

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΚΑΪΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΔΑΣΚΑΛΑΚΗ ΧΑΡΑ

ΗΡΑΚΛΕΙΟ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2017

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΕΛΛΗΝΙΚΑ.....	6
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΑΓΓΛΙΚΑ.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 :ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ.....	10
1 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ.....	10
1.1 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ / ΤΡΟΠΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ.....	10
1.1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ.....	10
1.1.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ.....	10
1.1.3 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ/ΥΠΑΡΧΩΝ ΣΤΟΛΟΣ.....	11
1.1.4 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ.....	12
1.2 ΑΛΛΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	13
1.2.1 ΝΕΟΤΕΥΚΑ Ή ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ.....	13
1.2.2 ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	14
1.2.3 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ.....	15
1.2.4 ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	16
2 ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	17
2.1 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....	17
2.1.1 ΛΟΓΟΙ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΚΛΑΔΟΥΣ.....	18
2.2 ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ.....	20
2.2.1 ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ.....	20
2.2.2 ΚΟΙΝΟΠΡΑΚΤΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ.....	26
2.2.3 ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ-ΔΑΝΕΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ.....	27
2.2.4 ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ.....	28
2.2.5 ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑ.....	28
2.2.6 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΜΕ ΕΚΔΟΣΗ ΟΜΟΛΟΓΙΩΝ.....	29
2.2.7 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΥΠΟ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΜΕZZANINE.....	29
2.2.8 LEASING.....	30
3 ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	31
3.1 ΜΙΑ ΑΡΧΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ.....	31
3.1.1 ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΤΗ ΖΗΤΗΣΗ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	31
3.2 Η ΖΗΤΗΣΗ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	31
3.2.1 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	32
3.2.2 Η ΕΜΠΟΡΙΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΔΙΑΜΕΣΟΥ ΘΑΛΑΣΣΗΣ.....	35

3.2.3	Η ΜΕΣΗ ΔΙΑΝΥΟΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΠΟΣΤΑΣΗ	35
3.2.4	ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	36
3.2.5	ΕΞΩΓΕΝΕΙΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ (ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ)	36
3.3	Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	38
3.3.1	Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	39
3.3.2	Η ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ	39
3.3.3	Η ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	40
3.3.4	ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ	40
3.3.5	ΔΙΑΛΥΣΗ – ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	41
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	42
1	ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΚΕΡΔΟΣ, ΕΣΟΔΑ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΠΛΟΙΟΥ.....	42
1.1	ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ.....	42
1.1.1	Η ΗΛΙΚΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ	42
1.1.2	ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ.....	43
1.1.3	ΚΟΣΤΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	43
1.1.4	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ.....	43
1.2	ΜΟΡΦΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	44
1.2.1	ΚΟΣΤΟΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ- ΕΠΑΝΔΡΩΣΗΣ	44
1.2.2	ΑΝΑΛΩΣΙΜΑ ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ.....	46
1.2.3	ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	47
1.2.4	ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	48
1.2.5	ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ.....	50
1.3	ΠΩΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΕΤΑΙ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ	51
1.3.1	Η ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ	51
1.4	ΕΣΟΔΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	51
1.4.1	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΚΑΙ Η ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	52
2	ΟΙ ΚΑΘΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	52
2.1	Η ΑΓΟΡΑ ΝΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	52
2.1.1	Η ΔΙΑΜΑΧΗ ΓΙΑ ΝΕΑ Ή ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ	53
2.2	ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	55
2.2.1	ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	56
2.2.2	ΕΠΙΠΕΔΑ ΝΑΥΛΩΝ	56
2.2.3	ΝΑΥΛΟΙ ΚΑΙ ΤΙΜΕΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	57
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΚΙΝΔΥΝΟΙ	59
1	ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ. 59	

1.1	ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ.....	59
1.1.1	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	59
1.1.2	ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ ΟΙ ΤΡΑΠΕΖΕΣ.....	60
1.2	ΚΙΝΔΥΝΟΙ.....	61
1.2.1	ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	61
1.2.2	ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΠΟΥ ΣΥΝΕΠΑΓΕΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟ CASH FLOW	62
1.2.3	ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΤΟΚΙΩΝ	62
1.2.4	Ο ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	62
1.2.5	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΧΩΡΑΣ.....	63
1.2.6	Ο ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	63
1.2.7	ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣ	63
1.2.8	ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΝ	64
1.2.9	ΑΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑ ΝΑΥΛΩΤΩΝ.....	66
1.2.10	Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	66
1.2.11	Η ΕΠΙΔΗΜΙΑ ΕΒΟΛΑ.....	66
1.2.12	ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ. ΔΙΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ.....	67
1.2.13	ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ	67
1.2.14	ΑΣΦΑΛΙΣΗ – ΣΧΕΣΗ ΔΑΝΕΙΟΥ ΠΡΟΣ ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ.....	68
1.2.15	ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΝΥΠΟΘΗΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΤΗ	68
1.2.16	ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΦΗΜΗΣ.....	68
1.2.17	ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ.....	68
1.2.18	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	69
2	ΤΡΟΠΟΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	70
2.1	ΥΠΟΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑΣ ΝΑΥΛΩΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ	70
2.1.1	ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑΣ ΝΑΥΛΩΤΩΝ	70
2.1.2	ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ	71
2.2	ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΑΡΑΝΤΙΝΑΣ.....	72
2.2.1	Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	72
2.2.2	Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΡΑΝΤΙΝΑΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ	72
2.3	ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΝΥΠΟΘΗΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΤΗ ΚΑΙ ΔΑΝΕΙΟΥ – ΑΞΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ	73
2.3.1	Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΝΥΠΟΘΗΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΤΗ.....	73
2.3.2	ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΖΗΜΙΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΝΥΠΟΘΗΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΤΗ	74
2.3.3	ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΧΕΣΗΣ ΔΑΝΕΙΟΥ ΠΡΟΣ ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ.....	75
3	ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΡΑΠΕΖΙΚΑ ΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ (ΤΥΠΟΙ ΕΓΓΥΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ) .	75

3.1	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗ ΜΑΛΤΑ	75
3.1.1	ΕΓΓΡΑΦΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΥΠΟΘΗΚΗΣ	75
3.1.2	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΝΑΥΛΩΤΗ / ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ	76
3.1.3	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	76
3.2	ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ	76
3.2.1	Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ.....	76
3.3	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΙΝΔΙΑ	78
3.3.1	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΙΝΔΙΑ	78
3.4	ΝΟΡΒΗΓΙΑ.....	78
3.4.1	ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΑΘΕΤΗΣΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗΣ	79
3.4.2	ΜΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ.....	79
3.5	ΑΡΑΒΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ	80
3.5.1	ΙΣΛΑΜΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΡΙΣΚΟ	80
3.5.2	ΜUSHARAKA	81
3.6	ΠΡΟΣ ΕΝΑΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΧΩΡΙΣ ΣΥΝΟΡΑ.....	82
3.6.1	ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ.....	82
3.6.2	Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ.....	83
	Βιβλιογραφία	84

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΕΛΛΗΝΙΚΑ

Η επένδυση σε ένα ή περισσότερα πλοία, προϋποθέτει τη μελέτη και την αξιολόγηση πολλαπλών και ποικίλων μεταβλητών, προτάσεων και σεναρίων. Μεταβλητές όπως οι διάσημοι κύκλοι της ναυτιλίας, η διαφορά στην αξία ενός μεταχειρισμένου από ένα νεότευκτο πλοίο καθώς και τα λειτουργικά κόστη διαχείρισης του. Πέρα όμως από κάθε ανάλυση και μαθηματικό μοντέλο, η κύρια μεταβλητή στην επιλογή ή όχι ενός πλοίου, είναι η εκτίμηση του υποψήφιου επενδυτή για τη μελλοντική συμπεριφορά και όχι μόνο της ναυλαγοράς αλλά και της αγοράς, αγοροπωλησιών και κατ' επέκταση των μελλοντικών τιμών των πλοίων.

Η ναυτιλία είναι ένας συναρπαστικός κλάδος και η επιτυχία της ελληνικής ναυτιλίας είναι πέραν κάθε αμφισβήτησης. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που παρέχονται από την UNCTAD, η ελληνική ναυτιλία είναι η μόνη παραδοσιακή ναυτική δύναμη, που παραμένει σταθερά στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας, αλλά ταυτόχρονα ενισχύει τη θέση της με περισσότερα πλοία υψηλής ποιότητας. Όπως είναι φυσικό, ο παγκόσμιος στόλος μεταβάλλεται συνεχώς, είτε με την προσθήκη νέων είτε με την απόσυρση πλοίων σε καθημερινή βάση. Η διαφορά αυτή στη διαθέσιμη χωρητικότητα σε συνδυασμό με τη συνεχώς μεταβαλλόμενη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες δια θαλάσσης έχει αντίκτυπο και στις ναυλαγορές. Το ισοζύγιο, επομένως, της προσφοράς και της ζήτησης χωρητικότητας καθώς και οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι τα βασικά στοιχεία που επηρεάζουν την ναυλαγορά.

Οι οικονομικοί μηχανισμοί που χρησιμοποιεί η αγορά για να ρυθμίσει την προσφορά και τη ζήτηση στη ναυτιλία, έχοντας πάντα κατά νου ότι κάθε αναστροφή του κύκλου μπορεί να σημαίνει είτε σε μια πολύ μεγάλη ευκαιρία είτε σε μία απειλή για τον πλοιοκτήτη. Μέσα σε σχετικά μικρό χρονικό διάστημα, οι ταμιακές ροές του πλοιοκτήτη μπορούν να πολλαπλασιαστούν γρήγορα ή αντίθετα είναι δυνατόν η αξία του στόλου να μειωθεί δραστικά. Η ναυτιλία είναι ένα «παιχνίδι» δεξιοτήτων. Οι σωστές αποφάσεις λαμβάνονται όταν κάποιος είναι σε θέση να αναγνωρίσει ή ακόμα καλύτερα να προβλέψει, την κατάσταση στην παγκόσμια οικονομία.

Κάθε Ναυτιλιακή επιχείρηση αντιμετωπίζει διάφορες προκλήσεις λειτουργώντας σε ένα ασταθές οικονομικό περιβάλλον, με συνεχείς εναλλαγές από την ύφεση στην ανάπτυξη και την ευημερία. Στη διάρκεια των περιόδων ευημερίας, τα χρήματα εισρέουν στα ταμεία της επιχείρησης και αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν κατάλληλα, έτσι ώστε να ανταπεξέλθει στις περιόδους ύφεσης αλλά και να επενδύουν με το κτίσιμο - εξαγορά - νέων μονάδων. Αν η χρηματοοικονομική απόδοση της Ναυτιλιακής επιχείρησης είναι το κομβικό σημείο για την επιβίωση της, το ερώτημα που πρέπει να απαντηθεί είναι το πώς το επιτυγχάνει. Οι τρεις μεταβλητές κλειδιά είναι: α) τα έσοδα από τη ναύλωση και λειτουργία του πλοίου, β) το κόστος λειτουργίας και γ) η μέθοδος χρηματοδότησης της επιχείρησης.

Η τιμή ενός πλοίου, όπως και κάθε άλλου περιουσιακού στοιχείου στο ενεργητικό μιας εταιρείας, ποικίλλει και εξαρτάται από την αναμενόμενη μελλοντική κερδοφορία του πλοίου, αλλά και από τις προσδοκίες του επενδυτή για την ανάπτυξη της αγοράς στην οποία επενδύει. Με τον τρόπο αυτό οι τιμές των πλοίων, ιδιαίτερα εκείνες των μεταχειρισμένων, σχετίζονται αδιάρρηκτα με το ύψος των ναύλων και παρουσιάζουν συνεχείς διακυμάνσεις. Έτσι, ο χρόνος της επένδυσης αποτελεί καθοριστικό παράγοντα μιας αναμενόμενης επιχειρηματικής επιτυχίας ή αποτυχίας. Η

μεταβλητότητα αυτή στις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων σε συνδυασμό με τους μεγάλους χρόνους παράδοσης που αντιμετωπίζουμε στις παραδόσεις των νεοαυπηγηθέντων πλοίων, αφήνει περιθώρια κερδοσκοπίας. Επίσης, ο όγκος των μεταχειρισμένων πλοίων που «αλλάζει χέρια» κάθε χρόνο είναι σημαντικός, με τις συναλλαγές στο χώρο των μεταχειρισμένων πλοίων να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη ναυτιλιακή βιομηχανία: δίνουν στους πλοιοκτήτες και στους άλλους επενδυτές την ευκαιρία να πωλήσουν ή να αγοράσουν πλοία, άρα τους παρέχουν την δυνατότητα εισόδου και εξόδου στην αγορά των ναύλων. Η δυνατότητα αυτή αποτελεί ικανή συνθήκη για την ανταγωνιστικότητα της αγοράς.

Η πιστωτική κρίση επηρεάζει τη ναυτιλιακή δραστηριότητα καθώς οι φορτωτές ακυρώνουν συμφωνίες με πλοιοκτήτες λόγω των σοβαρών προβλημάτων στην εξεύρεση χρηματοδότησης. Από την άλλη πλευρά, οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν τη διστακτικότητα των τραπεζών για την έκδοση εγγυητικών επιστολών για την πληρωμή του φορτίου. Οι πλοιοκτήτες που έχουν υπογράψει μακροχρόνια ναυλοσύμφωνα με φορτωτές κατά κανόνα δεν επηρεάζονται, αλλά όσοι δραστηριοποιούνται στη βραχυπρόθεσμη αγορά ναύλων, βρίσκουν μικρές ευκαιρίες ναύλων. Η κατάσταση αυτή δημιουργεί νέους κινδύνους για τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές πλοίων.

Η ναυτασφάλιση σε όλες τις εκδοχές της είναι πολύ σημαντική, γιατί παρόλο που δεν υπάρχει κέρδος για την ναυτιλιακή εταιρεία, υπάρχει όμως μείωση του ρίσκου και της έκθεσης των συμβαλλόμενων μερών. Η σημαντικότητα αυτή προσδίδεται και από το γεγονός ότι το 90% του παγκόσμιου εμπορίου πραγματώνεται μέσω των θαλάσσιων μεταφορών. Την ίδια στιγμή όμως και για τον ίδιο λόγο, δημιουργούνται νέες προϋποθέσεις και ανάγκες για την τεχνική αντιμετώπιση των ναυτασφαλίσεων, τις διαδικασίες, τους τρόπους, τις νέες απαιτήσεις και όλα όσα κάνουν τον τομέα ρευστό στις όποιες μεταβολές. Ο κίνδυνος είναι παράγοντας κέρδους, αλλά ποιο είναι τελικά το επίπεδο του κινδύνου που θέλει να αναλάβει ο δανειστής και ο δανειζόμενος; Αυτό φυσικά εξαρτάται από τους ίδιους.

Στη Μάλτα τα τελευταία χρόνια, λόγω της αύξησης στον αριθμό νηολόγησης μεγάλων επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, έχουν αναπτυχθεί στην αγορά νέες μέθοδοι για την διασφάλιση του ενδιαφέροντος των τραπεζών. Στην Ισπανία το SBLC ήταν ανέκαθεν και συνεχίζει να είναι ένα εξαιρετικό εργαλείο διαπραγμάτευσης για τα ναυπηγεία. Στα Νορβηγικά δικαστήρια έχουν εκφράσει τη θέση ότι ένας δανειστής θα δικαιούται να ακυρώσει μια δανειακή σύμβαση και να απαιτήσει την άμεση εξόφληση του δανείου, μόνο αν ο δανειστής έχει βάσιμους λόγους να το πράξει και τέλος με τα κατάλληλα μέτρα στην Ευρώπη θα πρέπει να προσφέρθούν ελκυστικές συνθήκες για τη δημιουργία ενός επιχειρηματικού υποδείγματος μια ζωντανής ναυτιλίας, που θα βασίζεται στις βασικές αξίες της αειφόρου ανάπτυξης, του θεμιτού ανταγωνισμού στις ανοικτές αγορές και στα υψηλά περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΑΓΓΛΙΚΑ

Investing in one or more vessels, requires the study and evaluation of multiple and various variables, proposals and scenarios. Variables such as the famous circles of shipping, the difference in value of a used a new ship and its operational management costs. But beyond all analysis and mathematical model, the main variable in the selection or not a ship is to assess the prospective investor for future behavior and not only the freight market and the buying and selling market and hence the future of ship prices.

Shipping is an exciting industry and the success of the Greek shipping is beyond dispute. According to statistics provided by the Unctad, the Greek shipping is the only traditional naval power remains firmly at the top of world shipping, but also strengthened its position with more quality vessels. Naturally, the world fleet is constantly changing, either by adding new or the withdrawal of ships on a daily basis. This difference in available capacity coupled with the ever-changing demand for seaborne transportation services have an impact on the freight market. The balance, therefore, supply and capacity demand and the maritime circles are the key elements affecting the freight market.

Economic instruments used by the market to regulate supply and demand in shipping, bearing in mind that any reversal of the cycle can mean a very big chance one threat for the owner. Within a relatively short time, the cash flows of the owner can quickly multiply or contrary possible the value of the fleet to be reduced drastically. Shipping is a "game" skills. The right decisions are taken when one is able to recognize or even better predict the situation in the global economy.

Any Shipping company faces several challenges by acting in an unstable economic environment, constantly changing from recession to growth and prosperity. During periods of prosperity, money flowing into the company funds and should be used properly in order to cope with the recession and to invest in the building - the purchase of new units. If the financial performance of shipping companies is the focal point for the survival, the question to be answered is how we achieve it. The three key variables: a) revenues from the chartering and operation of the vessel, b) Service cost and c) the company's financing method.

The price of a ship, like any other asset in the assets of a company varies and depends on the expected future profitability of the ship, but also by investor expectations for market development in which it invests. In this way, ship prices, particularly those used, inseparably related to tariffs and present continuous fluctuations. So, the time investment is a key factor of the expected business success or failure. This variability in the prices of used ships combined with long lead times that we face in the traditions of new shipyard ship leaves room for speculation. Also, the volume of used ships 'changing hands' every year is important in transactions in the area of used vessels play an important role in the shipping industry: give shipowners and other investors the opportunity to sell or buy ships, so They provide them with the possibility of entry and exit in the freight market. This possibility is a sufficient condition for market competitiveness.

The credit crunch affecting shipping activity as shippers cancel agreements with shipowners because of the serious problems in finding financing. On the other hand, owners face the reluctance of banks to issue letters of guarantee for payment of the charge. Shipowners who have signed long-term charter contracts with shippers generally not affected, but those involved in short-term market rates, they find small fare deals. This situation creates new risks for shipowners and ship managers.

The marine insurance in all its versions is very important because although there is no profit for the shipping company, but there is a reduction of risk and the parties report. The significance is attributed by the fact that 90% of world trade is realized

through shipping. At the same time and for the same reason, they created new conditions and requirements for the technical treatment of marine insurance, procedures, Toshi ways, new requirements and everything that makes the fluid field on any changes. The risk factor is profit, but what is ultimately the level of risk you want to take the lender and the borrower. This of course depends on them.

In Malta in recent years, due to the increase in the registration number of large commercial yachts, developed market new methods to ensure the bank interest. The SBLC has always been and continues to be an excellent trading tool for shipyards in Spain. Also the Norwegian courts have expressed the view that a lender will be entitled to cancel a loan agreement and demand immediate repayment of the loan, unless the lender has reasonable grounds to do so and end with Europe appropriate action should a offer attractive conditions for creating a business model a live navigation, based on the core values of sustainable development, fair competition in open markets and high environmental and social standards.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 :ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

1 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ

Με τον όρο χρηματοδότηση εννοούμε την παροχή χρημάτων για την έναρξη, ολοκλήρωση ή βελτίωση μιας επιχείρησης ή δραστηριότητας με ευκολίες στην ανταπόδοση του ποσού. Κατ' επέκταση με τον όρο ναυτιλιακή χρηματοδότηση εννοούμε την διαδικασία δανεισμού χρηματικού κεφαλαίου από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις έναντι επιτοκίου, το οποίο καθορίζεται κάθε φορά σε σχέση με το διατραπεζικό επιτόκιο (Interbank offer rate) που επικρατεί στις κύριες χρηματοοικονομικές αγορές του κόσμου, και ειδικότερα του Λονδίνου (LIBOR)¹, προκειμένου να καταστεί δυνατή τόσο η συνέχιση της λειτουργίας της εταιρίας με την αγορά νέου ή μεταχειρισμένου πλοίου, όσο και η περαιτέρω ανάπτυξή της.

1.1 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΜΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ / ΤΡΟΠΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ.

1.1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Η επένδυση είναι η διάθεση χρηματικών ποσών ή περιουσιακών στοιχείων για τη δημιουργία νέου παραγωγικού κεφαλαίου. Οι διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι χρησιμοποιούνται σε οικονομικές δραστηριότητες που αναμένονται κερδοφόρες.

Όπως κάθε επιχείρηση, έτσι και μια ναυτιλιακή εταιρία χρειάζεται ένα στρατηγικό προγραμματισμό που να της παρέχει ένα προσανατολισμό και έναν σχεδιασμό για το μέλλον. Ο στρατηγικός προγραμματισμός μιας ναυτιλιακής εταιρίας περιλαμβάνει :

- Το μέγεθος της επένδυσης που πρόκειται να πραγματοποιηθεί
- Εναλλακτικές λύσεις, δηλαδή αν υπάρχουν άλλα επενδυτικά σχέδια
- Σκοπιμότητα της επένδυσης
- Την απόφασή της αναφορικά σε ποιο ναυτιλιακό τομέα θα δραστηριοποιηθεί και κατ' επέκταση το ποιος ή ποιοι τύποι πλοίων θα επιλεγούν.

1.1.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Η επιλογή της μεθόδου χρηματοδότησης που θα ακολουθήσει μια ναυτιλιακή επιχείρηση είναι από τις πιο σημαντικές αποφάσεις που καλούνται να πάρουν οι ειδικοί της. Η μορφή της χρηματοδότησης της ναυτιλιακής βιομηχανίας αλλάζει συνεχώς με την πάροδο των χρόνων. Αυτό οφείλεται τόσο στην κατάσταση των εκάστοτε οικονομικών συνθηκών που επικρατούν όσο και σε κάποιους παράγοντες που συνδέονται και επηρεάζουν άμεσα την ναυτιλία και γενικότερα την ναυτιλιακή χρηματοδότηση

1. Το LIBOR είναι το επιτόκιο προσφοράς στο οποίο οι μεγάλες διεθνείς τράπεζες στο Λονδίνο δανείζονται κεφάλαια μεταξύ τους. Χρησιμοποιείται επίσης σαν επιτόκιο αναφοράς για τον καθορισμό πολλών άλλων κυμαινόμενων επιτοκίων σε πολλές αγορές του κόσμου. Είναι με άλλα λόγια ένα διατραπεζικό επιτόκιο. (www.euretirio.com)

Οι παράγοντες αυτοί είναι:

- Οι ναυτιλιακοί κύκλοι: Οι ναύλοι παρουσιάζουν έντονες διακυμάνσεις και γι' αυτό δεν είναι δυνατή η πρόβλεψη της πορείας τους και άρα η διασφάλιση των κερδών.
- Η ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών είναι παράγοντας ζήτησης: Οι αυξομειώσεις στη βιομηχανική παραγωγή έχουν ως αντίκτυπο την ναυτιλία, καθώς για παράδειγμα μια μείωση της ζήτησης πρώτων υλών θα οδηγήσει σε μείωση της ζήτησης ναυτιλιακών υπηρεσιών για την μεταφορά των πρώτων υλών. Επομένως η χρηματοδότηση σε περιόδους ύφεσης είναι δύσκολο να διασφαλισθεί.
- Η ναυτιλία είναι βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου: Απαιτείται η ύπαρξη σημαντικών κεφαλαίων για την ίδρυση μιας ναυτιλιακής εταιρίας, για την επέκτασή της ή για την ανανέωση του στόλου της. Επίσης η ναυτιλία είναι ένας κλάδος εντάσεως κεφαλαίου με πολύ μεγάλες διακυμάνσεις. Οι τιμές των πλοίων διαχρονικά απαξιώνονται, άρα οι αποσβέσεις είναι μεγάλες. Το κόστος απόκτησης ενός πλοίου είναι πολύ υψηλό και γι' αυτό δημιουργείται η ανάγκη χρηματοδότησης της επιχείρησης.

1.1.3 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ/ ΥΠΑΡΧΩΝ ΣΤΟΛΟΣ

Ο αριθμός των υπαρχόντων πλοίων μιας ναυτιλιακής εταιρείας καθώς και ο τύπος των πλοίων αυτών είναι από τους πρώτους παράγοντες που λαμβάνει υπόψη του έναν πλοιοκτήτης όταν θα σκεφτεί την απαίτηση ενός νέου πλοίου. Η οικονομική αποδοτικότητα (Μεταξάς 1988) μιας εταιρίας – ιδιαίτερα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης – συνδέεται άμεσα με το μέσο κόστος της παραγωγής των ναυτιλιακών της υπηρεσιών περιλαμβάνοντας και τις οικονομίες κλίμακας² που αυτή επιτυγχάνει. Είναι προφανές ότι άλλες οικονομίες κλίμακας επιτυγχάνονται σε μια εταιρία που έχει στη κατοχή της δέκα όμοια ή παρεμφερή πλοία (sister ship), από ότι μια μικρή εταιρία που έχει στην κατοχή της ένα ή δύο πλοία. Όπως είναι επίσης φανερό ότι μια εταιρία με δέκα πλοία χωρισμένα σε δύο τύπους (π.χ. κρουαζιερόπλοια και δεξαμενόπλοια) έχει τα οφέλη της διαφοροποίησης (diversification) που είναι ικανό να αποδειχθούν ευεργετικά, ειδικά όταν η μια από τις δύο αγορές βρίσκεται σε ύφεση. Στοιχεία όπως η παράδοση και η εμπειρία μιας επιχείρησης στη διαχείριση ενός συγκεκριμένου τύπου πλοίων πολύ συχνά έχουν μεγάλη βαρύτητα στη λήψη απόφασης για την αγορά ενός νέου πλοίου.

2. Οικονομίες κλίμακας είναι η τάση του μακροχρόνιου μέσου συνολικού κόστους να μειώνεται όταν αυξάνεται η ποσότητα της παραγωγής (www.euretirio.com)

1.1.4 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Βασικός στόχος όχι μόνο κάθε πλοιοκτήτη αλλά και γενικότερα κάθε επενδυτή είναι η πραγματοποίηση της κάθε επένδυσης του (αγορά του πλοίου), στο χαμηλότερο σημείο της αγοράς (ελάχιστη τιμή κτήσης), αποσκοπώντας παράλληλα στα μέγιστα δυνατά έσοδα-αποδόσεις από την επένδυση αυτή.

Είναι ευδιάκριτο, ότι το ύψος της αρχικής επένδυσης (τιμή κτήσης του πλοίου) σε συνδυασμό με τα διαθέσιμα προς επένδυσή κεφάλαια, είτε αυτά είναι ίδια ή ξένα, είναι καθοριστικό για την πραγματοποίηση ή μη της επένδυσης. Επίσης η ιδιοκτησία και διαχείριση ενός πλοίου προϋποθέτει σημαντικά λειτουργικά κόσθη³ ενώ ενέχει και πολλούς κινδύνους και ρίσκα. Με άλλα λόγια ο υποψήφιος επενδυτής οφείλει να γνωρίζει λεπτομερώς το λειτουργικό κόστος ενός πλοίου, αλλά και τα ρίσκα που δύναται να κληθεί να αναλάβει. Έχοντας κοστολογήσει τι σημαίνει η αγορά αλλά και η διαχείριση του συγκεκριμένου πλοίου, δηλαδή πόσες ημέρες θεωρεί ότι το πλοίο αυτό θα είναι ναυλωμένο και σε τι επίπεδα. Μόνο τότε θα είναι σε θέση να κρίνει το κατά πόσο τον συμφέρει να εισέλθει (ή να παραμείνει) σε έναν κλάδο υψηλού κινδύνου (High risk) όπως είναι η ναυτιλία. Οφείλει δε να διερευνήσει εάν υπάρχουν εναλλακτικές επενδυτικές ευκαιρίες που πιθανώς να είναι λιγότερο ριψοκίνδυνες ή ακόμα και εξίσου ριψοκίνδυνες αλλά με μεγαλύτερες αποδόσεις. Οι επενδύσεις αυτές δεν βρίσκονται απαραίτητα και κατ' ανάγκη εντός ναυτιλίας. Η ναυτιλιακή επένδυση είναι δυνατόν να βρίσκεται μεταξύ των διάφορων τύπων πλοίων καθώς και μεταξύ νεότευκτων και μεταχειρισμένων πλοίων.

Αν και το επενδυτικό προφίλ του κάθε επενδυτή παίζει σημαντικό ρόλο στη λήψη των επενδυτικών αποφάσεων όλο και περισσότερο οι πλοιοκτήτες-εφοπλιστές χρησιμοποιούν σύγχρονες μεθόδους αποτίμησης και αξιολόγησης των επενδύσεων τους. Οι κύριες και πιο διαδεδομένες είναι οι παρακάτω τρεις:

- **Μέθοδος της Επανείσπραξης των Επενδυμένων Κεφαλαίων (Payback Method):** Πρόκειται για τη πιο απλή, κυρίως λογιστική, μέθοδο και ουσιαστικά υπολογίζει τον χρόνο, συνήθως έτη, που απαιτείται για την επανείσπραξη της αρχικής ταμειακής εκροής-επένδυσης. Τα μειονεκτήματα της μεθόδου αυτής είναι αρχικά ότι δεν λαμβάνει υπόψη τη την αξία του χρήματος στο χρόνο – για το λόγο αυτό θα πρέπει να αποφεύγεται σε αξιολογήσεις επενδύσεων μακρύτερες των 5 ετών και επιπλέον, δεν λαμβάνει υπόψη της τις ταμειακές εισροές μετά την επανείσπραξη των αρχικών κεφαλαίων.

3. Οι βασικές κατηγορίες κόστους που διαμορφώνουν τα ημερήσια λειτουργικά έξοδα ενός πλοίου, είναι:

- A) Το μισθολόγιο του πληρώματος,
- B) Οι διοικητικές δαπάνες,
- Γ) Η τροφοδοσία και οι μετακινήσεις του πληρώματος,
- Δ) Τα τεχνικά έξοδα,
- Ε) Οι δαπάνες νηολόγησης και κλάσης,
- ΣΤ) Οι ασφαλιστικές δαπάνες, και τέλος
- Z) Λοιπά έξοδα.

Θεοτοκάς Γιάννης, «Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, 2011

- **Μέθοδος της Παρούσας Αξίας (Present Value Method/ PV):** Η μέθοδος αυτή λαμβάνει υπόψη της τη χρονική αξία του χρήματος. Η καθαρή παρούσα αξία (**Net Present Value**) μιας επένδυσης ορίζεται ως η παρούσα αξία της ταμειακής εισροής που προεξοφλείτε προς το έτος της αρχικής επένδυσης, με την απαιτούμενη από τους επενδυτές αποδοτικότητα (που είναι το κόστος κεφαλαίου της επιχείρησης) μείον το ύψος της αρχικής επένδυσης. Όταν η καθαρή παρούσα αξία είναι θετική, τότε η επένδυση εγκρίνεται, το αντίθετο συμβαίνει όταν είναι αρνητική.
Η μέθοδος δηλαδή αυτή δεν κάνει τίποτα άλλο από το να συγκρίνει τις εκτιμώμενες μελλοντικές εισροές της επένδυσης με το κόστος της αρχικής επένδυσης.
- **Μέθοδος της Εσωτερικής Αποδοτικότητας (Internal Rate of Return Method/ IRR):** Η μέθοδος αυτή υπολογίζει τη προσδοκώμενη ετήσια αποδοτικότητα των επενδυμένων κεφαλαίων που έχουν ένα ορισμένο κόστος. Σαν κόστος τους λαμβάνεται το μέσο σταθμικό κόστος των κεφαλαίων της επιχείρησης προς τα οποίο συγκρίνεται η προσδοκώμενη από την επένδυση αποδοτικότητα. Αν η τελευταία υπερβαίνει το ορισμένο κόστος του κεφαλαίου της επιχείρησης, τότε ο επενδυτής-πλοιοκτήτης προχωρά στην επένδυση του. Η εσωτερική αποδοτικότητα της επένδυσης είναι το απροεξόφλητο επιτόκιο που εξισώνει την προσδοκώμενη ταμειακή εισροή (όφελος) με την παρούσα αξία της προσδοκώμενης ταμειακής εκροής (δαπάνη επένδυσης).

1.2 ΑΛΛΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.2.1 ΝΕΟΤΕΥΚΑ Ή ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Η ηλικία ενός πλοίου είναι μια από τις πιο σύνθετες μεταβλητές της εξίσωσης της επιλογής μιας επένδυσης στο χώρο της ναυτιλίας. Οι λόγοι για τους οποίους ένας πλοιοκτήτης επιλέγει ένα καινούργιο πλοίο έναντι ενός μεταχειρισμένου (και αντίστροφα) ποικίλλουν.

Το κυριότερο πλεονέκτημα της αγοράς ενός νεότευκτου πλοίου είναι ότι κατασκευάζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τις προδιαγραφές του ιδιοκτήτη του. Οι τελευταίες εξελίξεις στη τεχνολογία, καθώς και οι απαιτήσεις της ναυλαγοράς, είναι δύο ακόμη παράμετροι που ικανοποιούνται από την αγορά ενός νεότευκτου πλοίου. Ένα πλοίο που διαθέτει το σχέδιο, το μέγεθος, τον εξοπλισμό και τις τεχνικές προδιαγραφές που επιθυμεί ένας πλοιοκτήτης-εφοπλιστής, ακόμα και αν αποκτηθεί σε υψηλότερη τιμή από ένα μεταχειρισμένο πλοίο, πολλές φορές αποδεικνύεται η πιο σοφή επιλογή επένδυσης.

Το **κόστος κατασκευής** ενός καινούριου πλοίου διαφέρει σημαντικά από την **τιμή απόκτησης** ενός μεταχειρισμένου πλοίου. Σχεδόν πάντα ένα νεότευκτο πλοίο κοστίζει πιο πολύ από ένα μεταχειρισμένο –εξαίρεσεις έχουν παρουσιαστεί ιστορικά όταν οι αγορές αναπτύσσονται ραγδαία και επομένως η άμεση ζήτηση για πλοία οδηγούσε σε κάθετη αύξηση των μεταχειρισμένων πλοίων. Η υψηλότερη τιμή ενός νεότευκτου πλοίου σημαίνει και υψηλότερο χρηματοδοτικό κόστος. Ειδική μέριμνα και ανάλυση πρέπει να ληφθεί για τις μελλοντικές εισροές του πλοίου (ναύλοι), έτσι ώστε να μπορέσει να καλυφθεί το αυξανόμενο αυτό κόστος. Πρέπει να σημειωθεί ότι, σε αντίθεση με την αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου, η κατασκευή ενός νεότευκτου

πλοίου πολλές φορές περιλαμβάνει χρηματοδοτικά πακέτα από τα ναυπηγεία και τις χώρες που ανήκουν (Export Agencies).

Η εξοικονόμηση κόστους είναι ένα ακόμα συγκριτικό πλεονέκτημα ενός καινούργιου πλοίου καθώς εκμεταλλεύεται τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις. Η εξοικονόμηση κόστους περιλαμβάνει μεταξύ άλλων και τη χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων, καθώς και μικρότερο κόστος συντήρησης και πληρωμάτων. Οι όποιες εξοικονομήσεις βεβαίως πρέπει να εξετάζονται σε συνάρτηση με το αυξανόμενο κεφαλαιακό κόστος που συνεπάγεται η κατασκευή ενός πλοίου.

Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα από την άλλη για την αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου είναι η άμεση διαθεσιμότητά του. Τα νεότευκτα πλοία έχουν το χαρακτηριστικό της χρονικής υστέρησης (time lag), μεταξύ της ημερομηνίας παραγγελίας τους και της ημερομηνίας παράδοσή τους. Δεν πρόκειται μόνο για το γεγονός ότι τα μεταχειρισμένα πλοία είναι άμεσα διαθέσιμα και μπορούν να εκμεταλλευτούν μία καλή αγορά. Τα νεότευκτα πλοία είναι εξίσου εκτεθειμένα σε πιθανές δυσμενείς μεταβολές της ναυλαγοράς μεταξύ δύο ημερομηνιών κλειδιά – παραγγελίας και παραλαβής. Ωστόσο υπήρξαν ιστορικά περιπτώσεις, όπου η χρονική υστέρηση ή και καθυστέρηση στην παραλαβή ενός νεότευκτου πλοίου έδρασε ευεργετικά για μερικούς πλοιοκτήτες, καθώς τους βοήθησε να διανύσουν μία χαμηλή ναυλαγορά χωρίς το βάρος του λειτουργικού κόστους του πλοίου.

1.2.2 ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η ναυτιλία είναι ίσως ο πιο παγκοσμιοποιημένος κλάδος της οικονομίας. Επομένως, ο κάθε πλοιοκτήτης οφείλει να διαβάξει ανά πάσα στιγμή τα σημάδια και του οιωνούς της παγκόσμιας οικονομίας και να λαμβάνει τις ανάλογες στρατηγικές ή μη αποφάσεις του. Όταν βεβαίως μιλάμε για παγκόσμια οικονομία, δεν μπορούμε να μην αναφερθούμε στο θεμελιώδη νόμο της προσφοράς και της ζήτησης. Υπάρχουν 10 κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν την παγκόσμια ζήτηση και προσφορά για θαλάσσιες μεταφορές (Storford 2009) δείτε πίνακα 1.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

A/A	ΖΗΤΗΣΗ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ
1	Η παγκόσμια οικονομία	Παγκόσμιος στόλος
2	Φορτία μεταφερόμενα δια θαλάσσης	Παραγωγικότητα του υπάρχοντος στόλου
3	Η μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών (average haul)	Κατασκευή νέων πλοίων
4	Σποραδικές μεταβολές(shocks)	Διάλυση και απώλειες πλοίων
5	Μεταφορικό κόστος	Έσοδα/Κερδοφορία των πλοίων

Η παγκόσμια οικονομία ανάλογα με τη φάση (π.χ. ανάπτυξη ή ύφεση) που βρίσκεται, είτε συνολικά είτε σε ορισμένες περιοχές κλειδιά, καθορίζει τον όγκο του παγκόσμιου εμπορίου και δη τον όγκο των αγαθών που μεταφέρονται μέσω των θαλάσσιων οδών. Η παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή και το αποτέλεσμα αυτής

αποτελούν μία σημαντική ένδειξη για την μελλοντική πορεία της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές. Τυχόν εξελίξεις στη δομή της ζήτησης (π.χ. εποχική) κάποιου συγκεκριμένου αγαθού, είναι δυνατό να μεταβάλλουν τις μεταφερόμενες ποσότητες του. Το ίδιο αποτέλεσμα μπορεί να επιφέρει και μια αλλαγή, στη μέση διανυόμενη απόσταση θαλάσσιων διαδρομών της συγκεκριμένης μεταφορικής υπηρεσίας. Είναι αντιληπτό ότι, όταν μεταβάλλεται η απόσταση που πρέπει να διανυθεί για να μεταφερθεί ένα αγαθό, μεταβάλλεται και ο χρόνος που χρειάζεται το αγαθό αυτό για να φθάσει στον προορισμό του και κατ' επέκταση και η ζήτηση για περισσότερα ή λιγότερα πλοία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ. Κάθε φορά που αυτή έκλεινε, τα πλοία αναγκάζονταν να κάνουν το περίπλου της Αφρικής προκειμένου να ενωθούν οι χώρες του Περσικού Κόλπου με την Ευρώπη. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τα πλοία να χρειαστεί να διανύσουν μια σημαντικά μεγαλύτερη απόσταση, σε σημαντικά περισσότερο χρονικό διάστημα, οδηγώντας στην αύξηση της ζήτησης για περισσότερα πλοία.

Όσον αφορά στην προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών, βραχυχρόνια, η μεταφορική ικανότητα του παγκοσμίου στόλου είναι δεδομένη. Όταν η ζήτηση είναι χαμηλή, μέρος του στόλου μπορεί να μην χρησιμοποιείται είτε να χρησιμοποιείται για αποθήκευση. Ο στόλος αυξάνεται με την κατασκευή νέων πλοίων και μειώνεται με την διάλυση των παλαιότερων μονάδων του. Η μεταφορική ικανότητα του εξαρτάται από την αποδοτικότητα των πλοίων που απαρτίζουν τον στόλο. Για παράδειγμα η κατασκευή νεότερων, ταχύτερων πλοίων με σύγχρονα μέσα φόρτο-εκφόρτωσης συμβάλλει σημαντικά στην αποδοτικότητα και μεταφορική ικανότητα του στόλου.

Ειδική μνεία πρέπει να γίνει στους ναύλους των πλοίων, καθώς αυτοί δεν αποτελούν μόνο καθοριστικό παράγοντα διαμόρφωσης της προσφοράς και της ζήτησης. Οι πλοιοκτήτες από την μία μεριά και οι φορτωτές/ναυλωτές από την άλλη, διαπραγματεύονται προκειμένου να επιτύχουν ένα βέλτιστο επίπεδο ναύλων, που αντικατοπτρίζει την εκάστοτε ισορροπία μεταξύ των πλοίων και φορτίων, που βρίσκονται διαθέσιμα στην αγορά. Αν τα πλοία είναι πολλά τότε οι ναύλοι είναι χαμηλοί, αν τα φορτία είναι πολλά τότε οι ναύλοι είναι υψηλοί. Τα δύο μέρη και γενικότερα η αγορά στην προσπάθειά τους να προσαρμοστούν σε αυτά τα δεδομένα, καθορίζουν τα εκάστοτε επίπεδα προσφοράς και ζήτησης.

