

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ



ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ



**ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΑΓΟΡΑΣ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ
ΣΧΟΛΗΣ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ
ΜΕΤΣΟΒΙΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ**

ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΗΜΗ

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΛΥΡΙΔΗΣ**

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΔΙΑΜΑΝΤΕΑΣ

ΑΘΗΝΑ 2007

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

**ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΑΓΟΡΑΣ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΛΥΡΙΔΗΣ**

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΔΙΑΜΑΝΤΕΑΣ

ΑΘΗΝΑ 2007

Η διπλωματική αυτή εργασία μελετά την κατάσταση της Ελληνικής Ναυτιλίας, εξετάζοντας την εξέλιξη των Ελληνικών Ναυτιλιακών εταιριών με την πάροδο των χρόνων ως τις ημέρες μας και διαπιστώνει τους λόγους για την άνθηση του συγκεκριμένου κλάδου.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται η θέση της Ελληνικής ναυτιλίας στο παγκόσμιο γίγνεσθαι, απαριθμούνται οι μεγαλύτερες σύγχρονες Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες και μελετάται η κατανομή των ναυτιλιακών εταιριών ανάλογα με τον αριθμό και την ηλικία των πλοίων που διαθέτουν.

Ακολουθούν οι τρόποι χρηματοδότησης των μελλοντικών σχεδίων τους και το ναυπηγικό πρόγραμμα των Ελληνικών εταιριών.

Τέλος παρουσιάζεται η κατάσταση που επικρατεί στην ναυλαγορά σήμερα, και γίνονται προβλέψεις για την μελλοντική εξέλιξη συγκεκριμένων τύπων πλοίων.

Αφιερώνεται στην οικογένεια μου

Περιεχόμενα

Πρόλογος	6
1. Εισαγωγή – Ιστορική Αναδρομή	6
2. Η Οργάνωση μιας Ναυτιλιακής Εταιρίας	9
2.1 Η προέλευση των Εταιριών	9
2.2. Τα Τμήματα μιας Ναυτιλιακής	12
3. Οι Ναυτιλιακές Εταιρίες σήμερα	15
3.1. Μεταβολή του αριθμού των ναυτιλιακών εταιριών την τελευταία δεκαετία	15
3.2. Μεταβολή της ηλικίας των πλοίων την τελευταία δεκαετία	22
3.3. Οι μεγαλύτερες Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρίες	26
4. Η Χρηματοδότηση των Ναυτιλιακών Εταιριών	30
4.1. Σύγχρονες Τάσεις	30
4.2. Οι Εισηγμένες σε Διεθνή Χρηματιστήρια Ναυτιλιακές	31
4.3. Η τραπεζική χρηματοδότηση	35
5. Οι Δραστηριότητες των Ναυτιλιακών	37
5.1. Η θέση της Ελληνικής Ναυτιλίας στην παγκόσμια κοινότητα	37
6. Το ναυπηγικό πρόγραμμα των ναυτιλιακών εταιριών	39
7. Οι Προοπτικές της Ελληνικής Ναυτιλίας	45
7.1. Οι προκλήσεις της Ελληνικής Ναυτιλίας	45
7.2. Το μέλλον των παραδοσιακών Ναυτιλιακών εταιριών	46
7.3. Προβλέψεις για τη Ναυλαγορά	48
8. Συμπεράσματα	53
8.1. Προβλέψεις για τον τύπο των πλοίων	53
8.2. Προβλέψεις για τις εταιρίες	54

8.3. Επίλογος	55
----------------------	-----------

Βιβλιογραφία	57
---------------------	-----------

Πρόλογος

Η άνοδος της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην κορυφή των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών είναι μια αδιαμφισβήτητη πραγματικότητα. Η Ελλάδα, μία χώρα των 11 εκατομμυρίων κατοίκων στις εσχατιές της Ευρωπαϊκής ηπείρου, είναι μία παγκόσμια δύναμη, με εμβέλεια κατά πολύ μεγαλύτερη των ΗΠΑ, Ιαπωνίας ή Βρετανίας σε ότι αφορά τη ναυτιλιακή της ισχύ. Ο μεγαλύτερος εμπορικός στόλος με συνολική χωρητικότητα περί τους 200 εκ. τόνους DW και περί των 3.400 πλοίων είναι Ελληνικής ιδιοκτησίας. Η επιχειρηματική αυτή Ελληνική επιτυχία, η οποία μάλιστα είναι και η μοναδική επιτυχία της χώρας διαχρονικά, οφείλεται στη προαιώνια διασύνδεση του Ελληνικού πνεύματος με τις μεταφορές δια θαλάσσης και το υγρό στοιχείο εν γένει.

