκτήτες να τα αδρανοποιήσουν) συμβάλλουν στην ανεργία στα συσχετιζόμενα επαγγέλματα και τελικά περιορίζουν τα έσοδα του κράτους.
- XVIII. Αυστηρός έλεγχος και συνέπειες στις ψευδείς δραστηριότητες στον τομέα εκμετάλλευσης των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, με συνεργασία των υπουργείων Οικονομικών και Ναυτιλίας.
- XIX. Ενίσχυση και ενθάρρυνση νέων τεχνολογιών στις επισκευαστικές ζώνες.
- XX. Άνοιγμα των επαγγελμάτων της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.
- XXI. Κίνητρα για την ίδρυση ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων σε υποβαθμισμένες περιοχές, σε συνεργασία με τις λοιπές ναυτιλιακές δραστηριότητες.
- XXII. Δημιουργία Ειδικών Οικονομικών Ζωνών για τον τουρισμό, την αλιεία και τη Ναυτιλία, στα νησιά του Αιγαίου με μείωση των φορολογικών συντελεστών στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται εκεί. (Επειδή μπορεί να εκληφθεί ως κρατική επιδότηση[17], απαιτείται διαπραγμάτευση με την ΕΕ.).

- XXIII. Επιβάλλεται η αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός των προγραμμάτων στις ΑΕΝ, ώστε να ενσωματώνουν τις τελευταίες εξελίξεις στην τεχνολογία σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην αναθεωρημένη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης για τους Ναυτικούς.
- XXIV. Να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση σε τομείς της ναυτιλίας που να περιλαμβάνουν και συναφείς σπουδές με την ναυτική τέχνη και επιστήμη, όπως είναι η οικονομία της ναυτιλίας, το δίκαιο, οι ιδιαίτεροι τομείς έρευνας για τη ναυτιλία, τα αντικείμενα της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας κ.λ.π.
- XXV. Επιβάλλεται να εντατικοποιηθούν οι προσπάθειες του κράτους και των κοινωνικών εταίρων προς την κατεύθυνση της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα παράλληλα με τις ριζικές τομές στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης.

## 4 ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Με τον ναυτεμπορικό όρο ναυλαγορά (freight market) χαρακτηρίζεται όλο το εμπορικό φάσμα της αγοράς που αναφέρεται σε ναύλους και που διαμορφώνεται τελικά από την υφιστάμενη κάθε φορά προσφορά και ζήτηση χωρητικότητας πλοίων για μεταφορές αγαθών. Σε χρονικές περιόδους υπερβολικής ζήτησης χωρητικότητας πλοίων, οι τιμές των ναύλων εκτινάσσονται σε μεγάλα ύψη, με συνέπεια να παρατηρείται η λεγόμενη έκρηξη της ναυλαγοράς. Το αντίθετο όταν παρατηρείται απότομη πτώση των ναύλων, κυρίως λόγω υπερπροσφοράς χωρητικότητας πλοίων ή σε αβέβαιο οικονομικό περιβάλλον όπως σε περιπτώσεις οικονομικών αποκλεισμών, οικονομικής κρίσης, στρατιωτικού αποκλεισμού, σε περιπτώσεις πολέμου κλπ.

Τις ανάγκες της ναυλαγοράς εξυπηρετούν σε μεγάλο βαθμό σήμερα ειδικά χρηματιστήρια ναύλων, καθώς επίσης και οργανωμένα κέντρα ναυλώσεων πλοίων, όπως το Χρηματιστήριο Ναύλων Λονδίνου (Baltic Mercantile and Shipping Exchange). Το σημαντικότερο τμήμα της οργανωτικής προσπάθειας μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι η εξεύρεση του φορτωτή. Ο ρόλος του ναυλομεσίτη είναι μεσολαβητικός μεταξύ των δύο μερών, είτε πρόκειται για πλοιοκτήτη και έμπορο στην αγορά των ναυλώσεων, είτε πρόκειται για αγοραστή και πωλητή στις αγοραπωλησίες πλοίων.

Η ελληνική ναυλαγορά ασχολείται περισσότερο με ναυλώσεις στην περιοχή της Μεσογείου και λιγότερο με τις υπερπόντιες μεταφορές, όπου εξειδικεύεται η ελληνόκτητος ναυτιλία. Ειδικότερα η αγορά του πετρελαίου δραστηριοποιείται ελάχιστα έναντι του ξηρού φορτίου που είναι πιο δραστήρια. Ωστόσο, ο Πειραιάς εξαρτάται ακόμα από τα μεγάλα ναυλομεσιτικά κέντρα του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης, τα οποία ‘εξάγουν’ τις υπηρεσίες αυτές που κλείνονται τελικά στον Πειραιά. Η δημιουργία ναυλαγοράς συμβαδίζει με τη δημιουργία εξειδικευμένων τραπεζών και ασφαλιστικών οργανισμών όπως και τις υπόλοιπες υπηρεσίες που εντάσσονται στο ευρύτερο πλέγμα δραστηριοτήτων, για να χαρακτηριστεί ο Πειραιάς ως ένα σύγχρονο, λειτουργικό και διεθνές κέντρο ναυλώσεων.

## 4.1 Βασικές έννοιες της Ναυλαγοράς

- **Προσφορά (Supply)**

Όταν αναφερόμαστε στην προσφορά εννοούμε κάποιο «μέγεθος» που περιγράφει προσφερόμενα αγαθά ή υπηρεσίες. Στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών η προσφορά αντιστοιχεί στη δυναμικότητα του στόλου για μεταφορά φορτίων.