1.2.3 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Η ναυτιλία -όπως και κάθε άλλη επιχείρηση - έχει την ανάγκη χρηματοδότησης. Εδώ θα αναφερθώ στην μακροχρόνια και όχι στη βραχυχρόνια χρηματοδότηση που χρησιμοποιείται για την κάλυψη άμεσων και καθημερινών λειτουργικών δαπανών.

Η αγορά ενός πλοίου προϋποθέτει την επένδυση ενός σημαντικά υψηλού χρηματικού κεφαλαίου. Ο επενδυτής στοχεύει στο ιδεατό μείγμα ίδιων και ξένων κεφαλαίων, προκειμένου η επένδυσή του να αποδειχθεί όχι μόνο βιώσιμη, αλλά και κερδοφόρα. Το κεφάλαιο προς επένδυση μπορεί να αντληθεί από τρεις κύριες, γενικές πηγές χρηματοδότησης:

- **Χρηματοδότηση με ίδια κεφάλαια και συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας (Equate Finance):** Ο ιδιοκτήτης της εταιρίας χρησιμοποιεί τα δικά του κεφάλαια ή η εταιρία χρησιμοποιεί συσσωρευμένα κέρδη προηγούμενων ετών. Επίσης, άλλα φυσικά και νομικά πρόσωπα μπορούν να αποκτήσουν

μετοχές της εταιρίας μέσω της έκδοσης μετοχών ή ομολογιών της (Private / Public offering, Bond Issue)

- **Δανειακή χρηματοδότηση (Debt Finance):** Αν και ο τραπεζικός δανεισμός κυριαρχεί στις μέρες μας όσον αφορά την ναυτιλιακή χρηματοδότηση, η ναυτιλιακή εταιρία μπορεί να απευθυνθεί και σε άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, προκειμένου να δανειστεί μέρος των απαιτούμενων κεφαλαίων της. Τα φυσικά πρόσωπα μπορεί να είναι απλά κάποιιοι άνθρωποι με μεγάλη περιουσία / ρευστότητα (Private Investment), ενώ τα νομικά πρόσωπα μπορεί να είναι κυβερνητικές υπηρεσίες (agencies) χωρών που θέλουν να προωθήσουν τη ναυπηγική τους βιομηχανία, μέσω χρηματοδοτικών προγραμμάτων, ή ακόμα επενδυτικές εταιρίες που ενδιαφέρονται να αγοράσουν μετοχές ή μέρος των υπαρχόντων δανείων. Στη δανειακή χρηματοδότηση περιλαμβάνεται και η χρηματοδοτική μίσθωση (leasing).
- **Ενδιάμεση χρηματοδότηση (Mezzanine Finance):** Η ενδιάμεση χρηματοδότηση περιλαμβάνει στοιχεία και από τις δύο παραπάνω μορφές χρηματοδότησης, παρόλα αυτά θεωρείται ακριβός δανεισμός.

1.2.4 ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Το να προβλέψει κάποιος την μελλοντική πορεία της αγοράς είναι κάτι εξαιρετικά δύσκολο, μιας και οι σημαντικές πτυχές της είναι σχεδόν αδύνατο να προβλεφθούν. Για παράδειγμα, τα επίπεδα των ναύλων επηρεάζονται από τον αριθμό των υπό παραγγελία πλοίων, μια μεταβλητή που εξαρτάται από την συμπεριφορά των πλοιοκτητών και που με ακραίες περιόδους είναι εντελώς απρόβλεπτη. Η παγκόσμια οικονομία και οι απρόβλεπτες εξελίξεις της είναι ακόμα μία μεταβλητή που είναι δύσκολο να εκτιμηθεί, τουλάχιστον όχι με μεγάλο βαθμό βεβαιότητας.

Στην αγορά της ναυτιλίας υπάρχουν τέσσερις κύριες ομάδες λήψεις αποφάσεων, πολλές φορές με αντικρουόμενα συμφέροντα μεταξύ τους:

- Οι **πλοιοκτήτες** που παίρνουν τις πρωτογενείς αποφάσεις σχετικά με τον αριθμό των πλοίων στην αγορά, καθώς αυτοί αποφασίζουν να κατασκευάσουν αλλά και να αποσύρουν ένα ή παραπάνω πλοία.
- Οι **ναυλωτές / φορτωτές** οι οποίοι με τα φορτία τους και την τιμολογιακή τους πολιτική επηρεάζουν τις αποφάσεις των πλοιοκτητών.
- Οι **χρηματοδότες της ναυτιλίας**, είτε πρόκειται για εμπορικές τράπεζες είτε για shipping funds, που με την παροχή ή μη της ρευστότητας καθορίζουν έμμεσα την προσφορά, τη ζήτηση και γενικά τις τιμές των πλοίων.
- Οι **ναυτιλιακοί οργανισμοί** που με τις νομοθεσίες (regulations) τους, επηρεάζουν τις προδιαγραφές των πλοίων αλλά και τον αριθμό αυτών που πρέπει να αποσυρθούν.

Δεδομένο όλων των παραπάνω, η κάθε προσπάθεια ανάλυσης – πρόβλεψης της ναυτιλιακής αγοράς, δεν αποσκοπεί στην ακριβή πρόβλεψη της μελλοντικής της συμπεριφοράς, αλλά στην μείωση της αβεβαιότητας και τον όσο πιο δυνατό περιορισμό των σφαλμάτων. Ο πλοιοκτήτης χρειάζεται να έχει την σωστή πληροφόρηση για τα παρόντα καθώς και τα ιστορικά δεδομένα της αγοράς και μία αποτελεσματική μέθοδο των δεδομένων αυτών, προκειμένου να βγάλει ασφαλείς προβλέψεις για το μέλλον.

Κάθε ανάλυση της αγοράς πρέπει είναι:

- Σχετική με τους στόχους και τη στρατηγική που έχει θέση ο πλοιοκτήτης
- Λογική υπό την έννοια ότι πρέπει να ακολουθεί μία σταθερή συλλογιστική
- Και τέλος, βασισμένη σε αρκετά ενδελεχή έρευνα.

Ο κάθε πλοιοκτήτης, αφού θέτει τους στρατηγικούς του στόχους, συλλέγει το μέγιστο δυνατό αριθμό πληροφοριών από όλες τις πιθανές και διαθέσιμες πηγές, είτε αυτές λέγονται εξειδικευμένες βάσεις δεδομένων, είτε λέγονται εσωτερική πληροφόρηση, διαθέσιμη με αφορμή μία κοινωνική εκδήλωση. Κατόπιν, χρησιμοποιώντας και τα επιστημονικά μοντέλα αλλά και το ένστικτό του, λαμβάνει την επενδυτική του απόφαση. Κατά πόσο αυτή ήταν σωστή ή λανθασμένη απόφαση, αν δηλαδή ο ίδιος ο πλοιοκτήτης επέλεξε το σωστό χρόνο (timing), μόνο η αγορά και η ιστορία μπορούν να το δείξουν.

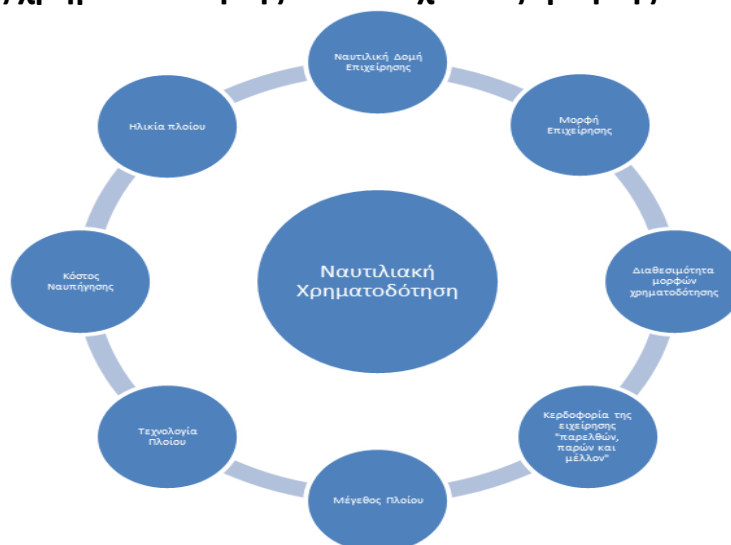
2 ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

2.1 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση αποτελεί στην πραγματικότητα τον κινητήριο μοχλό για την ανάπτυξη και την επέκταση της επιχειρηματικής δραστηριότητας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, σε έναν κλάδο που παρουσιάζει πολλές ιδιαιτερότητες αλλά και ιδιομορφίες. Η τεχνογνωσία καθώς και το ίδιο κεφάλαιο παίζουν καθοριστικό ρόλο, για τη δημιουργία και την πρόοδο μια ναυτιλιακής εταιρίας. Τεχνογνωσία, ναυτιλιακή χρηματοδότηση (ξένο και ίδιο κεφάλαιο) και καλό ανθρώπινο δυναμικό είναι τρεις βασικές προϋποθέσεις για τη δημιουργία μιας επιτυχημένης ναυτιλιακής επιχείρησης, αλλά κυρίως στην ανάπτυξη του στόλου της στα μελλοντικά χρόνια. Στην τεχνογνωσία συμπεριλαμβάνονται οι τεχνικές του management και η αποτελεσματική εξεύρεση φορτίων.

Το είδος της χρηματοδότησης εξαρτάται από πολλά στοιχεία. Βλέπουμε το σχήμα της εικόνας 1, δεν είναι μόνο ένα στοιχείο που θα οδηγήσει σε ένα τύπο χρηματοδότησης, αλλά ο συνδυασμός στοιχείων σε ένα έντονα διεθνοποιημένο περιβάλλον.

Εικόνα 1. Είδος χρηματοδότησης και στοιχεία εξάρτησης



Πηγή: Seawork's Training & Consulting Ltd

2.1.1 ΛΟΓΟΙ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΚΛΑΔΟΥΣ

Η χρηματοδότηση των πλοίων διαφοροποιείται από την χρηματοδότηση αλλά και την εφαρμογή τυποποιημένων μεθόδων, για την αξιολόγησή της, σε σχέση με άλλους κλάδους της οικονομίας, για τους λόγους που αναφέρονται στη συνέχεια.

2.1.1.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

Ένας πολύ σημαντικός παράγοντας, που ερμηνεύει τη μεγάλη μεταβλητότητα που παρουσιάζει η ναυλαγορά, είναι ο λεγόμενος ναυτιλιακός κύκλος, ο οποίος διαδέχεται τον εμπορικό – οικονομικό κύκλο και οφείλεται στον παράγωγο χαρακτήρα της ζήτησης. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι μία σειρά εναλλασσόμενων φάσεων της οικονομικής δραστηριότητας και προκαλούνται από την ανισορροπία μεταξύ της προσφερόμενης χωρητικότητας και της ζήτησης, δηλαδή από υπερβολική προσφορά ή έλλειψη πλοίων. Η μελέτη των ναυτιλιακών κύκλων παίζει σημαντικό ρόλο στην αγορά ναύλων, αλλά και στη ναυτιλιακή βιομηχανία γενικότερα και για αυτό το λόγο μία οικονομική ανάλυση της ναυλαγοράς, αλλά και η λήψη σημαντικών επιχειρηματικών αποφάσεων θα ήταν ελλιπής χωρίς την εξέταση αυτού του φαινομένου.

Ένα βασικό στοιχείο που καθορίζουν οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι η ανάληψη του κινδύνου (Shipping risk) στη ναυτιλιακή αγορά. Ένα εμπορικό πλοίο είναι μια ακριβή κεφαλαιακή επένδυση. Μέσα σε ένα διεθνές περιβάλλον, όπου ο όγκος του εμπορίου συνεχώς μεταβάλλεται, κάποιος πρέπει να λάβει τις κρίσιμες αποφάσεις για την παραγγελία νέων πλοίων, την διάλυση παλαιότερων, την αγοροπωλησία μεταχειρισμένων και τον τρόπο απασχόλησης του στόλου. Η ευθύνη της λήψης αυτών των αποφάσεων περιγράφει στην ουσία τον αναλαμβανόμενο ναυτιλιακό κίνδυνο.

Όταν το ρίσκο αναλαμβάνεται από τους ιδιοκτήτες των φορτίων, αυτό οδηγεί την αποκαλούμενη “βιομηχανική ναυτιλιακή δραστηριότητα” (Industrial Shipping), οπότε οι πλοιοκτήτες γίνονται απλοί υπεργολάβοι με στόχο τη μείωση του κόστους στην εκτέλεση της μεταφοράς (subcontractors and cost minimizers). Όταν ο ναυτιλιακός κίνδυνος αναλαμβάνεται όμως από τους πλοιοκτήτες, η ναυτιλιακή δραστηριότητα γίνεται κερδοσκοπική και απρόβλεπτη. Έτσι η τελική κερδοφορία καθορίζεται καθαρά από τους νόμους των πιθανοτήτων και της τύχης.

Βασικοί συντελεστές των ναυτιλιακών κύκλων είναι η προσφορά και η ζήτηση χωρητικότητας (πλοίων).

Πίσω από την **προσφορά χωρητικότητας** βασικά ενεργούν :

- Η ψυχολογία των εφοπλιστών και η επενδυτική δράση τους
- Το επίπεδο του τρέχοντος και κυρίως του αναμενόμενου ναύλου
- Η ύπαρξη αποθεματικών κερδών και ρευστότητας
- Οι αποφάσεις και ομοιόμορφες αποφάσεις των εφοπλιστών
- Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση
- Η ανάπτυξη των ναυπηγείων
- Οι κυβερνητικές πολιτικές ανάπτυξης ναυπηγείων και ναυτιλίας

Πίσω από τη **ζήτηση χωρητικότητας** βασικά ενεργούν:

- Οι ενέργειες προαγωγής ή μείωσης του από τη θάλασσα εμπορίου
- Η βιομηχανική παραγωγή

- Η τιμή του πετρελαίου
- Οι ρυθμοί ανάπτυξης των οικονομιών – κλειδιών για την ναυτιλία (Η.Π.Α., Ιαπωνία, Γερμανία, Αγγλία, Γαλλία, Κίνα, Ινδία, κ.λ.π.)
- Το ύψος των επιτοκίων
- Η πολιτική του ΟΡΕC
- Ο πληθωρισμός κ.α.

Επίσης υπάρχουν και τα εξωγενή προς την οικονομία βασικά αίτια, όπως γενικοί ή τοπικοί πόλεμοι, κακές σοδιές, καταστροφές από καιρικά φαινόμενα ή σεισμούς, διακοπή λειτουργίας πετρελαιοαγορών κ.α.. Τα εξωγενή αίτια αναφέρονται διότι σε αυτά μπορούν να αποδοθούν οι συντομεύσεις ή οι επεκτάσεις των ναυτιλιακών κύκλων.

2.1.1.2 ΈΝΤΑΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Η απόκτηση πλοίων συνεπάγεται και σε υψηλές κεφαλαιακές απαιτήσεις. Επιπρόσθετα, το σημαντικότερο τμήμα του ενεργητικού είναι δεσμευμένο σε πάγια στοιχεία και κατά συνέπεια, οι εταιρίες οφείλουν να διατηρούν ρευστότητα υψηλού επιπέδου, ώστε να μπορούν να ανταπεξέλθουν στις αρνητικές επιδράσεις των ναυτιλιακών κύκλων.

2.1.1.3 ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΥΨΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Η ναυτιλιακή αγορά, μια παράγωγος αγορά, χαρακτηρίζεται από αστάθεια, γεγονός που σημαίνει οποιαδήποτε αλλαγή στην παραγωγή ή στη ζήτηση μεταφορικής ικανότητας.

Επιπρόσθετα, ενώ η αγορά ενός πλοίου αποζητά υψηλά κεφάλαια, την ίδια στιγμή τα πλοία δεν είναι όπως τα εργοστάσια, δεν μένουν σταθερά σε σημεία, αλλά σκοπός της ύπαρξής τους είναι να μετακινούνται από το ένα σημείο του κόσμου στο άλλο. Αυτό το χαρακτηριστικό τα κάνει ευάλωτα όχι μόνο ως προς τα παγκοσμίως οικονομικοπολιτικά δρώμενα αλλά ακόμα και στις εκάστοτε κλιματολογικές συνθήκες. Είναι πολύ πιθανό, μια κακοκαιρία να επηρεάσει σημαντικά αν όχι δραματικά τη λειτουργία ενός πλοίου.

Ποιο είναι λοιπόν το ρίσκο που είναι διατεθειμένη να πάρει μία τράπεζα ή ένας χρηματοδοτικός οργανισμός; Στην πραγματικότητα το ρίσκο της τράπεζας είναι αναλογικά μικρότερο από αυτό της ναυτιλιακής επιχείρησης ενώ το κέρδος είναι επίσης σαφώς μικρότερο.

2.1.1.4 ΔΟΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Η έδρα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων μπορεί να βρίσκεται οπουδήποτε στον κόσμο, η σημαία του πλοίου μπορεί επίσης να είναι οποιουδήποτε ναυτιλιακού κράτους. Το πλοίο ταξιδεύει ανά τον κόσμο. Είναι προφανές λοιπόν ότι μια ναυτιλιακή εταιρία υπόκειται καθημερινά στους νόμους και στους κανόνες μεγάλου αριθμού νομικών καθεστώτων, γεγονός που δυσχεραίνει τη καθημερινή διαχείριση του πλοίου-στόλου της.

2.1.1.5 ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΟΜΟΙΟΓΕΝΕΙΑ ΠΑΓΙΩΝ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Τα πλοία χαρακτηρίζονται από ανομοιογένεια που οφείλεται στα διαφορετικά χαρακτηριστικά τους και την μεταβαλλόμενη και διαφοροποιημένη αξία τους. Επίσης, τα πλοία βρίσκονται καθημερινά σε επικράτειες με διαφορετικά νομικά καθεστώτα καθώς προ είπαμε, γεγονός το οποίο καθιστά την λειτουργία τους ιδιαίτερα πολύπλοκη.

2.2 ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Το κόστος απόκτησης ενός πλοίου είτε πρόκειται για νεότευκτο, είτε για μεταχειρισμένο είναι υψηλό. Πιο συγκεκριμένα, όταν αναφερόμαστε στην ναυτιλία αναφερόμαστε σε μια βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου, όπου το μεγαλύτερο μέρος της αξίας του πλοίου καλύπτεται μέσω διάφορων μορφών χρηματοδότησης που υπάρχουν στην αγορά. Ένας ακόμα λόγος που οδηγεί τις εταιρείες στην άντληση των απαραίτητων κεφαλαίων από τις διάφορες μορφές χρηματοδότησης, είναι το γεγονός ότι η ναυτιλία γενικότερα χαρακτηρίζεται ως ένας κλάδος υψηλού κινδύνου, λόγω των διακυμάνσεων που παρουσιάζει.

Η κυριότερη μορφή χρηματοδότησης και η πιο παραδοσιακή είναι η τραπεζική, που καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων που διατίθενται για αυτό τον σκοπό. Στην κατηγορία των παραδοσιακών μορφών χρηματοδότησης, εντάσσονται και η αυτοχρηματοδότηση καθώς επίσης και η παροχή δανείων από ναυπηγεία. Άλλες μορφές χρηματοδότησης που υιοθετούνται όλο και περισσότερο στην σύγχρονη εποχή, είναι η χρηματοδοτική μίσθωση (leasing), η άντληση κεφαλαίων από το χρηματιστήριο και η χρηματοδότηση με έκδοση ομολογιών καθώς και άλλες μορφές χρηματοδότησης λιγότερο διαδεδομένες.

2.2.1 ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ

Οι τράπεζες που ασχολούνται με τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι Εμπορικές, Επενδυτικές και Αναπτύξεως. Το κίνητρο πίσω από τον δανεισμό ναυτιλιακών επιχειρήσεων για την αγορά πλοίων εστιάζεται στην κερδοφορία, την επέκτασή τους σε άλλες δραστηριότητες και στη διασπορά κινδύνου.

Επιπρόσθετα, οι εμπορικές τράπεζες κυρίως, ενδιαφέρονται για ένα ναυτιλιακό δάνειο που να διαθέτει σταθερότητα αποδόσεων κατά τη διάρκεια της ζωής του, έτσι ώστε να μπορεί να δημιουργήσει επαρκή πλεονάσματα για να εξυπηρετήσει το κεφάλαιο και τις πληρωμές των τόκων. Η ναυτιλία, εξάλλου, είναι από τους λίγους κλάδους που χρησιμοποιούν λίγες μορφές εναλλακτικής χρηματοδότησης και αυτό οφείλεται στους παρακάτω λόγους:

- Οι Τράπεζες εξασφαλίζουν ευέλικτα δάνεια με δελεαστικούς όρους, με αποτέλεσμα ο πελάτης να προτιμά τον τραπεζικό δανεισμό από άλλες μορφές χρηματοδότησης.
- Στις διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των τραπεζών στις εκτιμήσεις του ρίσκου, των αποδόσεων και των επιλογών με πιο κυρίαρχες τράπεζες της Κεντρικής Ευρώπης.
- Στην έλλειψη γνώσης του αντικειμένου από θεσμικούς επενδυτές, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα τόσο στο εσωτερικό της

ναυτιλιακής επιχείρησης όσο και στις σχέσεις της με τους πελάτες της , αλλά και τους δανειοδότες της.

- Οι πλοιοκτήτες δε βλέπουν θετικά την πώληση κάποιου μέρους της τρέχουσας αγοραίας αξίας του στόλου της, πράγμα που είναι δεδομένο για να εισαχθεί μία ναυτιλιακή εταιρία στο χρηματιστήριο.

Η Επιτροπή της Βασιλείας⁴, γνωρίζοντας τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει η ναυτιλιακή αγορά, έδωσε τη δυνατότητα στις τράπεζες, να κατατάσσουν τις ναυτιλιακές χορηγήσεις στην κατηγορία των ειδικών χρηματοδοτήσεων, γνωστές και ως object financing.

Οι τράπεζες που ασχολούνται με την δανειοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων πλοίων, διαθέτουν τα αντίστοιχα ναυτιλιακά τμήματα και η πιστωτική τους πολιτική-στρατηγική ποικίλει ανάλογα με το στόχο τους για το μέγεθος του ναυτιλιακού τους χαρτοφυλακίου, τη ναυτιλιακή αγορά και τις μελλοντικές προσδοκίες τους γι' αυτή, τη διεθνή οικονομική κατάσταση αλλά και την πολιτική των ανταγωνιστικών τραπεζών και οργανισμών. Το μέγεθος της δανειοδότησης σε ένα συγκεκριμένο ναυτιλιακό πελάτη εξαρτάται από πολλές μεταβλητές, όπως είναι ο υπάρχων βαθμός μόχλευσης του πελάτη, ο υπάρχων στόλος του (τύπος, μεταφορική ικανότητα και ηλικία των πλοίων), τα τυχόν υπό κατασκευή πλοία του, το πελατολόγιό τους (ναυλωτές) και ο τύπος χρηματοδότησης που έχει ζητηθεί.

2.2.1.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΔΑΝΕΙΟ

Το δάνειο ορίζεται ως η ειδική διμερής σύμβαση, κατά τη συνομολόγηση της οποίας ο ένας από τους συμβαλλόμενους (δανειστής) παραχωρεί στον άλλο (οφειλέτη), για ορισμένο χρονικό διάστημα, την κυριότητα των χρημάτων ή άλλων αντικαταστατών πράγματος, με την υποχρέωση της μετέπειτα επιστροφής τους, είτε έναντι ανταλλάγματος (έντοκο), είτε χωρίς αντάλλαγμα (άτοκο).

Με τον όρο ναυτιλιακό δάνειο ορίζεται, η χρηματοδότηση μιας ναυτιλιακής εταιρίας με σκοπό να αντικατασταθούν τα ήδη υπάρχοντα πλοία του στόλου της εταιρίας, ή να πραγματοποιηθεί επέκταση του ήδη υπάρχοντα στόλου, ή να δημιουργηθεί μια νέα ναυτιλιακή εταιρεία, ή να μετασκευαστεί ένα ήδη υπάρχον πλοίο, ή για την αύξηση της προσφερόμενης μεταφορικής ικανότητας και ανταγωνιστικότητας της εταιρίας.

Η ανάπτυξη της εθνικής μας ναυτιλίας είναι στενά συνδεδεμένη με τη χρηματοδότηση, αφού η ανάγκη για τραπεζικές πιστώσεις είναι μεγάλη. Σήμερα ο τραπεζικός δανεισμός, παραμένει η κύρια πηγή χρηματοδότησης στη ναυτιλιακή αγορά για την άντληση κεφαλαίων, ενώ η πολιτική κοινοπρακτικών δανείων καταμερίζει τον κίνδυνο.

4. Η Επιτροπή της Βασιλείας: Η ονομασία προέρχεται από την ομώνυμη πόλη της Ελβετίας, όπου έχει την έδρα της η Τράπεζα Διεθνών Διακανονισμών και βασίζεται στην Επιτροπή της Βασιλείας για την Εποπτεία του Τραπεζικού Συστήματος. Η Επιτροπή ιδρύθηκε το 1974 με στόχο τη διαμόρφωση προτύπων εποπτείας και κατευθυντήριων οδηγιών για τη λειτουργία του τραπεζικού συστήματος. Το 1988 η Επιτροπή εισήγαγε ένα σύστημα κεφαλαιακής μέτρησης με την ονομασία Basel Capital Accord. Το 1988 εκδόθηκε το πλαίσιο εποπτείας του διεθνούς τραπεζικού συστήματος με την ονομασία Βασιλεία I. Στόχος ήταν η αντιμετώπιση του πιστωτικού κινδύνου μέσω της θέσπισης ελάχιστων κεφαλαιακών απαιτήσεων. Στη αρχή της δεκαετίας του 2000 το πλαίσιο Βασιλεία II το οποίο αντικατέστησε τη Βασιλεία I, αποσκοπούσε στην πληρέστερη απεικόνιση των αναλαμβανόμενων κινδύνων από τα πιστωτικά ιδρύματα και στη σύνδεση των κεφαλαιακών απαιτήσεων με τους κινδύνους αυτούς. Τέλος, στο πλαίσιο Βασιλεία III, παρουσιάζονται κανονιστικά πρότυπα που αφορούν την κεφαλαιακή επάρκεια και ρευστότητα των τραπεζών.

Σε εποχές κρίσης οι ναυτιλιακές τράπεζες αντιμετωπίζουν μια σειρά από ζητήματα λόγω των υψηλών επιπέδων χρέους, ενώ οι ναυτιλιακές τράπεζες αγωνίζονται να καλύψουν τις δόσεις από τις μεταφορές φορτίων με δυσκολία λόγω της χαμηλής ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών και πλεοναζόντων πλοίων.

Παραδείγματα τραπεζών που ασχολούνται με τη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας παρουσιάζονται στον Πίνακα 2.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.

ΧΩΡΑ	ΤΡΑΠΕΖΕΣ
ΓΑΛΛΙΑ	<ul style="list-style-type: none"> • CREDIT LYONNAIS • BNP • NATEXIS • CREDIT FONCIER
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	<ul style="list-style-type: none"> • LB KIEL • CQMMERZBANK • HYPO-VEREINSBANK • DEUTSCE SHIFFSBANK • NORD LB • SCHIFFHYROTHEKENBANK • DEBIS and KfW. Η.Π.Α: CHASE KCH CTIBANK
ΕΛΒΕΤΙΑ	<ul style="list-style-type: none"> • VIKING SHIP FINANCE
ΕΛΛΑΔΑ	<ul style="list-style-type: none"> • ☒ALPHA BANK LONDON • ☒ALPHA CREDIT BANK • ☒COMMERCIAL BANK OF GREECE • ☒EFG EUROBANK • ☒EGNATIA • ☒ETVA • ☒EUROFINANCE FIRS BUSINESS BANK • ☒LAIKI BANK • ☒NATIONAL BANK OF GREECE • PIRAEUS PRIME BANK
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	<ul style="list-style-type: none"> • KBC
ΙΤΑΛΙΑ	<ul style="list-style-type: none"> • BANCA POPOLARE DI NO VARA EFIBANK
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	<ul style="list-style-type: none"> • KREDIETBANK LUXEMBOURG
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	<ul style="list-style-type: none"> • NORDEA
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	<ul style="list-style-type: none"> • ABNAMRO BANK • NIB CAPITAL (DNI) • DVB NEDSHIP • FORT • ING
ΦΙΛΑΝΔΙΑ	<ul style="list-style-type: none"> • FINNISH EXPORT CREDIT

Πηγή: Seawork's Training & Consulting Ltd

2.2.1.2 Η ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Η χορήγηση ενός ναυτιλιακού δανείου περιλαμβάνει διάφορα στάδια έρευνας, τα οποία μπορούν να γίνουν και παράλληλα. Ένα γενικό πλαίσιο έρευνας για τον δανεισμό πλοιοκτητών είναι η ικανοποίηση του τμήματος χρηματοδότησης γνωστό και ως « 5 C of Credit », που έχει καθιερωθεί και ακολουθείται διεθνώς μετά το 1979, συνδυάζοντας τη ναυτιλία με το εμπόριο και τη χρηματοδότηση. Τα πέντε (5) στοιχεία είναι τα εξής:

- **Ικανότητα (Capacity):** Η ικανότητα της διοίκησης της εταιρίας στο να δημιουργεί έσοδα.
- **Κεφάλαιο (Capital):** Το ποσοστό της ίδιας συμμετοχής της ναυτιλιακής εταιρίας.
- **Εξασφαλίσεις (Collateral):** Αυτό το στοιχείο αφορά στο ταμειακό πρόγραμμα χρηματοδοτούμενης επένδυσης του πλοίου, με υποθήκη και επιπλέον εξασφαλίσεις.
- **Συνθήκες (Conditions):** Οι συνθήκες της αγοράς.
- **Χαρακτήρας (Character):** Στην ναυτιλιακή αγορά είναι πολύ σημαντική η ταυτότητα του πλοιοκτήτη καθώς και στοιχεία, όπως η εμπειρία του στο συγκεκριμένο κλάδο, η ιστορία της εταιρίας του, η αξιοπιστία του, αλλά και η διάδοχη κατάστασή του, στοιχεία που διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην απόφαση για χρηματοδότηση.

Άλλες μεταβλητές που παίζουν σημαντικό ρόλο κατά τη διαδικασία λήψης της απόφασης της χρηματοδότησης είναι:

- Ποσό δανείου / Ποσοστό χρηματοδότησης
- Κόστος δανεισμού / Επιτόκιο
- Νόμισμα
- Τρόπος εκταμίευσης
- Τρόποι και λεπτομέρειες αποπληρωμής
- Χρόνος έναρξης και διάρκειας
- Πρόσθετα κόστη και έξοδα πλοιοκτήτη
- Μέγεθος και ηλικία στόλου
- Προοπτικές ανάπτυξης

Οι δανειολήπτες παραθέτουν την πρότασή τους μαζί με ότι τους είχε ζητηθεί από την τράπεζα και μπαίνουν σε συζητήσεις. Το κέρδος της τράπεζας συνήθως συμφωνείται σε ένα ποσοστό πάνω από το LIBOR.

2.2.1.3 ΤΡΑΠΕΖΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

Οι τράπεζες κατά κανόνα προσφέρουν χρηματοδότηση γύρω στο 50-60% της αξίας ενός πλοίου αν και το ποσοστό αυτό μπορεί να ανέβει (έως και 75-80%), ανάλογα με την ηλικία του πλοίου και την φήμη του πλοιοκτήτη, αλλά πρέπει να τονιστεί ότι πολύ σημαντικό ρόλο στο ποσό χρηματοδότησης παίζουν οι εκάστοτε συνθήκες της αγοράς.

Κάθε τράπεζα προσπαθεί να διασφαλίσει με τον καλύτερο τρόπο το κεφάλαιο και την επένδυσή της. Η τράπεζα προκειμένου να διασφαλιστεί για τα παρεχόμενά από

αυτήν δανειακά κεφάλαια για την αγορά ή κατασκευή ενός πλοίου, ζητά από το δανειζόμενο μέρος τα ακόλουθα:

- Υποθήκη επί του πλοίου
- Προσωπικές και Εταιρικές εγγυήσεις
- Εκχώρηση εσόδων/ ασφαλειών
- Ενέχυρο επί των μετοχών
- Επιστολή Υποστήριξης / Ενδιαφέροντος
- Επιστολή από την εταιρία ή από τρίτο ότι η θυγατρική της θα εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της
- Κάλυψη του ασφαλισμένου για ανεξόφλητα υπόλοιπα δανείων και τόκων Mortgage Interest Insurance (MII) / Mortgagee Additional Perils Insurance (MAP)

2.2.1.4 ΥΠΟΘΗΚΗ ΠΛΟΙΟΥ

Η ναυτιλιακή τράπεζα παρέχει κεφάλαιο στη ναυτιλιακή εταιρία και το πλοίο υποθηκεύεται. Στη υποθήκη του πλοίου ο δυνητικός πλοιοκτήτης δίνει στον δανειστή (ή ενυπόθηκος δανειστής) το πλοίο ως εγγύηση για το δάνειο. Η υποθήκη πλοίου αποτελείται νόμιμα από τρία μέρη:

- Το δάνειο
- Το έγγραφο υποθήκης (πράξης) και
- Τα δικαιώματα που απορρέουν από την πράξη συστάσεως της υποθήκης.

Οι υποθήκες πλοίων διαφέρουν από τους άλλους τύπους των δανείων:

- Ορισμένα μέρη θα μπορούσαν να έχουν αξιώσεις να έχουν μια υψηλότερη κατάταξη πάνω από εκείνη του ενυπόθηκου δανειστή έναντι του πλοίου, ανάλογα με το θεσμικό πλαίσιο
- Τα πλοία μετακινούνται μεταξύ διαφορετικών δικαιοδοσιών, και
- Ένα πλοίο είναι συχνά σε κίνδυνο, ο οποίος μπορεί να καταλήξει σε μερική ή ολική αποζημίωση στη θάλασσα.

«Μια υποθήκη του πλοίου είναι ένας συνηθισμένος τρόπος χρηματοδότησης κατασκευής ή αγοράς. Στην ουσία μια υποθήκη παρέχει σε έναν πιστωτή ασφάλεια για την αποπληρωμή του δανείου ή την εκτέλεση κάποια άλλης υποχρέωσης από την απόκτηση του δικαιώματος επί του πλοίου. Μπορεί στην πραγματικότητα να χρησιμοποιηθούν για να διασφαλίσει όποια οικονομική υποχρέωση που αφορούν τη... λειτουργία του πλοίου» (Gold,E., Chircop, A.E., Kindred, H.M., 2003)

Μετά την υπογραφή της σύμβασης χρηματοδότησης από τα δύο μέρη η τράπεζα αναθέτει στους Νομικούς Συμβούλους της την κατάρτιση συμβάσεως παροχής υποθήκης για την ασφάλεια του δανείου. Η υπογραφή της γίνεται ενώπιον συμβολαιογράφου. Η τράπεζα, όμως, εξασφαλίζεται μόνο από την εγγραφή της στο υποθηκολόγιο. Η διαδικασία εγγραφής ναυτικής υποθήκης στο υποθηκολόγιο παρουσιάζει διαφορές ανάλογα με την εθνικότητα του πλοίου που υποθηκεύεται.

Στο έγγραφο της υποθήκης συνήθως περιλαμβάνονται πολλοί από τους βασικούς όρους της δανειακής σύμβασης όπως για παράδειγμα ότι η πλοιοκτήτρια εταιρία πρέπει να εκχωρεί κάθε ναύλο ή μίσθωμα του πλοίου και τα δικαιώματα και τις απαιτήσεις των ασφαλιστηρίων συμβολαίων, όπως επίσης αναλαμβάνει την υποχρέωση να ασφαλίσει το πλοίο για όσο διάστημα ισχύει η υποθήκη για ποσό τουλάχιστον 30% μεγαλύτερο από το ποσό της υποθήκης. Η ασφάλιση πρέπει να :

- Καταρτίζεται κατά χρόνο και όχι κατά ταξίδι
- Ανατίθεται σε πρώτης τάξεως ασφαλιστές
- Περιλαμβάνει όλους τους κινδύνους (θαλάσσης, κατά τρίτων, πολέμου)
- Περιλαμβάνει όρο 15/ήμερης προειδοποίησης της τράπεζας σαν ενυπόθηκη δανείστρια
- Ειδοποιεί τηλεφωνικός την τράπεζα για κάθε ατύχημα ή ζημία του πλοίου (για ποσό μεγαλύτερο του προκαθορισμένου) ή για κατάσχεση ή κατακράτησή του.
- Διατηρεί το πλοίο ενταγμένο σε αναγνωρισμένο νηολόγιο του πλοίου και μην επιτρέπει την εγγραφή άλλου βάρους χωρίς την συγκατάθεση της τράπεζας
- Μην επιτρέπει να ταξιδέψει το πλοίο για παράνομη εμπορία ή λαθρεμπορία πολέμου ή παράβαση οποιουδήποτε νόμου.

Εξάλλου η ναυτική υποθήκη δίνει στην τράπεζα το δικαίωμα να αναλαμβάνει την διαχείριση και εκμετάλλευση του πλοίου και να προβαίνει στην πώληση του πλοίου, είτε με εκούσια είτε με δημόσιο πλειστηριασμό.

2.2.1.5 ΑΠΟΠΛΗΡΩΜΗ ΔΑΝΕΙΟΥ

Η αποπληρωμή του δανείου συσχετίζεται ουσιαστικά με την ηλικία του πλοίου και το ποσό δανεισμού. Η αποπληρωμή των δανείων ορισμένης διάρκειας μπορεί να πραγματοποιηθεί με διάφορους τρόπους. Οι πιο σημαντικοί είναι :

- i. Σταθερές δόσεις:** Γενικότερα τα δάνεια αποπληρώνονται με ισόποσες ή άνισες, αλλά σταθερές δόσεις, βάσει του τι έχει συμφωνηθεί, για παράδειγμα μηνιαίες, τριμηνιαίες και εξαμηνιαίες δόσεις.
- ii. Περίοδος Χάριτος (Moratoria):** Στα δάνεια αυτά καθορίζεται μια περίοδος χάριτος, κατά την οποία η ναυτιλιακή εταιρία δεν καταβάλλει κεφάλαιο, αλλά μόνο τόκους. Αφορούν κυρίως την κατασκευή ή αγορά νεότευκτου πλοίου ή ακόμα και τη ρύθμιση κάποιου προβληματικού δανείου.
- iii. Πληρωμή Balloon (Balloon Payment):** (η τελική δόση για την αποπληρωμή του δανείου είναι μεγαλύτερη από την κανονική δόση). Η πληρωμή μπαλονιού προβλέπει την ύπαρξη μιας εφάπαξ καταβολής στην ημερομηνία εξόφλησης του δανείου. Η πληρωμή αυτή καταβάλλεται δηλαδή μαζί με την τελευταία δόση του δανείου και καθορίζεται από την τράπεζα. Αντιπροσωπεύει συγκεκριμένο ποσοστό επι του δανείου και ισούται με την αξία διάλυσης του πλοίου.
- iv. Πληρωμή Bullet(Bullet Payment):** Η αποπληρωμή γίνεται στη λήξη του δανείου χωρίς άλλες ενδιάμεσες καταβολές εκτός των τόκων. (η τελική πληρωμή του δανείου είναι πολύ μεγαλύτερη από τις πληρωμές που προηγούνται.
- v. Οπισθοβαρής Πληρωμή (Back End) / Εμπροσθοβαρής Πληρωμή (Front End):** Αφορά επιταχυνόμενες ή επιβραδυνόμενες πληρωμές. Στο back end οι τελευταίες δόσεις είναι μεγαλύτερες από τις αρχικές ενώ στο front end οι αρχικές δόσεις είναι μεγαλύτερες. Σε πλοία μεγαλύτερης ηλικίας ή δάνεια με υψηλή χρηματοδότηση προτιμάται το frond end.

2.2.1.6 ΑΝΑΚΥΚΛΟΥΜΕΝΗ ΠΙΣΤΩΣΗ

Ο δανειζόμενος μπορεί να ζητήσει να του επαναχορηγηθεί το ποσό του κεφαλαίου που έχει επιστρέψει από τις καταβολές των δόσεων. Αυτό το δάνειο συνήθως αφορά στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.