Η παρουσίαση του Ελληνικού ναυτιλιακού τομέα είναι σημαντική γιατί υποδεικνύει ότι για την επιχειρηματική καταξίωση και επιτυχία το σημαντικότερο μερίδιο ανήκει στην επικέντρωση των θεμελιωδών αρχών που χαρακτηρίζουν το Ελληνικό έθνος δηλαδή στην οργάνωση μέσω δικτύων, την επιμονή, ευελιξία, προσαρμοστικότητα, ευστροφία και βασικώς την προσήλωση στην επιχειρηματική ιδέα ως διαχρονική τάση ανάδειξης του Ανθρώπου και του Προσώπου και όχι μόνο ως μία στείρα οικονομοτεχνική διαδικασία πλουτισμού και κατανάλωσης.

1. Εισαγωγή - Ιστορική Αναδρομή

Μια σύντομη αναδρομή στην δημιουργία των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών και την εξέλιξη τους τον τελευταίο αιώνα ως τις ημέρες μας.

Οι έλληνες πλοιοκτήτες έστησαν στον χώρο της διασποράς εμπορικά και ναυτιλιακά δίκτυα που στηρίζονταν στη συγγένεια και στους εθνοτοπικούς δεσμούς (χιώτικο δίκτυο, ιόνιο δίκτυο) για τη μεταφορά των χύμα φορτίων από την ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα μέχρι τη δυτική Μεσόγειο και τη βόρεια Ευρώπη και διαμόρφωσαν επιχειρηματική στρατηγική διεξόδου στα παγκόσμια οικονομικά κέντρα. [1]

Από τη δημιουργία του ελληνικού κράτους ως το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου τα ελληνικά πλοία δεκαπλασίασαν τη χωρητικότητά τους. Από τον γεωγραφικό χώρο της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας πέρασαν στον άξονα Πειραιάς - Λονδίνο στις αρχές του 20ού αι.

Οι Έλληνες εφοπλιστές κατάφεραν από το 1850 να γίνουν μέλη της μεγαλύτερης αγοράς φορτίου, του "Baltic Exchange". Το 1886 το ποσοστό Ελλήνων μελών αντιστοιχούσε στο 7% ενώ το 1993 οι Έλληνες μέλη αντιστοιχούσαν στο 18%. Αντίστοιχα οι Έλληνες είχαν στενές διασυνδέσεις με ασφαλιστικές εταιρίες, οικονομικούς οργανισμούς και λέσχες. Οι ίδιοι όχι μόνο ξεπέρασαν, αλλά συχνά εκμεταλλεύτηκαν τις διεθνείς κρίσεις (παγκόσμιοι πόλεμοι, οικονομική κρίση 1930) και οργάνωσαν αποτελεσματικά τον πιο διεθνοποιημένο τομέα της ελληνικής οικονομίας. [2]

Μόλις έξι δεκαετίες από τη διάλυση του στόλου ελληνικών συμφερόντων μετά το τέλος του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου, όπου οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν απομείνει με 120 πλοία άνω των 500 τόνων, συνολικής χωρητικότητας 500.000 GRT, τα θεμέλια του νέου εμπορικού στόλου των ελλήνων μπήκαν με

την αγορά των αμερικανικών πλοίων Liberties, και των πετρελαιοφόρων τύπου T2 που παρείχαν εξαιρετική απόδοση και ώθησαν τους Έλληνες σε νέες αγορές πλοίων από την Αγγλία και τον Καναδά.

Το 1948 ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 531 πλοία συνολικού τονάζ 2.3 εκατ. GRT, πλησιάζοντας τα προπολεμικά μεγέθη της ναυτιλίας μας. Τη δεκαετία του '50 οι ναυπηγήσεις για λογαριασμό των ελλήνων πλοιοκτητών έφθασαν στο ζενίθ αφού 8 στα 10 πλοία που ναυπηγούνταν στην Ιαπωνία ήταν ελληνικών συμφερόντων, με αποτέλεσμα οι Έλληνες να ελέγχουν τότε το 54% του παγκόσμιου στόλου ξηρού φορτίου και το 15% των πετρελαιοφόρων. Οι τάσεις της δεκαετίας του '60 στην ελληνόκτητη ναυτιλία αφορούσαν στον υψηλό βαθμό αυτοματισμών, την εξαιρετικά αυξημένη χωρητικότητα των πλοίων και την επιστροφή τους στην Ελληνική σημαία. Οι δεκαετίες του '70 και του '80 που χαρακτηρίζονταν από μακρές περιόδους ναυτιλιακών υφέσεων και διαστήματα ανάκαμψης, οδήγησαν τους Έλληνες εφοπλιστές σε ανοικτά νηολόγια ώστε να μειώσουν δραστικά το ναυτεργατικό κόστος τους. Στα μέσα της δεκαετίας του '90 η υπερπροσφορά νεοναυπηγηθέντων διέκοψε την ανοδική πορεία της αγοράς που είχε ξεκινήσει στην αρχή της εν λόγω δεκαετίας, ενώ η εφαρμογή του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης του IMO την 1η Ιουλίου 1998 έφερε στο προσκήνιο την ανάγκη συμμόρφωσης με κανονισμούς που αφορούν την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες αντιμετώπισαν με επιτυχία τη νέα αυτή πρόκληση, εξασφαλίζοντας έγκαιρα την πιστοποίηση του στόλου τους σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ISM code.