Η Προσφορά είναι πιο δυσμετάβλητη και δυσπροσάρμοστη στις μεταβολές της ζήτησης. Ο εμπορικός στόλος των πλοίων αντιπροσωπεύει τη σταθερή θαλάσσια μεταφορική ικανότητα. Η προσφορά μπορεί να ανταποκριθεί στη ζήτηση με νέες κατασκευές πλοίων.

Η προσφορά πλοίων ελέγχεται και επηρεάζεται από τις εξής ομάδες:

- Τους πλοιοκτήτες
- Τους φορτωτές/ναυλωτές
- Τις ναυτιλιακές τράπεζες
- Διάφορες αρχές θέσπισης κανονισμών

Οι πλοιοκτήτες παίρνουν καθοριστικές αποφάσεις όσον αφορά τις παραγγελίες για νέα πλοία και για διάλυση παλαιότερων πλοίων, ενώ οι ναυλωτές/φορτωτές επηρεάζουν τις αποφάσεις των πλοιοκτητών.

Ως μονάδα μέτρησης συνήθως χρησιμοποιείται το άθροισμα του νεκρού βάρους (dwt) των πλοίων χωρίς να αποκλείεται η χρήση άλλων μονάδων όπως συνολική καθαρή χωρητικότητα, όγκος φορτίου κ.α. Η προσφορά είναι ένα ενδεικτικό μέγεθος του στόλου των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου, όσον αφορά τη συγκεκριμένη εργασία.

Οι βασικές μεταβλητές για την προσφορά θαλάσσιων μεταφορών είναι οι εξής:

- Οι ομάδες λήψης αποφάσεων (decision makers)
- Η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου εμπορικών πλοίων (world fleet capacity)
- Η παραγωγικότητα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου (world fleet productivity)
- Οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων (shipbuilding deliveries)
- Οι διαλύσεις και απώλειες πλοίων (scrapping & losses)
- Οι προσδοκίες για την εξέλιξη των ναύλων (freight rates & expectations)

Η προσφορά κατά κανόνα θα προσαρμόζεται στη ζήτηση όταν οι πλοιοκτήτες κρίνουν επιτυχώς ποια θα είναι η τιμή της ναύλωσης.

- **Ζήτηση (Demand)**

Η Ζήτηση μέσα από τη δραστηριότητα διαφόρων βιομηχανιών, δημιουργεί τα αγαθά που απαιτούν θαλάσσια μεταφορά. Η ζήτηση υπολογίζεται αφαιρώντας το νεκρό βάρος των πλοίων που δεν πραγματοποιούν μεταφορές από τη συνολική προσφορά. Έτσι προκύπτει ο όρος «πλεόνασμα», που αναλύεται παρακάτω.

Οι σημαντικές μεταβλητές ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών είναι:

- Η παγκόσμια οικονομία (world economy)
- Οι διαδρομές θαλάσσιου εμπορίου των φορτίων (sea borne commodity trades)
- Η μέση διανυόμενη απόσταση θαλάσσιων διαδρομών (average haul)
- Εξωγενείς παράγοντες (exogenous factors)
- Το κόστος μεταφοράς (transport cost)

Οι εξωγενείς παράγοντες είναι κυρίως απρόβλεπτοι και τυχαίοι, όπως οι φυσικοί, δηλαδή οι φυσικές καταστροφές και καιρικές συνθήκες. Ακόμη, μπορεί να είναι πολιτικής, κοινωνικής και οικονομικής φύσεως επηρεάζοντας θετικά ή αρνητικά τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών και προκαλώντας θετικές ή αρνητικές μεταβολές στις τιμές των ναύλων.

- **Πλεόνασμα (Surplus)**

Είναι το συνολικό νεκρό βάρος των πλοίων που ανήκουν σε μία από τις παρακάτω κατηγορίες:

- **Slow steaming:** πλοία που αναλαμβάνουν μεταφορές με χαμηλότερες ταχύτητες με σκοπό τη μείωση του λειτουργικού κόστους.
- **Παροπλισμένα (laid up):** πλοία που δεν μπορούν να εισέλθουν στην αγορά, διότι τα έσοδα από τα ναύλα δεν καλύπτουν τα λειτουργικά έξοδα.
- **Αδρανή (Idle):** πλοία που για άλλους λόγους, όπως επισκευές, δεν πραγματοποιούν θαλάσσιες μεταφορές.



- **Ναύλος**

Οι τέσσερις βασικές κατηγορίες ναύλωσης είναι:

- Ναύλος μονού ταξιδιού (Single Voyage Rate, Voyage Charter)
- Χρονοναύλωση (Time Charter)
- Ναύλωση γυμνού πλοίου (Bareboat or Demise Charter)
- Ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (Contract of Affreightment)

Ναύλος, αναφερόμενοι στη ναύλωση μονού ταξιδιού, είναι η αμοιβή από το ναυλωτή προς τον πλοιοκτήτη για τη μεταφορά και παράδοση αγαθών στον τελικό τους προορισμό. Συνήθως ο ναύλος πληρώνεται σε USD ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου.

- **Δελτίο παραγγελιών (Order book)**

Είναι οι παραγγελίες που έχουν δεχθεί τα ναυπηγεία από πλοιοκτήτες για την κατασκευή καινούριων πλοίων. Το δελτίο παραγγελιών μπορεί να μας δώσει σαν πληροφορία τη δυναμική της αγοράς στο μέλλον.