2.2.2 ΚΟΙΝΟΠΡΑΚΤΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ

Ένα κοινοπρακτικό δάνειο είναι συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων τραπεζών. Με αυτό τον τρόπο χορηγείται δάνειο ή μια εγγυητική επιστολή ή μια ανέκκλητη πίστωση σε ένα δανειζόμενο έχοντας ένα κοινό δανειστικό συμβόλαιο. Με αυτό τον τρόπο επιταχύνεται μείωση του κινδύνου και διασπορά του επενδυτικού ρίσκου.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ

Τα βασικά πλεονεκτήματα του τραπεζικού δανεισμού είναι τα εξής:

- **Μέσο Άντλησης Κεφαλαίου:** Όπως και όλες οι άλλες μορφές χρηματοδότησης, έτσι και η λήψη ενός δανείου εξασφαλίζει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις την άντληση του αναγκαίου κεφαλαίου που θα χρηματοδοτήσει τις δραστηριότητές της.
- **Χαμηλό επιτόκιο δανεισμού:** Επειδή η τράπεζα αναλαμβάνει το ρίσκο στην περίπτωση χορήγησης ενός δανείου σε μια επιχείρηση, το οποίο είναι πολύ μικρότερο από το αντίστοιχο ρίσκο της πώλησης και επαναμίσθωσης των παγίων στοιχείων, το επιτόκιο δανεισμού είναι σημαντικά χαμηλότερο. Το επιτόκιο δανεισμού καθορίζεται από δύο παράγοντες, τη διατραπεζική αγορά από την οποία δανείζονται οι τράπεζες προκειμένου να χρηματοδοτήσουν τον πελάτη και την τιμή στην οποία κλείνει ημερησίως αυτό και την εταιρία αυτή καθαυτή (το χαρτοφυλάκιο της, το μέγεθός της, τις εγγυήσεις που παρέχει, το είδος και το ύψος του δανείου που επιθυμεί, τη σχέση της με την τράπεζα κτλ.). Βάσει αυτού καθορίζεται και από την τράπεζα το περιθώριο το οποίο μαζί με την τιμή του LIBOR συνιστά το επιτόκιο δανεισμού.
- **Ευελιξία στην αποπληρωμή του δανείου:** Η αποπληρωμή του δανείου ορισμένης διάρκειας μπορεί να γίνει με διάφορους τρόπους . (Βλέπε σελ.21)
- **Η εταιρία διατηρεί την ευελιξία της κυριότητας:** Η επιχείρηση που λαμβάνει το δάνειο, σε αντίθεση με την περίπτωση των μοντέλων χρηματοδότησης sale and lease back, αλλά και με το χρηματιστήριο, διατηρεί την άμεση κυριότητα όλων των παγίων στοιχείων της, και κατ' επέκταση, το δικαίωμα να καθορίσει επακριβώς τον τρόπο ρήσης και οικονομικής εκμετάλλευσής τους, χωρίς συνάμα να υπόκειται σε οποιασδήποτε μορφής έλεγχο.

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ

Τα βασικά μειονεκτήματα του τραπεζικού δανεισμού είναι τα εξής:

- **Ανάγκη εξασφάλισης δανεισμού και παροχής εγγυήσεων:** Ένα βασικό μειονέκτημα του τραπεζικού δανεισμού είναι οι εγγυήσεις που πρέπει να παρέχει η υποψήφια εταιρία, προκειμένου να προχωρήσει στη λήψη ενός δανείου. Αυτές οι εγγυήσεις είναι συνήθως η υποθήκη επί του πλοίου, οι προσημειώσεις, η εκχώρηση εσόδων και ασφαλειών, ενέχυρο επί των μετοχών, προσωπικές ή εταιρικές εγγυήσεις, οι οποίες είναι ιδιαίτερα δεσμευτικές.

- **Κυμαινόμενο επιτόκιο:** Στις περισσότερες περιπτώσεις το επιτόκιο δανεισμού είναι κυμαινόμενο, γεγονός που εγκυμονεί κινδύνους για τον οφειλέτη, καθώς υπάρχει πιθανότητα αύξησής του κατά τη διάρκεια αποπληρωμής του δανείου.
- **Ταχύτητα της διαδικασίας:** Η διαδικασία σύναψης ενός ναυτιλιακού δανείου είναι ιδιαίτερα χρονοβόρα λόγω των εγγυήσεων και άλλων εγγράφων που απαιτούνται από τη μεριά του οφειλέτη.
- **Χρηματοδότηση ενός μέρους και όχι ολόκληρης της επένδυσης:** Η χρηματοδότηση στις περισσότερες των περιπτώσεων καλύπτει ένα ποσοστό της τάξεως του 80-90% της συνολικής αξίας της επένδυσης. Έτσι, σε περίπτωση που η εταιρία δε διαθέτει το υπόλοιπο κεφάλαιο που απαιτείται για την επένδυση, θα πρέπει να αναζητήσει και άλλους τρόπους χρηματοδότησης.
- **Μη παροχή φορολογικών ελαφρύνσεων:** Ένα βασικό μειονέκτημα του τραπεζικού δανεισμού είναι ότι δεν παρέχει φορολογικές ελαφρύνσεις στον οφειλέτη, σε αντίθεση με άλλες μορφές χρηματοδότησης.
- **Η τράπεζα δεν παρεμβαίνει στην επένδυση:** Μετά την ολοκλήρωση της σύναψης του δανείου η τράπεζα δεν έχει άμεση οικονομική ανάμειξη με την επένδυση, γεγονός που σε κάποιες περιπτώσεις θα μπορούσε να βοηθήσει στη δανειοδοτημένη επιχείρηση παρέχοντας τις συμβουλές για την αντιμετώπιση οργανωτικών, χρηματοδοτικών και άλλων θεμάτων.
- **Κίνδυνος δυσκολίας αποπληρωμής του δανείου:** Όσο αυξάνεται το ποσοστό του δανείου σε σχέση με το απαιτούμενο αρχικό κεφάλαιο, τόσο η απόδοση του μειωμένου ίδιου κεφαλαίου τείνει στο άπειρο και Καθαρή Παρούσα Αξία δίνει θετικά αποτελέσματα. Ουσιαστικά την επιχείρηση τη συμφέρει να λάβει όσο το δυνατόν μεγαλύτερο τμήμα του κόστους απόκτησης ενός στοιχείου ή δραστηριότητας. Αυτή η «πολιτική» όμως κρύβει κινδύνους, καθώς σε περίοδο ύφεσης η αποπληρωμή των δανείων μπορεί να αποδειχθεί δύσκολη, αναγκάζοντας τον πλοιοκτήτη σε ρευστοποίηση του κεφαλαίου του προκειμένου να αποπληρώσει την τράπεζα.

2.2.3 ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ-ΔΑΝΕΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Τα δάνεια ναυπηγείων και οι εξαγωγικές πιστώσεις είναι μια μέθοδος χρηματοδότησης η οποία χρονολογείται ήδη από τον 19^ο αιώνα, όταν οι Άγγλοι, προκειμένου να εξασφαλίσου οι ίδιοι εργασίες σε περιόδους ύφεσης- χαμηλών ναύλων, παρείχαν, με δικά τους κεφάλαια πιστώσεις με ευνοϊκούς όρους (25-30% πίστωση για 3-5 χρόνια) σε αξιόπιστους πελάτες.

Η δυναμική εμφάνιση των ναυπηγείων στη χρηματοδοτική αγορά έγινε από την Ιαπωνία τη δεκαετία 60-70, όπου έχουμε και την πρώτη πετρελαϊκή κρίση, η οποία είχε ως στόχο να γίνει μια κυρίαρχη δύναμη στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία, εκμεταλλευόμενη την αύξηση της ναυπηγικής δραστηριότητας. Έτσι, οι Ιάπωνες καθόρισαν τις εξαγωγικές πιστώσεις με το μέγιστο ποσοστό του δανείου να είναι 80% του κόστους του πλοίου, η μέγιστη διάρκεια αποπληρωμής του να είναι 8 χρόνια και το ελάχιστο επιτόκιο να είναι 5,5%.

Όπως ήταν φυσικό, η Ευρώπη αντέδρασε βλέποντας ότι ήταν πλέον αναγκαίο να προσφέρει ανάλογα προνομιακά επενδυτικά προγράμματα προκειμένου να μην χάσει το μερίδιό της στην ναυπηγική αγορά. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την οδήγηση σε

ανταγωνισμό μεταξύ ναυπηγείων, που οδήγησε με τη σειρά του στον καθορισμό από τον ΟΟΣΑ του μέγιστου ύψους του παρεχόμενου δανείου, της μέγιστης περιόδου αποπληρωμής του και του ελάχιστου επιτοκίου δανεισμού. Έτσι, συμφωνήθηκε να είναι 80% του κόστους του πλοίου, 8,5 έτη και 8,5% το επιτόκιο αντίστοιχα. Τα παραπάνω έχουν κάποια ελαστικότητα, ανάλογα με τις εγγυήσεις που παρέχει ο πλοιοκτήτης και ανάλογα με τον συναλλαγματικό κίνδυνο.

Στο χρηματοδοτικό σχήμα του ΟΟΣΑ δεν μετείχαν οι ΗΠΑ, η Ισπανία, η Πορτογαλία, η Ελλάδα και η Τουρκία, καθώς και οι ταχύτατα αναπτυσσόμενες χώρες του Τρίτου Κόσμου, όπως η Νότια Κορέα, η Ταιβάν και η Κίνα, οι οποίες δεν υιοθέτησαν ποτέ περιορισμούς στη χρηματοδότησή τους. Οι χώρες αυτές μάλιστα έδιναν 85% δάνειο, 7% επιτόκιο και 15 χρόνια περίοδο αποπληρωμής, με δύο χρόνια περίοδο χάριτος.

2.2.4 ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

Τα ίδια κεφάλαια, δηλαδή η αυτοχρηματοδότηση, προέρχονται από τον ιδιοκτήτη της εταιρίας ή τους μετόχους, ή από τα αποθεματικά κεφαλαίου της εταιρίας.

Αυτός ο τρόπος χρηματοδότησης μπορεί να αφορά το 100% της επένδυσης, είναι συχνά όμως σύνθητες να συνδυάζεται με τον τραπεζικό δανεισμό.

Με σκοπό τη διασπορά του κινδύνου και εξασφάλιση των κεφαλαίων τους, οι συνιδιοκτήτες χωρίζουν το πλοίο σε 64 μέρη και αποκτούσαν δικαίωμα σε ένα από αυτά. Σε πολλές περιόδους κρίσης όπου οι τράπεζες δεν δάνειζαν εύκολα στην ναυτιλία είτε σε περιόδους που η τιμή των πλοίων ήταν πολύ χαμηλή, η αυτοχρηματοδότηση αποτελούσε συνηθισμένο τρόπο ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

2.2.5 ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑ

Η χρήση του χρηματιστηρίου ως μορφή χρηματοδότησης, αποτελεί σχετικά σύγχρονο φαινόμενο. Οι λόγοι που οδηγούν τις ναυτιλιακές εταιρίες σε αυτή την κατεύθυνση είναι η δυσκολία απόκτησης τραπεζικού δανεισμού και η προσπάθεια επέκτασης της εταιρίας χωρίς το βάρος του εξωτερικού δανεισμού. Οι εταιρίες που εισήχθησαν πρώτες στο χρηματιστήριο ήταν οι ΔΑΝΕ και η Strintzis Lines S.A. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι παραπάνω εταιρίες είναι ακτοπλοϊκές και ότι παρόμοια επιθυμία από εταιρίες ποντοπόρου εμπορικής ναυτιλίας, που αποτελεί την πλειοψηφία της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, δεν έχει εκφραστεί. Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα είναι αρνητική σε αυτή τη μορφή χρηματοδότησης κυρίως λόγω της ιδιαιτερότητας των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών που χαρακτηρίζονται από την οικογενειακή οργάνωση και την ευλυγισία διαχείρισης.

Για να εισέλθει μια εταιρία στο χρηματιστήριο πρέπει πρώτα να αναγνωριστεί ως δημόσια. Εφόσον γίνει αυτό, αναλαμβάνει συνήθως κάποια εμπορική ή εκδοτική τράπεζα το χειρισμό του θέματος και της προετοιμασίας της αίτησης εισαγωγής. Αν και στην Ελλάδα δεν έχουν εισαχθεί πολλές εταιρίες στο χρηματιστήριο, στο εξωτερικό η πρακτική αυτή είναι ευρύτερα διαδεδομένη. Τα κύρια ναυτιλιακά χρηματιστηριακά κέντρα είναι το Λονδίνο, η Νέα Υόρκη, το Όσλο και η Στοκχόλμη. Από αυτά, το χρηματιστήριο με τη μεγαλύτερη εμπειρία σε θέματα ναυτιλίας είναι το Όσλο όπου υπάρχουν περίπου 30 εταιρίες και το επενδυτικό κοινό είναι πιο ενημερωμένο σχετικά με αυτόν τον τομέα.

Αν και η προσφυγή στο χρηματιστήριο είναι σχετικά σύγχρονη μορφή χρηματοδότησης, διεθνής εμπειρία έχει να επιδείξει αρνητικά αποτελέσματα. Τα

τελευταία χρόνια ο αριθμός των εταιριών που δεν κατάφεραν αν εισέλθουν σε μεγάλα ξένα χρηματιστήρια είναι μεγάλος. Οι λόγοι που οδήγησαν σε αυτή την κατάσταση είναι η μικρή απόδοση που χαρακτηρίζει τον κλάδο, το υψηλό επίπεδο κινδύνου και η μικρή εμπορευσιμότητα που έχουν οι είδη εισηγμένες εταιρίες στο χρηματιστήριο.

2.2.6 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΜΕ ΕΚΔΟΣΗ ΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

Η έκδοση ομολογιών αποτελεί μια εναλλακτική μορφή χρηματοδότησης που δεν είναι ευρύτερα διαδεδομένη στην ναυτιλιακή κοινότητα. Η εταιρία που θέλει να αντλήσει κάποια κεφάλαια εκδίδει ομολογίες για αυτό το σκοπό. Οι προϋποθέσεις που πρέπει να ικανοποιηθούν για την έκδοση ομολογιών είναι πολύ αυστηρές και δύσκολα επιτυγχάνονται από ναυτιλιακές εταιρίες. Οι εκδότες των ομολογιών πρέπει να έχουν ικανοποιητικό πιστωτικό επίπεδο που να αντιπροσωπεύει την πιστωτική ικανότητα της επιχείρησης. Οι ομολογίες είναι τίτλοι σταθερού εισοδήματος που βεβαιώνουν το ποσό που δάνεισε ο κάτοχος τους στον εκδότη τους. Κάθε τίτλος είναι αριθμημένος και αναγράφει την ονομαστική αξία και το επιτόκιο δανεισμού. Οι ομολογίες περιλαμβάνουν και μια σειρά αποδείξεων που ονομάζονται τοκομερίδια και αναγράφουν το ποσό του τόκου και την ημερομηνία πληρωμής του. Η διάρκεια των ομολογιών είναι από 3 έως 20 χρόνια.

Το βασικό πλεονέκτημα της έκδοσης ομολογιών είναι το γεγονός ότι οι κεφαλαιαγορές προσφέρουν μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση που η διάρκειά της ταυτίζεται σχεδόν με την οικονομική ζωή ενός πλοίου. Το κυριότερο μειονέκτημα από την άλλη είναι ο καθορισμός του επιτοκίου του δανείου από την αρχή γεγονός που μπορεί να αποδειχθεί επικίνδυνο λόγω των διακυμάνσεων των επιτοκίων.

2.2.7 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΥΠΟ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΜΕZZANINE

Επενδυτικές εταιρίες χρηματοδοτούν την ναυτιλιακή εταιρία με ενδιάμεσο κεφάλαιο. Με αυτό τον τρόπο αποκτούν μετοχές της εταιρίας δηλαδή μερική ιδιοκτησία.

Τα χαρακτηριστικά αυτού του τρόπου χρηματοδότησης είναι:

- Ο ιδιοκτήτης μπορεί να το συνδυάσει με τραπεζικό δανεισμό και να πληρώνει τη δόση του δανείου και το μέρισμα στην εταιρία του mezzanine fund.
- Η διάρκεια της χρηματοδότησης είναι συνήθως 5 με 8 χρόνια
- Προβλέπεται δυνατότητα πρόωρης εξόδου.
- Οι μετοχές αποδίδονται πίσω στον αρχικό ιδιοκτήτη είτε με πώληση είτε μέσω εκ νέου κεφαλαιοποίησης της εταιρίας.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Δεν απαιτείται συμμετοχή ίδιων κεφαλαίων.
- Ο τραπεζικός δανεισμός του ιδιοκτήτη γίνεται με ευνοϊκότερους όρους εξαιτίας του ενδιάμεσου δανεισμού.
- Ευνοϊκή φορολόγηση
- Γρήγορη και λιγότερο δαπανηρή διαδικασία.

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Η εταιρία δεν έχει τον απόλυτο έλεγχο των δραστηριοτήτων της.

- Το management και η φιλοσοφία παραδοσιακών ναυτιλιακών εταιριών μπορεί να το αποκλείσουν ως τρόπο χρηματοδότησης.
- Ο μισθωτής αναλαμβάνει όλους τους κινδύνους.
- Σε περίπτωση αθέτησης των όρων σύμβασης η σύμβαση καταγγέλλεται και αυτό παρασύρει και τη συμφωνία του τραπεζικού δανεισμού.
- Το ρίσκο είναι μεγαλύτερο για τον επενδυτή σε σχέση με τον τραπεζικό δανεισμό.

2.2.8 LEASING

Σε αυτή την περίπτωση χρηματοδότησης, το πλοίο αγοράζεται από έναν χρηματοδοτικό οργανισμό και μισθώνεται βάση μακροπρόθεσμου συμβολαίου τον εφοπλιστή που το παρέχει απόλυτο έλεγχο να εκμεταλλεύεται το πλοίο. Ο χρηματοδοτικός οργανισμός διατηρεί την κυριότητα του πλοίου ενώ ο εφοπλιστής είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση του. Αυτός ο τρόπος χρηματοδότησης δεν έχει ευρύτερη εφαρμογή στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Η συμφωνία μίσθωσης έχει τη μορφή ναύλωσης γυμνού πλοίου.

Στην χρηματοδοτική μίσθωση εμφανίζονται ο πάντοτε απαραίτητος χρήστης και η ειδική εταιρία Leasing, ως χρηματοδοτικός μεσάζων, ενώ πίσω από αυτήν ενδέχεται να υπάρχει μια σειρά εναλλακτικών συνεργασιών.

Η χρηματοδοτική μίσθωση παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς μετά από πολυετή εκμίσθωση ενός πράγματος (εν προκειμένω, πλοίο) δίνει τη δυνατότητα στην εκάστοτε εταιρία να αποκτήσει και την ιδιοκτησία του. Είναι ένα χρηματοδοτικό εργαλείο που για φορολογικούς λόγους ο προμηθευτής διατηρεί την κυριότητα επί του πλοίου και υπενοικιάζει πλοίο σε διαχειρίστρια ναυτιλιακή εταιρία έναντι αμοιβής.

Η εκμίσθωση καλύπτει συνήθως ολόκληρη ή τη μεγαλύτερη διάρκεια της οικονομικής ζωής του πλοίου και το ενοίκιο υπολογίζεται ως η τοκοχρεωλυτική δόση δανείου που θα απαιτούνταν εξ αρχής για την απόκτησή του. Έτσι, ο μισθωτής εξασφαλίζει αμέσως την δυνατότητα χρησιμοποίησης πράγματος της επιλογής του, χωρίς να δεσμεύσει το απαραίτητο κεφάλαιο εξαγοράς, η δε εταιρία ενοικιάσεως τοποθετεί εντόκως τα κεφάλαια της. Μετά τη λήξη της σύμβασης ο μισθωτής γίνεται κύριος του πλοίου. Η εκμίσθωση μπορεί να περιλαμβάνει ρήτρες αποζημίωσης σε περίπτωση που ο μισθωτής προβεί σε έκτακτες καταβολές μειώνοντας το χρόνο ισχύος του συμβολαίου.

Ο μισθωτής, ο οποίος επιλέγει και το πλοίο, είναι υπεύθυνος για τις επισκευές, τις συντηρήσεις και τις ασφαλιστικές καλύψεις του πλοίου. Κίνδυνοι που αφορούν τον πλοιοκτήτη όπως ναυάγιο, πρόκληση ζημιών σε άλλα πλοία ή σε λιμενικές εγκαταστάσεις, μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω ατυχήματος ή απώλεια ανθρώπινης ζωής βαρύνουν με βάση τους συμβατικούς όρους τον μισθωτή.

Το βασικότερο πλεονέκτημα αυτής της μορφής χρηματοδότησης είναι η μη καταβολή κεφαλαίου από πλευράς εκμισθωτή-εφοπλιστή. Ο εφοπλιστής παρέχει μόνο την τεχνογνωσία και αποκτάει τη χρήση και όχι την κυριότητα του πλοίου. Οι συμβάσεις αυτές έχουν διάρκεια με 20 χρόνια και με τη λήξη της σύμβασης το πλοίο αγοράζεται από τον εφοπλιστή έναντι συμβολικού ποσού.

Πέραν από τα παραπάνω πλεονεκτήματα, η χρηματοδοτική μίσθωση παρέχει στον εφοπλιστή φορολογικά πλεονεκτήματα, βελτίωση της ρευστότητάς του, προστασία

από τον πληθωρισμό και προγραμματισμό των δαπανών του. Το σημαντικότερο μειονέκτημα που έχει αυτή η μορφή χρηματοδότησης είναι η επιβολή υψηλότερου επιτοκίου από τον αντίστοιχο του τραπεζικού δανεισμού.

3 ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

3.1 ΜΙΑ ΑΡΧΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ

Η ναυτιλία αποτελεί ίσως τον πιο παγκοσμιοποιημένο κλάδο της οικονομίας, γεγονός που έχει σαν συνέπεια ότι ο πλοιοκτήτης, εάν θέλει να λαμβάνει τις σωστές στρατηγικές ή μη αποφάσεις, θα πρέπει να είναι σε θέση να προβλέπει και να ερμηνεύει με τον πλέον σωστό τρόπο τα τεκταινόμενα στην παγκόσμια οικονομία.

3.1.1 ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΤΗ ΖΗΤΗΣΗ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Αναφερόμενοι στην παγκόσμια οικονομία, θα πρέπει αυτόματα να ανατρέξουμε στον θεμελιώδη νόμο της προσφοράς και της ζήτησης, παρουσιάζοντας στον πίνακα 2 τους κύριους παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση και την προσφορά για τις θαλάσσιες μεταφορές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

A/A	ΖΗΤΗΣΗ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ
1	Η παγκόσμια οικονομία	Παγκόσμιος στόλος
2	Φορτία μεταφερόμενη μέσω θαλάσσης	Παραγωγικότητα του υπάρχοντος στόλου
3	Η μέση διανυόμενη θαλάσσια απόσταση (Average Haul)	Κατασκευή νέων πλοίων
4	Εξωγενείς παράγοντες (Πολιτικά γεγονότα)	Διαλύσεις – απώλειες πλοίων
5	Μεταφορικό κόστος	Έσοδα/ κερδοφορία πλοίων (ναύλοι)

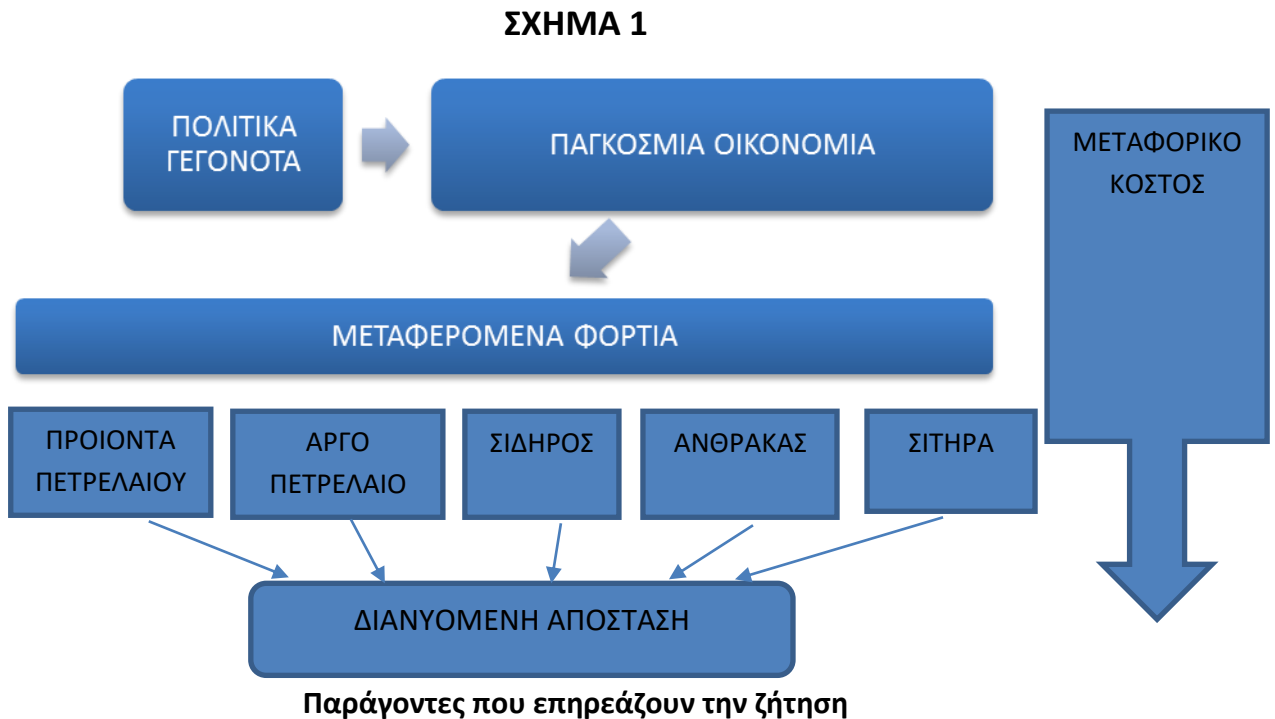
Πηγή: *Stopford (2009)*

Η αναλυτική παρουσίαση των δέκα ανωτέρω παραγόντων είναι επιβεβλημένη καθόσον είναι ήδη γνωστό ότι η οικονομία της ναυτιλίας είναι ιδιαίτερα πολύπλοκη, άρα βασικό μας μέλημα θα πρέπει να είναι να απλοποιηθεί το μοντέλο της προσφοράς και της ζήτησης, έτσι ώστε να αποκτήσουμε μια σαφή εικόνα του πως οι παράγοντες αυτοί επηρεάζουν τις θαλάσσιες μεταφορές.

3.2 Η ΖΗΤΗΣΗ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Στην παγκόσμια οικονομία, μέσω των διαφόρων παραγωγικών δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων δημιουργούνται αγαθά, για τα οποία απαιτείται η μεταφορά τους

από τους τόπους παραγωγή στους τόπους κατανάλωσης. Το πλοίο είναι εκείνο το μεταφορικό μέσο με το οποίο πραγματοποιείται περί το 85-90% των μεταφορών, με τη ζήτηση να θεωρείται ιδιαίτερα ευμετάβλητη. Υπάρχουν μεγάλες χρονικές περιόδους κατά τις οποίες η ζήτηση βαίνει διαρκώς αυξανόμενη, άλλες που εμφανίζει σταθερότητα και τέλος περιόδους που παρουσιάζει αισθητή πτώση, όπως μετά την περίοδο της πετρελαϊκής κρίσης του 1973. Στο σχήμα 1 απεικονίζονται οι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση, όπως παρουσιάστηκαν στον Πίνακα 2 προηγουμένως, και οι οποίοι θα αναλυθούν στην συνέχεια.



3.2.1 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η οικονομική ζωή έχει ως αντικείμενο την παραγωγή και διανομή προϊόντων και υπηρεσιών. Σημαντικός παράγοντας σε αυτή την ανταλλαγή των αγαθών αποτελούν οι μεταφορές, καθώς χωρίς αυτές η οποιαδήποτε διακίνηση προϊόντων θα ήταν αδύνατη και ως εκ τούτου οι ανάγκες της κοινωνίας σε προϊόντα και υπηρεσίες θα παρέμεναν ανεκπλήρωτες. Η κατανάλωση όμως δεν είναι ο μοναδικός λόγος διακίνησης των προϊόντων. Οι κοινωνίες συνηθίζουν να αποθηκεύουν κάποια από τα προϊόντα αυτά που οι ίδιες δεν παράγουν ή να τα ανταλλάσσουν με κάποια άλλα που παράγονται στις δικές τους χώρες. Έτσι, γίνεται αντιληπτή η ύπαρξη ενός συνδυασμού κρικού που ενώνει τις ανθρώπινες ανάγκες για προϊόντα με τη ζήτηση για τις θαλάσσιες μεταφορές, είτε μέσω των εισαγωγών – εξαγωγών πρώτων υλών και ημικατεργασμένων προϊόντων που θα χρησιμοποιηθούν στη βιομηχανία, είτε μέσω του τελικού προϊόντος που θα χρησιμοποιηθεί από τον τελικό καταναλωτή.

Η μεταφορά των αγαθών πραγματοποιείται για να καλυφθεί η διαφορετική ζήτηση από τόπο σε τόπο.

Τα τέσσερα πέμπτα (4/5) των αγαθών μεταφέρονται μέσω θαλάσσης, για λόγους όπως:

- Η φυσική διαμόρφωση του πλανήτη, αφού οι θάλασσες είναι το κυρίαρχο στοιχείο,
- Η μεταφορά από λιμάνι σε λιμάνι, αναγκαιότητα καθόσον υπάρχουν χώρες στις οποίες η σιδηροδρομική ή η οδική μεταφορά είναι αδύνατες, και
- Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ιστορικά το είδος μεταφοράς που προηγήθηκε όλων των άλλων.

Με τον τρόπο αυτό, το διεθνές εμπόριο αναδεικνύεται σε τεράστιο και κρίσιμο παράγοντα οικονομικής σημασίας, από τον οποίο εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό οι οικονομίες των χωρών. Το διεθνές εμπόριο προσφέρει ανάπτυξη στη βιομηχανία των χωρών, ενώ η σωστή μεταφορά μέσω θαλάσσης απαιτεί ουσιαστική και βαθιά γνώση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, γνώση της υπάρχουσας κατάστασης, αλλά και προβλεπτικότητα για τις εξελίξεις που έρχονται στη διεθνή οικονομία, ώστε αφενός να οδηγήσει σε αύξηση του εμπορίου αλλά και σε αύξηση της ζήτησης για τα πλοία.

Η σχέση μεταξύ του εμπορίου αλλά και παγκόσμιας βιομηχανίας δεν είναι, ωστόσο, μια σχέση απλή ή άμεση. Υπάρχουν τρεις διαφορετικές πτυχές της παγκόσμιας οικονομίας που μπορεί να επιφέρουν σημαντική μεταβολή στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, στον κύκλο των επιχειρήσεων, στην ελαστικότητα του εμπορίου καθώς και στον κύκλο ανάπτυξης του εμπορίου.

Η κυκλικότητα της ναυτιλίας ακολουθεί τους κύκλους της παγκόσμιας οικονομίας, που με τη σειρά τους αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες καθορισμού της ζήτησης.

Στη βιβλιογραφία, η αύξηση της ζήτησης περιγράφεται ως: «η αύξηση των ναύλων, οδηγεί σε αύξηση των εσόδων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ευνοώντας τις επενδύσεις, αυξάνοντας ταυτόχρονα και τον αριθμό παραγγελιών νέων πλοίων αλλά και των τιμών των μεταχειρισμένων. Η υπερβάλλουσα ζήτηση καλύπτεται με την παράδοση των νεότευκτων πλοίων ή με την αγορά μεταχειρισμένων. Αντίθετα, το χαμηλό επίπεδο ναύλων συνιστά αιτία αποθάρρυνσης τοποθέτησης νέων παραγγελιών, αλλά οδηγεί μάλλον σε παροπλισμό και διάλυση κάποιων εκ των ήδη υπάρχουσών μονάδων. Η κατάσταση αυτή θα συνεχιστεί έως ότου η υπερβάλλουσα προσφορά μειωθεί στο επίπεδο της ζήτησης, διαμορφώνοντας με τον τρόπο αυτό ένα νέο ναυτιλιακό κύκλο. Έτσι, η διαμόρφωση νέων ναυτιλιακών κύκλων, επηρεάζει το θαλάσσιο εμπόριο και η ζήτηση λειτουργεί περισσότερο ως αλληλουχία περιόδων υψηλής ή χαμηλής ανάπτυξης των συντελεστών της παγκόσμιας οικονομίας»

Πρόσφατα, οι περισσότεροι οικονομολόγοι συμφωνούν ότι οι εν λόγω οικονομικοί κύκλοι προκύπτουν από ένα συνδυασμό εξωτερικών και εσωτερικών παραγόντων. Οι αλλαγές στις τιμές των βασικών προϊόντων όπως το αργό πετρέλαιο, τα οποία είναι δυνατόν να προκαλέσουν μια ξαφνική αλλαγή στη ζήτηση. Οι εσωτερικοί παράγοντες αναφέρονται στη δυναμική δομή της ίδιας της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία όπως υποστηρίζεται, οδηγεί σε μια μάλλον κυκλική παρά σε μια γραμμική πορεία ανάπτυξης. Ως πέντε από τις πιο διαδεδομένες αιτίες των επιχειρησιακών κύκλων αναφέρονται οι:

- **Ο πολλαπλασιαστής και ο επιταχυντής:** Αποτελούν τον κύριο εσωτερικό μηχανισμό που δημιουργεί την αλληλεπίδραση μεταξύ της κατανάλωσης των επενδύσεων. Η οποιαδήποτε αύξηση του εισοδήματος μπορεί να δαπανηθεί για επενδυτικά αγαθά ή αγαθά κατανάλωσης. Μία αύξηση των επενδύσεων

δημιουργεί αύξηση της ζήτησης από τους εργαζομένους που προσελήφθησαν, οι οποίοι δαπανούν τους μισθούς τους δημιουργώντας μεγαλύτερη ζήτηση. Δεδομένου οι η επιπλέον δαπάνη των καταναλωτών ρέει μέσω της οικονομίας, υπάρχει ανάκαμψη (ο επιταχυντής εισοδήματος) , δημιουργώντας ζήτηση για ακόμα πιο επενδυτικά αγαθά.

- **Χρονική υστέρηση:** Οι καθυστερήσεις μεταξύ των οικονομικών αποφάσεων και της εφαρμογής του είναι δυνατόν να προκαλέσουν κυκλικές διακυμάνσεις στην αγορά. Η ναυτιλιακή αγορά παρέχει ένα εξαιρετικό παράδειγμα σε αυτό. Κατά τη διάρκεια μιας θετικής «έκρηξης» στη ναυτιλιακή αγορά, οι εφοπλιστές παραγγέλνουν νέα πλοία, που πιθανόν να μην παραδοθούν σύντομα και εν τω μεταξύ η οικονομία να έχει βρεθεί σε περίοδο ύφεσης. Η παραλαβή νέων μονάδων σε μια εποχή που λόγω οικονομικών συνθηκών υπάρχει ήδη πλεόνασμα, αποθαρρύνει κάθε σκέψη για νέες παραγγελίες. Το αποτέλεσμα των παραπάνω χρονικών υστερήσεων καταδεικνύει το πώς οι περίοδοι ύφεσης ή ανάπτυξης της οικονομίας μπορούν να γίνουν πιο έντονες.
- **Δημιουργία αποθεμάτων:** Η δημιουργία αποθέματος είναι εξίσου σημαντική επίδραση, αφού δημιουργεί ξαφνικές εκρήξεις στη ζήτηση αναγκάζοντας με τον τρόπο αυτό τις βιομηχανίες να αναπροσαρμόσουν την πολιτική αποθεμάτων τους. Κατά τη διάρκεια μια ύφεσης, οι οικονομικά αδύνατοι κατασκευαστές αναγκάζονται να μειώσουν τα αποθέματά τους. Όταν η οικονομία ανακάμψει, υπάρχει μια ξαφνική βιασύνη για την αναπλήρωση των αποθεμάτων, η ζήτηση αυξάνει και η ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται προ εκπλήξεως. Ο φόβος της έλλειψης προσφοράς ή αύξησης των τιμών ενθαρρύνει τη δημιουργία και την ύπαρξη υψηλού επιπέδου αποθεμάτων. Χαρακτηριστικά παραδείγματα ήταν ότι συνέβη μετά το πόλεμο της Κορέας το 1952-1953, η αύξηση στις ποσότητες μεταφοράς ξηρών φορτίων τη διετία 1974-1975 και τέλος οι εκρήξεις στη μεταφορά υγρών καυσίμων το 1979 και το καλοκαίρι του 1986, αποτέλεσμα και οι δύο του επιπέδου αποθεμάτων που διατηρούσε εκείνη την εποχή η βιομηχανία καυσίμων.
- Ορισμένοι οικονομολόγοι υποστηρίζουν ότι η δημιουργία των εκάστοτε οικονομικών κύκλων εντείνεται επίσης από την **ψυχολογία της μάζας**. Αν οι άνθρωποι ενεργούν ανεξάρτητα, τα λάθη τους αλληλοεξουδετερώνονται, αν αντίθετα ενεργούν με τρόπο μιμητικό ως προς μια συγκεκριμένη τάση, έχουμε τη δημιουργία ενός νέου επιπέδου που μπορεί να επηρεάζει το οικονομικό σύστημα στο σύνολό του.
- **Τυχαία γεγονότα:** επίσης ενδέχεται να διαταράξουν τη σταθερότητα του οικονομικού συστήματος, συμβάλλοντας στη δημιουργία νέων οικονομικών κύκλων. Οι κλιματικές αλλαγές, η εμφάνιση νέων πόρων, οι μεταβολές των τιμών σε βασικά προϊόντα, είναι μερικά από αυτά. Η συμβολή τους σε κάθε κύκλο μπορεί να είναι διαφορετική, καθόσον η πιθανή τους εμπλοκή σε κάθε κύκλο μπορεί να είναι διαφορετική, καθόσον η πιθανή τους εμπλοκή σε κάθε κύκλο είναι ιδιαίτερη και μοναδική. Συχνά καθορίζεται από κάποιο συγκεκριμένο γεγονός, και οι επιπτώσεις τους στη ναυτιλιακή αγορά είναι πολύ σοβαρές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η ύφεση της δεκαετίας του 1930, που ακολούθησε το κραχ της Wall Street το 1929. Πιο πρόσφατο είναι ο παράδειγμα των διαταραχών στις τιμές του πετρελαίου το 1973 και το 1979.

Και στις δύο περιπτώσεις, η βιομηχανική παραγωγή και το εμπόριο δια θαλάσσης μειώθηκε, οδηγώντας την ναυτιλιακή βιομηχανία σε ύφεση.

3.2.2 Η ΕΜΠΟΡΙΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΔΙΑΜΕΣΟΥ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Ο δεύτερος που επηρεάζει τη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών είναι το εμπόριο αγαθών διαμέσου θαλάσσης, το οποίο θα πρέπει να εξεταστεί σε βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη βάση.

Μια σημαντική αιτία της βραχυπρόθεσμης μεταβλητότητας είναι η εποχικότητα ορισμένων προϊόντων – φορτίων. Η εποχικότητα αυτή έχει σημαντικότερες επιπτώσεις στην ελεύθερή αγορά ναύλων. Η αιτία βρίσκεται στο γεγονός ότι οι μεταφορές γεωργικών προϊόντων είναι δύσκολο να σχεδιαστούν με ακρίβεια, γεγονός που οδηγεί τους φορτωτές των εμπορευμάτων αυτών να βασίζονται στην αγορά «spot» για να καλύψουν τις ανάγκες τους. Σαν αποτέλεσμα γίνεται εμφανές ότι οι διακυμάνσεις στην αγορά των σιτηρών έχουν μεγαλύτερη επίδραση στην αντίστοιχη αγορά ναύλων, από ότι εκείνες άλλων φορτίων όπως των σιδηρομεταλλευμάτων, όπου οι απαιτήσεις χωρητικότητας ικανοποιούνται σε μεγάλο βαθμό μέσω μακροπρόθεσμων συμβάσεων. Κάποια άλλα γεωργικά προϊόντα, όπως τα φρούτα, το κρέας ή τα γαλακτοκομικά προϊόντα, χρειάζονται ψυγείο. Γι' αυτό το είδος της μεταφοράς, απαιτείται η χρήση ειδικών «πλοίων- ψυγείων».

Οι μακροπρόθεσμες τάσεις στη μεταφορά βασικών προϊόντων εντοπίζονται με καλύτερο τρόπο εάν μελετήσουμε τα οικονομικά χαρακτηριστικά των βιομηχανιών που παράγουν και καταναλώνουν το αντικείμενο μεταφοράς. Παρά το γεγονός ότι κάθε επιχείρηση είναι διαφορετική, υπάρχουν τέσσερις τύποι που διαφοροποιούν τον τρόπο θαλάσσιας μεταφοράς και εμπορίου. Αυτοί μπορεί να είναι:

- Η αλλαγή στη ζήτηση ενός προϊόντος
- Η αλλαγή στην πηγή από όπου προμηθευόμαστε το προϊόν
- Η αλλαγή της τοποθεσίας της βιομηχανικής μονάδας επεξεργασίας, και
- Η αλλαγή στην πολιτική μεταφορών του ναυλωτή.

Ένα κλασικό παράδειγμα των μεταβολών της ζήτησης είναι το εμπόριο ακατέργαστου πετρελαίου, το οποίο κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960, αυξήθηκε δύο ή τρεις φορές περισσότερο από το γενικό ρυθμό αύξησης της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης. Η αιτία βρισκόταν στο γεγονός ότι το πετρέλαιο ήταν φθηνό και οι οικονομίες της Δυτικής Ευρώπης και της Ιαπωνίας αποφάσισαν να το αναγάγουν σε βασική πηγή ενέργειας αντί του άνθρακα που χρησιμοποιούσαν έως τότε.