Στο τέλος του 2005 οι Έλληνες εφοπλιστές έλεγχαν 3,338 εμπορικά πλοία χωρητικότητας 182.540.868 dwt, ενώ στο τέλος της τρέχουσας χρονιάς τα ελληνικών συμφερόντων πλοία αγγίζουν τις 3,397 καλύπτοντας το 24% παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων και το 21% των πλοίων μεταφοράς ξηρών φορτίων, δηλαδή πάνω από το ένα πέμπτο των παγκόσμιων μεταφορών στις δύο αυτές κατηγορίες, διενεργείται από ελληνόκτητα πλοία.

Το γεγονός αυτό είναι ιδιαίτερα εντυπωσιακό λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος της Ελλάδας. Η δύναμη αυτή βασίζεται στην ξεχωριστή ναυτική κουλτούρα των ελλήνων εφοπλιστών, οι οποίοι μονοπωλούν την πρώτη θέση στη Ναυτιλία διεθνώς. Η πλησιέστερη εξήγηση για την πρωτιά αυτή στη θάλασσα αφορά στο χαρακτήρα των Ελλήνων. Στη δυνατότητα τους να ζυγίζουν το ρίσκο, στη θέληση και την ικανότητα τους να δουν παραπέρα. Πολλοί πιστεύουν ότι οι Έλληνες έχουν έμφυτες ικανότητες στο θαλάσσιο τομέα και μελετώντας παράλληλα την ελληνική Ιστορία, μπορεί να πει κάποιος με σιγουριά ότι η μακροχρόνια σύνδεση της με τη θάλασσα καθώς και το ελληνικό πνεύμα συμβάλλουν σε αυτήν την πρωτιά.

Η πορεία των ελλήνων στη θάλασσα σηματοδοτείται από την παρουσία ορισμένων προσώπων που με τη δουλειά τους και κυρίως με την προσωπικότητά τους άνοιξαν δρόμους και έθεσαν τα θεμέλια της πρώτης ναυτιλιακής δύναμης του πλανήτη. Ονόματα όπως του Ωνάση, του Νιάρχου και του Λάτση, που έχουν ταυτισθεί με την ελληνική Ναυτιλία και θεωρούνται μύθοι και αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα του ελληνικού πνεύματος. Ο "χρυσός Έλληνας" Αριστοτέλης Ωνάσης άνοιξε νέους δρόμους στη ναυτιλιακή σκέψη των ελλήνων έχοντας φαντασία, τόλμη και απεριόριστη

ευρηματικότητα. Ο Σταύρος Νιάρχος υπήρξε ο θεμελιωτής του ναυτιλιακού γιγαντισμού και της επιστροφής των ναυτιλιακών επενδύσεων στην Ελλάδα, ήταν άνθρωπος της δράσης που κυνηγούσε το όραμα του και το έκανε πραγματικότητα. Ο Γιάννης Λάτσης, κέρδισε την εμπιστοσύνη των πλουσίων αράβων και έγινε ο άνθρωπος της καθαρής συναλλαγής και έμπιστος φίλος τους.

Θαρραλέοι και επαναστάτες, έπλεαν ενάντια στις επικρατούσες τάσεις, αξιοποιούσαν πληροφορίες και εκμεταλλευόντουσαν ευκαιρίες σε κρίσιμες περιόδους της ναυτιλίας, ταξίδευαν όταν άλλοι έδεναν τα πλοία, προχωρούσαν στην κατασκευή νέων πλοίων κάτω από καινούργιες προδιαγραφές όταν κανείς άλλος δεν τολμούσε.