- **Παραδόσεις πλοίων (future market)**

Είναι ο αριθμός των πλοίων εκείνων που πρόκειται να εισέλθουν στην αγορά της παγκόσμιας ναυτιλίας.

- **Κόστος καινούριου πλοίου (New building price)**

Είναι η τιμή με την οποία παραγγέλνουμε ένα πλοίο για κατασκευή σε κάποιο ναυπηγείο. Η τιμή αυτή είναι ενδεικτική, καθώς μπορεί να μεταβληθεί ανάλογα με το μέγεθος της παραγγελίας από τον πλοιοκτήτη ή ανάλογα με την καθυστέρηση κατασκευής κάποιου πλοίου από το ναυπηγείο. Όλοι οι σχετικοί όροι αναγράφονται σε συμβόλαιο που υπογράφουν πλοιοκτήτης και ναυπηγείο.

- **Κόστος μεταχειρισμένου πλοίου (Second-hand price)**

Το κόστος μεταχειρισμένου πλοίου είναι η ενδεικτική τιμή πώλησης ενός μεταχειρισμένου πλοίου που μπορεί να παραδοθεί σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα.

- **Διαλύσεις πλοίων (demolition)**

Είναι ο αριθμός των πλοίων εκείνων που έχουν φτάσει στο τέλος της ζωής τους και οδηγούνται σε γιάρδα διάλυσης.

- **Τιμή διάλυσης πλοίου (Demolition price, scrapping)**

Στο τέλος της ζωής του ένα πλοίο καταλήγει σε κάποια γιάρδα διάλυσης. Αρχικά ο πλοιοκτήτης προσπαθεί να εκμεταλλευτεί όσο το δυνατόν καλύτερα τη μηχανολογική εγκατάσταση του πλοίου και κάποια στοιχεία από τον εξοπλισμό. Το υπόλοιπο πλοίο έχει αξία ως πρώτη ύλη και κοστολογείται με βάση το βάρος της μεταλλικής του κατασκευής. Η τιμή αγοράς του πλοίου από τη γιάρδα ορίζεται ως τιμή διάλυσης του.

- **Πλοία τύπου OBO**

Τα πλοία αυτά είναι πλοία μικτού φορτίου που ανάλογα με την κατάσταση της αγοράς δραστηριοποιούνται είτε στην αγορά μεταφοράς υγρού φορτίου είτε στην αγορά μεταφοράς ξηρού φορτίου.

- **Απώλειες πλοίων (losses)**

Είναι τα πλοία εκείνα που εξαιτίας κάποιου ατυχήματος βγαίνουν εκτός υπηρεσίας.

## 4.2 Παράγοντες διαμόρφωσης ναύλων

Η τιμή του ναύλου υπόκειται σε συνεχή διακυμάνσεις. Έτσι λοιπόν παράγοντες διαμόρφωσης ναύλων χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες:

- **Μεταβολή της προσφοράς και της ζήτησης**
  
- **Εξωτερικοί παράγοντες**
  - Η πορεία της παγκόσμιας οικονομίας
  - Στρατιωτικά και πολιτικά γεγονότα
  - Φυσικά αίτια (π.χ. κακοκαιρία)
  - Τεχνολογικά αίτια (π.χ. ύπαρξη χαλασμένης μηχανής)
  
- **Εσωτερικοί παράγοντες**
  - Με βάση τη ποσότητα (βάρος, όγκος, αριθμός τεμαχίων)
  - Κατ' αποκοπή (για ένα ή περισσότερα ταξίδια)
  - Με την ημέρα

Οι τιμές των ναύλων σχηματίζονται στα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα (Λονδίνου, Ν.Υόρκης, Τόκιου) τις λεγόμενες διεθνείς ναυλαγορές. Εκεί συγκεντρώνονται από τα διάφορα μέρη του κόσμου οι αιτήσεις και οι προσφορές για θαλάσσιες μεταφορές. Το μεγαλύτερο κέντρο ναυλώσεων είναι το Baltic Exchange του Λονδίνου.

### 4.3 Ναύλωση

Η σύμβαση της ναύλωσης αποδεικνύεται από ιδιωτικό έγγραφο το ναυλοσύμφωνο (charter party). Πολλές φορές αντί του ναυλοσυμφώνου εκδίδεται σχετικό “σημείωμα κλεισίματος” (booking note) από τον πράκτορα, το οποίο περιλαμβάνει τους βασικούς όρους ναύλωσης και υπογράφεται από τους δύο συμβαλλόμενους.

- Η ναύλωση των φορτηγών πλοίων που δεν εκτελούν τακτικές γραμμές καθώς και δεξαμενοπλοίων γίνεται με τους εξής τρόπους:
  - Ναύλωση για ένα ή περισσότερα ταξίδια (voyage charter)
  - Ναύλωση για μια χρονική περίοδο (time charter)
  - Χρονοναύλωση πλοίου χωρίς πλήρωμα (Bare boat ή Denisecharter)
- Η ναύλωση των επιβατηγών πλοίων γίνεται με τη μεταφορά επιβατών και οχημάτων με την έκδοση και διάθεση εισιτηρίων και φορτωτικών.

### 4.4 Οι ναυλαγορές Charter και Liner

Οι θαλάσσιες μεταφορές από οικονομική σκοπιά χωρίζονται σε δύο ναυλαγορές, την Charter και την Liner.