3.2.3 Η ΜΕΣΗ ΔΙΑΝΥΟΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΠΟΣΤΑΣΗ

Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές εξαρτάται από την απόσταση την οποία το φορτίο είναι να μεταφερθεί, από τον λιμένα απόπλου έως τον λιμένα τελικού προορισμού. Ένας τόνος πετρελαίου που μεταφέρεται από την Μέση Ανατολή προς τη Δυτική Ευρώπη μέσω του ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, δημιουργεί ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές δύο ή τρεις φορές μεγαλύτερη, από την ίδια ποσότητα που μεταφέρεται από τη Λιβύη προς τη Μασσαλία. Αυτή η επίδραση στην απόσταση αναφέρεται ως «μέσος όρος αποστάσεων». Για να είναι πιο κατανοητός ο όρος θα αναφερθώ στο πώς συνηθίζεται να μετράμε τη ζήτηση για τις θαλάσσιες μεταφορές

σε τόνους ανά μίλια, άρα να πολλαπλασιάσω την ποσότητα του φορτίου που μεταφέρεται με τη μέση απόσταση στην οποία μεταφέρεται. Η επίδραση στη ζήτηση ένεκα αλλαγής στην πορεία του πλοίου είναι σημαντική και έχει πολλάκις καταγραφεί στη ναυτιλιακή ιστορία.

Στις περισσότερες συναλλαγές διαπιστώνεται ότι ο μέσος όρος αποστάσεων έχει αλλάξει τις τελευταίες δεκαετίες. Για παράδειγμα, στο αργό πετρέλαιο, η μέση απόσταση μεταβλήθηκε από 4500 μίλια το 1963, σε πάνω από 7000 μίλια μέσα σε μια δεκαετία, ενώ μειώθηκε σε 4500 μίλια το 1985 και στη συνέχεια αυξήθηκε πάλι σε 5400 μίλια. Στην περίπτωση των σιδηρομεταλλευμάτων υπήρχε επίσης ταχεία ανάπτυξη της μέσης απόστασης στις μεταφορές, οι οποίες αυξήθηκαν σταθερά από περίπου 3000 μίλια το 1963 σε πάνω από 5000 στις αρχές της δεκαετίας του 1980. Τέλος, μνεία θα πρέπει να γίνει στη σχέση που διέπει την απόσταση μεταξύ των κοντινών εξαγωγικών περιοχών με τις καταναλωτικές και εκείνων που είναι απομακρυσμένες από αυτές. Στην περίπτωση προτίμησης των πρώτων, είναι εμφανές ότι η μέση απόσταση μειώνεται, ενώ αυξάνεται όταν υπερέχουν οι δεύτερες.

3.2.4 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Τέταρτος παράγοντας στη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών αποτελεί το κόστος μεταφοράς, με προφανές το ζητούμενο να είναι μειωμένο, αφού αυτό συνεπάγεται μεγαλύτερο κέρδος. Η ναυπήγηση μεγαλύτερων σε χωρητικότητα μονάδων οδήγησε σε μειώσεις του ανά μονάδα κόστους μεταφοράς, διατηρώντας όμως ταυτόχρονα το υψηλό επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών. Οι πρώτες ύλες θα πρέπει να μεταφέρονται μόνο από μακρινές πηγές αν το κόστος μπορεί να μειωθεί σε αποδεκτά επίπεδα. Το γεγονός αυτό καθιστά το κόστος μεταφοράς έναν ιδιαίτερα σημαντικό παράγοντα για τη βιομηχανία, σύμφωνα με μια μελέτη της ΕΕ στις αρχές του 1980, η οποία κατέδειξε ότι το κόστος των μεταφορών αντιπροσωπεύει το 20-25% του κόστους του ξηρού φορτίου χύδην που παραδίδεται σε χώρες εντός της Ένωσης. Το κόστος θαλάσσιας μεταφοράς ενός τόνου άνθρακα από τον Ατλαντικό έως τον Ειρηνικό έχει αλλάξει ελάχιστα μεταξύ 1950 και 1994, χάρις στη χρήση μεγαλύτερων πλοίων. Το 1950 ο άνθρακας μεταφερόταν σε 20.000 dwt σκάφος με κόστος \$10-15 ανά τόνο. Σαράντα χρόνια αργότερα μεταφέρεται με πλοίο χωρητικότητας 150.000 dwt με το ίδιο κόστος. Δεν μπορεί να υπάρξει αμφιβολία ότι αυτό έχει συμβάλει ουσιαστικά στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Μολονότι το κόστος μεταφοράς δεν φαίνεται να έχει δραματική επίδραση βραχυπρόθεσμα πάνω στην παγκόσμια οικονομία, η μακροπρόθεσμη επίδρασή του στην ανάπτυξη του εμπορίου δεν θα πρέπει να υποτιμηθεί.

3.2.5 ΕΞΩΓΕΝΕΙΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ (ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ)

Καμία παρουσίαση της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών δεν θα ήταν πλήρης χωρίς αναφορά στις επιπτώσεις των εξωγενών και ενδογενών παραγόντων, με τους εξωγενείς να διακρίνονται σε αυτούς που οφείλονται σε φυσικά αίτια και σε αυτούς που προκαλούνται από κοινωνικές δυνάμεις. Μεταξύ των πρώτων (φυσικά αίτια) θα μπορούσαν να αναφερθούν οι καιρικές συνθήκες γενικότερα, αλλά και οι φυσικές καταστροφές όπως ότι οι πλημμύρες, το χαλάζι, οι σεισμοί κλπ. Ιδίως στην περίπτωση των αγροτικών προϊόντων αυτά τα φαινόμενα μπορεί να οδηγήσουν σε αύξηση της ζήτησης σε μια χώρα εισαγωγής, ενώ αντίθετα μια καλή και υψηλή παραγωγή οδηγεί

σε μείωση. Το ίδιο μπορεί να αναφερθεί στην περίπτωση εισαγωγής πετρελαίου σε μια χώρα που αντιμετωπίζει έντονα καιρικά φαινόμενα κατά τη διάρκεια ενός βαρύ χειμώνα. Εξυπακούεται ότι κάθε διακύμανση στις ποσότητες μεταφοράς οδηγεί σε αύξηση ή μείωση των τύπων πλοίων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά τους και επηρεάζει τις τιμές των ναύλων.

Οι εξωγενείς παράγοντες που οφείλονται σε κοινωνικές δυνάμεις μπορούν να διαιρεθούν σε οικονομικά, πολιτικά και τεχνολογικά γεγονότα, με τους πολιτικούς παράγοντες να αποτελούν την σημαντικότερη αιτία. Τα γεγονότα αυτά δεν είναι αναγκαίο να έχουν απευθείας αντίκτυπο στη ζήτηση των πλοίων, έχουν όμως πολύ σημαντικές επιδράσεις. Οι διάφοροι πόλεμοι μεταξύ Ισραήλ και Αιγύπτου για παράδειγμα είχαν σημαντικό αντίκτυπο λόγω της εγγύτητας της Διώρυγας του Σουέζ στην περιοχή και στη στρατηγική σημασία που έχει ως εμπορική οδός μεταξύ Μεσογείου και Ινδικού Ωκεανού. Οι μακροχρόνιες συρράξεις μεταξύ Ιράν και Ιράκ δεν είχαν το ίδιο αντίκτυπο, αλλά οδήγησαν τους εισαγωγείς στο να προμηθεύονται πετρέλαιο από άλλες πηγές. Μεταξύ των πολιτικών γεγονότων με τη μεγαλύτερη επίδραση στη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών θα μπορούσαν να αναφερθούν:

- Ο πόλεμος της Κορέας (1952-1953) , που προκάλεσε οικονομική ύφεση στις δυτικές χώρες.
- Η κρίση του Σουέζ το 1956, που ανάγκασε τα πλοία να αυξήσουν την απόσταση μεταφοράς.
- Ο πόλεμος Ισραήλ – Αιγύπτου το 1967, που έκλεισε το κανάλι και οδήγησε σε μεγάλη αύξηση της απόστασης μεταφοράς.
- Ο πόλεμος του Υομ Κίρρur τον Οκτώβριο του 1973 και οι περικοπές στην παραγωγή πετρελαίου που επιβλήθηκε από τον ΟΠΕΚ και προκάλεσε την κατάρρευση της αγοράς των δεξαμενόπλοιοι. Η σχετική αύξηση της τιμής του πετρελαίου που ακολούθησε, είχε σημαντική επίδραση στην παγκόσμια οικονομία και στην αγορά της ναυτιλίας, διαρκώντας περισσότερο από μια δεκαετία.
- Το τρομοκρατικό χτύπημα στις ΗΠΑ την 11-9-2001, και η εισβολή των ΗΠΑ στο Ιράκ που ακολούθησε, είχαν ως αποτέλεσμα δομικές αλλαγές στη βιομηχανία και τη θέσπιση του κώδικα ISPS, με σημαντική αύξηση του κόστους διαχείρισης των εμπορικών πλοίων.

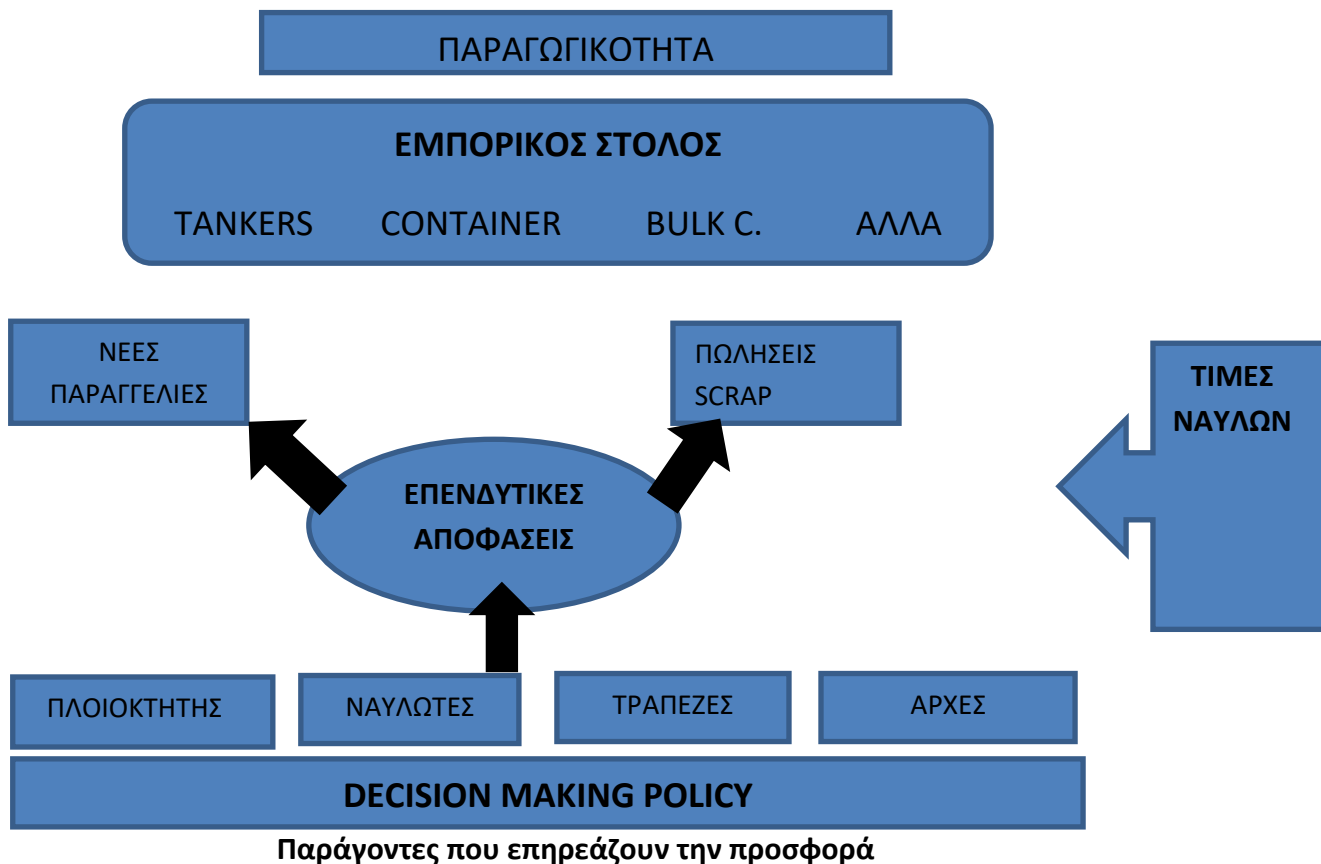
Μεταξύ των οικονομικών γεγονότων με σημαντική επίδραση στο επίπεδο της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών θα μπορούσαν να αναφερθούν το οικονομικό κραχ του 1929 και οι πετρελαϊκές κρίσεις του 1973 και του 1979, περιπτώσεις που οδήγησαν σε ραγδαία και απότομη αύξηση της ζήτησης ή σε μεγάλη στασιμότητα, με συνεπακόλουθη βεβαίως την επίδραση τους στο ύψος των ναύλων της εποχής.

Τέλος, μεταξύ των τεχνολογικών γεγονότων στα οποία θα πρέπει να γίνει μνεία συγκαταλέγονται η αύξηση του μεγέθους των πλοίων, τα αυτοματοποιημένα συστήματα που διαθέτουν και η αύξηση της εξειδίκευσης των πλοίων στη μεταφορά συγκεκριμένων τύπων φορτίων. Κλείνοντας, γίνεται εμφανές στον καθένα ότι οι οποίοι εξωγενείς παράγοντες μπορούν να επιδράσουν θετικά ή αρνητικά στο επίπεδο της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών, προκαλώντας ταυτόχρονα τις αντίστοιχες θετικές ή αρνητικές μεταβολές στις τιμές των παρεχόμενων ναύλων.

3.3 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίζεται μάλλον ως αργή και δυσκίνητη σε σχέση με τις μεταβολές της ζήτησης. Τα εμπορικά πλοία θα χρειαστούν αρκετό καιρό για να κατασκευαστούν και αυτό το γεγονός από μόνο του εισάγει μια χρονική υστέρηση στην απόκριση σε μια έντονη αύξηση της ζήτησης. Μόλις κατασκευαστούν, τα πλοία έχουν μία φυσική ζωή 15-30 ετών, άρα η ανταπόκριση σε μια πτώση της ζήτησης είναι μια μακρά επιχειρηματική δραστηριότητα, ιδιαίτερα όταν υπάρχει ένα μεγάλο πλεόνασμα (απόθεμα) που πρέπει να μειωθεί. Η αύξηση της προσφοράς σε συνδυασμό με αδιάθετο αριθμό πλοίων οδηγεί σε μια σημαντική πτώση του επιπέδου των ναύλων. Ταυτόχρονα, η ύπαρξη μεγάλων διαφορών μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, κυρίως λόγω της ύπαρξης υπερπροσφοράς, οδηγεί την απόδοση των μετοχών των ναυτιλιακών εταιριών σε δυσμενείς συνθήκες. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά πλοίων είναι οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές, οι αρχές που καθορίζουν θέματα ασφαλείας και περιβάλλοντος και τέλος τα πιστωτικά ιδρύματα που χρηματοδοτούν την ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι πλοιοκτήτες είναι αυτοί που παραγγέλνουν νέα πλοία ή αποσύρουν παλαιά, με αποτέλεσμα να επηρεάζουν την προσφερόμενη χωρητικότητα, οι ναυλωτές καθορίζουν τις απαιτήσεις τους, τα πιστωτικά ιδρύματα προσφέρουν ευκαιρίες για επενδύσεις και τέλος οι ρυθμιστικές αρχές επηρεάζουν μέσω των κανονισμών που επιβάλλουν. Στο Σχήμα 2 απεικονίζονται οι παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά, όπως αυτοί μνημονεύθηκαν στον Πίνακα 1 παραπάνω και οι οποίοι θα αναλυθούν στη συνέχεια.

ΣΧΗΜΑ 2



3.3.1 Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Το εναρκτήριο σημείο εκκίνησης για την προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών είναι ο εμπορικός στόλος. Η ανάπτυξη του στόλου κατά τη διάρκεια των τριών δεκαετιών 1963 έως 1993, καταδεικνύεται μια περίοδο μεγάλων αλλαγών κατά την οποία υπήρξαν περίοδοι ταχείας ανάπτυξης αλλά και περίοδοι στασιμότητας και πτώσης. Μακροπρόθεσμα, οι δύο παράγοντες που καθορίζουν το μέγεθος του στόλου είναι η ναυπήγηση νέων πλοίων και ο παροπλισμός/ απόσυρση των παλαιότερων. Με δεδομένη τη διάρκεια ζωής ενός πλοίου, που κυμαίνεται από 15 έως 30 έτη, αλλά και του χρόνου που απαιτείται για τη ναυπήγηση ενός νέου, γίνεται αντιληπτό ότι το χρονικό διάστημα στο οποίο θα πρέπει να μετράτε κάθε μεταβολή στο μέγεθος του στόλου ανέρχεται σε έτη. Ένα βασικό χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής αγοράς είναι ο μηχανισμός με το οποίο η προσφορά προσαρμόζεται όταν η ζήτηση για πλοία δεν ενεργοποιείται όπως αναμενόταν. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών βρίσκουμε παραδείγματα αύξησης αλλά και μείωσης του στόλου. Στις αρχές ης δεκαετίας του 1960, ο στόλος των πετρελαιοφόρων πέρασε από ένα κύκλο ανάπτυξης στη μείωση, μια περίοδος που κράτησε περίπου 20 έτη. Μεταξύ του 1962 και 1974, η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου σχεδόν τετραπλασιάστηκε αλλά παρά την επέκταση της παραγωγικής ικανότητας των ναυπηγείων από τα τέλη της δεκαετίας του 1960, η προσφορά δεν μπόρεσε να συμβαδίσει με τη ζήτηση. Ως αποτέλεσμα, υπήρξε μια έντονη έλλειψη χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων στις αρχές του 1970, όταν τα δεξαμενόπλοια πωλούνται σε διπλάσια αξία, γεγονός που οδήγησε σε παραγγελίες νέων πλοίων. Περί τα μέσα της δεκαετίας του 1970, η κατάσταση αντιστρέφεται. Η ζήτηση μειώνεται περί το 60% και η προσφορά και η ζήτηση για δεξαμενόπλοια είναι πολύ δύσκολο να ισορροπήσουν. Φτάνοντας στις ημέρες μας, στην αρχή του 21^{ου} αιώνα, η πορεία του παγκόσμιου στόλου αρχίζει ελπιδοφόρα. Έχουμε μια αύξηση 16% περίπου μέσα στην τριετία 2002-2005, αλλά και αργότερα έχουμε αύξηση 11% το 2009 σε σύγκριση με το 2008.

3.3.2 Η ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Η παραγωγικότητα του στόλου μετράτε σε τόνους ανά φορτίο που μεταφέρεται (ton miles per dwt) και εξαρτάται από τέσσερις βασικούς παράγοντες, που είναι η ταχύτητα, ο χρόνος παραμονής του πλοίου στον λιμένα, η χρήση του dwt και ο χρόνος που το πλοίο είναι εν πλω.

- Η **ταχύτητα** καθορίζει το χρόνο που ένα σκάφος χρειάζεται για να ολοκληρώσει ένα ταξίδι. Η βέλτιστη ταχύτητα καθορίζεται από τον κατασκευαστή, αλλά στοιχεία δείχνουν ότι, λόγω λειτουργικών παραγόντων, τα πλοία λειτουργούν σε μέσες ταχύτητες αρκετά κάτω από την ταχύτητα του σχεδιασμού τους. Για παράδειγμα, το 1991 ο στόλος των δεξαμενόπλοιων πάνω από 200.000 dwt, είχε κατά μέσο όρο σχεδιαστεί για μέση ταχύτητα 15,1 κόμβους.
- Ο **χρόνος παραμονής σε λιμένα** διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην εξίσωση της παραγωγικότητας. Για παράδειγμα, η εισαγωγή των πετρελαιοφόρων στα λιμάνια, είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση του χρόνου παραμονής σε αυτά άλλων τύπων πλοίων, με αποτέλεσμα η κυκλοφοριακή συμφόρηση που

δημιουργήθηκε από φορτηγά που ανέμεναν να φορτώσουν εμπορεύματα, να οδηγήσει σε μείωση της προσφοράς πλοίων για εμπορικές μεταφορές.

- Η **αξιοποίηση του dwt** πολλές φορές χάνεται καθόσον οι πλοιοκτήτες επιλέγουν να μεταφέρουν μικτά φορτία.
- Η **παραμονή του πλοίου εν πλω** αφορά παραγωγικό ρόλο, ενώ αντίθετα οι ημέρες που το πλοίο είναι καθηλωμένο σε κάποιο λιμάνι αφορά μη παραγωγικό χρόνο. Στόχο αποτελεί η μείωση του μη παραγωγικού χρόνου, που θα έχει ως συνέπεια την αντίστοιχη αύξηση του παραγωγικού, δηλαδή του χρόνου που το πλοίο είναι εν πλω

3.3.3 Η ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η ναυπηγική βιομηχανία διαδραματίζει ενεργό ρόλο στη διαδικασία προσαρμογής μεγέθους του στόλου. Κατ' αρχήν, το επίπεδο της παραγωγής θα πρέπει να προσαρμοστεί με την υπάρχουσα ζήτηση και τι πιθανές μεταβολές της, αυτό όμως δεν συμβαίνει πάντοτε. Έτσι, το 1974 για παράδειγμα, η παραγωγή νέων πλοίων παρουσίασε αύξηση κατά 12% περίπου, ενώ το 1996 είχε πτώση 4,7%. Οι προσαρμογές παραγωγής της ναυπηγικής βιομηχανίας δεν είναι εύκολη υπόθεση και δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν γρήγορα. Η ναυπηγική βιομηχανία είναι μια «επιχείρηση» μακράς διάρκειας, καθώς η χρονική υστέρηση ανάμεσα στην παραγγελία και την παράδοση του πλοίου είναι χρονοβόρα και διαρκεί μεταξύ ενός και τεσσάρων ετών, αναλόγως του πλήθους των παραγγελιών αλλά και του τύπου σκαφών που ναυπηγούνται. Οι παραγγελίες τοποθετούνται επί τη βάσει εκτιμήσεων για τη μελλοντική ζήτηση, αλλά κατά το παρελθόν αυτές οι εκτιμήσεις έχουν συχνά αποδειχθεί λανθασμένες, όπως στα μέσα της δεκαετίας του 1970 όταν τοποθετούνταν παραγγελίες για πλοία VLCC, όταν η ζήτηση είχε ήδη αρχίσει να μειώνεται.

3.3.4 ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ

Τέλος, η προμήθεια των θαλάσσιων μεταφορών επηρεάζεται από τους ναύλους, που αποτελούν τον απώτερο ρυθμιστή που χρησιμοποιεί η αγορά για να παρακινήσει τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων ώστε να προσαρμόσουν βραχυπρόθεσμα την παραγωγική τους ικανότητα (προσφορά), αλλά και να βρουν τρόπους μείωσης του κόστους τους σε μακροπρόθεσμη βάση. Στη ναυτιλιακή βιομηχανία, υπάρχουν δύο κύρια συστήματα/ πολιτικές τιμολόγησης,

- Η αγορά των ελεύθερων εμπορευματικών μεταφορών και
- Η αγορά των τακτικών γραμμών.

Η αγορά τακτικών γραμμών είναι ουσιαστικά μια αγορά λιανικής πώλησης μικρών ποσοτήτων φορτίου, που ανήκουν σε διαφορετικούς πελάτες, με τιμές που είναι ήδη προκαθορισμένες. Σε αντίθεση, η ναυτιλία χύδην φορτίων είναι βιομηχανία χονδρικής πώλησης, σε μεγάλες ποσότητες με σύμβαση, απευθύνεται δε σε ένα πολύ μικρότερο αριθμό βιομηχανικών πελατών, βάσει ατομικών διαπραγματεύσεων σε ότι αφορά το θέμα των τιμών. Και στις δύο περιπτώσεις, το σύστημα τιμολόγησης είναι ζωτικής σημασίας για την προσφορά των μεταφορών. Βραχυπρόθεσμα η προσφορά των χύδην φορτίων ανταποκρίνεται στις τιμές των ναύλων, καθώς τα πλοία μεταβάλλουν την ταχύτητα τους και μετακινούνται προς τον παροπλισμό (lay-up). Οι ναυτιλιακές

επιχειρήσεις γραμμών προσαρμόζουν επίσης ανάλογα τις προσφερόμενες υπηρεσίες τους. Σε μακροχρόνιο επίπεδο, το ύψος των ναύλων συμβάλλει στις επενδυτικές αποφάσεις, που έχουν σαν αποτέλεσμα τη διάλυση/ παροπλισμό των παλαιών σκαφών και την παραγγελία νέων.

3.3.5 ΔΙΑΛΥΣΗ - ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ

Το μέγεθος ενός στόλου είναι συνδυασμός του αριθμού των πλοίων που παροπλίζονται και του αριθμού των νεότευκτων που εισέρχονται στην αγορά. Ο αριθμός των πλοίων που διαλύονται εξαρτάται από τρεις κυρίως παράγοντες, που είναι η ηλικία του πλοίου, η τιμή διάλυσης και οι προβλέψεις του πλοιοκτήτη για το πόσο επικερδής θα είναι για αυτόν μια τέτοια απόφαση. Η μέση ηλικία ενός πλοίου έχει ήδη αναφερθεί ότι κυμαίνεται μεταξύ 15-30 ετών, ανάλογα με τον τύπο του, ωστόσο υπάρχουν περιπτώσεις που πλοία έχουν παροπλιστεί μετά από 40 ή 50 έτη λειτουργίας.

Η διάλυση του πλοίου συνοδεύεται από την πώληση του σε κάποιους, οι οποίοι το διαλύουν και πωλούν το χάλυβα σε ειδικές βιομηχανίες, με την τιμή του να κυμαίνεται αναλόγως των συνθηκών προσφοράς και ζήτησης για χάλυβα που υπάρχει τη δεδομένη χρονική περίοδο. Τέλος, η απόφαση του πλοιοκτήτη για διάλυση ενός πλοίου είναι αποτέλεσμα εκτίμησης για το εάν μια επικείμενη οικονομική κρίση για παράδειγμα καταστήσει τη λειτουργία του μη επικερδή πλέον, ή από το εάν η ύπαρξη πολλών φθορών και ζημιών απαιτεί πολλά κεφάλαια για επισκευές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

1 ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΚΕΡΔΟΣ, ΕΣΟΔΑ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΠΛΟΙΟΥ

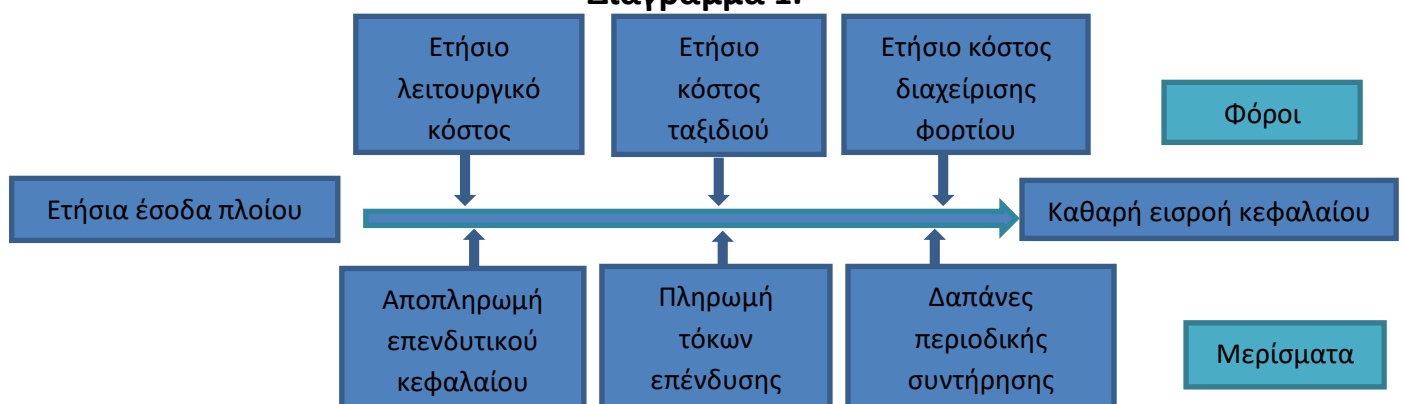
1.1 ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Στη δομή του κόστους θα αναφερθούν πως επηρεάζεται αυτό από την ηλικία και το μέγεθος του πλοίου. Επίσης θα αναφερθώ στο κόστος κεφαλαίου και στο λειτουργικό κόστος ενός πλοίου.

1.1.1 Η ΗΛΙΚΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ

Αν συγκριθούν όμοια σε μέγεθος αλλά διαφορετικής ηλικίας πλοία, θα βρεθεί ότι έχουν τελείως διαφορετική δομή κόστους. Η σχέση μεταξύ κόστους και ηλικίας είναι πράγματι ένα από τα κύρια θέματα στα οικονομικά της ναυτιλιακής επιχείρησης. Καθώς μεγαλώνει η ηλικία του πλοίου, οι δαπάνες εξόφλησης του κεφαλαίου επένδυσης μειώνεται, αλλά τα λειτουργικά του έξοδα και τα έξοδα ταξιδιού αυξάνεται σε σχέση με τα νεότευκτα πλοία που είναι πιο αποτελεσματικά λόγω των τεχνολογικών βελτιώσεων (καλύτερες μηχανές, μεγαλύτερη αυτοματοποίηση). Αυτή η διαφοροποίηση του κόστους είναι ένας σημαντικός παράγοντας στον ανταγωνισμό της βελτίωσης του cash flow (μια απλή περιγραφή του cash flow της Ναυτιλιακής επιχείρησης μπορεί να δοθεί από το Διάγραμμα 1). Αν εξετάσουμε δε το κόστος κεφαλαίου και τις περιοδικές συντηρήσεις, η λειτουργία των νεότευκτων πλοίων μπορεί να αντέξει με χαμηλότερους ναύλους, σε αντίθεση με τα ηλικιωμένα πλοία. Δεν είναι όμως μόνο τα ηλικιωμένα πλοία που ευρίσκονται σε δυσχερή θέση σε περιόδους ύφεσης. Το κόστος του επενδυτικού κεφαλαίου, το κόστος δηλαδή της επένδυσης για το κρίσιμο του πλοίου, δεν διαγράφεται εύκολα καθώς είναι πολύ μεγάλο. Η χρηματοδότηση των πλοίων έχει γίνει από τραπεζικούς οργανισμούς με βάση ένα cash flow σταθερό, με κάποιες βέβαια μικρές διαφοροποιήσεις (+/- 10%) που είναι ανεκτές. Αυτό σημαίνει ότι αν τα cash flows του πλοίου δεν είναι αυτά που έχουν προγραμματιστεί, τότε ο πλοιοκτήτης έχει πρόβλημα.

Διάγραμμα 1.



Cash flow Ναυτιλιακής Εταιρίας

1.1.2 ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ

Η δεύτερη οικονομική σχέση που υπάρχει στην Ναυτιλιακή Οικονομία είναι αυτή μεταξύ κόστους και μεγέθους του πλοίου και αποτελεί τις οικονομίες κλίμακας. Ο σκοπός της ναυτιλίας είναι η μεταφορά φορτίων, έτσι η οικονομία εστιάζει το κόστος ανά μονάδα. Το κόστος ανά μονάδα μπορεί να αναφερθεί ως κόστος ανά τόνο, κόστος ανά TEU ή κόστος ανά κυβικό μέτρο. Ορίζουμε το ετήσιο κόστος ενός πλοίου ανά dwt ως το άθροισμα αυτό του λειτουργικού του κόστους, του κόστους ταξιδιού, του κόστους διαχείρισης φορτίου και του κόστους κεφαλαίου που δημιουργείται μέσα στο χρόνο, και το άθροισμα αυτό διαιρείται με dwt του πλοίου.

$$C_{TM} = \frac{OC_{tm} + PM_{tm} + VC_{tm} + CHC_{tm} + K_m}{DWT_{tm}}$$

Όπου C= ετήσιο κόστος ανά dwt, OC= ετήσιο λειτουργικό κόστος, PM= ετήσια περιοδική συντήρηση, VC= ετήσιο κόστος ταξιδιού, CHC= ετήσιο κόστος διαχείρισης φορτίου, K= ετήσιο κόστος κεφαλαίου, t= το έτος και m= το πλοίο.

Από όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν το κόστος ανά μονάδα, ο παραπάνω είναι ο πιο σημαντικός καθώς τα διάφορα είδη κόστους δεν αυξάνονται αναλογικά με το dwt, αλλά χρησιμοποιώντας μεγαλύτερο πλοίο μειώνεται ο ανά μονάδα ναύλος. Με το σκεπτικό αυτό έχει αρχίσει και η κατασκευή super πλοίων μεταφοράς containers (περισσότερα από 15.000 TEU). Η λειτουργία των πλοίων αυτών, κατά το Storford, δεν είναι οικονομική καθώς υπάρχει ένα trade off μεταξύ του αριθμού των containers που θα μεταφερθούν και του χρόνου αναμονής συμπλήρωσης του απαιτούμενου αριθμού τους. Κατά το Storford, η ποινή που θα αντιμετωπίσουν οι πλοιοκτήτες μεγάλων πλοίων είναι η απουσία της ευελιξίας, που θα έχει ως αποτέλεσμα την μείωση στα έσοδα και τον περιορισμό του αριθμού των λιμανιών που μπορεί να χρησιμοποιήσει το πλοίο.

1.1.3 ΚΟΣΤΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Για ένα τυπικό πλοίο το κόστος κεφαλαίου αποτελεί περίπου το 40% του ολικού κόστους. Σε αυτό περιλαμβάνονται οι τοκοχρεωλυτικές δόσεις που πληρώνει ο πλοιοκτήτης στις τράπεζες που τον έχουν χρηματοδοτήσει για την αγορά του πλοίου, οι ετήσιες αποσβέσεις του πλοίου, οι δαπάνες που πρέπει να πληρωθούν στις τράπεζες για τυχόν επιπλέον ασφάλιση του πλοίου και τα έξοδα εγγυήσεων στις τράπεζες. Μια επιπλέον μορφή κόστους αποτελούν και οι φόροι που θα πρέπει να πληρώσει ο πλοιοκτήτης.

1.1.4 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

Το κόστος λειτουργίας ενός πλοίου αποτελείται από το λειτουργικό κόστος, το κόστος μισθοδοσίας του πληρώματος, το κόστος αποθεμάτων τροφίμων και λοιπών αναλώσιμων, το κόστος των απλών συντηρήσεων και επισκευών, το κόστος ασφάλισης και τα γενικά έξοδα. Το κόστος συντήρησης αποτελεί ένα άλλο τμήμα του ετήσιου κόστους. Το κόστος ταξιδιού περιλαμβάνει το κόστος καυσίμων, τα λιμενικά τέλη, τα τέλη διέλευσης (π.χ. του καναλιού του Σουέζ ή της διώρυγας του Παναμά) και

το κόστος διαχείρισης του φορτίου. Το κόστος κεφαλαίου περιλαμβάνει τοκοχρεωλυτικές δόσεις, τις αποσβέσεις και τους φόρους.

1.2 ΜΟΡΦΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το κόστος λειτουργίας συνδέεται με την καθημερινή λειτουργία του πλοίου (εκτός από τα καύσιμα). Σε αυτό συμπεριλαμβάνονται επίσης δαπάνες για μικρές επισκευές και συντηρήσεις. Συνήθως, για ένα CAPESIZE Bulk carrier αποτελεί το 25% του ολικού κόστους. Από τη διαχείριση – λειτουργία του πλοίου απορρέουν έξοδα που είναι τα ακόλουθα:

- Επάνδρωση
- Ασφάλεια
- Αναλώσιμα, Ανταλλακτικά και Λιπαντικά
- Επισκευή και Συντήρηση
- Οργάνωση και Διοίκηση

1.2.1 ΚΟΣΤΟΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ- ΕΠΑΝΔΡΩΣΗΣ

Αποτελεί το 25-35% του λειτουργικού κόστους. Συγκεντρώνει όλες τις δαπάνες που αφορούν με έμμεσο και άμεσο κόστος μισθών του πληρώματος (περιλαμβάνονται μισθοί, ημερομίσθια, ασφάλιση υγείας και σύνταξης, έξοδα επαναπατρισμού). Το κόστος μισθοδοσίας εξαρτάται από τρεις παράγοντες που είναι το μέγεθος του πλοίου, η σύνθεση του πληρώματος και η σημαία του πλοίου. Οι παράγοντες που καθορίζουν τον ελάχιστο αριθμό ανθρώπων που αποτελούν το πλήρωμα του πλοίου είναι:

α. Η σημαία νηολογίου του πλοίου,

β. Το επίπεδο αυτοματοποίησης των λειτουργιών του πλοίου,

γ. Το επίπεδο επαγγελματισμού και ναυτοσύνης του πληρώματος,

δ. Το μέγεθος των επισκευών ή / και συντήρησης που μπορεί να πραγματοποιηθούν επί του πλοίου.

Η αυτοματοποίηση – κύρια των συστημάτων της μηχανής- έχει ρίξει τον αριθμό του πληρώματος, από 50 στη δεκαετία του 1950, σε 28 στη δεκαετία του '80 . Κάποια νηολόγια καθορίζουν το ελάχιστο αριθμό πληρώματος ανά είδος πλοίου και κάθε μείωση μπορεί να γίνει μεταξύ των συντεχνιακών φορέων πλοιοκτητών και ναυτικών. Όπως θα παρατηρήσατε οι μισθοί είναι πολύ λιγότεροι από αυτούς που διαβάζουμε δεξιά και αριστερά στο ίντερνετ. Αυτό συμβαίνει, κατά τη γνώμη μου για δύο λόγους. Ο **πρώτος λόγος** είναι ότι τα γράφουν ή τα διαδίδουν άνθρωποι που δεν γνωρίζουν και δεν ζούνε από το επάγγελμα. Ο **δεύτερος λόγος** είναι γιατί αναφέρουν τη ΜΙΚΤΗ μισθοδοσία και όχι την ΚΑΘΑΡΗ, όχι δηλαδή αυτή που προκύπτει μετά τις κρατήσεις NAT, εφορίας, e-tax κλπ.

TEU = twenty feet equivalent container – ισοδύναμο με ένα 20ποδο container

DWT = deadweight – το φορτίο που μπορεί να φορτώσει ένα πλοίο

Το κόστος στελέχωσης αφορά επίσης:

- Τον αριθμό των μελών του πληρώματος επί του πλοίου αλλά και την εθνικότητα και τον βαθμό εξειδίκευσής τους. Ένας μεγάλος αριθμός μελών του πληρώματος προέρχεται κύρια από χώρες του τρίτου κόσμου ή από αναδυόμενες οικονομικά χώρες και πολλές φορές η εξειδίκευσή τους είναι μικρή. Ο αριθμός και η εθνικότητα του πληρώματος εξαρτάται από τη σημαία του πλοίου ή / και το νηογνώμονά εγγραφής του.
- Μισθούς και τις υπερωρίες – συνολικό κόστος στελέχωσης του πλοίου. Σύμφωνα με τη Διεθνή Συλλογική Σύμβαση Εργασίας του ΙΤΦ, τα πληρώματα εν πλω πλοίων πρέπει να πληρωθούν για ένα ελάχιστο αριθμό ωρών υπερωρίας ανά ημέρα ταξιδιού.
- Κόστος του ταξιδιού του πληρώματος από και προς το πλοίο. Πολλές φορές τα πληρώματα αλλάζουν, συνήθως κάθε εξάμηνο, οπότε απαιτείται και η μεταφορά των ατόμων από και προς τον τόπο κατοικίας τους.
- Το κόστος παροχών / τροφοδοσίας του πληρώματος – ανεφοδιασμός. Περιλαμβάνονται τα τρόφιμα, ποτά και όποιες άλλες παροχές δίδει η Ναυτιλιακή εταιρία στα πληρώματα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

<p>Πλοίαρχος και Α' μηχανικός 10.000-11.000 ευρώ καθαρά. Ο πλοίαρχος και ο Α' μηχανικός έχουν πολύ λίγα χρήματα διαφορά. Πολλές φορές αυτή η διαφορά των χρημάτων έχει να κάνει κυρίως με κάποια μπόνους που παίρνει ο πλοίαρχος. Ενημερωτικά αναφέρω ότι τυχόν έξτρα αμοιβές που έχει το πλήρωμα μηχανής, συνήθως ο Α' μηχανικός δεν τις παίρνει..</p>
<p>Υποπλοίαρχος και Β' μηχανικός 7.200 έως 8.200 ευρώ καθαρά. Και σε αυτήν την περίπτωση η διαφορά μεταξύ των δύο ειδικοτήτων έχει πολύ μικρή διαφορά στον μισθό τους. Μερικές διαφορές μπορεί να είναι τα GMDSS που παίρνει ο υποπλοίαρχος ή κάποια έξτρα αμοιβή του Β' μηχανικού, από εργασίες που πραγματοποιεί το Πλήρωμα μηχανής.</p>
<p>Ανθυποπλοίαρχος και Γ' μηχανικός 4.500-5.300 ευρώ καθαρά. Ούτε εδώ βλέπουμε μεγάλες διαφορές μεταξύ τους. Οι διαφορές αυτές υπάρχουν λόγω αυτών που αναφέραμε μεταξύ του υποπλοίαρχου και Β' μηχανικού.</p>
<p>Junior Ανθυποπλοίαρχος και Γ' μηχανικός 2.500-3.000 ευρώ καθαρά. Επίσης τα μισθολογικά είναι σχεδόν τα ίδια και ο λόγος της διαφοράς είναι ο ίδιος που είναι του υποπλοίαρχου και Β' μηχανικού. Είναι μια ειδικότητα που δεν είναι γνωστή στο ευρύ κοινό και υπάρχει αρκετή σύγχυση σχετικά με αυτήν. Θα εξηγήσουμε στη συνέχεια περισσότερα πράγματα.</p>
<p>Δόκιμος μηχανής και καταστρώματος 500-1.200 (πρωτόμπαρκος) 1.000-2.000 (δευτερόμπαρκος) ευρώ καθαρά. Είναι ίσως η πιο δημοφιλής ειδικότητα που ακούγεται αυτόν τον καιρό. Δυστυχώς κανείς δεν μπορεί να πει με ακρίβεια ποιος θα είναι ο μισθός τους. Υπάρχουν πολλοί παράγοντες, όπως το είδος πλοίου, το αν είναι «ανοικτοί» ή «κλειστοί» σε ώρες, αν είναι πρωτόμπαρκοι ή δευτερόμπαρκοι κτλ., οι οποίοι είναι αδύνατον να καθοριστούν.</p>

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

Country	Master	Chief Engineer	Chief Officer 2 nd (1 st Asst) Engineer	2 nd Officer 3 rd (2 nd Asst) Engineer	Voyage Length (months)	Leave Month (Days)	per Served
China	6.500-8.000	6.300-7.500	5.800-6.800	3.000-3.700	3-8	8-30	
Croatia	8.000-10.000	7.500-9.500	6.500-8.000	4.500-5.500	3-6	9-30	
India	7.000-10.000	7.500-8.700	6.000-7.000	3.500-4.500	3-6	9-30	
Italy	11.000-14.500	11.000-14.300	9.200-11.200	6.100-8.200	3-4	18-30	
Latvia	7.000-9.200	6.000-9.000	5.000-7.000	3.000-4.400	3-5	8-30	
Philippines	6.500-8.200	6.500-7.900	5.400-6.200	3.000-4.000	3-6	8-30	
Poland	7.500-8.200	7.000-8.500	6.000-7.500	4.000-5.800	3-6	9-30	
Romania	7.000-9.000	6.500-8.000	6.000-7.000	4.000-5.000	3-6	9-30	
Russia	7.000-8.500	6.500-7.500	5.500-6.500	3.000-4.000	3-6	8-30	
Spain	8.500-14.000	8.500-14.000	6.500-7.500	4.500-5.000	3-4	18-30	
Ukraine	7.000-8.500	6.500-8.000	5.500-6.500	3.000-4.400	3-6	9-30	
United Kingdom	12.000-19.000	11.500-16.000	9.000-11.500	8.000-9.000	3-4	15-30	

Ενδεικτικές αμοιβές από επιλεγμένες χώρες

Στον Πίνακα 3 αναφέρονται ενδεικτικά οι μηνιαίες αμοιβές ορισμένων ειδικοτήτων σε πλοία υπό ελληνική σημαία. Οι αμοιβές αυτές περιλαμβάνουν το βασικό μισθό, τις πληρωμένες διακοπές και τις εγγυημένες υπερωρίες. Πρέπει να σημειωθεί ότι παρέχονται επιπρόσθετες αμοιβές σε περιπτώσεις που το πλοίο μεταφέρει χημικά, πετρελαιοειδή και άλλα επικίνδυνα φορτία.

Στον Πίνακα 4 αναφέρονται μέσες αμοιβές αξιωματικών πλοίων ανάλογα με τις ημέρες ταξιδιού. Αναφέρονται επίσης και ο αριθμός των δικαιούμενων ημερών άδειας.

Πρέπει να αναφερθεί ότι ο οργανισμός ITF (International Transport Workers Federation) έχει δώσει το ελάχιστο ύψος αμοιβών ναυτικών ανά ειδικότητα, ένα είδος και μέγεθος πλοίου, τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και σε επίπεδο Άπω Ανατολής. Υπάρχουν πράγματι μεγάλες διαφοροποιήσεις μεταξύ ναυτικών διαφορών εθνικοτήτων. Πολλές χώρες έχουν κανόνες που περιορίζουν τον αριθμό των αλλοδαπών μελών του πληρώματος και επίσης δίνουν και διαφορετικούς μισθούς. Σύμφωνα με έρευνες της Clarksons τα πληρώματα σε πλοία με Ευρωπαϊκή Σημαία αμείβονται 50% υψηλότερα από αυτά που είναι σε πλοία με σημαία Λιβερίας, Παναμά ή Σιγκαπούρης. Οι διαφοροποιήσεις αυτές φυσικά οδηγούν σε προβλήματα ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών. Το κόστος μισθοδοσίας δεν είναι σταθερό. Οι Ναυτιλιακές επιχειρήσεις προσπαθούν να προσλάβουν μέλη πληρώματος με φθινό κόστος. Αν και η ναυτιλία δουλεύει με US\$, πολλές φορές οι εταιρίες αναγκάζονται να πληρώνουν και σε άλλα νομίσματα.

1.2.2 ΑΝΑΛΩΣΙΜΑ ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ

Αναλογούν στο 11% περίπου του λειτουργικού κόστους και περιλαμβάνουν τα στόρια, τα ανταλλακτικά και εξαρτήματα μηχανής και καταστρώματος, καθώς και τα λιπαντικά. Τα στόρια αφορούν στα γενικά αποθέματα και ναυτιλιακά είδη που χρησιμοποιούνται στο κατάστρωμα του πλοίου, τα καθαριστικά, τα ιατρικά είδη, τα

σχοινιά πρόσδεσης και καλώδια, τα αντικείμενα ασφάλειας και προστασίας όπως σωσίβια, τα διάφορα εργαλεία και υλικά, τα αναλώσιμα και τα υλικά για τη μηχανή, τον εξοπλισμό πρόσδεσης κοντέινερ και τα ψυκτικά.

Τα ανταλλακτικά αφορούν στην κύρια μονάδα πρόωσης, τις ηλεκτρομηχανές, τους λέβητες, το βοηθητικό μηχανολογικό εξοπλισμό, τον μηχανολογικό εξοπλισμό καταστρώματος, τα διάφορα ηλεκτρικά συστήματα και γενικά τα διάφορα ανταλλακτικά μεταφορών.

Στα λιπαντικά κατατάσσονται τα λάδια κυλίνδρων, τα λάδια συστημάτων, τα λιπαντικά βοηθητικών μηχανών, τα υγρά ψύξης, τα καύσιμα και λιπαντικά αεροσυμπιεστών, τα λιπαντικά για τους γερανούς και το κόστος μεταφοράς όταν μεταφέρονται με φορτηγίδες.

1.2.3 ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

Αποτελούν το 12% του λειτουργικού κόστους και περιλαμβάνουν όλες τις δαπάνες που απαιτούνται για να διατηρηθεί το πλοίο στα στάνταρ καλής λειτουργίας. Μια συνηθισμένη επισκευή περιλαμβάνει τη συντήρηση της μηχανής, το βάψιμο του πλοίου, τον καθαρισμό των αμπαριών. Οι επισκευές αναφέρονται επίσης σε τυχόν βλάβες που μπορεί να γίνουν στη διάρκεια του χρόνου, είτε εν πλω είτε σε λιμάνι.

Για να διατηρηθούν οι απαιτήσεις της ασφάλισης, πολλές φορές απαιτούνται ενέργειες συντήρησης του πλοίου που θεωρούνται απαιτήσεις για τις κανονικές επιθεωρήσεις. Το πλοίο θα πρέπει να μπει σε δεξαμενή κάθε δύο χρόνια και κάθε τέσσερα χρόνια να ελεγχθεί για την αξιοπλοΐα του. Κατά την διάρκεια αυτών των επιθεωρήσεων ελέγχονται οι μηχανές και το πάχος της λαμαρίνα σε ορισμένα σημεία του σκάφους (όπως απαιτείται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα). Σε περιπτώσεις που υπάρχουν προβλήματα, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να δαπανήσει αρκετά χρήματα για την επιδιόρθωσή τους, έτσι ώστε το πλοίο να πάρει πιστοποιητικό αξιοπλοΐας. Με το λειτουργικό και αποτελεσματικό εν πλω.

Οι επισκευές και συντήρηση περιλαμβάνουν συμβάσεις υπηρεσιών για την παροχή της συντήρησης συστημάτων πλοήγησης, για τη συντήρηση των συστημάτων πρόωσης και του σχετικού εξοπλισμού, την ετήσια βαθμονόμηση, καθώς όλος ο εξοπλισμός μέτρησης πρέπει να βαθμονομείται σε ετήσια βάση, τις επισκευές σε ηλεκτρικούς κινητήρες, την ανακαίνιση εξοπλισμού του κινητήρα πρόωσης, την πληρωμή έξτρα προσωπικού (ή εξωτερικών συνεργειών), τις εργασίες γενικής συντήρησης, τη συντήρηση σωστικών, το ετήσιο τέλος κλάσης, τη συντήρηση υδραυλικού συστήματος, τη συντήρηση γερανών και τη συντήρηση των θυρών ασφαλείας και των ραμπών.

1.2.3.1 Ο ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΣ

Περιλαμβάνει έξοδα που σχετίζονται με τον καθαρισμό της δεξαμενής, το καθαρισμό του φυσικού αερίου, τη βοήθεια από ρυμουλκά για ρυμούλκηση από/προς το λιμάνι, το τέλος πρακτόρευσης πλοίων, την παροχή ηλεκτρικού ρεύματος από το λιμάνι και συναφή έξοδα, το πλύσιμο και τη βαφή του σκάφους, το κόστος ελλειμνισμού, τον έλεγχο των σωσίβιων λέμβων, τη συντήρηση των μπουκαπόρτων και του εξαερισμού του φορτίου, την επισκευή ή την ανανέωση των σωληνώσεων και του αντλιοστασίου, την επισκευή ή την ανανέωση των βαλβίδων φορτίου και τις βαλβίδες ρέματος, την επισκευή και συντήρηση της μηχανής, την επισκευή και

συντήρηση των κινητήρων, την αυτοματοποίηση της πυροδότησης λέβητα και του συστήματος αδρανούς αερίου, ασφάλειας, θέρμανσης, κλιματισμού και ανακαίνισης καμπινών, τα τέλη που καταβάλλονται για επιθεώρηση της κλάσης, την αφαίρεση αερίου από τις δεξαμενές, τη μέτρηση του πάχους του κήτους, τα τέλη που καταβάλλονται για τις τακτικές επιστασίες και επιθεωρήσεις και τη συντήρηση και την επισκευή των ψυκτικών μονάδων.

1.2.3.2 ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

Αφορούν στις διεθνείς τιμές της ενέργειας οι οποίες τείνουν να είναι σταθερές, και στις διεθνείς τιμές των μετάλλων που χρησιμοποιούνται στην Ναυτιλία, όπου λόγω της υψηλής ζήτησης από τη P.R. of China χαλκού, ψευδαργύρου και αλουμινίου, οι τιμές αυτές είναι αρκετά υψηλές. Συμπεριλαμβάνουν τις διεθνείς τιμές του αργού (οι οποίες ήταν υψηλές στην περίοδο μέχρι το 2012 και μετά λόγω της διεθνής ύφεσης της ζήτησης είναι πολύ χαμηλές), τις τιμές του διοξειδίου του τιτανίου (μέταλλο που χρησιμοποιείται ευρέως στο κτίσιμο και επισκευή του κήτους του πλοίου) και τέλος τις τιμές των εποχικών ρητινών (υφαλοχρώματα κλπ.) που λόγω της αυξημένης παραγωγής αλλά και της μειωμένης ζήτησης το 2012 και το 2013 τείνουν να είναι χαμηλές.

1.2.4 ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Οι ναυτιλιακές εταιρίες πληρώνουν ασφάλιστρα που καλύπτουν:

- Hull and Machinery (Ασφάλεια για το κήτος του πλοίου και τα μηχανήματα).
- War Risk (Κίνδυνος πολέμου).
- Protection & Indemity (αφορά στην προστασία και αποζημίωση για ευθύνες προς τρίτους).
- FD&D (Freight, Demurrage and Defense) Η ασφάλιση αυτή προσφέρει κάλυψη του κόστους διαχείρισης των απαιτήσεων και για τα νομικά έξοδα σε σχέση με διαφορές που προκύπτουν από συμβάσεις. Τέτοιες διαφορές είναι εκτός P&I ή H&M ασφάλισης που προέρχονται από την αγορά, πώληση, κατοχή ή τη λειτουργία ενός πλοίου. Για παράδειγμα, FD&D ασφάλιση θα καλύπτει, μεταξύ άλλων, τις δαπάνες που συναρτώνται με την υπεράσπιση ή αξιώσεις και διαφωνίες που μπορεί να προκύψουν σε σχέση με ναυλοσύμφωνα, φορτωτικές, όπως ατέλειες και άλλα.
- K&R (Kidnap & Ransom – Απαγωγή & Λύτρα)
- CORF (Certificate of Financial Responsibility –Πιστοποιητικό Οικονομικής Υπευθυνότητας- σύμφωνα με according to Oil Pollution Acts 1990)
- Brokerage (Μεσιτεία- αμοιβή που καταβάλλεται για τον μεσίτη που διαχειρίζεται τα ασφαλιστήρια συμβόλαια)

ΠΙΝΑΚΑΣ 5

	Cross Written Premium (UKm)	Combined Ratio ** (%)	Underwriting Result (UKm)
2005	1,017	91.4	73
2006	1,153	88.6	105
2007	1.226	87.4	127
2008	1,334	84.6	160
2009	1,606	88.7	147
2010	1,671	90.9	128
2011	1,968	94.5	89
2012	2,090	99.9	2

Ενδεικτικά αποτελέσματα για το κόστος ασφάλειας της Lloyd's Marine

Στον Πίνακα 5 αναλύεται ενδεικτικά το κόστος κύριας ασφάλισης που περιλαμβάνει το κήτος, το φορτίο και τους κινδύνους της ναυτιλίας. Η στήλη combined ratio είναι μια έκφραση των καθαρών απαιτήσεων και εξόδων ως προς τα ημερολογιακά χρόνια. Έτσι τα ατυχήματα 2009 και 2010 ήταν 96,1% και 96,4% αντίστοιχα ενώ το 2011 ήταν 102,3%. Το 2012 (102,38%) περιλαμβάνονται ζημιές που προήλθαν είτε από το τσουνάμι της Ιαπωνίας είτε από τις πλημμύρες στη Νότια Ανατολική Ασία.

Το κόστος ασφάλειας αποτελεί το 37% του λειτουργικού κόστους του πλοίου αλλά πρέπει να σημειωθεί ότι διαφέρει κατά πολύ από πλοίο σε πλοίο. Ένα μεγάλο μέρος της δαπάνης ασφάλισης αποτελεί και το **Hull and Machine (H&M)** μέρος που προστατεύει τον πλοιοκτήτη από φυσικές φθορές ή αβαρίες και το **Protection and Indemnity (P&I)** μέρος που προφυλάσσει τον πλοιοκτήτη από απαιτήσεις λόγω φθορών σε τρίτους, όπως για παράδειγμα είναι η μόλυνση θαλάσσιας περιοχής από διαρροή αργού πετρελαίου ή καυσίμων. Ένα άλλο μέρος της ασφάλισης περιλαμβάνει κάλυψη περιπτώσεων πολέμου, απεργιών ή απώλεια εισοδήματος. Η H&M ασφάλιση μπορεί να γίνει μέσω κάποιας ασφαλιστικής εταιρίας αντασφάλιση από του Lloyd's. Δύο είναι οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν τα ασφάλιστρα της H&M:

- τα δεδομένα απαιτήσεων του πλοιοκτήτη και
- η απαιτούμενη αξία του πλοίου.

Οι αξίες των πλοίων μεταβάλλονται λόγω των μεταβολών στους ναύλους και της ηλικίας και κατάστασης του πλοίου. Η P&I ασφάλιση καλύπτεται από διάφορα clubs τα οποία ασφαλίζουν τους πλοιοκτήτες έναντι:

- θανάτου ή τραυματισμού μελών του πληρώματος, επιβατών ή τρίτων
- μερικής ή ολικής καταστροφής του φορτίου
- ζημιών από σύγκρουση
- μόλυνσης του περιβάλλοντος και
- από οτιδήποτε δεν μπορεί να καλυφθεί από την αγορά ασφαλίσεων.

Το κόστος ασφάλισης (για τις αρχές του 2000) ήταν περίπου στο 20-40% του λειτουργικού κόστους.

1.2.5 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Το κόστος οργάνωσης και διοίκησης αναφέρεται στην προμήθεια διαχείρισης ή στο εταιρικό κόστος για τους ιδιοκτήτες, στα γενικά έξοδα (παροχή πόσιμου νερού, πλυντήριο), στο κόστος που σχετίζεται με το πλήρωμα του πλοίου, στα έξοδα Καπετάνιου, στην αποκομιδή απορριμμάτων, στα έξοδα εγγραφής σε νηολόγιο/σημαία, στους διάφορους φόρους που πρέπει να πληρωθούν, στα έξοδα διάθεσης καταλοίπων μηχανοστασίου, στο κόστος επικοινωνίας, στις περιβαλλοντικές δαπάνες/πράσινο βραβείο που περιλαμβάνει και το κόστος δειγματοληψίας καυσίμων και λιπαντικών, και τις τακτικές Sire / USCG επιθεωρήσεις για τα δεξαμενόπλοια.

1.2.5.1 ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

Πολλές φορές ο κυβερνήτης του πλοίου έχει να αντιμετωπίσει έξοδα που δεν εμπήτουν στις παραπάνω αναφερόμενες κατηγορίες, όπως έξοδα επικοινωνίας, φόροι λιμένος κλπ., τα οποία κατατάσσονται σε αυτή την κατηγορία γενικών εξόδων.

1.2.5.2 ΚΟΣΤΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

Το κόστος αυτό μπορεί να χαρακτηριστεί και ως το μεταβλητό κόστος του πλοίου και εμπεριέχει το κόστος καυσίμων, τους φόρους λιμένων, το κόστος πιλότων και ρυμούλκησης καθώς και τα έξοδα διάπλου διωρύγων ή καναλιών.

- **Κόστος καυσίμων:** Συνήθως αποτελεί το 45% περίπου του κόστους ταξιδιού. Δεν είναι σταθερό, καθώς υπάρχει μεγάλη διακύμανση στις τιμές των καυσίμων διεθνώς. Η κατανάλωση των καυσίμων μπορεί να ελεγχθεί είτε με καλύτερη συντήρηση των μηχανών είτε με τη χρήση νέων συστημάτων προώθησης. Πολλές φορές για τη μείωσή του κόστους καυσίμων χρησιμοποιείται μέρος της παραγόμενης ενέργειας για τη λειτουργία επιμέρους συστημάτων του πλοίου (όπως ένα boiler που θα λειτουργεί βοηθητικές μηχανές). Επειδή η ταχύτητα πλεύσης είναι συνδεδεμένη με τη κατανάλωση καυσίμων, πολλές εταιρίες προτιμούν τα πλοία τους να ταξιδεύουν με μικρότερη μέση ταχύτητα αυξάνοντας έτσι και τη διάρκεια του ταξιδιού.
- **Έξοδα λιμένων:** Σε αυτά περιλαμβάνονται όλα εκείνα τα έξοδα που θα πρέπει να πληρωθούν στα λιμάνια φόρτωσης/ εκφόρτωσης. Αποτελείται από δύο κατηγορίες κόστους, αυτό του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών του λιμανιού όταν το πλοίο είναι στη προβλήτα και πρόκειται να φορτώσει ή να ξεφορτώσει το φορτίο του, και αυτό των εξόδων που απαιτούνται για τον πιλότο, την τυχόν ρυμούλκηση του πλοίου και γενικά τα κόστη που απαιτούνται από τη διοίκηση κάθε λιμανιού.
- **Κόστος διάπλου:** Οι δύο μεγάλες διώρυγες (Σουέζ και Παναμά) έχουν τις δικές τους μεθόδους υπολογισμού του κόστους διάπλου. Συνήθως το κόστος αυτό υπολογίζεται σε συνάρτηση με το βάρος του φορτίου και τη χωρητικότητα του πλοίου.

1.2.5.3 ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ

Το κόστος αυτό περιλαμβάνει όλα τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης του πλοίου καθώς και μια πρόβλεψη για τυχόν φθορά του φορτίου. Το κόστος αυτό μπορεί να μειωθεί με τις νέες τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται στη διαχείριση των φορτίων στα νεότευκτα πλοία. Ένα φορτηγό πλοίο ειδικό για την μεταφορά ξυλείας έχει τη δυνατότητα να μειώσει το κόστος διαχείρισης της ξυλείας αν διαθέτει ανοικτά αμπάρια και τέσσερις γερανούς, σε σχέση με κάποιο άλλο που χρησιμοποιεί για τη διαχείριση του φορτίου του μόνο τα παρεχόμενα μέσα του λιμανιού.

1.3 ΠΩΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΕΤΑΙ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ

Η κρίση της διεθνούς αγοράς επιδρά στο λειτουργικό κόστος των πλοίων. Τα βασικά χαρακτηριστικά για το κόστος λειτουργίας είναι:

- Το κόστος λειτουργίας δεν αυξάνεται αναλογικά με το μέγεθος, που αυτό σημαίνει ότι ένα πλοίο 60.000 dwt δεν θα έχει τα διπλάσια κόστη από ένα πλοίο 30.000 dwt.
- Το κόστος λειτουργίας συνήθως αυξάνεται με την ηλικία του πλοίου.

1.3.1 Η ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Η κατηγοριοποίηση του κόστους δεν είναι η ίδια για όλες τις κατηγορίες και είδη των πλοίων. Τα περισσότερα είδη κόστους που έχουν αναλυθεί υπάρχουν σε όλα τα είδη πλοίων, με μικρότερη ή λιγότερη σημασία στην κατανομή του συνολικού κόστους του πλοίου.

Το λειτουργικό κόστος κάθε πλοίου από τη άλλη δεν παραμένει σταθερό, έχει διακυμάνσεις και παρουσιάζει αυξητική ή φθίνουσα τάση, έτσι είναι δύσκολη η πρόβλεψή του.

1.4 ΕΣΟΔΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Τα έσοδα του πλοιοκτήτη από την λειτουργία του πλοίου μπορεί να προέλθουν από διάφορες πηγές. Κάθε μία από αυτές παρουσιάζει και διαφορετικό ρίσκο. Το ρίσκο αυτό σχετίζεται με την ύπαρξη διαθέσιμων φορτίων, το ύψος των ναύλων και τη δυνατότητα του πλοίου να εκτελέσει τη ναύλωση.

Οι τύποι των ναυλώσεων:

- **Voyage Charter**- Ναύλωση ταξιδιού. Η πληρωμή του ναύλου βασίζεται στην ανά μονάδα φορτίου. Τα λοιπά έξοδα του ταξιδιού βαρύνουν τον πλοιοκτήτη.
- **Time Charter**- Χρονοναύλωση. Ο ναυλωτής πληρώνει ένα σταθερό ποσό ανά ημέρα. Ο ναυλωτής πληρώνει για τη λειτουργία του πλοίου κατά τη διάρκεια που αυτό είναι ναυλωμένο, αλλά το ρίσκο και τα τυχόν έξοδα επισκευών βαρύνουν τον πλοιοκτήτη. Ο πλοιοκτήτης δεν εισπράττει χρήματα για τις ημέρες επισκευών.
- **Bareboat Charter**- Ναύλωση Γυμνού φορτίου. Ο πλοιοκτήτης ναυλώνει όλο το πλοίο για μεγάλο χρονικό διάστημα και ο ναυλωτής έχει τον πλήρη έλεγχο του πλοίου για το διάστημα αυτό.

- **Contract of Affreightment-** Ναύλωση Εργολαβικής Μεταφοράς. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει τη μεταφορά ενός μεγάλου όγκου φορτίου μέσα σε κάποια χρονική περίοδο (+2 χρόνια)

1.4.1 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΚΑΙ Η ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ο υπολογισμός των βασικών εσόδων ενός πλοίου περιλαμβάνει τον προσδιορισμό του φορτίου που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο μέσα σε μια οικονομική περίοδο (μετريέται σε τόνους, σε μίλια, σε κυβικά μέτρα κλπ.) και τον υπολογισμό του ανά μονάδα ναύλου (freight rate) που θα εισπράξει ο πλοιοκτήτης. Τα έσοδα του πλοίου ανά dwt μπορεί να μετρηθούν ως:

$$R_{tm} = \frac{P_{tm} * FR_{tm}}{DWT_{tm}}$$

Όπου R= ετήσια έσοδα ανά DWT, P= ετήσια παραγωγικότητα ανά τόνο μίλι φορτίο, FR= ο ναύλος ανά μίλι που έχει μεταφερθεί, και tm ο χρόνος.

Επίσης θα ορισθεί η παραγωγικότητα του πλοίου. Αυτή προσδιορίζεται ως η απόσταση που διάνυε το πλοίο σε 24 ώρες, ως ο αριθμός των ημερών που είναι με φορτίο και ταξιδεύει και πόσο μπορεί να ταξιδέψει με DWT φορτίου.

Η παραγωγικότητα του πλοίου μπορεί να αυξηθεί με τη σωστή διαχείριση της ταχύτητας ταξιδιού, του φορτίου και της μεγιστοποίησης της αξιοποίησης του DWT, φυσικά για τις μέρες που το πλοίο μπορεί να μεταφέρει προϊόντα. Αν το πλοίο είναι σε δεξαμενισμό αμέσως μειώνονται οι παραγωγικές μέρες του.

Ακόμη η μεταφορική του ικανότητα μετράτε σε τονομύλια. Όσο μεγαλύτερος είναι ο χρόνος, δηλαδή η απόσταση που διαρκεί μια μεταφορά, τόσο μεγαλύτερη είναι η ζήτηση για το μεταφορικό μέσο, δεδομένης της μεταφορικής ποσότητας. Δηλαδή, η μεταφορά 100 τόνων σιτηρών για 1000 ναυτικά μίλια προκαλεί διπλάσια ζήτηση μεταφορικής ικανότητας (tonnage) από τη μεταφορά 100 τόνων σιτηρών για 500 ναυτικά μίλια.

Επιπρόσθετα ο όγκος του φορτίου είναι σημαντικός. Όλα τα φορτία δεν έχουν τον ίδιο συντελεστή στοιβασίας (stowage factor) , έτσι συμπεραίνεται ότι η βέλτιστη χρησιμοποίηση της μεταφορικής ικανότητας ενός πλοίου πραγματοποιείται όταν το μεταφερόμενο αγαθό έχει συντελεστή στοιβάδας ίσο προς τη σχέση που υπάρχει μεταξύ της σε βάρος της μεταφορικής ικανότητάς του και των χώρων που αυτό διαθέτει.

2 ΟΙ ΚΑΘΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

2.1 Η ΑΓΟΡΑ ΝΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η ναυπηγική βιομηχανία είναι μια αγορά όπου οι μεταβλητές (ζήτηση, προσφορά, τιμές) υπόκεινται σε διαφορετικές κυκλικές διακυμάνσεις. Η μεταβλητότητα αυτή έχει πολλές φορές οδηγήσει αφενός τις τιμές κατασκευής νέων πλοίων σε κατάρρευση, αφετέρου την παραγωγή σε μεγάλες διακυμάνσεις και κατά συνέπεια προκάλεσε μεγάλα και σοβαρά οικονομικά προβλήματα, που έφτασαν στο όριο της πτώχευσης,

για ναυπηγεία και πλοιοκτήτες. Πέραν των προσδοκιών που έχει η αγορά για μελλοντική ανάπτυξη, η τιμή των νέων πλοίων εξαρτάται επίσης από το κόστος ναυπήγησης και τη ναυπηγική ικανότητα των ναυπηγείων. Οι τιμές των νέων και μεταχειρισμένων πλοίων συνδέονται μεταξύ τους. Πολλοί είναι εκείνοι που υποστηρίζουν την άποψη ότι ονομάζουμε «υποκατάστατα προϊόντα». Τα μεν νέα πλοία είναι πιο προηγμένα τεχνολογικά, αλλά ταυτόχρονα πιο ακριβά στην απόκτηση τους και με μεγάλους χρόνους παράδοσης, τα δε μεταχειρισμένα σαφώς φθηνότερα και με άμεση παράδοση.

Έτσι, σε περίπτωση αύξησης της ζήτησης, και με δεδομένη τη δυνατότητα ναυπήγησης που προσφέρουν τα ναυπηγεία, οι πωλήσεις των μεταχειρισμένων πλοίων παρουσιάζουν αύξηση. Στην αντίθετη περίπτωση, σε μια οικονομία σε ύφεση και με διαθέσιμη υπερπροσφορά, οι τιμές των μεταχειρισμένων τείνουν να συγκλίνουν με τα επίπεδα των τιμών για scrap, ενώ οι τιμές των καινούριων πλοίων διατηρούνται σε λογικά ύψη. Γνωρίζοντας τους παράγοντες αυτούς, καθώς και τον τρόπο αλλά και το βαθμό κατά τον οποίο επηρεάζονται οι τιμές των πλοίων, οι επενδυτές αποκτούν πολύ χρήσιμες πληροφορίες που τους βοηθούν στο να αποφασίσουν το σωστό χρόνο για να προχωρήσουν στην επένδυσή τους. Άρα, πως τελικά οι τιμές των νέων πλοίων συνδέονται με εκείνες των μεταχειρισμένων αλλά και αυτές των ναύλων; Οι συναλλαγματικές ισοτιμίες αλλά και οι διακυμάνσεις στις τιμές των επιτοκίων διαδραματίζουν κάποιο ρόλο; Είναι τα ναυπηγεία ανταγωνιστικά και το κόστος κατασκευής των πλοίων αντικατοπτρίζει το κόστος παραγωγής; Η δυναμικότητα των ναυπηγείων, που συχνά δημιουργείται από επιδοτήσεις και κρατικές πολιτικές στη βιομηχανία, επηρεάζουν την ναυπήγηση νέων πλοίων και τις τιμές των μεταχειρισμένων; Και εάν το κάνουν, είναι αυτό θετικό για την κερδοφορία της ναυτιλιακής βιομηχανίας σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα;

2.1.1 Η ΔΙΑΜΑΧΗ ΓΙΑ ΝΕΑ Ή ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Η «διαμάχη» για την αγορά νέων ή μεταχειρισμένων πλοίων συνεχίζεται αμείωτη. Φορείς του κλάδου και από τις δύο πλευρές παρουσιάζουν εκατέρωθεν ισχυρές απόψεις σε ένα από τα κρισιμότερα ζητήματα που απασχολεί τη ναυτιλία.

Για πολλούς, η επιλογή ενός νέου πλοίου είναι θέμα που αφορά τους κινδύνους της χρηματοδότησης, οι νέες ναυπηγήσεις επιτρέπουν στον πλοιοκτήτη να «μοιραστεί» τον κίνδυνο της χρηματοδότησης. Επικρατεί όπως γίνεται κατανοητό η άποψη ότι, ενώ στην αγορά μεταχειρισμένου ο αγοραστής είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει σχεδόν το συνολικό τίμημα, στην περίπτωση αγοράς νέου μοιράζεται το κόστος αυτό με την τράπεζα. Όπως, για παράδειγμα, στην αγορά μεταχειρισμένων μεγάλων τάνκερς, έχει βρεθεί ότι κάποιοι θεωρούν ότι ένα VLCC δεκαετίας αποτελεί μια καλή επένδυση, καθόσον έχει κάποια χρόνια διαπραγματεύσιμης αξίας ακόμη ενώ η τιμή του είναι περίπου η μισή ενός καινούριου.

Συνήθως, για την αγορά ενός πλοίου λαμβάνονται υπόψη διάφοροι παράγοντες, όπως ο τύπος του, το μέγεθός του αλλά και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του. Ο επενδυτής επιδιώκει να αγοράσει ένα πλοίο και αργότερα να αποκομίσει κέρδη από τη μεταπώλησή του. Έτσι, κατανοείται το γεγονός ότι, ανεξαρτήτως της σημασίας της αγοράς μεταχειρισμένων, η αγορά νεότευκτων πλοίων έχει εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια σε ιδιαίτερα σημαντικό «αντίπαλο». Η ηλικία του πλοίου αποτελούσε πάντοτε σημαντικό παράγοντα επιλογής, αλλά δεν είναι λίγες πλέον οι εταιρείες που

επιλέγουν να προβούν στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων σε πολύ κατάσταση παρά σε αγορά αντίστοιχων νέων. Κάποια από τα επιχειρήματα που ενθαρρύνουν την κίνησή τους αυτή έχουν να κάνουν κυρίως με:

- Τη διαφορά που υπάρχει στην τιμή μεταξύ ενός πλοίου που ναυπηγείται τώρα και ενός με 5ετή παλαιότητα,
- Τους χρόνους παράδοσης, που ελαχιστοποιούνται στην περίπτωση των μεταχειρισμένων, γεγονός που το καθιστά άμεσα εκμεταλλεύσιμο, και
- Η ευκολία στο να διαπιστωθεί η αξιοπιστία και το ιστορικό του.

Είναι φανερό ότι οι παράγοντες για την επιλογή μεταξύ ενός καινούριου και ενός μεταχειρισμένου ποικίλλουν. Μεταξύ των υποστηρικτών της αγοράς καινούριων πλοίων σημαντική θέση κατέχει το επιχειρήμα που πρεσβεύει ότι ναυπηγώντας ένα πλοίο ουσιαστικά δημιουργείς ένα νέο πλοίο τεχνολογικά υψηλής στάθμης και σύμφωνο με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις της αγοράς, με το τελευταίο να αποτελεί ισχυρό παράγοντα απόκτησης του συγκριτικού ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για μια εταιρεία σε σχέση με τις υπόλοιπες στην αγορά. Παράλληλα, σε ένα νέο πλοίο το υψηλό κόστος αγοράς αντισταθμίζεται, λόγω χάρη, με το μειωμένου κόστος για συντήρηση, ανταλλακτικά και καύσιμα.

Τα μεταχειρισμένα πλοία, με τη σειρά τους, έχουν μεν μειωμένο κόστος απόκτησης, αλλά υψηλά σημαντικότερο κόστος συντήρησης, υπολείπονται σε τεχνολογικά μέσα και στερούνται πιθανώς κάποιων αυτοματισμών σε σύγκριση με τα νέα. Ταυτόχρονα, το υψηλότερο επίπεδο ναύλων που επιτυγχάνεται με τη χρήση νέων πλοίων, αντισταθμίζεται και με το αρχικό κόστος ναυπήγησης τους που είναι υψηλό, αλλά και από το γεγονός ότι από την ημέρα παραγγελίας τους έως την ημέρα παραλαβής και χρήσης του μεσολαβεί μια μεγάλη «νεκρή» περίοδος, που δεν υπάρχει στην περίπτωση αγοράς ενός μεταχειρισμένου, το οποίο από τη στιγμή απόκτησής του είναι οικονομικά ενεργό και προσφέρει οφέλη και κέρδη για τον πλοιοκτήτη – αγοραστή του.

Από την άλλη πλευρά, τα διαφαινόμενα από παραπάνω οφέλη από την αγά ενός μεταχειρισμένου πλοίου, δεν είναι απολύτως εγγυημένα. Αυτό γιατί έχει αποδειχθεί ότι η αγορά μεταχειρισμένων επηρεάζεται επίσης από την ύπαρξη των κύκλων της ναυτιλίας. Το γεγονός από μόνο του υποδηλώνει ότι και εάν ακόμη ο πλοιοκτήτης υποψήφιος αγοραστής έχει διαθέσιμα τα κεφάλαια που απαιτούνται για την αγορά ενός μεταχειρισμένου, θα πρέπει να επιλέγει σωστά η φάση του κύκλου για την αγορά. Σε ενδεχόμενη λάθος επιλογή κύκλου, τα πολλά υπολειπόμενα εκμεταλλεύσιμα χρόνια για το πλοίο μπορεί ευκολά να μετατραπούν σε χρόνια «δυστυχία» για τον πλοιοκτήτη. Όλα αυτά, χωρίς να παραβλέπονται άλλοι κίνδυνοι ή αρνητικά σημεία που σχετίζονται με τα μεταχειρισμένα πλοία, που δεν είναι τίποτε άλλο από τα χαμηλότερα επίπεδα τιμών ναύλωσης που επιτυγχάνουν καθώς και τα αυξημένα κεφάλαια που απαιτούνται για την συντήρηση, τα ανταλλακτικά και ασφάλισή τους.

Στη σημερινή εποχή, για παράδειγμα, η ναυπήγηση νέων πλοίων βρίσκεται σε υψηλό σημείο, λόγω αφενός των χαμηλών τιμών εξαιτίας της ύφεσης της αγοράς και της οικονομίας αλλά και εκ του γεγονότος ότι υπάρχουν χωρίς όπως η Κίνα, που στην αγορά των VLCC, για παράδειγμα, ναυπηγεί πλοία με χαμηλότερο κόστος και ωφέλιμη διάρκεια ζωής περί τα 20 έτη. Την ίδια στιγμή, παραμένει πάντοτε ελκυστικότερη η ιδέα χρήσης ενός πλοίου έστω και στην περίπτωση που αυτό δεν αποτελεί το πιο προηγμένο πλοίο σε τεχνολογία, από τη χρήση ενός αντίστοιχου δεκαετίας. Με βάση

όλα αυτά, ένα μεταχειρισμένο σκάφος μπορεί να φαίνεται να έχει καλύτερη αξία σε σχέση με τα χρήματα που δαπανήθηκαν για την κτήση του, αλλά με βάση τους παράγοντες που αναφέρθηκαν, ένα πλοίο με χαμηλό κόστος ναυπήγησης είναι αυτό που μπορεί να δημιουργήσει ένα σημαντικό κέρδος για την εταιρεία.

Αρκετοί είναι αυτοί που εγείρουν επιπλέον περιβαλλοντικά θέματα στο debate μεταξύ των δύο πλευρών, υποστηρίζοντας ότι η χρήση των μεταχειρισμένων αποτελεί επιλογή που οδηγεί τις εταιρείες στο «think green», να μην προβαίνουν δηλαδή σε ενέργειες όπως η κατεργασία χάλυβα που απαιτείται για τη ναυπήγηση νέων πλοίων. Αναφερόμενος στο θέμα, ένας πλοίαρχος σε VLCC πρεσβεύει: «ένα μεταχειρισμένο σκάφος είναι μια πολύ καλή επιλογή για όσο διάστημα υπάρχει μια έμπειρη ομάδα διαχείρισης για να το τρέξει, αλλά και να κάνει μια σωστή εκτίμηση του πλοίου πριν από την αγορά του.

2.2 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Η επιλογή μεταξύ της ναυπήγησης ενός πλοίου ή της αγοράς ενός μεταχειρισμένου αποτελεί μια ιδιαίτερα κρίσιμη απόφαση για τον κάθε πλοιοκτήτη. Μεταξύ των κριτηρίων επιλογής θα πρέπει να αναφερθούν:

- Η τιμή του πλοίου (ναυπήγηση ή αγορά)
- Ο χρόνος που θα πραγματοποιηθεί η αγορά, και τέλος
- Η ποιότητα, με άλλα λόγια τι είδους πλοίο θέλουμε να αγοράσουμε, ανάλογα βέβαια με τη δραστηριότητα για την οποία το προορίζουμε.

Σε περίπτωση ναυπήγησης ενός πλοίου, πέραν του τμήματος που είναι αρκετά υψηλό και του χρόνου που απαιτείται, ένας ακόμη παράγοντας που θα πρέπει να αναφερθεί είναι ο χρόνος που απαιτείται για διαπραγματεύσεις που σχετίζονται με τη ναυπήγηση του, εκεί όπου εξετάζονται θέματα σχετικά με τα στάδια κατασκευής του. Πέραν του κόστους, ο δεύτερος πολύ σημαντικός και με μεγάλο ρίσκο παράγοντας είναι ο χρόνος που απαιτείται για τη ναυπήγηση του πλοίου. Το ρίσκο το αναλαμβάνει ο πλοιοκτήτης από τη στιγμή που αποφασίζει να επενδύσει ένα μεγάλο ποσό, γνωρίζοντας ότι θα παραλάβει ένα πλοίο μετά από ένα αρκετό χρονικό διάστημα, προσδοκώντας ότι την εποχή εκείνη η αγορά θα είναι σε επίπεδα που θα του αποφέρουν κέρδη. Για να έχουμε την πλήρη την εικόνα της επένδυσης θα ήταν φρόνιμο να αναφερθεί επίσης ότι, παράλληλα με όσα καταγράφηκαν για τις προσδοκίες του πλοιοκτήτη για κέρδη την χρονική στιγμή που θα παραλάβει το νεότευκτο πλοίο, είναι το γεγονός ότι λόγω υψηλού κόστους ναυπήγησης του πλοίου, ο επενδυτής θα έχει δεσμεύσει ίδια κεφάλαια αλλά και πιθανώς μα έχει αναλάβει υποχρεώσεις έναντι των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που τον δανειοδότησαν για τη κάλυψη του απαιτούμενου κόστους ναυπήγησης.