#### Η ναυλαγορά Charter

Στην αγορά Charter, ναυλώνεται ολόκληρο το πλοίο, με το πλήρωμά του ή χωρίς, για ένα ταξίδι ή για κάποιο χρονικό διάστημα που μπορεί να είναι λίγες ημέρες μέχρι ακόμα και δεκαετίες. Οι όροι μεταξύ των εμπλεκόμενων καθορίζονται με συμβόλαια ναύλωσης. Οι τιμές των ναύλων διαμορφώνονται από τους υγιείς νόμους του τέλειου ανταγωνισμού όπου η σχέση προσφοράς κι ζήτησης αυξάνει, μειώνει ή διατηρεί σταθερές τις τιμές τους. Ο τύπος των πλοίων που συναντάμε στην charter αγορά είναι εξειδικευμένα, όπως Tanker, Bulk carriers, Chemical Tankers και OBO. Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα έχουν χαμηλή ειδική αξία και δίνεται περισσότερη έμφαση στον περιορισμό των λειτουργικών εξόδων

του πλοίου. Συνεπώς τα πλοία που δραστηριοποιούνται σε αυτή την αγορά κινούνται με ταχύτητες της τάξεως των 15 κόμβων.

## **Η ναυλαγορά Liner**

Στην αγορά Liner αναλαμβάνονται μεταφορές προϊόντων για συγκεκριμένα δρομολόγια. Αυτό δίνει τη δυνατότητα στους παρέχοντες υπηρεσίες να έχουν οργανωθεί σε κοινοπραξίες ελέγχοντας και διαμορφώνοντας τα ναύλα για αυτές τις διαδρομές και τη δύναμη να «απωθούν» πιθανούς ανταγωνιστές. Ο στόλος που δραστηριοποιείται στην αγορά liners απαρτίζεται από πλοία γενικού φορτίου, Container ships, εξειδικευμένα Ro-Ro και επιβατηγά. Οι ταχύτητες με τις οποίες κινούνται κυμαίνονται στους 20 κόμβους. Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα είναι υψηλής ειδικής αξίας και σπάνια ομοιογενή. Τα συμβόλαια αναφέρονται στη μεταφορά συγκεκριμένου εμπορεύματος σε συγκεκριμένο χρόνο από το ένα μέρος στο άλλο. Βασικό μέλημα είναι η ασφάλεια του φορτίου έναντι ζημιών και ο χρόνος παράδοσης.

Έτσι οι διαφορές τους διακρίνονται:

- Στη δομή της αγοράς
- Στο είδος των προσφερόμενων υπηρεσιών
- Στο είδος εμπορεύματος
- Στο είδος πλοίου

### **4.4.1 Η ναυλαγορά Tanker**

Η πιο σημαντική μερίδα της ναυλαγοράς charter είναι η ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων. Αυτό που την κάνει πιο ενδιαφέρουσα είναι οι διακυμάνσεις των ναύλων. Ο στιγμιαίος ναύλος στη ναυλαγορά αυτή μπορεί να παρουσιάσει διακυμάνσεις άνω του 500%. Διακυμάνσεις της τάξης του 10-15% περνούν πολλές φορές απαρατήρητες. Τεράστια περιθώρια κέρδους και ζημιάς παρουσιάζονται στη ναυλαγορά αυτή και για τον πλοιοκτήτη και για το ναυλωτή.

Στη ναυλαγορά tankers οι εταιρίες πετρελαίου ναυλώνουν πλοία για να καλύψουν τις μεταφορικές τους ικανότητες. Ενώ παλαιότερα πριν από μερικές δεκαετίες όλα σχεδόν τα tankers ανήκαν σε εταιρίες πετρελαίου, στις μέρες μας μόλις το 25-30% του παγκόσμιου στόλου ανήκει σ' αυτές. Οι υπόλοιπες μεταφορικές ανάγκες καλύπτονται από μεμονωμένους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες (περίπου το 80-90% χρονοναυλώσεις και το 10-20% στιγμιαία ναυλαγορά).

Ανεξάρτητος πλοιοκτήτης χαρακτηρίζεται αυτός ο οποίος δεν έχει δικές του μεταφορικές απαιτήσεις.

Ο μεγάλος αριθμός ανεξαρτήτων οφείλεται στους εξής λόγους:

- Οι εταιρίες πετρελαίου προτιμούν να ενοικιάζουν παρά να παίρνουν δάνεια για τη ναυπήγησή τους
- Λόγω των διακυμάνσεων των μεταφορικών απαιτήσεων της κάθε εταιρίας
- Λόγω εξειδίκευσης οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες αποδοτικότερα και φθηνότερα
- Λόγω ύπαρξης ανισορροπίας μεταξύ παραγωγικής και διαλυτικής ικανότητας των εταιρειών πετρελαίου δημιουργούνται ανάγκες για μεταφορά πετρελαίου από εταιρία σε εταιρία. Οι ανάγκες καλύπτονται από ανεξάρτητους πλοιοκτήτες
- Λόγω έλλειψης γραφειοκρατίας, οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες αποφασίζουν πιο εύκολα τη ναυπήγηση του πλοίου