Αντίθετα με τα παραπάνω, στην περίπτωση αγοράς ενός μεταχειρισμένου πλοίου όλα τα μειονεκτήματα που αναφέρθηκαν ελλείπουν. Το κόστος αγοράς είναι αισθητά μικρότερο, ο χρόνος παράδοσης σχεδόν άμεσος, άρα το πλοίο είναι επιχειρηματικά εκμεταλλεύσιμο σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Δηλαδή, δεν υπάρχουν προβλήματα ή μειονεκτήματά γενικότερα στην αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου; Φυσικά υπάρχουν και εντοπίζονται σε ελαττώματα που το πλοίο μπορεί να έχει και να μην είναι ορατά κατά τη στιγμή της αγοράς του. Ο έλεγχος που διενεργήθηκε πριν την αγορά δεν εμφάνισε κάποια «κρυμμένα» προβλήματα, τα οποία το πιθανότερο όμως είναι να αρχίσουν να εμφανίζονται από τη στιγμή που το πλοίο θα κάνει το πρώτο του ταξίδι.

Οι ναύλοι στην αγορά την περίοδο της κτήσης του πλοίου αλλά και οι αναμενόμενοι ναύλοι σε μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη χρονική περίοδο, αποτελούν επίσης έναν επιπρόσθετο παράγοντα για την απόφαση του πλοιοκτήτη. Ας μην λησμονούμε ότι μια πτώση των τιμών των ναύλων επιφέρει και πτώση στις τιμές των πλοίων. Οποιαδήποτε δυναμική αλλά και μεταβλητότητα υπάρχει στις ναυλαγορές, επιφέρει αντίστοιχες διακυμάνσεις και στα τιμές των πλοίων. Το τελευταίο μάλιστα αποτελεί φαινόμενο που στις παρούσες συνθήκες αγοράς συμβαίνει πολύ περισσότερο από ότι στο παρελθόν – κάτι το οποίο βέβαια δεν είναι πάντοτε αρνητικό, ιδιαίτερα αν αναλογιστούμε ότι αν οι τιμές των πλοίων διατηρούνται σε υψηλό επίπεδο, ασχέτως με τις συνθήκες ύφεσής της οικονομίας και της αγοράς, θα αποτελούσε από μόνο του αποτρεπτικό γεγονός για νέες επενδύσεις. Άρα η επιτυχής εκ μέρους του πλοιοκτήτη πρόβλεψη για τη μελλοντική πορεία των ναύλων, μπορεί να τον οδηγήσει σε ανάληψη του επιχειρηματικού ρίσκου μιας νέας επένδυσης, ιδιαίτερα αν εκτιμήσει ότι η αγορά βρίσκεται σε ιδιαίτερα χαμηλό σημείο και η ανάκαμψη της δεν θα αργήσει να συμβεί.

Οι συνθήκες τη αγοράς αλλά και των τιμών μια δεδομένη χρονική περίοδο δύνανται επίσης να στρέψουν τον επενδυτή στην αγορά των μεταχειρισμένων, στην περίπτωση που οι τιμές τους είναι ελκυστικά χαμηλές. Η απόφαση του αυτή δεν θα βασίζεται μόνο στην άμεση εμπορική εκμετάλλευση του μεταχειρισμένου πλοίου, αλλά και στην προσδοκία ότι με την ανάκαμψη της αγοράς και την αύξηση των τιμών θα έχει την δυνατότητα να μεταπωλήσει το πλοίο σε υψηλότερη τιμή και να αποκομίσει έτσι κέρδη καρπούμενος τη διαφορά μεταξύ των τιμών αγοράς και μεταπώλησης.

2.2.1 ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Στο ενημερωτικό δελτίο που εκδίδεται από τους Clarksons μπορούμε να διακρίνουμε ότι οι διακυμάνσεις στις τιμές των πλοίων, κατά την περίοδο 2009-2014 εκτιμάται ότι θα ακολουθήσουν εκείνες των ναυλαγορών, παρουσιάζοντας αυξήσεις, όπως στην περίπτωση των τάνκερς, αλλά και μειώσεις όπως στην περίπτωση των bulk carriers. Χαρακτηριστικά θα αναφερθούν μόνο ενδεικτικά παραδείγματα VLCC παρουσίασαν πτώση τιμών έως το 2013 (από 98 εκ. το 2009, σε 83εκ. το 2013) ενώ ακολούθως εμφανίζουν αύξηση τιμών το 2014 (105εκ) . Την ίδια διακύμανση, κατά τις ίδιες χρονικές περιόδους παρουσιάζουν και τα πλοία 5ετίας και 10ετίας αυτής της κατηγορίας.

Στα φορτηγά πλοία (Capesize) οι διακυμάνσεις είχαν ω ακολούθως: τα νεότευκτα από 73εκ. το 2009, βρίσκονται στα 54εκ το 2014, ενώ τα 5ετίας, από 55εκ. το 2009, βρίσκονται στα 39εκ. ο 2014. Την ίδια πτώση τάση παρουσιάζουν και τα 1ετίας ίδιου τύπου πλοία. Αντίστοιχες είναι οι τάσεις που παρουσιάζουν και άλλοι τύποι πλοίων της κατηγορίας, όπως τα Panamax και τα τύπου Handymax.

2.2.2 ΕΠΙΠΕΔΑ ΝΑΥΛΩΝ

Τα επίπεδα των ναύλων γνώρισαν τρομακτική αύξηση κάποια χρόνια πριν και ιδιαίτερα την περίοδο μέχρι το 2008, έτος κατά το οποίο τον Ιούνιο παρουσίασαν ιστορικό υψηλό στις αγορές ξηρών φορτίων, ξεπερνώντας κατά πολύ τον μέσο όρο της προηγούμενης δεκαετίας. Κυρίως λόγοι για την εκρηκτική αυτή άνοδο μπορούν να αναφερθούν ότι ήταν η κατάσταση της οικονομίας εκείνης της εποχής, η ενίσχυση των

αναδυόμενων αγορών και η μεγάλη ζήτηση που παρουσίαζε για πρώτες ύλες η τεράστια αγορά της Κίνας. Το ξεκίνημά της οικονομικής κρίσης στις αρχές του 2008 δεν επηρέασε αρχικά την κατάσταση, από τα μέσα του 2008 όμως η ναυλαγορά αρχίζει να υποχωρεί συμπαρασυρόμενη από τη δίνη της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Το εμπόριο αρχίζει να συρρικνώνεται με γοργούς ρυθμούς και αυτό ως γεγονός δεν αφήνει ανεπηρέαστη την αγορά των ναύλων. Η πτώση είναι τρομακτικά ραγδαία και περί τα τέλη του 2008 αγγίζει το 90% σε σχέση με τα επίπεδα στα οποία βρίσκονται μόλις 6 μήνες πριν. Το ίδιο χρονικό διάστημα παρατηρείται ωστόσο μια μεγάλη αύξηση στις παραγγελίες νέων πλοίων εκ μέρους των πλοιοκτητών. Η κατάσταση δείχνει να αλλάζει το 2009, ιδιαίτερα στους ναύλους ξηρών φορτίων, όπου παρατηρείται μεγάλη αύξηση σε σχέση με την κατάσταση που είχε διαμορφωθεί το 2008. Η Κίνα τονώνει την οικονομία της με εσωτερικό πρόγραμμα δημοσιονομικής στήριξης που αυξάνει την εγχώρια ζήτηση, γεγονός που με τη σειρά του αυξάνει τη ζήτηση για μεταφορές και έτσι η κατάσταση σταθεροποιείται και τελικά μείωσή στο θαλάσσιο εμπόριο υπάρχει μεν, αλλά είναι τελικά μικρότερη από τότε αρχικά αναμενόταν.

Η κατάσταση παραμένει περίπου η ίδια και κατά το 2010, ωστόσο την περίοδο 2011-2012 ξεκινούν οι παραδόσεις πλοίων που είχαν παραγγελθεί κατά την περίοδο 2007 και μετά. Το γεγονός αυτό, σε συνάρτηση με τη μείωση των εισαγωγών στην αγορά της Κίνας, συνετέλεσε σε μια εκ νέου μείωση των εισαγωγών στην αγορά της Κίνας, συνετέλεσε σε μια εκ νέου μείωση της ζήτησης για πλοία, με εκείνα με μεγάλη χωρητικότητα να είναι αυτά που επλήγησαν περισσότερο. Οι εξαγωγές των Ευρωπαϊκών χωρών άρχισαν να μειώνονται, ενώ αντίθετα αυξάνονται εκείνες από χώρες όπως η Κίνα, η Ρωσία και οι χώρες της Λατινικής Αμερικής. Φτάνοντας στο σήμερα, παρατηρούμε ότι η κατάσταση στα επίπεδα των ναύλων είναι ότι αυτά παραμένουν σταθερά, καθώς όμως η οικονομία της Κίνας κλονίζεται, η κατάσταση στην ναυτιλία παρουσιάζει μια αρνητική τάση για την αγορά φορτηγών πλοίων, την ίδια στιγμή που δείχνει αισθητά καλύτερη στον χώρο των tankers.

2.2.3 ΝΑΥΛΟΙ ΚΑΙ ΤΙΜΕΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η ναυτιλία γενικά χαρακτηρίζεται ως μια απρόβλεπτη και ασταθών επικίνδυνη επενδυτικά αγορά. Οι απόψεις που διατυπώθηκαν παραπάνω σχετικά με το ποιο είναι το σωστό timing για να επενδύσει κάποιος, ή αντίστοιχα ποιος είναι ο ενδεδειγμένος χρόνος για να αποσυρθεί από την αγορά, αυτό καταμαρτυρούν. Οι τάσεις στην αγορά, η κατάσταση στην παγκόσμια οικονομία και το διεθνές εμπόριο, είναι μερικοί μόνο από τους παράγοντες που επηρεάζουν ιδιαίτερα την κατάσταση στη ναυτιλία, προκαλώντας μεγάλες διακυμάνσεις στο επίπεδο των ναύλων και γενικά αυξάνοντας την αβεβαιότητα στην πρόβλεψη των συνθηκών του μέλλοντος, αυξάνοντας έτσι το επενδυτικό ρίσκο.

Η ναυτιλία όμως, με όλες τις αβεβαιότητες και την αστάθεια που τη χαρακτηρίζει, είναι μια διττή θα μπορούσαμε να πούμε βιομηχανία. Διττή, διότι το αντικείμενο που εμπορεύεται είναι από τη μία μεριά οι υπηρεσίες μεταφοράς φορτίων με το πλοίο, αλλά από την άλλη αντικείμενο συναλλαγής μπορεί να αποτελέσει και το ίδιο το μεταφορικό μέσο, δηλαδή το πλοίο. Το πλοίο, που από μέσο συναλλαγής, μετατρέπεται σε αντικείμενο – αγαθό συναλλαγής, αποφέροντας κέρδη στον πλοιοκτήτη με την εμπορική του αξία. Όχι πλέον με την μορφή των ναύλων που

αποφέρει μεταφέροντας φορτία παντός τύπου, αλλά με την πώληση του. Ο διπτός αυτός χαρακτήρας του πλοίου αποτελεί από μόνος του την αιτία που επηρεάζει επιπλέον τον πλοιοκτήτη / επενδυτή στην απόφαση του για το εάν τελικά θα προβεί σε αγορά ενός νεότευκτου ή ενός μεταχειρισμένου πλοίου.

Οι τιμές των ναύλων επηρεάζουν πρωτίστως τα προσδοκώμενα από τον πλοιοκτήτη περιθώρια κέρδους, αλλά επηρεάζουν ταυτόχρονα και τις τιμές αγοραπωλησίας των πλοίων, ιδιαίτερα εκείνες των μεταχειρισμένων που μπορούν άμεσα να είναι εκμεταλλεύσιμα μετά την αγοραπωλησία τους. Οι τιμές των μεταχειρισμένων όμως επηρεάζουν ταυτόχρονα και τις τιμές των νεότευκτων πλοίων. Η ζήτηση και η προσφορά διαδραματίζουν τη μεγαλύτερη επιρροή την αγορά μεταχειρισμένων, ενώ το κόστος αποδεικνύεται στις περισσότερες των περιπτώσεων ως ο καθοριστικός εκείνος παράγοντας που επηρεάζει σημαντικά την αγορά νέων πλοίων.

Στο σύνθετο σκηνικό που περιεγράφηκε είναι φανερό ότι, η πορεία και οι διακυμάνσεις των ναύλων αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες στη διαμόρφωση των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων, με την επισήμανση όμως ότι τα επίπεδα τους διαμορφώνονται επίσης και από τη ζήτηση για διαθέσιμη χωρητικότητα, μια χωρητικότητα που εξαρτάται από τη ζήτηση στην αγορά για το αγαθό προς μεταφορά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΚΙΝΔΥΝΟΙ

1 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

1.1 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Η ναυτιλία είναι ένας διεθνοποιημένος κλάδος και αυτή η διεθνοποίηση από μόνη της ελλοχεύει την ευμεταβλητότητα του χαρακτήρα της. Το πλοίο μπορεί να ανήκει σε Έλληνα, η σημαία να είναι Παναμά, η κλάση Γερμανική, ο ναυλωτής Αμερικανός, να έχει κτιστεί το πλοίο στη Κίνα, να έχει χρηματοδοτηθεί από fund στο Dubai, ο ασφαλιστής να είναι Εγγλέζος και ούτω καθεξής.

Οι κίνδυνοι είναι πολλοί στη χρηματοδότηση, όπως και σε κάθε επένδυση, αλλά στην περίπτωση αυτή δεν έχουμε να κάνουμε με μια βιομηχανία στη Θίσβη, αλλά με ένα εργοστάσιο που κινείται στη θάλασσα, μια επένδυση που κινείται στη θάλασσα και επιχειρηματικά (φυσικά και νοητά) σε όλο τον κόσμο.

1.1.1 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Οι κίνδυνοι που προκύπτουν από τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι πολλοί και πολυσύνθετοι. Για να αντιμετωπιστούν, πρέπει αρχικά να αναγνωριστούν.

Η απελευθέρωση των τραπεζικών συστημάτων στις αρχές του 1980 δημιούργησε ένα νέο περιβάλλον. Η απελευθέρωση των επιτοκίων, με τις τράπεζες να καθορίζουν τα επιτόκια στο ύψος που κρίνουν εκείνες επιθυμητό (με βασικό κριτήριο τον ανταγωνισμό) με συνέπεια να διαφοροποιείται το διάστημα (spread) των επιτοκίων καταθέσεων και χορηγήσεων μεταξύ των τραπεζών, και η χρησιμοποίηση της νέας τεχνολογίας συνέβαλαν δραστικά στην ταχύτερη και ευκολότερη επικοινωνία και επέτρεψαν ευνοϊκότερες συνθήκες για τους πελάτες σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης. Βέβαια αυτή η κατάσταση όσο και θετική να ήταν δημιούργησε νέους κινδύνους.

Οι κίνδυνοι που αφορούν στους δανειστές αφορούν και τους δανειζόμενους. Η Επιτροπή της Βασιλείας μελετά τους κινδύνους αλλά και θεσπίζει οδηγίες και κανονισμούς που εφαρμόζονται από τα περισσότερα πιστωτικά ιδρύματα. Τα μέλη της επιτροπής αποτελούνται από τους διοικητές κεντρικών τραπεζών των ανεπτυγμένων χωρών και συστάθηκε υπό την αιγίδα της Διεθνούς Τράπεζας Διακανονισμών.

Το 1988 η Επιτροπή της Βασιλείας εισήγαγε ένα σύστημα κεφαλαιακής μέτρησης (Basel Capital Accord). Το 1988 εκδόθηκε το πλαίσιο εποπτείας του διεθνούς τραπεζικού συστήματος με την ονομασία Βασιλεία I, με στόχο την αντιμετώπιση του πιστωτικού κινδύνου μέσω της θέσπισης ελάχιστων κεφαλαιακών απαιτήσεων. Το 2000 εκδόθηκε το πλαίσιο Βασιλεία II, αντικαθιστώντας την Βασιλεία I και αποσκοπώντας στην πληρέστερη απεικόνιση των αναλαμβανόμενων κινδύνων από τα πιστωτικά ιδρύματα και στη σύνδεση των κεφαλαιακών απαιτήσεων με τους κινδύνους αυτούς. Στο πλαίσιο της Βασιλείας III, παρουσιάζονται κανονιστικά πρότυπα που αφορούν στην κεφαλαιακή επάρκεια και ρευστότητα των τραπεζών.

Οι τράπεζες με την ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου και του χαρτοφυλακίου τους, δημιούργησαν αυτόνομες μονάδες – τμήματα, που απασχολούνται με την ναυτιλία.

1.1.2 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ ΟΙ ΤΡΑΠΕΖΕΣ

Οι τράπεζες δίνοντας δάνεια αντιμετωπίζουν τους παρακάτω κινδύνους:

- Τον πιστωτικό κίνδυνο
- Τον κίνδυνο διακυμάνσεων των επιτοκίων,
- Τον συναλλαγματικό κίνδυνο,
- Τον λειτουργικό κίνδυνο,
- Τον κίνδυνο αγοράς.

Κατά συνέπεια η τράπεζα στην προσπάθεια της να περιορίσει τους κινδύνους θα τους μεταφέρει στον πλοιοκτήτη. Άλλωστε μεγάλες τράπεζες είχαν γίνει και πλοιοκτήτες από τη μη αποπληρωμή δανείων.

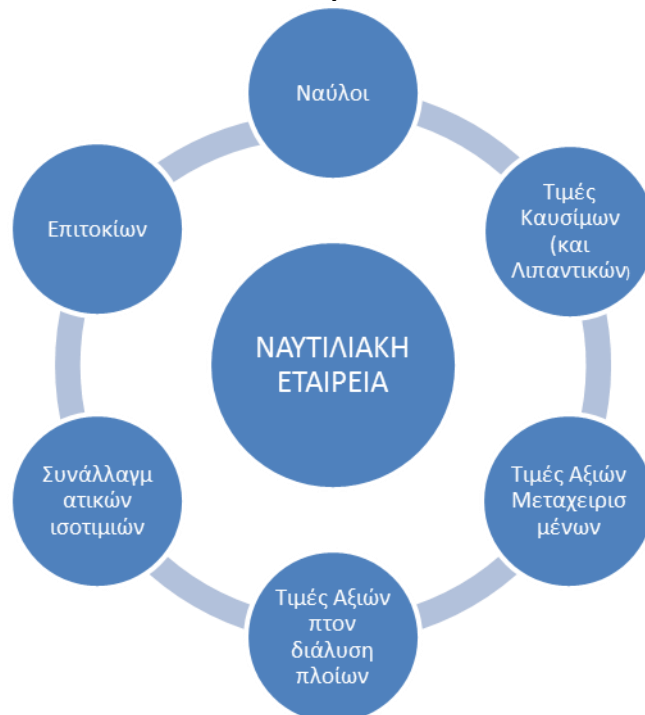
Ειδικότερα οι κίνδυνοι που θα μας απασχολήσουν είναι οι ίδιοι που αφορούν στον πλοιοκτήτη.

Ο κίνδυνος που παρουσιάζει μια ναυτιλιακή εταιρεία είναι η μεταβλητότητα στοιχείων, όπως των ναύλων. (Διάγραμμα 1)

Σήμερα όμως οι πιο σημαντικοί κίνδυνοι για τον πλοιοκτήτη είναι:

- Η αφερεγγυότητα ναυλωτών,
- Η πειρατεία στη θάλασσα,
- Η επιδημία Ebola,
- Η σχέση δανείου προς αξία πλοίου,
- Η ασφάλιση Ενυπόθηκου Δανειστή

Διάγραμμα 1: Στοιχεία μεταβλητότητας και ναυτιλιακή εταιρεία



1.2 ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Κάθε επιχείρηση είναι εκτεθειμένη στον κίνδυνο αφού οι διαδικασίες της εκτυλίσσονται σε ένα ασταθές περιβάλλον που κυριαρχείται από αριθμούς και δύσκολους οικονομικούς υπολογισμούς. Για να ελαχιστοποιήσουν τα πιθανά καταστρεπτικά αποτελέσματα, οι επιχειρήσεις αναπτύσσουν ειδικούς κλάδους για την διαχείριση του κινδύνου, οι οποίοι αξιολογούν τις πιθανές επενδύσεις και συμβουλεύουν τους επικεφαλής των τμημάτων.

Η επιχείρηση πρέπει να καταλάβει τους κινδύνους που διατρέχει και πως αρμόζουν οι διάφοροι κίνδυνοι στους μετόχους. Πολλές επιχειρήσεις πληρώνουν ασφάλιστρα για να καλύψουν την απώλεια, για παράδειγμα, 50 εκατομμύρια δολάρια που ενσωματώνουν μια πυρκαγιά, ενώ, συγχρόνως οι εταιρείες αφήνουν τους οικονομικούς κινδύνους αξίας εκατοντάδων εκατομμυρίων από το κεφάλαιο ακάλυπτους. Εναλλακτικά, οι εταιρείες προστατεύουν κάθε κίνδυνο μέσω των κύριων αγορών, δίνοντας χρήματα στις διοικητικές επιτροπές κινδύνου. Οι τεχνικές και τα εργαλεία για τη μέτρηση και την υποβολή έκθεσης κινδύνου έχουν πολλαπλασιαστεί τα τελευταία χρόνια. Μερικές από τις οποίες είναι : value at risk, capital at risk, risk adjusted capital at risk, risk adjusted return on risk adjusted capital, και πολλές άλλες. Είναι λογικό να επενδύσουμε σε επενδύσεις που γνωρίζουμε τον κίνδυνο εάν η εταιρεία θεωρεί ότι μπορεί να χρησιμοποιήσει αυτήν την γνώση για να βελτιώσει την απόδοση της για τους επενδυτές.

Για μια αποδοτική διαχείριση κινδύνου, μια περιεκτική προσέγγιση πρέπει να υιοθετηθεί για να επιτρέψει στο διαχειριστή κινδύνου να πετύχει την επιθυμητή έκβαση.

1.2.1 ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Ως πιστωτικός κίνδυνος ορίζεται ο κίνδυνος απώλειας (μη εκπλήρωσης) μιας χρηματικής αμοιβής ενός επενδυτή (των υποχρεώσεων του) που οφείλεται στην αδυναμία ενός δανειστή να αποπληρώσει ένα δάνειο ή να εκπληρώσει μία συμβατική υποχρέωσή του.

Οι τράπεζες βάσει της ναυτιλιακής πιστωτικής πολιτικής τους έχουν αναπτύξει συστήματα μέτρησης του βαθμού φερεγγυότητας των επιχειρήσεων αλλά και των προσώπων (ιδιωτών) που ζητούν χρηματοδότηση για την αγορά πλοίου.

Ο πιστωτικός κίνδυνος είναι στενά συνδεδεμένος με την αναμενόμενη απόδοση μίας επένδυσης, με τα ομόλογα να αποτελούν το πιο αξιοσημείωτο παράδειγμα. Όσο υψηλότερος είναι ο αντιληπτός πιστωτικός κίνδυνος, τόσο υψηλότερο θα είναι τα απαιτούμενα επιτόκια.

- Default risk (κίνδυνος αθέτησης): Κίνδυνος αθέτησης σ όλα τα επίπεδα όπως για παράδειγμα τεχνικά, οικονομικά, πληρωμές.
- Exposure risk (έκθεση): Η συνολική έκθεση για τον δανειολήπτη (total exposure).
- Recovery risk (κίνδυνος ανάκτησης): Επίπεδο ασφάλειας του χρηματοπιστωτικού ιδρύματος σε περίπτωση αθέτησης των όρων συμφωνίας με τον οφειλέτη.
- Credit Spread risk (Πιστωτικός κίνδυνος εξάπλωσης): Κίνδυνοι που προκύπτουν από την αύξηση των πιστωτικών περιθωρίων. Αυτό είναι ιδιαίτερα έντονο όταν

μια δευτερεύουσα αγορά έχει αναπτυχθεί και οι τιμές προσδιορίζονται συνεχώς από τις τιμές της αγοράς.

Η ίδια η τράπεζα μπορεί να αντιμετωπίζει κίνδυνο ρευστότητας. Ο κίνδυνος αυτός αναφέρεται όταν η τράπεζα δεν μπορεί να καλύψει τις ανάγκες της. Αυτό συνεπάγεται και κίνδυνο για το τραπεζικό και ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο.

Ακόμη πλοιοκτήτης και τράπεζα μπορεί να διατρέχουν τον κίνδυνο της χώρας. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να είναι Έλληνας, αλλά η τράπεζα να είναι Αγγλική. Ο κίνδυνος της χώρας αναφέρεται κυρίως στη περίπτωση που ο δανειζόμενος δεν αθετεί δανειακός του υποχρεώσεις για λόγους οικονομικοκοινωνικοπολιτικούς.

Όμως όλοι οι παραπάνω κίνδυνοι που αναφέρονται ουσιαστικά στις τράπεζες δεν αφορούν μόνο τις τράπεζες αλλά και τον πλοιοκτήτη. Ο λόγος είναι ότι για να πάρει οποιαδήποτε μορφή χρηματοδότησης, θα πρέπει να πληροί συγκεκριμένα κριτήρια, που και αυτά πολλές φορές αλλάζουν, όπως και οι αξίες των πλοίων.

1.2.2 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΠΟΥ ΣΥΝΕΠΑΓΕΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟ CASH FLOW

Το προφίλ του πλοιοκτήτη, η αγορά και οι προβλέψεις μπορεί να είναι ιδανικές, αλλά τι γίνεται εάν το πλοίο δεν βρίσκει φορτίο, εάν χαλάσει, εάν εμπλακεί σε ατύχημα ή και αν βυθιστεί. Αυτός είναι και ο κίνδυνος και το ρίσκο του πλοιοκτήτη.

1.2.3 ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΤΟΚΙΩΝ

Η οποιαδήποτε μεταβολή των επιτοκίων δημιουργεί κινδύνους:

- Στην επένδυση,
- Στην χρηματοδότηση των παγίων,
- Στη διαχείριση της ρευστότητας, και
- Στη διαχείριση των ισοτιμιών ξένων νομισμάτων.

Ο κίνδυνος διαφαίνεται από ο γεγονός ότι όταν η Τράπεζα χορηγεί δάνεια με σταθερό επιτόκιο και εκείνη δανείζεται με κυμαινόμενο χάνει η τράπεζα σε μια μεταβολή αλλά και ο πλοιοκτήτης δεν θα μπορεί με ευκολία να διευθετήσει ταμειακές δυσκολίες γιατί η τράπεζα δεν θα έχει περιθώρια. Άρα το πιστωτικό ίδρυμα και η πολιτική του είναι σημαντικοί παράγοντες.

1.2.4 Ο ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Οι συναλλαγματικές ισοτιμίες αφορούν σε οποιαδήποτε επιχείρηση που εμπλέκεται σε διεθνείς συναλλαγές.

Τα στοιχεία που επηρεάζονται από τη μεταβολή στα επιτόκια, επηρεάζονται επίσης και από τις ισοτιμίες νομισμάτων (των ισοτιμιών συναλλάγματος), αλλά επιπρόσθετα οι συναλλαγματικές αλλαγές μεταβάλλουν και την τιμή του πλοίου. Το νόμισμα της ναυτιλίας είναι το δολάριο και οι περισσότερες αποπληρωμές γίνονται σε δολάρια (π.χ. ασφαλιστικές δαπάνες, πλήρωμα, δάνεια).

1.2.5 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΧΩΡΑΣ

Ως χρηματοδοτικός κίνδυνος θεωρείται ο κίνδυνος, ο αλλοδαπός δανειζόμενος να μην εξοφλήσει τις δανειακές του υποχρεώσεις, επηρεαζόμενος από γεγονότα τα οποία αφορούν είτε στη χώρα στην οποία εδρεύει η πλοιοκτήτρια εταιρεία, είτε στην εκάστοτε περιοχή που λειτουργεί το χρηματοδοτούμενο πλοίο. Τα γεγονότα αυτά αυξάνουν την αβεβαιότητα – κίνδυνο των συναλλαγών με αυτές της χώρας και μπορεί να έχουν οικονομικό χαρακτήρα (όπως ο έλεγχος συναλλάγματος), κοινωνικό χαρακτήρα (όπως οι πολιτικές εξεγέρσεις) και πολιτικό χαρακτήρα (όπως οι απαλλοτριώσεις υπέρ του δημοσίου).

Ειδικότερα στην περίπτωση κατά την οποία ο δανειζόμενος ανήκει στο δημόσιο τομέα, ο χρηματοδοτικός κίνδυνος αναφέρεται ως κίνδυνος χώρας και μπορεί να εξελιχθεί ακόμη και σε πλήρη αδυναμία της νομικής διεκδίκησης της είσπραξης των οφειλών του δανείου από την τράπεζα.

Ο χρηματοδοτικός κίνδυνος χώρας μπορεί να μειωθεί αν κατά την αρχική αξιολόγηση γίνει προσεκτική αξιολόγηση όσον αφορά τις εμπλεκόμενες με τη χρηματοδότηση και τη λειτουργία του πλοίου χώρες και επιλέγουν εκείνες οι οποίες παρουσιάζουν εικόνα πολιτικής και οικονομικής σταθερότητας.

1.2.6 Ο ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Ο λειτουργικός κίνδυνος αφορά σε κινδύνους και ζημιές που μπορεί να προκύψουν από τη διαχείριση του πλοίου, για παράδειγμα, μη τήρηση κανονισμών, με ορθολογιστική λειτουργία διαδικασιών ή και ακόμη από φυσικές καταστροφές.

Η επιτροπή της Βασιλείας έχει καθορίσει ως λειτουργικό κίνδυνο την ανεπάρκεια στα συστήματα πληροφόρησης ή τους εσωτερικούς ελέγχους, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε μια απροσδόκητη απώλεια. Η όλη λειτουργία των τραπεζικών ιδρυμάτων βασίζεται σε εκατομμύρια συναλλαγές, που ιδιαίτερα για τον κλάδο της ναυτιλίας αφορά υπέρογκα ποσά, αλλά και διαδικασίες οι οποίες γίνονται από κάποια άτομα μεμονωμένα, γεγονός που αναδεικνύει την σημαντικότητα περιορισμού του κινδύνου αυτού σε σχέση με τον τρόπο λειτουργίας των χρηματοοικονομικών ιδρυμάτων. Ο κίνδυνος αυτός λόγω του μεγέθους, του είδους αλλά και του τρόπου διαχείρισης του, καθιστάτε από τους πιο περίπλοκους.

1.2.7 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣ

Τα όρια μεταξύ των κατηγοριών κινδύνου είναι αδιευκρίνιστα. Μια απώλεια λόγω της διεύρυνσης της πίστωσης μπορεί εύλογα να αποτελέσει απώλεια αγοράς η πτωτική απώλεια, έτσι ο κίνδυνος αγοράς και ο πιστωτικός κίνδυνος επικαλύπτονται. Ένας σημαντικός αλλά κάπως διφορούμενος είναι ο κίνδυνος μεταξύ του κινδύνου αγοράς και του επιχειρησιακού κινδύνου. Ο κίνδυνος αγοράς είναι έκθεση στην αβέβαιη αγοραστική αξία ενός χαρτοφυλακίου. Ένας έμπορο κρατά ένα χαρτοφυλάκιο προθεσμιακών προϊόντων. Ο έμπορος ξέρει την αγοραστική αξία τους σήμερα, αλλά είναι αβέβαιος ως προς την αγοραστική αξία μετά από μία εβδομάδα από σήμερα επομένως αντιμετωπίζει τον κίνδυνο αγοράς. Ο επιχειρησιακός κίνδυνος είναι έκθεση στην αβεβαιότητα στην οικονομική αξία που δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως αγορά. Η διάκριση μεταξύ του κινδύνου αγοράς και του

επιχειρησιακού κινδύνου παραλληλίζει τη διάκριση μεταξύ αποτίμησης βάσει της τρέχουσας τιμής αγοράς και της λογιστικής αξίας.

Ο κίνδυνος αγοράς προέρχεται από το γεγονός ότι υπάρχουν οικονομικά εκτεινόμενοι κίνδυνοι από τους οποίους απειλούνται όλες οι επιχειρήσεις. Για αυτό, τα αποθέματα παραδείγματος χάριν, έχουν μια τάση να κινούνται από κοινού. Για ένα εύλογα καλά διαφοροποιημένο χαρτοφυλάκιο, ο κίνδυνος αγοράς είναι εκείνος που επηρεάζει την όλη κατάσταση.

Ο κίνδυνος αγοράς ρυθμίζεται καλύτερα βραχυπρόθεσμα. Οι μακροπρόθεσμες απώλειες αποφεύγονται με την αποφυγή των απωλειών από τη μια ημέρα στην επόμενη. Συχνά οι διαπραγματευτές και οι διαχειριστές χαρτοφυλακίων υιοθετούν ποικίλες μορφές μέτρησης του κινδύνου –duration & convexity, βήτα, κ.λ.π – για να αξιολογήσουν τις εκθέσεις θεωρούνται υπερβολικές. Σε ένα πιο στρατηγικό επίπεδο, οι επιχειρήσεις διαχειρίζονται τον κίνδυνο αγοράς με την εφαρμογή ορίων κινδύνου στις δραστηριότητες των διαχειριστών χαρτοφυλακίων. Όλο και περισσότερο, η αξία του Κινδύνου (VaR) χρησιμοποιείται για να καθορίσει και να ελέγξει αυτά τα όρια.

Ο κίνδυνός της μεταβάλλει τους παράγοντες της αγοράς, όπως για παράδειγμα μεταβλητότητα προσφοράς και ζήτησης υπηρεσιών, διακυμάνσεις στους ναύλους, μετατόπιση σε αγορές πλοίων διαφορετικής χωρητικότητας, μεταβολές σε καύσιμα, δαπάνες, μεταβλητότητα στις τιμές των νεότευκτων και μεταχειρισμένων πλοίων.

Στην περίπτωση που το πλοίο είναι ναότευκτο, οι κίνδυνοι συμπεριλαμβάνουν:

- Τον κίνδυνο της χώρας που ναυπηγείται το πλοίο
- Τον κίνδυνο από την τράπεζα του ναυπηγείου
- Τον κίνδυνο από την τράπεζα του ναυπηγείου που εκδίδει το refund guarantee.

Στην περίπτωση που το πλοίο είναι μεταχειρισμένο οι κίνδυνοι μεταφράζονται:

- Στον κίνδυνο απασχόλησης του πλοίου που συνεπάγεται και το προβλεπόμενο cash flow
- Στον κίνδυνο φερεγγυότητας του ναυλωτή
- Στον κίνδυνο του πλοίου ως ενυπόθηκη εξασφάλιση και στη δυνατότητα ρευστοποίησης
- Στον κίνδυνο που σχετίζεται με την παρακολούθηση των ασφαλειών του.

Κατά συνέπεια η τράπεζα στην προσπάθειά της να περιορίσει τους κινδύνους θα τους μεταφέρει στον πλοιοκτήτη.

1.2.8 ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΝ

Ο ναύλος είναι το έσοδο του πλοίου και κατά συνέπεια καθορίζει και τη ρευστότητα της εταιρείας. Οι μεταβολές στα ναύλα προέρχονται από την παράγωγο ζήτηση, τη κυκλικότητα, την εποχικότητα και διάφορα τυχαία γεγονότα.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, κύρια εξασφάλιση ενός ναυτιλιακού δανείου από τράπεζα με σκοπό την απόκτηση ενός ποντοπόρου πλοίου, αποτελεί η υποθήκη επί του χρηματοδοτούμενου πλοίου. Η εγγραφή υποθήκης επί του πλοίου υπέρ της δανειστριάς τράπεζας πραγματοποιείται κυρίως ώστε σε περίπτωση μη ανταπόκρισης του δανειζόμενου στις δανειακές του υποχρεώσεις, η τράπεζά να μειώσει ή να εξοφλήσει, το υπόλοιπο της οφειλής, με τα έσοδα από την εκτέλεση της υποθήκης και το πλειστηριασμό του πλοίου. Οι αξίες όμως των πλοίων ακολουθούν τις διακυμάνσεις των επιπέδων των ναύλων.

Όσο η προσφορά της χωρητικότητας είναι μικρότερη της ζήτησης, οι φορτωτές, προκειμένου να εξασφαλίσουν πλοία για τη μεταφορά των φορτίων τους, είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν υψηλότερους ναύλους, συντελώντας έτσι στη δημιουργία αυξητικής τάσης στα επίπεδα των ναύλων.

Το αισιόδοξο κλίμα που δημιουργείται, οδηγεί στην αύξηση της ζήτησης εκ μέρους των πλοιοκτητών για απόκτηση πλοίων (οι οποίοι σπεύδουν να εκμεταλλευθούν το θετικό κλίμα) και η αξία των πλοίων αυξάνεται. Παρόμοια, όταν η προσφορά της χωρητικότητας είναι μεγαλύτερη της ζήτησης, τα επίπεδα των ναύλων μειώνονται, το ενδιαφέρον για νέες επενδύσεις εκ μέρους των πλοιοκτητών ατονεί και ακολουθεί η πτώση στις αξίες των πλοίων.

Δεδομένου ότι ο σκοπός της εγγραφής υποθήκης υπέρ της τράπεζας είναι σε περίπτωση κατά την οποία ο δανειζόμενος δεν είναι συνεπής στις δανειακές του υποχρεώσεις, η αναγκαστική πώληση του πλοίου, προκειμένου να μειωθεί ή να εξοφληθεί το υπόλοιπο του δανείου, είναι εμφανές ότι οι διακυμάνσεις στην αξία του πλοίου αυξάνουν το κίνδυνο της τράπεζας να μην αποτύχει τον αρχικό σκοπό της λήψης της υποθήκης, αφού η αξία του πλοίου ίσως δε καλύπτει πλήρως ή καλύπτει μικρό μόνο μέρος της τρέχουσας οφειλής.

Για παράδειγμα, τα ναύλα των φορτηγών πλοίων. Έχει αναφερθεί ότι η ζήτηση είναι παράγωγος για την αγορά μας. Αξιοσημείωτο είμαι το γεγονός πως η ζήτηση αυτή συμπαρασύρει και τις τιμές των πλοίων, τους δείκτες χρηματιστηρίων, το utilization rate του παγκόσμιου στόλου και πολλά άλλα, που μπορεί να έχουν οποιαδήποτε σχέση με αυτή την επιθυμία. Τα κύρια φορτία από τα οποία δημιουργείται η ανάγκη αυτή είναι το σιδηρομετάλλευμα, το κάρβουνο και τα σιτηρά. Φυσικά, τα έσοδα κάθε είδους και μεγέθους πλοίου εξαρτώνται, λιγότερο ή περισσότερο, από την ανάγκη για μεταφορά των παραπάνω φορτίων. Έτσι η PANAMAX είναι πλοία τα οποία είχαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς ο μέσος ετήσιος ναύλος τους εξαρτάται από την επιμέρους ζήτηση για μεταφορά και των τριών παραπάνω κύριων φορτίων. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα PANAMAX σε έναν χρόνο μεταφέρουν φορτία που αποτελούνται περίπου από 45% σιδηρομετάλλευμα και κάρβουνο, 35% σιτηρά και 20% από τα υπόλοιπα χύδην ξηρά φορτία, όπως, ο βωξίτης, η αλουμίνια, το τσιμέντο και άλλα. Ο ναύλος των PANAMAX, με μέσο όρο τις 8.000 δολάρια ανά ημέρα από την αρχή του 2014, κινείται σε αισθητά χαμηλότερα επίπεδα συγκριτικά με το 2013, γεγονός που έγινε αισθητό από την ελεύθερη πτώση των ναύλων τον Ιούνιο του 2014. Τα SUPRAMAX, με μέσο ναύλο το 10.475 δολάρια ανά ημέρα από την αρχή του 2014, βρίσκονται σαφώς σε πιο σταθερά επίπεδα με θετική προοπτική και τα CAPESIZA φαίνεται να έχουν ισορροπήσει στα 15.000 δολάρια ανά ημέρα μετά την ξαφνική έκρηξη στα τέλη του 2013. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο αποπληθωρισμός BDI (ο δείκτης αυτός θεωρείται ο πλέον αντιπροσωπευτικός όσον αφορά στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου καθώς δεν συμπεριλαμβάνονται μόνο διαδρομές που σχετίζονται με τις διαδρομές πλοίων τύπου PANAMAX και CAPESIZE αλλά και διαδρομές που εκτελούν πλοία τύπου handysize.) στο τέλος του 2014 βρέθηκε στα χαμηλότερα επίπεδα των τελευταίων 6 ετών, στα ίδια επίπεδα με εκείνα του Δεκεμβρίου του 2008. Με πλοία τύπου CAPESIZE μεταφέρεται κύρια σιδηρομετάλλευμα, η τιμή του οποίου βρίσκεται σε ελεύθερη πτώση στις διεθνείς αγορές. Στο τέλος του 2014 η τιμή του ήταν στα 94 δολάρια ΗΠΑ. Οι κολοσσοί της εξόρυξης Vale, η Rio Tinto και BHP Billiton, έχουν κάνει μεγάλες επενδύσεις στην εξόρυξη. Βέβαια αυτό, αν και ακόμα δεν είναι εμφανές, μπορεί να επηρεάσει αρκετά

την αγορά των capes. Πολλοί παράγοντες της ναυτιλιακής αγοράς υποστηρίζουν ότι η δελεαστική αυτή τιμή του iron ore θα οδηγήσει στη αγορά ποσοτήτων από τη Λ.Δ της Κίνας και έτσι θα τονωθεί η αγορά και οι ναύλοι των capes. Αυτό ίσως να είναι ένα βιαστικό συμπέρασμα, ή μια εξωτερικευμένη δικαιολογία για τους πολύ υψηλούς ρυθμούς παραγγελιών στα capes , παρότι μπορεί να απεικονίσει την πραγματικότητα αλλά όχι σε μακροπρόθεσμη βάση.