## 5 Ο ΔΕΙΚΤΗΣ WORLDSCALE

Ο δείκτης WORLDSCALE είναι ένας σχετικά εύκολος μηχανισμός για να περιγράψει κανείς τις διακυμάνσεις του στιγμιαίου ναύλου. Η δημιουργία ενός τέτοιου δείκτη ήταν αποτέλεσμα της ανάγκης εύρεσης ενός συστηματικού τρόπου περιγραφής της αγοράς. Είναι προφανές ότι με τον τεράστιο αριθμό διαδρομών tankers, η απλή παράθεση των ναύλων στις διαδρομές αυτές σε απόλυτα μεγέθη (δηλ. σε \$/ton) δε θα βοηθούσε και πολύ στην περιγραφή της αγοράς (π.χ. η διαδρομή Περσικού Κόλπου – Ευρώπης είναι υπερδιπλάσιας απόστασης της διαδρομής Βενεζουέλας – Ευρώπης, επομένως θα περίμενε κανείς το ίδιο να ισχύει και για τους στιγμιαίους ναύλους στις δύο αυτές διαδρομές σε κατάσταση ισορροπίας). Για τη συστηματική περιγραφή της αγοράς υπάρχουν δύο τρόποι:

(α) Η θεώρηση μιας αντιπροσωπευτικής διαδρομής και χρήση του στιγμιαίου ναύλου στη διαδρομή αυτή για περιγραφή της αγοράς. Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιείται κυρίως στις ναυλαγορές charter ξηρού φορτίου (σιτηρά, κάρβουνο, κ.λπ.)

(β) Η θεώρηση ενός αντιπροσωπευτικού πλοιοκτήτη και ο υπολογισμός του στιγμιαίου ναύλου που θα έκανε τον πλοιοκτήτη να δεχθεί το ναύλο αυτό αντί να παροπλίσει το πλοίο.

Αυτό γίνεται στη ναυλαγορά tankers σύμφωνα με το δείκτη WORLDSCALE, ως εξής:

Γίνεται υπόθεση για ένα πλοιοκτήτη που έχει ένα tanker 75,000 τόννων DWT με τα εξής χαρακτηριστικά:

Βύθισμα (θαλάσσιο νερό) 30,5 πόδια

Μέση οικονομική ταχύτητα 14,5 κόμβοι

Κατανάλωση καυσίμου: Εν πλω 55 τόννοι/ημ.

Λιμάνι 110 τόννοι/ταξίδι.

Χρόνος στο λιμάνι 96 ώρες

Fixed Hire Element \$12,000/ημ.

Μεσιτικά έξοδα 2.5%

Το «fixed hire element» είναι καθαρά εικονική τιμή που αντιπροσωπεύει το κόστος ευκαιρίας του πλοιοκτήτη αν διαθέσει το πλοίο του στη ναυλαγορά αντί να το δέσει – βλ. και πιο κάτω).

Έτσι, για μια συγκεκριμένη διαδρομή και για τις τρέχουσες τιμές καυσίμων και λοιπών εξόδων, υπολογίζεται ο ναύλος εκείνος (σε \$/ton ωφελίμου φορτίου) που μόλις θα καλύπτει τα έξοδα του ταξιδιού (με επιστροφή) που αφορούν καύσιμα, λιμενικά τέλη, διόδια καναλιών, σύν \$12,000 την ημέρα; για το tanker αυτό των 75,000 τόννων. Ο ναύλος αυτός λέγεται βασικός ναύλος για τη διαδρομή αυτή.

Για όλες τις κύριες διαδρομές δεξαμενοπλοίων, οι βασικοί ναύλοι υπολογίζονται και εκδίδονται σε ειδικό βιβλίο κατά τακτά χρονικά διαστήματα. Για μια συγκεκριμένη διαδρομή, ο βασικός ναύλος αλλάζει σύμφωνα με τις τρέχουσες τιμές καυσίμων, κ.λ.π.

ΟΡΙΣΜΟΣ: Καλούμε δείκτη WORLDSCALE σε μια διαδρομή την έκφραση

$$\text{WS} = \frac{\text{Στιγμιαίος ναύλος στη διαδρομή}}{\text{Βασικός ναύλος στη διαδρομή}} \times 100$$

## 6 Baltic Exchange

Η **Baltic Exchange** είναι η μόνη ανεξάρτητη πηγή στον κόσμο της θαλάσσιας πληροφόρησης της αγοράς για την εμπορία και τη διευθέτηση των φυσικών και παράγωγων συμβολαίων. Είναι μια διεθνή κοινότητα πάνω από 550 μέλη όπου αποτελεί την πλειοψηφία του κόσμου ναυτιλιακών συμφερόντων και δεσμεύεται με έναν κώδικα δεοντολογίας των επιχειρήσεων υπό την εποπτεία της Baltic.

Τα μέλη της είναι υπεύθυνα για ένα μεγάλο ποσοστό του συνόλου ξηρού φορτίου και των εξαρτημάτων των δεξαμενόπλοιων καθώς και για τη πώληση και αγορά των εμπορικών πλοίων.

Η εταιρεία ιδρύθηκε στα μέσα του 18ου αιώνα. Η πρώτη χρήση του ονόματος ήταν στην *Bιρτζίνια και Baltick Coffee House*, στην οδό Threadneedle το 1744, και καταχωρήθηκε ως ιδιωτική εταιρεία περιορισμένης ευθύνης με μετοχές το 1900. Σήμερα η Baltic Exchange ανήκει σε εταιρίες μέλη της και δεν είναι εισηγμένη σε χρηματιστήριο. Λειτουργεί από ένα μέλος εκλεγμένο Διοικητικό Συμβούλιο. Έχει 20 εργαζομένους και βρίσκεται 38 St.Mary Axe στο κεντρικό Λονδίνο .

Η Baltic Exchange προβλέπει ημερήσιες τιμές της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών και των θαλάσσιων δεικτών για το κόστος αποστολής που χρησιμοποιούνται για τη διευθέτηση συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης εμπορευμάτων (γνωστές ως *Προθεσμιακές συμφωνίες εμπορευμάτων* ή τα FFA).

Η Baltic Exchange δημοσιεύει καθημερινά έξι δείκτες:

- Baltic Dry Index (BDI)
- Baltic Panamax Index (BPI)
- Baltic Capesize Index (BCI)
- Baltic Supramax Index (BSI)
- Baltic Handysize Index (BHSI)
- Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)

Baltic Clean Tanker Index (BCTI)

### 4.1 Baltic Dry Index

Ο **Baltic Dry Index** (BDI) είναι ένας δείκτης που εκδίδεται καθημερινά από το Λονδίνο με βάση τη Baltic Exchange . Δεν περιορίζεται στις χώρες της Βαλτικής Θάλασσας και παρέχει μια εκτίμηση της τιμής της μετακίνησης των βασικών πρώτων υλών από τη θάλασσα. Λαμβάνοντας σε 23 ναυτιλιακές γραμμές που μετρώνται σε timecharter βάση.



Ο δείκτης καλύπτει 4 διαφορετικά μεγέθη ωκεανοπόρων πλοίων ξηρού χύδην φορτίου του Capesize, Panamax, Supramax και Handysize.

Το Capesize συνήθως διαμορφώνει την αγορά αφού αποτελεί το ποσοστό 62% των φορτηγών ξηρού φορτίου.

Κάθε εργάσιμη ημέρα μια ομάδα διεθνών ναυλομεσιτών συνοψίζουν την άποψή τους για το τρέχον κόστος μεταφοράς στις διάφορες διαδρομές στο Baltic Exchange. Οι διαδρομές αυτές πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικές, δηλαδή πρέπει να έχουν αρκετά μεγάλο όγκο ώστε να έχει σημασία για τη συνολική αγορά.

Οι εκτιμήσεις αυτές στη συνέχεια σταθμίζονται μαζί ώστε να δημιουργήσουν τόσο το συνολικό BDI και το μέγεθος συγκεκριμένων Handysize, Supramax, Panamax και Capesize δείκτες.

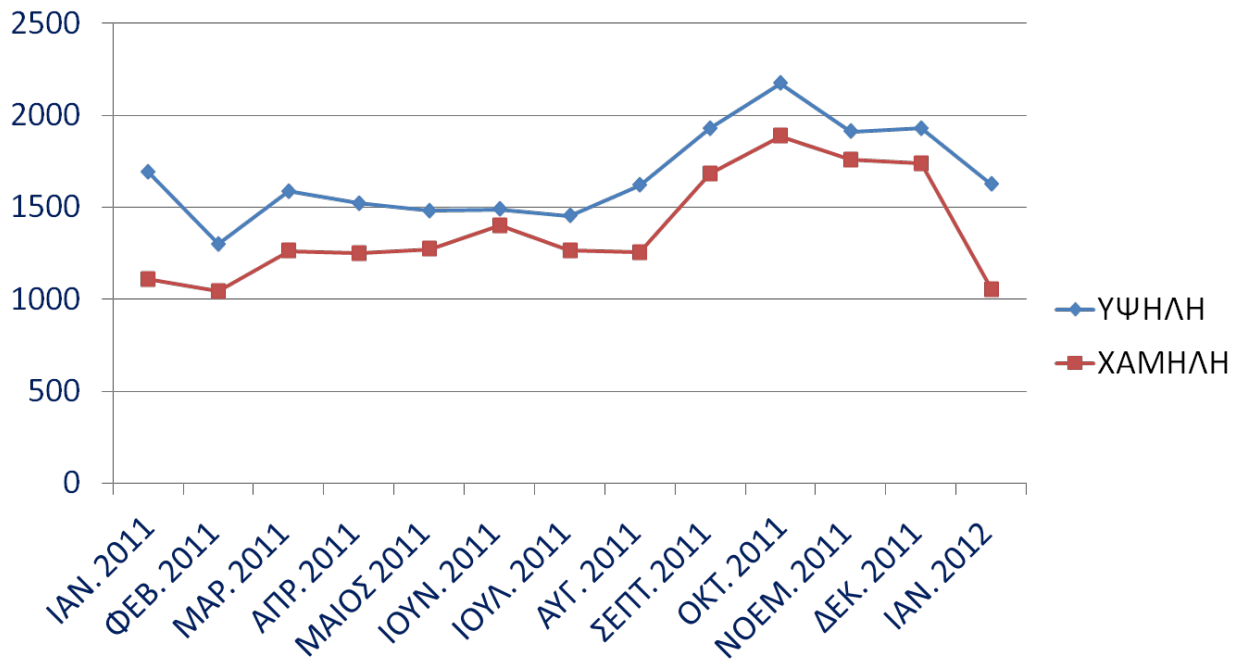
Η BDI περιέχει εκτιμήσεις διαδρομών που βασίζονται μόνο σε χρόνο ναύλωσης με τιμές ενοικίασης "δολάρια που καταβάλλεται ανά ημέρα". Σε περιόδους όπου το κόστος καυσίμων διακυμαίνεται σημαντικά, ο BDI θα κινηθεί περισσότερο από πραγματοποιημένα κέρδη εφοπλιστών

Ταξινόμηση πλοίων	Νεκρό βάρος (τόνοι)	%Του παγκόσμιου στόλου	%Των φορτηγών ξηρού χύδην φορτίου
Capesize	100,000 +	10%	62%
Panamax	60,000-80,000	19%	20%
Supramax	45,000-59,000	37%	18%w/ Handysize
Handysize	15,000-35,000	34%	18% w/ Supramax