Πολλοί αναλυτές της αγοράς πιστεύουν ότι η περίοδος που διανύουμε είναι μεταβατική γιατί η αγορά δείχνει μακροπρόθεσμα να ισορροπεί σε διαφορετικά επίπεδα από αυτά που υπάρχουν τόσο καιρό. Συνεπώς οι trend makers της ναυτιλίας θα εστιάσουν περισσότερο στην καινοτομία και στη πρόβλεψη της αλλαγής του οικονομικού περιβάλλοντος στην διεθνή αγορά περισσότερο από ποτέ, ούτως ώστε να πάρουν αποφάσεις σήμερα ελπίζοντας να αποζημιωθούν αύριο.

1.2.9 ΑΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑ ΝΑΥΛΩΤΩΝ

Υπάρχει πάντα ο κίνδυνος για έναν πλοιοκτήτη σε ενδεχόμενη πτώση της αγοράς ναύλων να αντιμετωπίσει την αδυναμία πληρωμών από πλευρά του ναυλωτή. Έχει αναπτυχθεί λοιπόν ένα ασφαλιστικό προϊόν, γνωστό ως Ασφάλιση Αφερεγγυότητας Ναυλωτών, που προστατεύει τον πλοιοκτήτη από τον κίνδυνο αφερεγγυότητας πληρωμών που προέρχονται από συμφωνίες ναύλωσης (time charter parties).

1.2.10 Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Η πειρατεία στη θάλασσα έχει αποτελέσει ένα σοβαρό πρόβλημα τα τελευταία χρόνια. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες αντιμετωπίζουν αυξημένη συχνότητα πειρατικών επιθέσεων. Το 2014 είχαν καταγγελθεί 245 περιστατικά ένοπλης κλοπής από πειρατές στο κέντρο αναφοράς επιθέσεων που υπάγεται στο Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο. Ο αριθμός αυτός επιβεβαιώνει μια φθίνουσα τάση τα τελευταία τέσσερα χρόνια (4). Περίπου 442 ναυτικοί είχαν κρατηθεί ως όμηροι, 13 τραυματίστηκαν, 9 απήχθησαν από τα πλοία τους και 4 δυστυχώς θανατώθηκαν.

1.2.11 Η ΕΠΙΔΗΜΙΑ EBOLA

Με την έξαρση Ebola συναγερμός έχει σημάνει στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα μπροστά στον κίνδυνο να προσβληθούν πληρώματα από τον θανατηφόρο ιό, όταν τα πλοία τους προσεγγίζουν σε λιμάνια κρατών, όπου υπάρχει έξαρσή του.

Η διάρκεια της επιδημίας έχει οδηγήσει σε « μια μεγάλη αβεβαιότητα στην ναυτιλία που πρέπει να λαμβάνει προφυλάξεις για την τρέχουσα κατάσταση, αλλά αναμένεται ότι η μεγαλύτερη απομόνωση και προληπτικά μέτρα μπορούν να τεθούν σε ισχύ σε μια μελλοντική ημερομηνία», αναφέρθηκε σε μια έκθεση που δημοσιεύθηκε από την Δικηγορική Εταιρεία Hill Dickinson για τις νομικές συνέπειες του θανατηφόρου ιού στη Δυτική Αφρική.

Ένα πλοίο που έφτασε στη Νότια Αφρική με 6 λαθρεπιβάτες επί του σκάφους, δεν του επιτράπη να αγκυροβολήσει, γιατί οι τοπικές υγειονομικές αρχές ανησυχούσαν για την ταυτότητά των λαθρεπιβατών και την ιθαγένειά τους και για το κατά πόσον οι λαθρεπιβάτες θα μπορούσαν να έχουν μολυνθεί από τον ιό Έμπολα. Το πλοίο υπέστη σημαντική καθυστέρηση, καθώς και πρόσθετες δαπάνες, επειδή οι αρχές της Νοτίου Αφρικής υιοθέτησαν πολύ αυστηρές διαδικασίες για τυχόν πλοία που μπορούν να

μεταφέρουν λαθρεπιβάτες (η πλήρωμα φυσικά) επι του πλοίου που μπορεί να είναι φορείς του ιού και δεν υπάρχει αμφιβολία ότι και άλλες χώρες θα κάνουν επίσης το ίδιο. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι όλοι οι πλοιοκτήτες γνωρίζουν την έξαρση του ιού και λαμβάνουν τις απαραίτητες προφυλάξεις όταν τα πλοία είναι προγραμματισμένα να προσεγγίσουν σε λιμάνια της Δυτικής Αφρικής. Στα πλοία θα επιβιβαστούν πολλοί άνθρωποι, οι οποίοι θα μπορούσαν να έχουν έρθει σε επαφή με ανθρώπους που είχαν τον ιό. Στα πλοία συνιστάται να υιοθετήσουν διασφαλίσεις για την προστασία του πληρώματος από την εν λόγω έκθεση στον ιό.

Ένα πλοίο που καταπλέει σε λιμένες της Δυτικής Αφρικής πρέπει επίσης να επιδείξει μεγαλύτερη επιμέλεια σε σχέση με λαθρεπιβάτες που επιθυμούν να αποκτήσουν πρόσβαση στο σκάφος, με αποτέλεσμα το πλοίο στη συνέχεια να αναχωρήσει με λαθρεπιβάτες επι αυτού ή να καθυστερήσει ή να κρατηθεί στο επόμενο λιμάνι της, ενώ οι τοπικοί αξιωματούχοι υγείας ζητούν ελέγχους όλων των ατόμων επι του πλοίου.

Τα πλοία μπορεί να καθυστερήσουν περαιτέρω εάν υπάρχουν λαθρεπιβάτες, καθώς τοπικοί αξιωματούχοι υγείας θα θέλουν να διενεργήσουν μια πλήρη έρευνα ως προς την εθνικότητα των λαθρεπιβατών καθώς και αν προέρχονται από περιοχές, που έχουν κηρυχθεί ευαίσθητες από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Όμιλος απέστειλε εγκύκλιο, καλώντας τα κράτη- μέλη στις χώρες της Δυτικής Αφρικής που χτυπήθηκαν πολύ από την θανατηφόρα ασθένεια να διεξάγουν προβολές εξόδου για όλα τα άτομα που εγκαταλείπουν τους λιμένες τους.

«Η διεθνείς συνεργασία είναι απαραίτητη για την υποστήριξη της δράσης για την ανάσχεση του ιού και έτσι να σταματήσει τη μετάδοση σε άλλες χώρες και να μετριάσει τις επιπτώσεις σε αυτούς που επηρεάζονται»(αναφορά από εγκύκλιο από imo.org.)

1.2.12 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ, ΔΙΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Η σωστή χρονική στιγμή αγοράς και πώλησης ενός πλοίου είναι πολύ σημαντική. Τα πλοία έχουν σχεδόν χρηματιστηριακή αξία και η τιμή τους ακολουθεί τους νόμους προσφοράς και ζήτησης.

Αυτό που κατά συνέπεια, είναι λογικό είναι η ικανότητα της χρονικής τοποθέτησης των επενδύσεων σε πλοία, σε σχέση πάντα με τους ναυτιλιακούς κύκλους. Η κυκλικότητα της ναυλαγοράς είναι καθοριστικός παράγοντας κερδοφορίας.

1.2.13 ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Η αξία του πλοίου γενικότερα είναι ένα ζήτημα. Για παράδειγμα ας υποθέσουμε ότι αγοράζουμε ένα αυτοκίνητο. Το αυτοκίνητο κάθε χρόνο χάνει την εμπορική του αξία. Αυτό δεν συμβαίνει όμως απαραίτητα και στο πλοίο.

Με το δανεισμό για την αγορά του πλοίου, αυτό υποθηκεύεται. Οι αξίες όμως των πλοίων ακολουθούν τις διακυμάνσεις των ναύλων. Παραδείγματός χάριν ας σκεφτούμε ότι ένα πλοίο το αγοράζει ο πλοιοκτήτης σε μια υψηλή αγορά, δηλαδή ακριβά. Ας υποθέσουμε ότι μέσα σε 5 χρόνια η τιμή του πέφτει κατακόρυφα και ο πλοιοκτήτης δεν πληρώνει τις δόσεις και λέει στην τράπεζα να το πάρει πίσω. Με αυτό το παράδειγμα διακρίνουμε κίνδυνο της τράπεζας να μην επιτύχει το αρχικό σκοπό λήψης της υποθήκης, αφού λόγω της πιθανότητας πτώσης των αξιών μπορεί να

μην επαρκεί η αξία του πλοίου για να καλύψει πλήρως ή μερικώς την τρέχουσα οφειλή.

1.2.14 ΑΣΦΑΛΙΣΗ – ΣΧΕΣΗ ΔΑΝΕΙΟΥ ΠΡΟΣ ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Συνήθως οι δανειακές συμβάσεις απαιτούν από τον πλοιοκτήτη να φροντίσει την ασφάλιση του πλοίου που θα χρηματοδοτηθεί για ποσό 110-120% του δανείου.

Φυσικά δεν υπάρχουν προβλήματα σε αυτό μέχρι τη στιγμή που η αξία του πλοίου πέφτει δραματικά. Αυτό θα υποχρέωνε τον πλοιοκτήτη να ζητήσει την ασφάλιση του πλοίου για ποσό σημαντικά μεγαλύτερο από την πραγματική αξία του. Υπάρχει επίσης ανησυχία για το πιθανό ηθικό δίλημμα που αντιμετωπίζει κανείς σε μια τέτοια κατάσταση. Παρόλο που η πλειοψηφία των ρητρών ασφάλισης πλοίων βασίζεται στην ασφάλιση συμφωνηθείσας ασφαλιζόμενης αξίας, δεν οδηγούμαστε πάντοτε στο ίδιο αποτέλεσμα. Οι ρήτρες ασφάλισης της Γερμανικής Ασφαλιστικής Αγοράς αναφέρουν ότι οι απαιτήσεις μπορούν να βασίζονται στην αγοραία αξία του πλοίου. Σημαντικές μειώσεις στις αξίες των πλοίων έχουν ως αποτέλεσμα ανεπαρκή ποσά αποζημιώσεων προς ικανοποίηση των οφειλών των τραπεζών. Κατά συνέπεια αποτελεί πραγματική ανακούφιση το γεγονός ότι υπάρχουν στην ασφαλιστική αγορά προϊόντα που προστατεύουν τον χρηματοδότη από πιθανή μείωση στις αξίες των πλοίων.

1.2.15 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΝΥΠΟΘΗΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΤΗ

Υπάρχουν κίνδυνοι, όπως η αμέλεια ή ο δόλος του πλοιοκτήτη, που δεν μπορούν να ασφαλισθούν από τα παραδοσιακά ασφαλιστήρια συμβόλαια. Για τον λόγο αυτό οι Τράπεζες, καθώς δεν ασκούν καθημερινή διαχείριση του πλοίου, επιθυμούν να ασφαλισθούν με την ιδιότητά τους των αθώων ενυπόθηκων δανειστών.

1.2.16 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΦΗΜΗΣ

Υποστηρίζεται ότι η φήμη μιας τράπεζας είναι το πολυτιμότερο προτέρημά της. Παρόλα αυτά, οι περισσότεροι οργανισμοί δεν περιλαμβάνουν στις εκθέσεις τους ούτε την φήμη ούτε το εμπορικό σήμα ως συστατικό των λειτουργικών αξιολογήσεων του κινδύνου τους. Ακόμα και οι τραπεζικοί αντιπρόσωποι δεν επιθυμούν ο κίνδυνος φήμης να συμπεριληφθεί σε οποιοδήποτε ρυθμιστικό κεφάλαιο προκειμένου να καλυφθεί ο λειτουργικός κίνδυνος. Οι ειδικοί υποστηρίζουν ότι ο κίνδυνος φήμης από μόνος του δεν είναι χρήσιμος. Γι' αυτό, θα μπορούσε να αποτελέσει αφετηρία για άλλες πηγές κινδύνου οι οποίες θα συνδυάζονται με τον κίνδυνο φήμης.

1.2.17 ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Ο πρότυπος κίνδυνος είναι ο κίνδυνος που προκύπτει από την λανθασμένη επιλογή ή εφαρμογή ενός μοντέλου. Από το σημείο που μια τράπεζα γνωρίζει και παράλληλα προβλέπει τον κίνδυνο υιοθέτησης ενός πρότυπου μέχρι το σημείο έκθεσης σε αυτόν τον κίνδυνο, δημιουργεί αρχικά ανησυχία στην διαχείριση του πρότυπου κινδύνου και εν συνεχεία στην ομάδα διαχείρισης του κινδύνου αγοράς ή του πιστωτικού κινδύνου. Ένα μοντέλο μπορεί να χρησιμοποιηθεί με κακό τρόπο, εφαρμόζοντας λανθασμένα στοιχεία, ή μπορεί να στηρίζεται σε έναν τρόπο που διακατέχεται από έλλειψη

πρακτικής. Με αυτόν τον τρόπο, ο πρότυπος κίνδυνος ανησυχεί την ομάδα διαχείρισης λειτουργικού κινδύνου καθώς επίσης και λογιστικού ελέγχου.

1.2.18 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Πολλοί ερευνητές υποστηρίζουν ότι αυτός ο κίνδυνος είναι αρκετά ευδιάκριτος σε σχέση με τον λειτουργικό κίνδυνο τόσο στον προσδιορισμό του όσο και στην διαχείρισή του. Οι τράπεζες αντιστέκονται σθεναρά στην ιδέα ότι πρέπει να διατηρήσουν το κεφάλαιο του έναντι του επιχειρησιακού στρατηγικού κινδύνου.

Για την επίλυση των προβλημάτων που έχουν προκύψει από τις παραπάνω παρερμηνείες, η Επιτροπή της Βασιλείας έχει καθορίσει ως λειτουργικό κίνδυνο την ανεπάρκεια στα συστήματα πληροφόρησης ή τους εσωτερικούς ελέγχου, η οποία οδηγεί στην απροσδόκητη απώλεια. Ο κίνδυνος συνδέεται με το ανθρώπινο λάθος, σύμφωνα με το οποίο μπορεί να επέλθει διακοπή των συστημάτων και ανεπάρκεια στις διαδικασίες ελέγχου.

Από την πλευρά ενός οικονομικού οργανισμού, τα προβλήματα της διαχείρισης κινδύνου διακρίνονται σε δύο μέρη.

Το πιο περίπλοκο από αυτά είναι πως ένας οικονομικός οργανισμός προσεγγίζει τους επιχειρησιακούς κινδύνους. Πιο συγκεκριμένα, μήπως θα ήταν καλό μια τράπεζα να προσπαθήσει να διαχειριστεί τους επιχειρηματικούς κινδύνους σαν μέρος του τμήματος διαχείρισης κινδύνου ή ακόμα να παίρνει τέτοιου είδους αποφάσεις με βάση το ένστικτο της και μόνο; Η απάντηση σε αυτό βρίσκεται περισσότερο στην σοβαρότητα του κινδύνου παρά στη φύση του. Έτσι μια στρατηγική της επιχείρησης για αύξηση του κινδύνου θα έχει ως αποτέλεσμα περισσότερη εργασία υπό πίεση ώστε να ελεγχθεί αν η προσέγγιση αυτή ταιριάζει στο επιχειρησιακό κίνδυνο σε σχέση με άλλους βασικούς κινδύνους όπως είναι η πίστωση, ο κίνδυνος αγοράς και ο λειτουργικός κίνδυνος.

Το δεύτερο μέρος του προβλήματος είναι ευρύτερο. Θα έπρεπε μια εταιρεία να μεταφέρει οποιονδήποτε κίνδυνο και να χρηματοδοτεί εργαλεία για να διαχειριστεί τους επιχειρησιακούς της κινδύνους που δεν προσφέρουν καμία ασφάλεια; Πρόκειται για μια πολύ σημαντική ερώτηση επειδή εάν η απάντηση είναι θετική, θα ανοίξουν πολλά νέα θέματα και έτσι, διακινδυνεύει η διαχείριση αγορών και μερικοί οργανισμοί εκτίθενται σε νέα είδη κινδύνων χαρτοφυλακίου.

Έχει νόημα να διαχειριστούμε τέτοιους επιχειρησιακούς κινδύνους- απαιτούνται διακυμάνσεις, νέα προϊόντα, αξιολογήσεις των εμπορικών σημάτων, τιμές των ακινήτων, υπόλοιπα στοιχείων ενεργητικού και παθητικού, κίνδυνοι διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας, πολιτικοί και καιρικοί κίνδυνοι – και μέχρι ποιο σημείο; Μια αναλογία για το πώς η βιομηχανία ανασφάλισης σκέφτεται μέσω της διαχείρισης κινδύνων να βοηθήσει και να ταξινομήσει αυτήν την εννοιολογική σύγχυση μπορεί να δώσει απάντηση σε ένα τέτοιο ερώτημα.

2 ΤΡΟΠΟΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

2.1 ΥΠΟΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑΣ ΝΑΥΛΩΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ

2.1.1 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑΣ ΝΑΥΛΩΤΩΝ

Η ναυτιλιακή αγορά περιγράφεται ως εξαιρετικά ευμετάβλητη. Ειδικότερα μετά το 2006, οι πλοιοκτήτες πίστευαν ότι μπορούν να ναυλώσουν το πλοίο τους και να αποκομίσουν ένα υψηλό ναύλο. Ακόμη και στη περίπτωση που ο αντισυμβαλλόμενος δεν κατέβαλλε την πληρωμή, δεν υπήρχε ανησυχία, αλλά ούτε ασφαλιστική προστασία κινδύνου, γιατί ο πλοιοκτήτης πίστευε ότι θα είναι σε θέση να ναυλώσει το πλοίο για μια ακόμα φορά με υψηλότερο ποσό.

Η αγορά συνέχισε να αυξάνεται για σχεδόν δύο χρόνια, μέχρι το τρίτο τρίμηνο του 2008 όταν ξεκίνησε η κρίση. Ο λόγος για το οικονομικό crash γίνεται κατανοητό τώρα. Η μείωση στη ζήτηση, για παράδειγμα από την Κίνα για σιδηρομεταλλεύματα μετά τους ολυμπιακούς του Πεκίνου, δεν θα μπορούσε να ανταγωνιστεί με το «σκάσιμο» της πιστωτικής φούσκας, με την θεαματική αποτυχία χρηματοοικονομικών ιδρυμάτων με 150 έτη ιστορίας στις ΗΠΑ. Το δυτικό τραπεζικό σύστημα υπέστη ζημιές και γενικότερα η έλλειψη ρευστότητας είχε δραματικές επιπτώσεις σε ολόκληρο τον κόσμο, γιατί χάθηκε η εμπιστοσύνη, το διεθνές εμπόριο υπέστη ζημιές και οι ναυτιλιακές εταιρείες ήταν υποχρεωμένες να επαναδιαπραγματευθούν ναύλους. Ίσως η πιο συγκλονιστική από τις πτωχεύσεις εταιρειών στον κλάδο της ναυτιλίας ήταν η Korean Line.

Άρα, δεν αποτελεί έκπληξη ότι από το τέλος του 2008 έχει υπάρξει μια σημαντική αύξηση του ενδιαφέροντος από την ναυτιλιακή βιομηχανία όσον αφορά την κάλυψη της αφερεγγυότητας των ναυλωτών.

Ουσιαστικά από το 2010 αναπτύχθηκε ένα ασφαλιστικό προϊόν, γνωστό ως Ασφάλιση Αφερεγγυότητας Ναυλωτών, που προστατεύει τον πλοιοκτήτη από τον κίνδυνο αφερεγγυότητας πληρωμών που προέρχονται από συμφωνίες ναύλωσης.

Το στοιχείο που δημιουργεί ιδιαίτερο ενδιαφέρον στο προϊόν αυτό, είναι το γεγονός ότι δεν απαιτείται η ύπαρξη ναυτικού ατυχήματος για να προκληθεί η χρεωκοπία, αλλά απλά η οικονομική αδυναμία.

Το ασφαλιστήριο μπορεί να συνταχθεί με διαφορετικούς τρόπους, για παράδειγμα:

- Στο όνομα του πλοιοκτήτη, προστατεύοντας έτσι το πλήρες ποσό του ναύλου. Αν το πλοίο είναι ενυπόθηκο, το προϊόν της αποζημίωσης μπορεί να εκχωρηθεί στην χρηματοδότη τράπεζα. Σε περίπτωση απαίτησης, το ασφάλισμα μπορεί να καταβληθεί στην Τράπεζα για περαιτέρω καταβολή στον πλοιοκτήτη μετά την έκπτωση του ποσού που απαιτείται για την εξυπηρέτηση του δανείου.
- Στο όνομα της Τράπεζας, προστατεύοντας έτσι μόνο το ποσοστό του ναύλου που απαιτείται για την εξυπηρέτηση του χρέους. Στην περίπτωση αυτή, τα αναλογούντα ασφάλιστρα μπορεί να πληρωθούν από την Τράπεζα κάνοντας χρήση των περιθωρίων που διαθέτει ή να χρεωθούν στον λογαριασμό του πλοιοκτήτη.

- Στο όνομα αμφοτέρων της Τράπεζας και του πλοιοκτήτη, προστατεύοντας την Τράπεζα για το ποσό του ναύλου που χρειάζεται προς εξυπηρέτηση του δανείου και τον πλοιοκτήτη για το υπόλοιπο ποσό.
- Η συνηθισμένη χρονική περίοδος του ασφαλιστηρίου είναι έως δύο (2) χρόνια. Για ναυλώσεις μεγαλύτερης χρονικής περιόδου, η κάλυψη μπορεί να παραταθεί π.χ. τον έκτο μήνα το συμβόλαιο μπορεί να παραταθεί μέχρι τον 36^ο κλπ., υπό την προϋπόθεση βέβαια ότι δεν έχουν υπάρξει σημαντικές μεταβολές στα οικονομικά στοιχεία του ναυλωτή.

Η κάλυψη μπορεί να παρέχεται σε διάφορες μορφές, ήτοι:

- Δύο (2) μήνες εκκρεμών και απλήρωτων τιμολογίων.
- Απώλεια εισοδήματος ναύλου σε σχέση με τιμολόγια, που θα είχε προκύψει αν δεν είχε συμβεί η πτώχευση ου ναυλωτή.
- Η διαφορά μεταξύ του ναύλου αντικατάστασης με χαμηλότερο ποσό εξαιτίας αντικατάστασης του αρχικά συμφωνηθέντος ναύλου με τον ναυλωτή που χρεωκόπησε.

Φυσικά ο πλοιοκτήτης πρέπει πάντα να ενεργεί ορθολογικά ως εάν ήταν ανασφάλιστος, δηλαδή να στραφεί κατά του ναυλωτή, να προσπαθήσει να ανακτήσει το πλοίο και να εξασφαλίσει ένα ναύλο σε αντικατάσταση. Οι ασφαλιστές πρέπει παράλληλα να τηρούνται ενήμεροι για τυχόν περιστατικά που μπορεί να οδηγήσουν σε απαίτηση, καθώς επίσης και τις προσπάθειες που καταβάλλονται προς ανάκτηση του πλοίου, αποπληρωμή του ναύλου και εξασφάλιση ναύλου αντικατάστασης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, παρόλο που η Ασφάλιση Αφερεγγυότητας Ναυλωτών ίσως δεν είναι διαθέσιμη για κάθε αίτηση ασφάλισης, ενδεχόμενη απόρριψη αίτηση ασφάλισης από τους εξειδικευμένους Ασφαλιστές ίσως βοηθήσει στη διαδικασία λήψης αποφάσεων από έναν πιθανό χρηματοδότη.

Οι πληροφορίες που συνήθως απαιτούνται για την έναρξη των διαπραγματεύσεων με τους Ασφαλιστές περιλαμβάνουν:

- Λεπτομέρειες του πλοιοκτήτη, συμπεριλαμβανομένου ονόματος και εθνικότητας
- Πληροφορίες για τι ναυλωτή, όπως (α) πλήρες επωνυμία, (β) Αριθμός Γ.Ε.Μ.Η ή Α.Φ.Μ. και (γ) εθνικότητα
- Στοιχεία του πλοίου, δηλαδή όνομα, ηλικία, τύπος κλπ.,
- Χρονική περίοδος ναύλωσης
- Αιτούμενη ασφαλιζόμενη περίοδος
- Επωνυμία Ενυπόθηκου Δανειστή.

Για την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων θα χρειαστεί αντίγραφο του ναυλοσυμφώνου καθώς και ελεγμένοι λογαριασμοί των ναυλωτών από ορκωτούς ελεγκτές.

2.1.2 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ

Η ασφάλιση αυτή συνιστάται για περιπτώσεις πλοίων που ακινητοποιούνται, είτε λόγω έλλειψης επαρκούς ναύλου, είτε εξαιτίας υποχρεώσεων εις βάρος τους. Τοποθετείται σύμφωνα με την ρήτρα του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου κατά Κινδύνων Λιμένος.

Οι ρήτρες αυτές παρέχουν προστασία για φυσική ζημιά ή απώλεια του πλοίο έως την αγοραία αξία σκάφους και μηχανών κλπ. (ή για την πραγματική αξία του δανείου στη βάση πρώτης ζημιάς), όπως απαιτείται από την Τράπεζα.

Παρέχεται προστασία για το ενδεχόμενο Αστικής Ευθύνης από Σύγκρουση, με ξεχωριστό όριο κάλυψης έως την Ασφαλισμένη αξία του πλοίου. Επίσης ασφαλίζονται δοκιμαστικά ταξίδια συνήθως μέχρι ακτίνας 250 μιλίων από την συμφωνηθείσα τοποθεσία παροπλισμού.

Τέλος, περιλαμβάνονται οι καλύψεις κατά Κινδύνων Πολέμου, Απεργιών, Κοινωνικών Αναταραχών και Κακόβουλων Βλαβών, σύμφωνα με τη σχετική ρήτρα του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου.

Τα συμβόλαια μπορούν να τοποθετηθούν για βραχύ χρονικό διάστημα, εφόσον απαιτείται. Δεν είναι απαραίτητο να βρίσκεται σε ισχύ η κλάση επιθεώρησης του πλοίου, καθώς οι Ασφαλιστές αντιλαμβάνονται ότι η κλάση επιθεώρησης ενός πλοίου ίσως έχει λήξει κατά τη χρονική περίοδο μέχρι την επαναπόκτησή του. Δεν απαιτείται επίσης η συνήθως επιθεώρησης ακινησίας (lay-up survey).

2.2 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΑΡΑΝΤΙΝΑΣ

2.2.1 Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Η κατάσταση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη ενός νέου σχετικά ασφαλιστικού προϊόντος, της ασφάλισης απαγωγής και λύτρων, που συνδυάζεται και με την επέκτασή της, ώστε να περιλαμβάνεται και ο διαφυγών χρόνος απώλειας ναύλων.

Η βασική κάλυψη περιλαμβάνει:

- Τα λύτρα,
- Απώλεια των λύτρων κατά τη μεταφορά τους,
- Συμπληρωματικά έξοδα,
- Νομική προστασία.

2.2.2 Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΡΑΝΤΙΝΑΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ

Την Τετάρτη 17 Σεπτεμβρίου 2014, το M/V “Marine Phoenix” καθυστέρησε στη Νέα Ορλεάνη, ενώ ένα μέλος του πληρώματος σε κρίσιμη κατάσταση με υποψία Έμπολα αξιολογήθηκε από την Αμερικάνικη Ακτοφυλακή, το Υπουργείο Υγείας της Λουϊζιάνα και την EMS. Το πλοίο είχε ταξιδέψει πρόσφατα στη Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό και, αν και το μέλος του πληρώματος βρέθηκε στη συνέχεια να υποφέρει από ελονοσία, το πλοίο ήταν νόμιμο υπό κράτηση, κατά το χρόνο διεξαγωγής των ερευνών.

Το πρόσφατο ξέσπασμα του ιού Έμπολα στη Δυτική Αφρική είναι η χειρότερη επιδημία από την ανακάλυψη της ασθένειας το 1976. Ως εκ τούτου, τα πλοία που πλέουν προς ή από την περιοχή αυτή μπορεί να υπαχθούν σε κατάσταση καραντίνας, άρνησης ελευθεροεπικοινωνίας ή και να εμποδιστούν ακόμη να εισέλθουν σε ένα λιμάνι.

Ενώ η επιδημία Έμπολα είναι το πιο πρόσφατο παράδειγμα, υπάρχουν πολλές άλλες περιπτώσεις που μπορεί να οδηγήσουν ένα πλοίο σε καθυστέρηση λόγω καραντίνας, τραυματισμού, θανάτου ή μόλυνσης – καθένα από τα οποία θα

μπορούσε να οδηγήσει σε σημαντική απώλεια εσόδων ή / και αύξησης δαπανών για τους πλοιοκτήτες.

Οι μεσίτες Λονδίνου Miller Insurance Services σε συνεργασία με έναν πρώτον στη τάξη ασφαλιστή των Lloyd's, ανέπτυξαν κυρίαρχη θέση στην ασφαλιστική αγορά για την κάλυψη καραντίνας για τους πλοιοκτήτες, που περιλαμβάνει:

- Απώλεια εσόδων
- Πρόσθετα έξοδα
- Ζημία και/ή απώλεια του πλοίου
- Ζημία και /ή απώλεια του φορτίου που μπορεί να προέλθουν αμέσως η εμμέσως από καραντίνα, τραυματισμό, ασθένεια, θάνατο ή μόλυνση.

Η ασφάλιση περιλαμβάνει:

- Κάλυψη 12μηνιαίας βάσης
- Όριο ευθύνης μέχρι USD 10 εκατομμύρια
- Απώλεια ναύλου μέχρι 90 ημέρες λόγω της κράτησης
- Ελάχιστη αφαιρετέα απαλλαγή 3 ημερών
- Η κάλυψη παρέχεται σε παγκόσμια βάση με την εξαίρεση ονομασθεισών και περιοχών υποχρεωτικής καραντίνας, με την έναρξη του συμβολαίου, με την εναλλακτική αγοράς προσεγγίσεων σε εξαιρούμενες περιοχές με επασφάλιστρο που έχει προ- συμφωνηθεί πριν την έναρξη του συμβολαίου
- Ανταγωνιστικά σταθερά ασφάλιστρα για 12 μήνες
- Διακανονισμό με τη λήξη του συμβολαίου για την προσθήκη πλοίων, ενώ διαρκεί το συμβόλαιο και προσεγγίσεων στις εξαιρούμενες περιοχές.

2.3 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΝΥΠΟΘΗΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΤΗ ΚΑΙ ΔΑΝΕΙΟΥ – ΑΞΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

2.3.1 Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΝΥΠΟΘΗΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΤΗ

Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι ασφαλιστικές εταιρείες καλύπτουν κάποιες καταστάσεις. Αυτό είναι πολύ σπάνιο και, συνήθως, αυτό θα μπορούσε να προκύψει, εάν έχουν παραβιαστεί οι εγγυήσεις ή υπάρχουν ενέργειες βαριάς αμέλειας. Υπό αυτές τις συνθήκες, δεν υπάρχει πληρωμή από τους ασφαλιστές και ο ενυπόθηκος δανειστής θα μπορούσε να αντιμετωπίσει μια απώλεια του συνόλου ή μέρους ποσού του δανείου. Ο ενυπόθηκος δανειστής μπορεί να προστατεύσει τον εαυτό του από την αγορά ενυπόθηκος ενδιαφέροντος Ασφαλίσεων και ενυπόθηκων δανειστών.

Η Ασφάλιση Ενυπόθηκου Δανειστή παρέχει πρόσθετη ασφάλιση για απρόοπτα ενδεχόμενα προς την Τράπεζα. Αποτελεί ένα αναγνωρισμένο εργαλείο που χρησιμοποιείται από όλα τα μεγάλα πιστωτικά ιδρύματα παγκοσμίως που δραστηριοποιούνται στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας, με σκοπό την περαιτέρω διασφάλιση των συμφερόντων της χρηματοδότης τράπεζας για τις ασφαλίσεις που έχουν εκχωρηθεί υπέρ της. Η Ασφάλιση αυτή ανταποκρίνεται στην έκταση της οικονομικής ζημίας της Τράπεζας, σε περίπτωση που μια απαίτηση έχει απορριφθεί για κάποιο λόγο, περιλαμβανομένων:

- Μη ουσιώδης αποκάλυψη περιστατικών από τον δανειζόμενο
- Αν αξιολογίας του σκάφους
- Μη ανανέωσης κάποιου ασφαλιστηρίου του πλοίου
- Παράβαση ρήτρας ταξιδιών

- Παράβαση άλλης ρήτρας των ασφαλιστηρίων
- Μη συμμόρφωσης με τυχόν παρατηρήσεις της κλάση επιθεώρησης του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης
- Παραγράφων
- Ηθελημένης βύθισης του πλοίου από την πλευρά των πλοιοκτητών.

Διευκρινίζεται εδώ ότι θα αποζημιωθεί το ενδεχόμενο απαίτησης που προήλθε από αμέλεια του πλοιοκτήτη, καθώς η αμέλεια πλοιάρχου ή μέλους του πληρώματος είναι αποζημιωτέος κίνδυνος από το ασφαλιστήριο του πλοίου.

Η κάλυψη δεν αποτελεί ένα ασφαλιστήριο για τη διαφορά ή την απόκλιση μεταξύ των όρων ασφάλισης. Η πρωταρχική απαίτηση πρέπει να έχει απορριφθεί από τους ασφαλιστές του πλοίου και στη συνέχεια να ενεργοποιηθεί η Ασφάλιση αυτή. Δεν αποτελεί επίσης μορφή οικονομικής εγγύησης. Αν για παράδειγμα, η αρχική απαίτηση δεν καταβληθεί, εξαιτίας οικονομικής αδυναμίας των Ασφαλιστών ή κάποιας Ασφαλιστικής Εταιρείας, τότε δεν θα έρθει η Ασφάλιση Ενυπόθηκου Δανειστή να υποκαταστήσει αυτή την Εταιρεία που έχει οικονομική αδυναμία ή ενδεχομένως χρεωκόπησε.

2.3.2 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΖΗΜΙΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΝΥΠΟΘΗΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΤΗ

Στις ακόλουθες παρατηρήσεις παραθέτω κάποια παραδείγματα.

2.3.2.1 ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ 1

Ένα δεξαμενόπλοιο φορτωμένο με βενζίνη υπέστη σοβαρή ζημιά σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες, με τη μορφή μιας σοβαρής ρωγμής στο κατάστρωμα και οι λιμενικές αρχές αρνήθηκαν πρόσβαση στο λιμάνι φοβούμενοι την πιθανότητα ρύπανσης ή/και έκρηξη. Οι ασφαλιστές αρνήθηκαν ότι οι πλοιοκτήτες είχαν νομική αξίωση, διότι φθορά και /ή έλλειψη της σωστής συντήρησης κατά την έναρξη του ταξιδιού και έτσι κατά συνέπεια η ζημιά δεν οφειλόταν σε κίνδυνο στη θάλασσα. Η τράπεζα του πλοιοκτήτη καλύφθηκε στο ποσό της υποθήκης στο πλαίσιο της πολιτικής της Ασφάλισης Ενυπόθηκου Δανειστή.

2.3.2.2 ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ 2

Πλοίο βυθίστηκε στη Μεσόγειο. Οι Ασφαλιστές αρνήθηκαν το αίτημα, λόγω της έλλειψης αποδεικτικών στοιχείων για περιστατικό σε κίνδυνο σε θάλασσα και αναφέρθηκαν σε δόλιες μεθόδους για τη βύθιση του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης (δανειζόμενος) κατάφερε να πάρει τα ληξιπρόθεσμα χρέη που οφείλονται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο στο πλαίσιο της πολιτικής της Ασφάλισης Ενυπόθηκου Δανειστή.

2.3.2.3 ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ 3

Πέντε ημέρες μετά την ανάληψη μιας νέας υποθήκης για ένα αλιευτικό σκάφος, το αλιευτικό συνελήφθη από τις αρχές με την υποψία παράνομης αλιείας. Λίγο μετά τη σύλληψη, η ναυτιλιακή εταιρεία σταμάτησε την αποπληρωμή του δανείου του και κατά συνέπεια, η τράπεζα ζήτησε την αποπληρωμή του δανείου. Το πλοίο ήταν

ασφαλισμένο βάση του Institute War and Strikes Hulls Time Clauses 1983, που εμπεριέχει άρθρο για την παράνομη αλιεία. Η απαίτηση του πλοιοκτήτη για την ολική απώλεια του πλοίου απορρίφθηκε από τους ασφαλιστές για λόγους παραβίασης συμφερόντων. Η τράπεζα με τη σειρά της, ζήτησε αποζημίωση βάσει της Ασφάλισης Ενυπόθηκου Δανειστή για το υπόλοιπο της δανειακής σύμβασης, καθώς και τα έξοδα της διαδικασίας. Ο ισχυρισμός της τράπεζας έχει αμφισβητηθεί από την πλευρά των ασφαλιστών με την αιτιολογία ότι δεν υπήρχε τέτοια κάλυψη. Η υπόθεση βρίσκεται στο εφετείο.

2.3.3 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΧΕΣΗΣ ΔΑΝΕΙΟΥ ΠΡΟΣ ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Η μόνη προστασία για ένα τέτοιο γεγονός βρίσκεται στο κείμενο των όρων που προσφέρονται για την Ασφάλιση Ενυπόθηκου Δανειστή που αναφέρουν ότι το μεγαλύτερο όριο ανάκτησης είναι το μικρότερο από τα ποσά η Τράπεζα απώλεσε ή ποσό που είναι ανακτήσιμο από τους Ασφαλιστές κατά Κινδύνων Θαλάσσης, αλλά κάτι τέτοιο δεν μπορεί να εμποδίσει τον ηθικό κίνδυνο.

3 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΡΑΠΕΖΙΚΑ ΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ (ΤΥΠΟΙ ΕΓΓΥΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ)

3.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗ ΜΑΛΤΑ

Σύμφωνα με τους νόμους της Μάλτας, οι παραδοσιακές μέθοδοι εξασφάλισης σε συναλλαγές ναυτιλιακών δανείων έχουν δοκιμαστεί στην πράξη για πολλά χρόνια. Τα τελευταία χρόνια όμως, λόγω της αύξησης στον αριθμό νηολόγησης μεγάλων επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, έχουν αναπτυχθεί στην αγορά νέες μέθοδοι για την διασφάλιση του ενδιαφέροντος των τραπεζών. Θα δοθεί παρακάτω έμφαση στις εναλλακτικές μεθόδους (παραδοσιακές και σύγχρονες) σε σχέση με τους νόμους της Μάλτας, ειδικότερα όσους περιλαμβάνει το Εμπορικό Ναυτικό Δίκαιο.

3.1.1 ΕΓΓΡΑΦΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΥΠΟΘΗΚΗΣ

Ο Νόμος Εμπορικού Ναυτικού της Μάλτας προβλέπει ότι μια ναυτική υποθήκη αποτελεί εκτελεστό τίτλο, που σε περίπτωση ευημερίας του δανειστή μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναντίον του πλοίου χωρίς την πρωθύστερη δικαστική απόφαση προς επιβεβαίωση της οφειλής. Ο Ενυπόθηκος Δανειστής, κατά συνέπεια, δύναται να αποκτήσει αυτομάτως δικαιώματα επαναπόκτησης του πλοίου, με σκοπό την πώλησή του σε περίπτωση που η οικονομική διαφορά δεν επιλυθεί πριν την εντολή πώλησης του πλοίου από το δικαστήριο.

Το μειονέκτημα για τα τράπεζες και τα πιστωτικά ιδρύματα είναι ότι άλλοι πιστωτές ενδεχομένως να καταταχθούν σε προηγούμενη θέση από την ενυπόθηκο δανειστρία.

3.1.2 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΝΑΥΛΩΤΗ / ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ

Κατά τα τελευταία χρόνια έχει υπάρξει μια αύξηση στη λεγόμενη «χρηματοδότηση ναύλου». Αυτή η μορφή χρηματοδότησης είναι κοινός τόπος σε σενάρια που αφορούν την απόκτηση των σκαφών αναψυχής μεσαίου βεληνεκού (όπως το εύρος 25-45 μέτρα). Βάσει αυτής της δομής, η τράπεζα που χρηματοδοτεί την απόκτηση του σκάφους ενεργεί ως ιδιοκτήτης του σκάφους /σκαφών και η μεταβίβαση της κυριότητας θα πρέπει να γίνει μετά την χρηματοδότηση, ώστε από την άποψη της δανειακής σύμβασης να είναι ολοσχερώς καταβεβλημένο.

Η δομή αυτή έχει πλέον υιοθετηθεί ώστε να αντανακλώνται οι διατάξεις του νόμου περί Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικά με την έκδοση του Πιστοποιητικού του Νηολογίου στο όνομα του ναυλωτή/ φορέα. Σε πρακτικό επίπεδο μια συμφωνία δάνειου συνάπτεται ανάμεσα στον μελλοντικό ιδιοκτήτη του σκάφους και μια τράπεζά. Η σύμβαση του δανείου θα αναφέρει ότι ενώ ο μελλοντικός ιδιοκτήτης μπορεί να χρησιμοποιήσει το γιοτ κατά τη διάρκεια της περιόδου του δανείου, η ιδιοκτησία θα πρέπει να ανατεθεί στην τράπεζα, έως ότου το χρέος να αποπληρώνεται πλήρως. Συνεπώς, ως αποτέλεσμα των ρυθμίσεων αυτών, μια συμφωνία ναύλωσης συνάπτεται σε τυποποιημένη μορφή μεταξύ τα τράπεζας και του μελλοντικού ιδιοκτήτη.