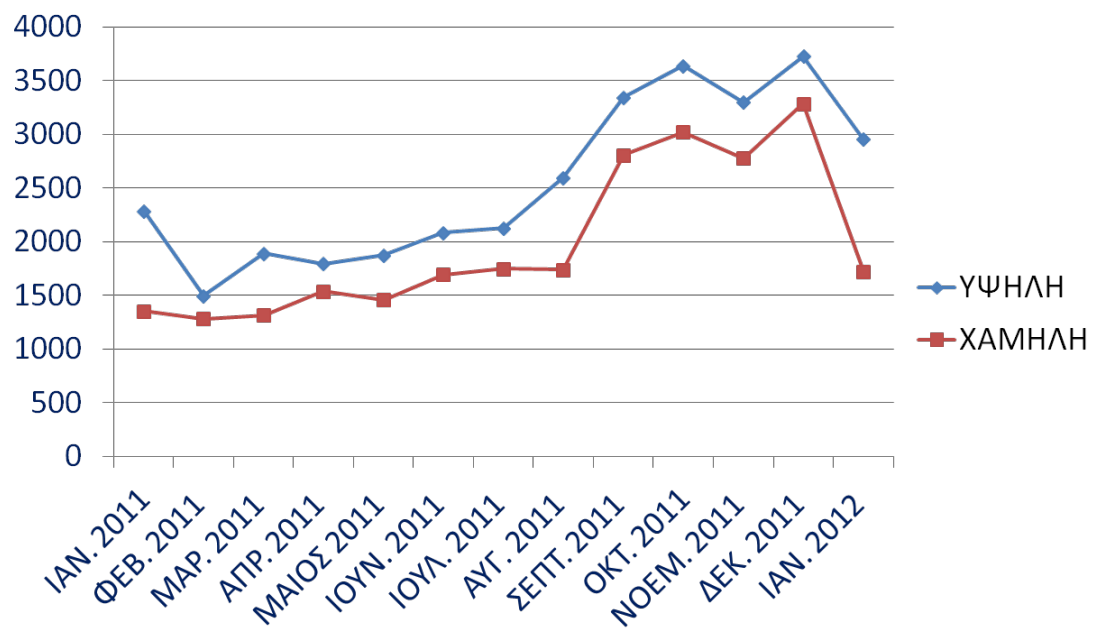


ΜΗΝΕΣ	BDI		BCI	
	ΥΨΗΛΗ	ΧΑΜΗΛΗ	ΥΨΗΛΗ	ΧΑΜΗΛΗ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2011	1693	1107	2285	1351
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011	1301	1043	1494	1281
ΜΑΡΤΙΟΣ 2011	1585	1262	1891	1314
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2011	1520	1250	1792	1538
ΜΑΙΟΣ 2011	1480	1271	1874	1457
ΙΟΥΝΙΟΣ 2011	1489	1400	2082	1694
ΙΟΥΛΙΟΣ 2011	1453	1264	2126	1749
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2011	1619	1253	2598	1738
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2011	1928	1682	3344	2807
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011	2173	1885	3638	3021
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2011	1912	1759	3298	2779
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2011	1930	1738	3725	3287
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2012	1624	1053	2955	1723

### BDI

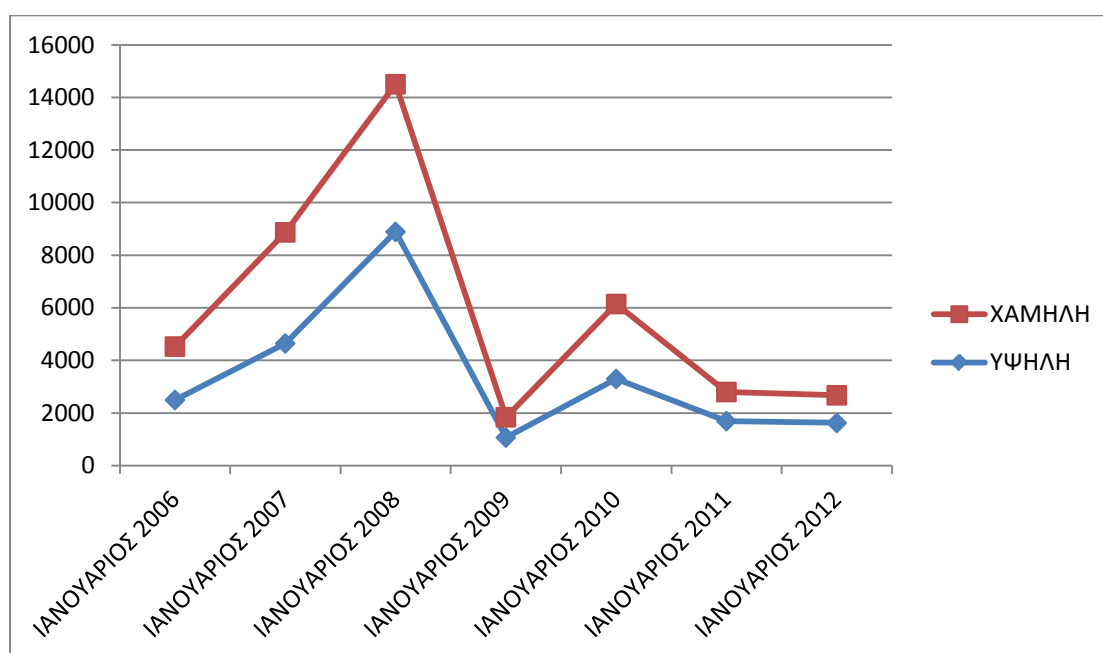


### BCI

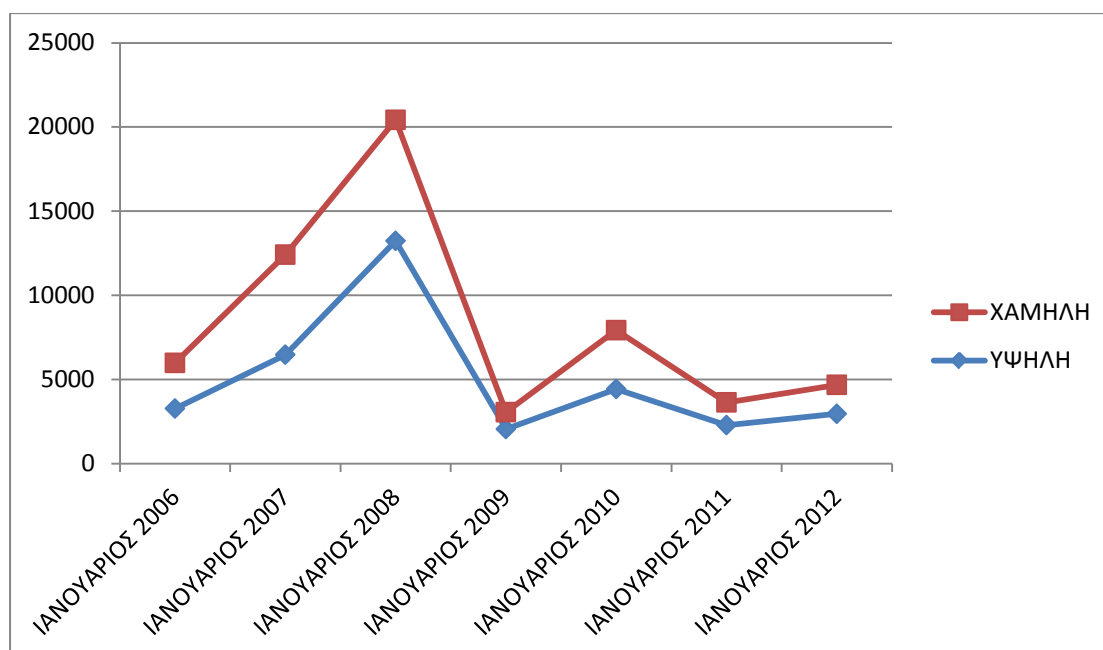


ΕΤΗ	BDI		BCI	
	ΥΨΗΛΗ	ΧΑΜΗΛΗ	ΥΨΗΛΗ	ΧΑΜΗΛΗ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2006	2497	2033	3270	2711
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2007	4647	4225	6471	5943
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2008	8891	5615	13233	7189
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2009	1070	772	2049	1006
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2010	3299	2848	4431	3494
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2011	1693	1107	2285	1351
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2012	1624	1053	2955	1723

### BDI



## BCI



### Συμπεράσματα

Μέσα λοιπόν από μία μικρή κι περιληπτική αναφορά στη ναυλαγορά γίνεται μια εν μέρη προετοιμασία για την κατανόηση της λειτουργίας των δεικτών.

Βασιζόμενη σε ένα μικρό αλλά αντιπροσωπευτικό δείγμα δεικτών για ένα χρονικό περιθώριο δεκαπέντε ημερών αντιλαμβανόμαστε ότι στην πορεία του κάθε δείκτη σημαντικό ρόλο λαμβάνει το μέγεθος των πλοίων. Εκτός από τον BDI ο οποίος είναι γενικός δείκτης οπότε εμφανίζει μια ενδιάμεση πορεία σε σχέση με τους άλλους.

Στη συνέχεια αναλύοντας εκτενέστερα την πορεία του Baltic Dry Index ως γενικό δείκτη αλλά και τον Baltic Capesize Index ο οποίος καταλαμβάνει ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό των φορτηγών πλοίων και συνήθως διαμορφώνει τη ναυλαγορά, παρατηρείται ότι στο διάγραμμα ενός έτους έχουμε μία αύξηση τιμών στο τρίτο και τέταρτο τρίμηνο.

Μελετώντας την πορεία των δεικτών για μία επταετία παρατηρούμε μία σημαντική άνοδο από το 2006 ως το 2008, όπου επέρχεται μια μεγάλη πτώση λόγω μεγάλης οικονομικής κρίσης. Έτσι λοιπόν παρατηρείται μία σταθερή πορεία της τιμής των ναύλων μέχρι σήμερα, γεγονός που βασίζεται στη μη ανάκαμψη της οικονομίας.

## Βιβιογραφία

1. Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική – Βλάχος Γ.Π.
2. Ναυπηγική οικονομική και στρατηγική – Βλάχος Γ.Π.
3. Ναυτιλιακή οικονομική – Ελ. Γεωραντόπουλος και Βλάχος Γ.Π.
4. Εμπορική ναυτιλία , ΚΕΠΕ
5. Ναυτιλιακή Λογιστική , Κατερίνα Λεκαράκου – Άγγελος Παπασπύρου
6. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία , Σπαθή Σοφία Κ.-Καραγιάννης Στυλιανός – Γεωργικόπουλος Νικόλαος
7. Στοιχεία για τις ναυλώσεις και τα έγγραφα τους , Κουλουμπής Σ.Γ.
8. <http://www.marineews.gr>
9. <http://www.martrans.org>