3.1.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Στην παρούσα οικονομική συγκυρία, η επιλογή χρηματοδότησης ενυπόθηκων δανείων παρέμεινε η προτιμώμενη επιλογή, με τα εμπλεκόμενα μέρη ν τείνουν να αποφεύγουν άλλες δομές, που θα μπορούσαν να είναι μεγαλύτερος «αντιληπτός» κίνδυνος. Επιδιώξαμε να απεικονίσουμε τις διάφορες δυνατότητες χρηματοδότης των δομών, που συνήθως χρησιμοποιούνται σήμερα στη Μάλτα όσον αφορά στο νόμο περί Εμπορικής Ναυτιλίας.

3.2 ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ

Τα Ισπανικά ναυπηγεία, εκμεταλλεζόμενα την ισχυρή τους θέση, ζήτησαν από τους πλοιοκτήτες να εγγυηθούν την ολοκλήρωση των οικονομικών τους υποχρεώσεων με τη σύναψη συμφωνιών ναυπήγησης με Εγγυητικές Επιστολές. Επίσης, παρατηρείται αυξανόμενη εμπλοκή πρακτορείων εξαγωγικών πιστώσεων για την εξασφάλιση των συναλλαγών πριν την αγορά των πλοίων, με τη μορφή ασφαλιστικής κάλυψης εξαγωγικών πιστώσεων.

3.2.1 Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ

Τα Ισπανικά ναυπηγεία χρησιμοποιούν SBLCs για να εξασφαλιστεί ότι οι πλοιοκτήτες θα εκπληρώσουν την υποχρέωση του κυρίως πλαισίου σύμβασης της ναυπηγικής βιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένης της καταβολής των δόσεων που καθίστανται ληξιπρόθεσμες. Αν ο εφοπλιστής καταστεί υπερήμερος, τα ναυπηγεία θα έχουν την προσφυγή για να κάνουν μια ένσταση σύμφωνα με το SBLC, η οποία κανονικά εκδίδεται από την τράπεζα του πλοιοκτήτη.

Τα συνήθη δικαιολογητικά που απαιτούνται για την έναρξη απαίτησης που στηρίζεται σε ένα SBLC είναι:

- Βεβαίωση που χορηγείται από τον νηογνώμονα του πλοίου που αποδεικνύει την επίτευξη ενός συγκεκριμένου ορόσημου στην κατασκευή,
- Ένα τιμολόγιο που εκδίδεται από το ναυπηγείο και
- Εγγύηση επιστροφής ή ισοδύναμη εξασφάλιση (όπως μια υποθήκη κατά την διάρκεια της κατασκευής του πλοίου) που χορηγούνται υπέρ του πλοιοκτήτη (που κανονικά θα έχει εκχωρήσει τα δικαιώματά του / της με τους χρηματοδότες).

Είναι ενδιαφέρον ότι ειδικά ζητήματα έχουν προκύψει σε σχέση με τη δόση παράδοσης που καθίσταται αποδοτέα δυνάμει της σύμβασης ναυπήγησης. Σύμφωνα με τη συνήθη πρακτική, τα ναυπηγεία υποχρεούνται να παρέχουν στον εκδότη τα ακόλουθα έγγραφα, προκειμένου να εγερθεί μια απαίτηση που στηρίζεται σε SLBC:

- Διάφορα πιστοποιητικά ανέγερσης (π.χ. πιστοποιητικό κατασκευαστή, τα πρωτόκολλα των δοκιμών, το πρωτόκολλο των αποθεμάτων και αναλώσιμα),
- Το τιμολόγιο και, σε κάθε περίπτωση,
- Ένα πρωτόκολλο παράδοσης και παραλαβής υπογεγραμμένο και από το ναυπηγείο και από τον εφοπλιστή.

Παρόλα αυτά, τα ναυπηγεία έχουν επωφεληθεί από την ισχυρή θέση τους στην αγορά και έχουν καταφέρει να επιτύχουν την αντικατάσταση του πρωτοκόλλου παράδοσης και παραλαβής που υπογράφεται από τα δύο μέρη, από ένα πιστοποιητικό κλάσης νηογνώμονα, που βεβαιώνει ότι το σκάφος ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του νηογνώμονά του.

Φυσικά, το γεγονός αυτό δεν σημαίνει ότι το σκάφος έχει κατασκευαστεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ή ότι βρίσκεται σε μια κατάσταση που είναι ικανοποιητική για την παράδοση. Σε μια τέτοια περίπτωση ο πλοιοκτήτης θα έχει ένα ισχυρό κίνητρο για να παραλάβει (και ενθαρρύνεται από τους χρηματοδότες του /της), με σκοπό την εγγραφή του σκάφους και, ίσως το πιο σημαντικό, να δημιουργήσει μια υποθήκη για το ίδιο. Με την τροποποίηση του προτύπου διεξαγωγής των ναυπηγικών συμβολαίων (στο οποίο ο πλοιοκτήτης είναι σε σχετικά ισχυρότερη θέση από το ναυπηγείο, δεδομένου ότι θα μπορούσε να καθυστερήσει την παράδοση για μη ουσιώδεις λόγους), ο πλοιοκτήτης είναι σε σχετικά ασθενέστερη θέση. Στην πραγματικότητα, η χρηματοδότης τράπεζα θα είχε χορηγήσει την τελευταία δόση στο πλαίσιο της σύμβασης της ναυπηγικής βιομηχανίας, χωρίς καμία αντίστοιχη εγγύηση.

Επιπλέον, ενώ στο ναυπηγείο, το σκάφος δεν θα είναι σε λειτουργία (και, ως εκ τούτου, δεν θα παράγει εισόδημα), θα αποτελεί ένα «καθαρό» κόστος καταβάλλοντας λιμενικά τέλη, την πληρωμή των ασφαλιστρών, καθώς και επιδείνωσης, αν δεν συντηρείται σωστά.

Υπάρχουν, εντούτοις, πράξεις ελαχιστοποίησης που μπορούν να ληφθούν. Τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν για την επίλυση τεχνικών διαφορών μέσω της ταχείας διαδικασίας, υπό την ηγεσία μιας απόφασης εμπειρογνομόνων, η οποία θα είναι δεσμευτική για τα συμβαλλόμενα μέρη. Επιπλέον, τυποποιημένα πρότυπα για συμβάσεις ναυπήγησης (όπως το Νορβηγικό πρότυπο, που χρησιμοποιείται συνήθως στην Ισπανία) περιλαμβάνουν συνήθως ένα μηχανισμό, βάσει του οποίου κάθε μέρος μπορεί να αναγκάσει την παράδοση, παρέχοντας εγγύηση για τα επίμαχα ποσά. Από τη σκοπιά του δικηγόρου, η σύνταξη τόσο του SLBC όσο και της σύμβασης

ναυπήγησης, απαιτεί εξαιρετική προσοχή στη λεπτομέρεια, προκειμένου να καταλήξουν σε εμπορικά ισορροπημένη λύση για τα μέρη.

Εν κατακλείδι, το SLBCs ήταν ανέκαθεν και συνεχίζει να είναι ένα εξαιρετικό εργαλείο διαπραγμάτευσης για τα ναυπηγεία στην Ισπανία.

3.3 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΙΝΔΙΑ

3.3.1 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΙΝΔΙΑ

Η παγκόσμια οικονομική κρίση που ξέσπασε στις αρχές του 2009 είχε καταρρακτώδεις επιπτώσεις στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Πλοιοκτήτες που είχαν συνάψει συμφωνίες μακροχρόνιων ναυλώσεων των πλοίων έμειναν ανεπηρέαστοι, αλλά οι πλοιοκτήτες και διαχειριστές με ναυλοσύμφωνα μικρής χρονικής διάρκειας αντιμετωπίζουν προβλήματα απασχόλησης των πλοίων σε επικερδή επίπεδα.

Οι πλοιοκτήτες και διαχειριστές που είχαν παραγγείλει πλοία κατά την διάρκεια ψηλών ναύλων και αναμένουν την ολοκλήρωση της παράδοσης των πλοίων, αντιμετωπίζουν την έλλειψη απασχόλησης ανάμεσα στην υπερβάλλουσα προσφορά πλοίων και την κατάρρευση σε όγκους φορτίων οδήγησε στην πτώση των ναύλων, με αποτέλεσμα την επακόλουθη μείωση των αξιών των πλοίων

3.4 ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η υψηλής κεφαλαιοποίησης ναυτιλιακής βιομηχανίας έχει πληγεί σκληρά από την παγκόσμια πιστωτική κρίση. Πέραν της δυσκολίας στη λήψη νέων χρηματοδοτήσεων, οι διάφορες εταιρείες αγωνίζονται για να συμμορφωθούν με τις υποχρεώσεις τους, που απορρέουν από υφιστάμενες συμφωνίες δανειοδότησης. Κατά συνέπεια, οι διατάξεις ενδοτικού δικαίου των δανειακών συμβάσεων έχουν όλο και μεγαλύτερη σημασία.

Ρήτρες που επιτρέπουν στις τράπεζες να ακυρώσουν οποιαδήποτε δέσμευση που απομένει και να απαιτήσουν την άμεση αποπληρωμή του δανείου είναι μερικές από τα πιο επίμαχες ρήτρες συμβάσεως δανείου. Τα πρότυπα δανειακών συμβάσεων καλύπτουν συνήθως ένα ευρύ φάσμα των συνθηκών, για τις οποίες οι τράπεζες δικαιούνται να ακυρώσουν τη σύμβαση δανείου.

Έχει ιδιαίτερη σημασία να αναφερθώ στο δικαίωμα του δανειστή να ακυρώσει δανειακές συμβάσεις που διέπονται από το Νορβηγικό Δίκαιο. Νορβηγικά δικαστήρια έχουν εκφράσει τη θέση ότι ένας δανειστής θα δικαιούται να ακυρώσει μια δανειακή σύμβαση και να απαιτήσει την άμεση εξόφληση του δανείου, μόνο αν ο δανειστής έχει «βάσιμους λόγους» να το πράξει. Εκτός από την δοκιμή της λογικής, τα νορβηγικά δικαστήρια έχουν επίσης επιβάλει ορισμένες διαδικαστικές απαιτήσεις για τους δανειστές πριν από την ακύρωση μια συμφωνίας δανείου.

Παρακάτω παραθέτοντας μερικά γεγονότα αθέτησης υποχρέωσης που συμπεριλαμβάνονται συχνά στις συμφωνίες χρηματοδότησης των πλοίων και θα αξιολογήσουμε εάν παράβαση των διατάξεων αυτών είναι πιθανό να γίνει δεκτή από το νορβηγικό δικαστήριο ως βάση για την ακύρωση.

3.4.1 ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΑΘΕΤΗΣΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗΣ

Οι δανειακές συμβάσεις περιλαμβάνουν συνήθως πλήρεις λίστες γεγονότων αθέτησης υποχρέωσης. Μη καταβολή οποιουδήποτε ποσού από την ημερομηνία λήξης της προθεσμίας είναι, φυσικά, το ουσιαστικό γεγονός αθέτησης υποχρέωσης. Αλλά επίσης, παραβίαση των ρητρών αθέτησης, αφερεγγυότητας ή παρόμοιες συνθήκες με πτώχευση, ο τερματισμός της ναύλωσης ή οποιαδήποτε σημαντική αρνητική αλλαγή μπορεί να καταγραφεί ως ένα γεγονός αθέτησης στη δανειακή σύμβαση.

Μετα την επέλευσή ενός γεγονότος αθέτησης υποχρέωσης, οι τυποποιημένες δανειακές συμβάσεις προβλέπουν συνήθως ότι είτε ο δανειστής είτε ο αντιπρόσωπος του μπορούν (και κατόπιν εντολής από τους δανειστές ο αντιπρόσωπος), με ειδοποίηση προς τον οφειλέτη, να ακυρώσουν το υπόλοιπο μέρος της δέσμευσης και να απαιτήσουν την άμεση εξόφληση των τυχόν οφειλόμενων ποσών. Η τυποποιημένη σύμβαση δανείου είναι αρκετά μονόπλευρη, όταν πρόκειται για την ακύρωση και την επιτάχυνση του οφειλόμενου δανείου. Δανειακές συμβάσεις προβλέπουν ότι σπάνια η περίπτωση αθέτησης των υποχρεώσεων τους είναι σημαντικές ή να διαρκέσει για ένα ελάχιστο χρονικό διάστημα. Ούτε ο δανειολήπτης, σύμφωνα με τη δανειακή σύμβαση, δικαιούται να ενημερωθεί για την περίπτωση αθέτησης των υποχρεώσεων, ούτε έχει το δικαίωμα είτε να αμφισβητεί ότι υπάρχει ένα γεγονός αθέτησης υποχρέωσης είτε να του δοθεί μια καθολική περίοδος χάριτος.

3.4.2 ΜΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Η δανειακή σύμβαση είναι μια σύμβαση μεταξύ του δανειστή και του οφειλέτη. Μια αρχή στο νορβηγικό δίκαιο των συμβάσεων είναι ότι οι συμβάσεις μπορούν να ακυρωθούν από το ένα μέρος, υπό την προϋπόθεση ότι η άλλη πλευρά είναι σε ουσιώδη παράβαση των υποχρεώσεων που υπέχει δυνάμει της σύμβασης. Η νορβηγική νομοθεσία αναγνωρίζει επίσης το δικαίωμα ενός μέρους να ακυρωθεί μια σύμβαση που βασίζεται σε προσδοκώμενη παράβαση ουσιώδους σημασίας, υπό την προϋπόθεσή ότι υπάρχει υψηλός βαθμός βεβαιότητας ότι η παράβαση θα συμβεί στο μέλλον.

Ο νορβηγικός χρηματοδοτικός νόμος για τις συμβάσεις του 1999 προβλέπει στο άρθρο 52 ότι ο δανειστής μπορεί να ακυρώσει τη σύμβαση δανείου και να επιταχύνει το δάνειο, σε περίπτωση που ο οφειλέτης είναι σε ουσιώδη παράβαση των υποχρεώσεων που υπέχει από τη σύμβαση δανείου. Αυτή η ενότητα είναι, ωστόσο, μη υποχρεωτική μεταξύ επαγγελματιών και είναι ευρέως σε παρέκκλιση με τις δανειακές συμβάσεις.

Όπως εξηγήθηκε προηγουμένως, η τυπική σύμβαση δανείου που χρησιμοποιείται στον τομέα της ναυτιλίας παρέχει συνήθως στο δανειστή το δικαίωμα να ακυρώσει τη σύμβαση δανείου αμέσως, από την κοινοποίηση στον οφειλέτη με την επέλευση ενός γεγονότος αθέτησης υποχρέωσης. Οι συνήθεις δανειακές συμβάσεις αποκλίνουν από το νόμο στο σημείο αυτό.

Το ερώτημα είναι αν Νορβηγικά Δικαστήρια θα εγκρίνουν το δικαίωμα του δανειστή, σύμφωνα με τη σύμβαση δανείου, να κάνει τέτοια άμεση ακύρωση, μετά την εμφάνιση ενός από τα αναφερόμενα γεγονότα αθέτησης υποχρέωσης, ή αν τα δικαστήρια θα πρέπει να αναιρέσουν τους μηχανισμούς της δανειακής σύμβασης ή

να περιλάβουν κάποιους περιορισμούς στα δικαιώματα του δανειστή για να ακυρωθεί η σύμβαση δανείου. Τα δικαστήρια έχουν με συνέπεια απαιτήσει ότι ο δανειστής πρέπει να έχει «βάσιμους λόγους» για να ακυρώσει τη σύμβαση δανείου και να ζητήσει την άμεση και πλήρη αποπληρωμή.

Τι είναι όμως η «εύλογη αιτία» για έναν δανειστή για να ακυρωθεί η δανειακή σύμβαση;

«Εύλογη αιτία» είναι ένας νομικός κανόνας και υπόκειται σε ευρεία αξιολόγηση της όλης κατάστασης. Ο κανόνας εφαρμόζεται, θα είναι ο κανόνας μιας επιμελούς και συνετής τράπεζας. Νορβηγικά δικαστήρια θα εφαρμόσουν κοινούς κανόνες με εμπειρία στον τραπεζικό κλάδο για την αξιολόγησή του. Επιπλέον, τα Νορβηγικά Δικαστήρια έχουν απαιτήσει ότι ένας δανειστής πριν από την ακύρωση πρέπει να ακολουθήσει ορισμένες διαδικασίες, πέρα και πάνω από ότι προβλέπεται στη συνήθη σύμβαση δανείου. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της σύμβασης δανείου, η ελάχιστη απαίτηση είναι ότι ο δανειστής, πριν από οποιαδήποτε ακύρωση, ειδοποιεί τον οφειλέτη του σχετικού περιστατικού ή κατάστασης που αποτελεί προεπιλογή. Ο οφειλέτης πρέπει να έχει τη δυνατότητα να απαντήσει τους ισχυρισμούς που προβλήθηκαν από τον δανειστή και ίσως σε σύντομο χρονικό διάστημα για να θεραπεύσει την προεπιλογή. Σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις, θα πρέπει επίσης να επιτρέπεται στον οφειλέτη ένα εύλογο χρονικό διάστημα για να προσπαθήσει να επιτύχει εναλλακτικές στον οφειλέτη ένα εύλογο χρονικό διάστημα για να προσπαθήσει να επιτύχει εναλλακτικές μορφές χρηματοδότησης.

Έχοντας κατά νου τις παραπάνω γενικότερες απόψεις σχετικά με την ακύρωση των δανειακών συμβάσεων σύμφωνα με το νορβηγικό νόμο, εξετάζουμε αν κάποια δεδομένα γεγονότα υπερημερίας στις δανειακές συμβάσεις χρηματοδότησης των πλοίων θα δώσουν στον δανειστή «εύλογη αιτία» για ακύρωση. Ίσως η σημαντικότερη συνέπεια του γεγονότος αθέτησης υποχρέωσης είναι ότι ο δανειστής θα είναι σε θέση να απαιτήσει από τον οφειλέτη να προβεί σε διάλογο, με στόχο την εξεύρεση εφαρμόσιμης λύσης για τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο δανειολήπτης.

3.5 ΑΡΑΒΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

Τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα κατέχουν στρατηγική θέση ανάμεσα στην Ευρώπη και την Άπω Ανατολή. Έχουν βαθμολογηθεί από την UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) ως ένα από τα 15 πρώτα κράτη στη διεθνή ναυτιλία. Η Κυβέρνηση τους δραστηριοποιείται με σκοπό την αναμόρφωση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ως έναν από τους κύριους τομείς οικονομικής δραστηριότητας. Διεθνείς και εγχώριες τράπεζες που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία δείχνουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τα σχέδια προς επέκταση των εργασιών των γηγενών πλοιοκτητών και πετρελαιοπαραγωγών εταιρειών που υποστηρίζονται από το κράτος. Η ισλαμική χρηματοδότηση σε συνδυασμό με την παραδοσιακή χρηματοδότηση έχει διεισδύσει στη Μέση Ανατολή με έμφαση τη ναυτιλία.

3.5.1 ΙΣΛΑΜΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΡΙΣΚΟ

Υπήρξε μια αξιοσημείωτη τάση για τις ναυτιλιακές συναλλαγές στη Μέση Ανατολή, ότι πρέπει να γίνουν με τη χρήση ισλαμικής χρηματοδότησης. Αυτό έχει καθοδηγηθεί εν μέρει από τους πλοιοκτήτες της Μέσης Ανατολής, καθώς και από τους μετόχους σε

χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που εδρεύουν στην περιοχή. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η έναρξη της Noor Islamic Bank, η οποία έχει καθιερωθεί ως ένα καθαρά ισλαμικό χρηματοπιστωτικό ίδρυμα. Με δεδομένη τη συνεχιζόμενη διάθεση για τη ναυτιλία στην περιοχή και το μεγάλο ύψος των διαθέσιμων κεφαλαίων εκεί, αυτό δεν είναι κάτι που μπορεί να αγνοηθεί.

Ένα θέμα που μπορεί να εξεταστεί κατά την εξέταση συμβατών συναλλαγών σύμφωνα με τη Σαρία, είναι η κατανομή του κινδύνου. Μία από τις βασικές αρχές του ισλαμικού νόμου της χρηματοδότησης είναι η απαγόρευση της Riba. Με απλά λόγια, αυτή είναι η απαγόρευση επι των τόκων, αν και είναι ευρύτερο από αυτό. Ο νόμος της Σαρία θεωρεί ότι η αύξηση της αξίας θα πρέπει να αντικατοπτρίζει την ανθρώπινη προσπάθεια, πρωτοβουλία και τον κίνδυνο σε μια παραγωγική επιχείρηση. Χρήματα, με άλλα λόγια, πρέπει να τεθούν στην εργασία. Ενώ ο τόκος απαγορεύεται εξ ολοκλήρου, είναι σημαντικό να κατανοήσουμε ότι το Ισλάμ δεν απαγορεύει την πραγματοποίηση της επιστροφής του κεφαλαίου, όταν ο πάροδος του κεφαλαίου είναι πρόθυμος να μοιραστεί τους κινδύνους μιας παραγωγικής επιχείρησης. Πρέπει να υπάρχει πραγματικός καταμερισμός των κινδύνων.

Υπάρχουν ορισμένες προφανείς δυσκολίες με αυτό για τους χρηματοδότες. Οι τράπεζες είναι απρόθυμες να αναλάβουν κινδύνους πραγματικής κυριότητας, εκτός αν λαμβάνουν μια συγκεκριμένη υπολειμματικής αξίας θέση σε μια συναλλαγή.

Οι νομικοί κίνδυνοι είναι οι εξής:

- Εγγυήσεις, τον τίτλο και τον κίνδυνο παράδοσης.
- Ευθύνες που απορρέουν από την κυριότητα.
- Υποχρεώσεις τρίτων όπως ο θάνατος, τραυματισμός ή ζημία σε περιουσία.
- Περιβαλλοντική ευθύνη – τοπικοί φόροι (που εφαρμόζονται λόγω της κυριότητας των περιουσιακών στοιχείων) και τα τέλη εγγραφής /τέλους χαρτόσημου.

3.5.2 MUSHARAKA

Αυτό το ζήτημα μπορεί να απεικονιστεί εξετάζοντας εν συντομία διαφορετικές δομές που χρησιμοποιούνται στις ισλαμικές χρηματοδοτήσεις. Θα εξετάσουμε την λειτουργία της σύμβασης Musharaka ως εξής:

- Χρηματοδοτικό όχημα ειδικού σκοπού (SPV) που χρηματοδοτείται από τράπεζες και ναυτιλιακή εταιρεία σχηματίζουν μια κοινοπραξία (χωρίς νομική προσωπικότητα).
- Ναυτιλιακή εταιρεία «διαχειρίζεται» την Musharaka και συμβάλλεται με το ναυπηγείο για να αγοράσει το σκάφος.
- Η ναυτιλιακή εταιρεία «ξεπληρώνει» το SPV με την αγορά από το SPV «μονάδων» στη Musharaka σε προσυμφωνημένες τιμές, στην τιμή περιλαμβάνεται το κέρδος.
- Δεν πρέπει να υφίσταται προϋπόθεση ότι το σκάφος πρέπει να αγοραστεί από τη Musharaka κατά την έναρξη – η υποχρέωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας είναι να αγοράσει «μονάδες» Musharaka από το SPV.
- Η τιμή αγοράς για τις μονάδες Musharaka μπορεί να διαφέρει σε σχέση με ένα σημείο αναφοράς για την παροχή κυμαινόμενου επιτοκίου χρηματοδότησης.

3.6 ΠΡΟΣ ΕΝΑΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΧΩΡΙΣ ΣΥΝΟΡΑ

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν μια σημασία που υπερβαίνει κατά πολύ την απλή αποστολή αγαθών από το Α μέρος στο Β. Αποτελεί, λοιπόν, ζωτική σημασία για την Ευρώπη να διατηρήσει τη θέση της, ως βασικός παράγοντας σε μια ολοένα και πιο παγκοσμιοποιημένη οικονομία. Το σύστημα θαλάσσιων μεταφορών ευθύνεται για το 40% των εμπορευματικών ανταλλαγών μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ και για το 80 % των εμπορευματικών ανταλλαγών με τρίτες χώρες.

Μέχρι πρόσφατα, ο τομέας της ναυτιλίας είχε επεκταθεί σημαντικά. Μόνο το 2007, το μικτό βάρος των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων που γίνεται από κύρια λιμάνια της ΕΕ αυξήθηκε κατά περισσότερο από 2,3%. Υπήρξε μια σημαντική αύξηση του αριθμού των πλοίων σε λειτουργία, τόσο στις διεθνείς αγορές όσο και στις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Η ΕΕ είναι σε θέση να επωφεληθεί από τυχόν αύξηση στη ναυτιλία με τους 1.200 εμπορικούς λιμένες της και τα 100.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής. Ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν επενδύσει τεράστια ποσά πόρων για την ανανέωση και επέκταση του στόλου, προκειμένου να διατηρηθεί η ανάπτυξη των συναλλαγών παγκοσμίως. Αλλά για να ξεκλειδωθούν πλήρως τα πλεονεκτήματα που οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν να προσφέρουν, πρέπει να γίνει περισσότερη δουλειά για την άρση των εμποδίων που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις, με τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προτείνει και θα προτείνει μια σειρά μέτρων για να συμβεί αυτό.

3.6.1 ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ

Η ναυτιλία διαθέτει μια σειρά από σαφή πλεονεκτήματα ως τρόπος μεταφοράς. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μπορεί να θεωρηθούν ως ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς, καθώς έχει συγκριτικά χαμηλό εξωτερικό κόστος και υψηλότερη ενεργειακή απόδοση. Είναι, επίσης, ένας πολύ ασφαλής τρόπος μεταφοράς, που προκαλεί το κόστος των υποδομών, που είναι πολύ χαμηλότερες από εκείνες για τις χερσαίες μεταφορές. Πλέον είναι πολύ αποδοτικό και σε ορισμένες διαδρομές μπορεί να υπάρχουν πολλοί φραγμοί που εμποδίζουν τις επιχειρήσεις να επωφεληθούν πλήρως από τα οφέλη αυτά. Παρά τη δημιουργία της ενιαίας αγοράς το 1993, οι θαλάσσιες μεταφορές εξακολουθούν να υπόκεινται σε περίπλοκες διοικητικές διαδικασίες. Για παράδειγμα, ενώ τα φορτηγά μπορούν να οδηγήσουν απρόσκοπτα ολόκληρη την Ευρώπη, τα εμπορεύματα που μεταφέρονται μεταξύ λιμένων, τόσο κοντά όσο η Αμβέρσα και το Άμστερνταμ, θεωρείται ότι έχουν εγκαταλείψει το έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κατά συνέπεια, οι θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών συνεπάγονται πολλούς ελέγχους εγγράφων και υλικούς ελέγχους από τα τελωνεία για την υγεία, την κτηνιατρική, την υγεία των υπαλλήλων, τον έλεγχο της μετανάστευσης. Οι διοικητικές διαδικασίες για τις θαλάσσιες μεταφορές είναι πολύπλοκες, περιττές και μη εναρμονισμένες μεταξύ κρατών μελών ή των λιμένων, έτσι ώστε οι εργασίες για τα εισερχόμενα και εξερχόμενα πλοία από και προς τους λιμένες επιβραδύνεται, με αποτέλεσμα υψηλότερο κόστος και καθυστερήσεις στις εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης.

Επιπλέον, οι θαλάσσιες μεταφορές υποφέρουν σήμερα, ως αποτέλεσμα της τρέχουσας οικονομικής κρίσης, η οποία έχει οδηγήσει σε σημαντική μείωση των θαλάσσιων μεταφορών, ενώ ταυτόχρονα οικονομικοί περιορισμοί καθιστούν την λειτουργία πιο δύσκολη για τις θαλάσσιες μεταφορές που χαρακτηρίζονται ως τομέας υψηλής εντάσεως κεφαλαίου.

3.6.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Για να ξεπεραστούν τα προβλήματα που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές, πρέπει να βρεθούν λύσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η ενιαία αγορά έδωσε ώθηση στις οδικές μεταφορές εντός της ΕΕ και το ίδιο πρέπει να γίνει για τη ναυτιλία. Με τα κατάλληλα μέτρα, η Ευρώπη θα συνεχίσει να προσφέρει ελκυστικές συνθήκες για τη δημιουργία ενός επιχειρηματικού υποδείγματος μια ζωντανής ναυτιλίας που βασίζεται στις βασικές αξίες της αειφόρου ανάπτυξης, του θεμιτού ανταγωνισμού στις ανοικτές αγορές και τα υψηλά περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα.

Στις 21 Ιανουαρίου 2009 η Επιτροπή παρουσίασε τους κύριους στρατηγικούς στόχους για το ευρωπαϊκό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών. Είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών - δηλ. οι κύριες θαλάσσιες διαδρομές μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ. Σε συνδυασμό με άλλους τρόπους μεταφοράς, θα πρέπει να παρέχουν τακτικές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, που θα προσφέρουν μια εναλλακτική λύση για την εκτεταμένη οδική μεταφορά εμπορευμάτων. Οι θαλάσσιες αρτηρίες αποτελούν μια καθαρότερη, πιο οικονομικά αποδοτική λύση για τη μεταφορά εμπορευμάτων και έτσι αναμένεται να μειωθεί η συμφόρηση στα κύρια σημεία συμφόρησης στους δρόμους της Ευρώπης. Επιπλέον, παρέχουν επίσης αποτελεσματική βιώσιμη σύνδεση προς τις πιο απομακρυσμένες περιοχές της Ευρώπης. Ένα ολόκληρο δίκτυο θαλάσσιων αρτηριών θα πρέπει να δημιουργηθεί για να απορροφήσει σημαντικό μέρος της ανάπτυξης που αναμένεται για τις οδικές εμπορεύτηκες μεταφορές. Ταυτόχρονα, θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μικρών αποστάσεων θα πρέπει να συνεχίσουν να βελτιώνουν την απόδοσή τους.

Έχοντας ένα ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών περιλαμβάνεται, επίσης, η εξάλειψη ή η μείωση των πολυάριθμων διοικητικών διαδικασιών, οι οποίες ισχύουν για τα εμπορεύματα που αποστέλλονται δια θαλάσσης μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων. Θα καταστήσει πιο ελκυστική τη ναυτιλία, αποτελεσματική και ανταγωνιστική, συμβάλλοντας παράλληλα στην καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος ταυτόχρονα. Αυτό που επίσης χρειάζεται είναι η γενική χρήση των συστημάτων παρακολούθησης των πλοίων που οι εθνικές αρχές θα είναι σε θέση να χρησιμοποιήσουν για την παρακολούθηση της περιοχής, ώστε να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία επιχειρούν σωστά. Αυτό θα αποτρέψει την αύξηση της απάτης που ίσως προκύψει από την άρση των ελέγχων.

Βιβλιογραφία

- Adland, R. a. K. S., 2007. Maritime Economics and Logistics. Στο: *Ship valuation using cross-sectional sales data: A multivariate non-parametric approach*.. s.l.:s.n., pp. 105-118.
- Albertijn, S. B. W. a. D. W., 2011. Journal of Applied Corporate Finance. Στο: *Financing shipping companies and shipping operations: A risk-management perspective*. s.l.:s.n., pp. 70-82.
- Alizadeh, A. a. N. N., 2009. *Shipping Derivatives and Risk Management*. UK: Palgrave Macmillan: Hampshire.
- Anon., n.d. s.l.:s.n.
- Berketis, N. G., 2015. *Effects of Ebola Virus on Marine Insurance page 40*. Piraeus: s.n.
- Bessler, W. D. W. a. S. J., 2008. Journal of Asset Management. Στο: *Ship funds as a new asset class: An empirical analysis of the relationship between spot and forward prices in freight markets*. s.l.:s.n., pp. 102-120.
- Cabellos, A. a. G. M., 2011. Recent Trends in the Spanish Ship Financing Market. Στο: *Shipping Finance, Review 2010/11*. s.l.:Euromoney Yearbooks, p. 28–30.
- Campbell, J. a. T. S., 2008. Review of Financial Studies. Στο: *Predicting excess stock returns out of sample: Can anything beat the historical average?*. s.l.:s.n., pp. 1509-1531.
- Caves Richard E., F. J. A. J. R. W., 1992. *Διεθνές Εμπόριο και Πληρωμές*. s.l.:Παπαζήση.
- Co, I. &, 2011. *Shari'a compliant methods for the financing of ships*. s.l.:s.n.
- Copeland, T. K. T. M., 2000. *J, Valuation 3rd edition*. New York: John Wiley & Sons.
- Cullinane, K. a. G. X., 2002. Maritime Policy and Management. Στο: *The mispricing of transportation initial public offerings in the Chinese Mainland and Hong Kong*. s.l.:s.n., pp. 107-118.
- Drobetz, w. L. T. L., 2013. Maritime Economics & Logistics. Στο: *The development of a performance index for KG funds and a comparison with other shipping-related indices*. s.l.:s.n., pp. 32-71.
- Drobetz, W. S. D. a. T. L., 2010. Maritime Policy and Management. Στο: *Common risk factors in the returns of shipping stocks*. s.l.:s.n., pp. 93-120.
- Engle, C., 1996. Journal of Empirical Finance. Στο: *The forward discount anomaly and the risk premium: A survey of recent evidence*. s.l.:s.n., pp. 123-192.
- Esty, B. a. S. A., 2010. *Compass Maritime Services LLC: Valuing Ships*. Boston: Harvard Business School: Case Study.
- Exchange, B., 2011. A Guide to Freight Reporting and Index Production. January.
- Exchange, B., January 2011. *A Guide to Freight Reporting and Index Production*. s.l.:s.n.

Fama, E., 1984. Journal of Monetary Economics. Στο: *Forward and spot exchange rates*. s.l.:s.n., pp. 319-338.

Gaves Richard E., F. J. A. J. R. W., 1992. *Διεθνές εμπόριο και Πληρωμές*. s.l.:Παπαζήσης.

Glen, D. a. M. B., 2005. Research in Transportation Economics Volume 12. Στο: *A survey of the modelling of dry bulk and tanker markets*. The Netherlands: Elsevier: Shipping Economics Amsterdam, pp. 19-65.

Gold, E. C. A. K. H., 2003. *Maritime Law*. Toronto: Irwin Law.

Goyal, A. a. W. I., 2008. Review of Financial Studies. Στο: *A comprehensive look at the empirical performance of equity premium prediction*. s.l.:s.n., pp. 1455-1508.

Grammenos, C. & X. E., 1999-2000. *Shipping Investment and Finance:Books I & II.* s.l.:s.n.

Grammenos, C., 2002. «Chapter 32: Credit Risk, Analysis & Policy in Bank Shipping Finance». Στο: *The Handbook of Maritime Economics and Business*. London: LLP.

Grammenos, C., 2002. *The Handbook of Maritime Economics*. s.l.:LLP.

Grammenos, C., 2010. *The Handbook of Maritime Economics and Business*. s.l.:Lloyd's List..

Grammenos, C. a. A. A., 2002. International Journal of Maritime Economics. Στο: *Macroeconomic factors and international stock returns*. s.l.:s.n., pp. 81-99.

Grammenos, C. A. A. a. P. N., 2007. Transportation Research Part E. Στο: *Factors affecting the dynamics of yield premia on shipping seasoned high yield bonds*. s.l.:s.n., pp. 549-564.

Grammenos, C. N. N. a. P. N., 2008. Transportation Research Part E. Στο: *Estimating the probability of default for shipping high yield bond issues*. s.l.:s.n., pp. 1123-1138.

Grammenos, C. T., 2010. *The Handbook of Maritime Economics and Business, 2nd Edition*. London: Lloyds Press.

Grelck, M. P. S. T. L. a. T. M., 2009. Journal of Alternative Investments. Στο: *Diversification properties of investments in shipping*. s.l.:s.n., pp. 55-74.

H. E. Haralabides, S. D. T. a. C. C., 2005. Econometric Modeling of Newbuilding and Secondhand Ship Prices. Στο: *Research in Transportation Economics, Volume 12.*, s.l.:s.n., pp. 65-105.

H., B., 2015. *Newbuilding versus secondhand tanker debate rages on*. s.l.:Lloyd's List Asia.

Haralambides, H. T. S. a. C. C., 2005. Research in Transportation Economics Volume 12. Στο: *Econometric modelling of newbuilding and secondhand ship prices*. The Netherlands: Elsevier: Shipping Economics Amsterdam, pp. 65-105.

Harwood, S., 2008. *Shipping Finance (3rd. ed.)*. London: Euromoney Books.

Harwood, S., 2008. *Shipping Finance, 3rd Edition*. s.l.:Euromoney Institutional Investor Plc.

- Jarvis, P. a. T. T., 2011. Legal Aspects of Documenting Shipping Finance Transactions in the United Arab Emirates. Στο: *Shipping Finance, Review 2010/11*. s.l.:Euromoney Yearbooks, pp. 31-34.
- K., G., 1979. *Bank Finance for Ship Purchase*. s.l.:s.n.
- Konsta, K., 1998. *Shipping Finance*. s.l.:Lecture Notes..
- Lambertides, N. a. L. C., 2008. Maritime Policy and Management. Στο: *“Ownership structure and operating performance: Evidence from the European maritime industry”*.. s.l.:s.n., pp. 395-409.
- Leggate, H., 2000. Maritime Policy and Management. Στο: *A European perspective on bond finance for the maritime industry*. s.l.:s.n., pp. 353-362.
- Lewin, J., 2015. Shipping industry anchors itself in the capital markets. *Financial Times*,.
- Lintner, J., 1965. Review of Economics and Statistics. Στο: *The valuation of risk assets and the selection of risky investments in stock portfolios and capital budgets*. s.l.:s.n., pp. 13-37.
- Ltd., C. R. S., 2008. *KG Finance & Shipping 2008*. London: Clarkson Research Services.. s.l.:s.n.
- M., S., 1997. *Maritime Economics second edition*. s.l.:s.n.
- M, S., 2015. *Will the next 50 years be as chaotic as the last?*. s.l.:List, Lloyd's.
- Osler, D., 2015. How Islamic finance works. *Lloyds List*, Wednesday June.
- Panagopoulos Yannis, V. P., 2008. Bank lending, real estate bubbles and Basel II. Στο: *Athens: Centre of Planning and Economic Research*. s.l.:s.n., p. 32.
- Petrofin, 2015. *Shipping Banks*, s.l.: s.n.
- Publishing, W., 1991. *Reference Book of Marine Insurance Clauses 63rd Edition*. s.l.:s.n.
- Robinson, J. E. J., 1975. *Εισαγωγή στη σύγχρονη Οικονομική*. Αθήναι: Παπαζήση.
- Stokes, P., 1997. *Ship Finance: Credit Expansion and the Boom-Bust Cycle*. London: LLP.
- Stopford, M., 2009. *Maritime Economics, 3rd edn*. New York: Routledge.
- Strong. M., H. P., 2004. *Sale of Ships – The Norwegian Saleform*. London: Thomson, Sweet & Maxwell.
- Syriopoulos, T., 2007. Research in Transport Economics, Volume 21. Στο: *Chapter 6 Financing Greek Shipping: Modern Instruments, Methods and Markets*. s.l.:s.n., pp. 171-219.
- Syriopoulos, T. a. R. E., 2009. Maritime Policy and Management. Στο: *Asset allocation and value at risk in shipping equity portfolios*. s.l.:s.n., pp. 57-78.
- Tajani, R., 2010. Towards a European Maritime Transport Space without Barriers. Στο: *Shipping Finance, Review 2009/10*. s.l.:Euromoney Yearbooks, pp. 3-6.

Thacker, S., 2012. Finance and Restructuring in India. Στο: *Shipping Finance Review 2011/12*. s.l.:Euromoney Yearbooks, pp. 35-37.

Valenzia, N., 2010. Ship Financing – Securitisation Possibilities under Maltese Law. Στο: *Shipping Finance, Review 2009/10*. s.l.:Euromoney Yearbooks, pp. 45-47.

Wiebers, C., 2009. Finance for the Cruise Sector. Στο: *Shipping Finance, Review 2008/9*. s.l.:Euromoney Yearbooks, pp. 46-47.

Ying, L., 2006. WMU Journal of Maritime Affairs, Vol.5, No. 1,. Στο: *The pros and cons of Lasing in Ship Financing*. s.l.:s.n., pp. 61-74.

Γκιζιάκης Κ., Π. Α. Π. Ε., 2010. *Ναυλώσεις*. s.l.:Σταμούλη.

Γουλιέλμος, Α., 1998. *Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων*. s.l.:Σταμούλη.

Μπέλος, Η., Απρίλιος 2011. Κόντρα στο Κύμα χτίζουν στόλους μεγάλων φορτηγών. *Ισοτιμία*.

Ν., Π., 1999. *Γενική και Αναλυτική Λογιστική Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. s.l.:Σταμούλη.

Τουρκολιάς, Α., 2013. *Ομιλία του Διευθύνοντος Συμβούλου της Εθνικής Τράπεζας κ. Αλέξανδρου Τουρκολιάς*. Πειραιάς: s.n.

Τράπεζα της Ελλάδος, 2009. *Έκθεση για τη χρηματοπιστωτική Σταθερότητα*.. s.l.:s.n.

Χρονικά, Ν., Μάιος 2015. Στο κόκκινο τα ημερήσια έσοδα για τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου,, s.l.: s.n.