Μπορούμε λοιπόν να συμπεράνουμε ότι οι Έλληνες εφοπλιστές παλαιότερα με τα ελάχιστα τεχνολογικά μέσα που διέθεταν παρακολουθούσαν τις αγορές και βασιζόμενοι κυρίως στο ένστικτο τους, έπαιρναν τα ρίσκα τους. [3]

Στη σημερινή εποχή, και παρά την αποχώρηση από τον κλάδο των κληρονόμων του Αριστοτέλη Ωνάση και από τα τέλη του 2003 και εκείνων του Σταύρου Νιάρχου, οι Έλληνες εφοπλιστές παραμένουν οι πλέον δαιμόνιοι επιχειρηματίες της αγοράς. Η Ελλάδα ελέγχει το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών, ήτοι σχεδόν το 20% βάσει του tonnage του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, αν και πολλά ελληνόκτητα πλοία φέρουν σημαίες ευκαιρίας. Οι Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες ειδικεύονται στα πετρελαιοφόρα πλοία και στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Το μυστικό της επιτυχίας των Ελλήνων δεν έγκειται στην ικανότητά τους να διαχειρίζονται πλοία. Αντιθέτως, προτιμούν να αναθέτουν τη ρουτίνα του κλεισίματος των ναύλων στους ειδικούς. Το μεγάλο ταλέντο τους έγκειται στην ικανότητά τους να διαχειρίζονται τον κίνδυνο. Το μυστικό της επιτυχίας των Ελλήνων πλοιοκτητών είναι η συστηματική μέθοδος πωλήσεων και αγορών και συνδέεται με την ευστοχία τους στο να αγοράζουν τα πλοία φθηνά και να τα πωλούν ακριβά. Αυτό μπορεί να περιγραφεί απλά ως εξής: «αγόραζε όταν όλοι πουλάνε και πούλα όταν όλοι οι υπόλοιποι αγοράζουν». Ετσι, έχουν γράψει εντυπωσιακή ιστορία προβλέποντας τις επικείμενες μεταβολές, «τα πάνω και τα κάτω» της αγοράς.[4]

Αυτό έχει περιγραφεί διαφορετικά ως η «αντί-κυκλική μέθοδος των Ελλήνων πλοιοκτητών» οι οποίοι, ακολουθώντας το χρυσό κανόνα, αγοράζουν όταν οι τιμές φορτίων και πλοίων είναι χαμηλές και πουλάνε όταν οι τιμές είναι ψηλά. Συνοψίζοντας, θα λέγαμε ότι τα χαρακτηριστικά των ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι τα εξής :

Επιχειρηματικότητα στραμμένη και προσαρμοσμένη στην παγκόσμια αγορά
Διορατικότητα σε σχέση με τις τάσεις της αγοράς, Ευελιξία, Ταχύτητα αντίδρασης (λήψη απόφασης), Ανάλυση επιχειρηματικού κινδύνου. [5]

2. Η Οργάνωση μιας Ναυτιλιακής Εταιρίας

2.1 Η προέλευση των Εταιριών

Παραδοσιακά η Ελληνική ναυτιλία χαρακτηρίζεται από την οικογενειακή επιχειρηματική δομή και είναι γνωστές πολλές οικογένειες οι οποίες συνεχίζουν από γενιά σε γενιά να διοικούν τους στόλους τους και να αποτελούνται από ολιγομελής ομάδες απαρτιζόμενες από συγγενείς και στενούς συνεργάτες. Επίσης ο ναυτιλιακός τομέας συντηρούσε τη ενδυνάμωση του με κεφάλαια προερχόμενα από δάνεια τραπεζών, κυρίως Βρετανικών και Γερμανικών. Τα τελευταία έτη όμως οι σύγχρονοι τρόποι διαχείρισης και άντλησης κεφαλαίου έχουν αντιστρέψει αρκετές κρατούσες αντιλήψεις. [6]

Οι αλλαγές της εποχής μας δεν έχουν αφήσει ανεπηρέαστες και τις δομές διοίκησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι αυστηροί κανονισμοί που έχουν επιβληθεί για θέματα προστασίας του περιβάλλοντος από διεθνής οργανισμούς, έχουν υποχρεώσει τις ναυτιλιακές εταιρείες να δώσουν μεγάλη έμφαση στη συνεχή εκπαίδευση του προσωπικού τους σε θέματα ασφάλειας και αποφυγής ενεργειών που βλάπτουν το περιβάλλον.

Οι νέες απαιτήσεις, είναι η εφαρμογή του ISM Code, οι απαιτήσεις και οι κανονισμοί που προέκυψαν από το Συνέδριο του STCW του 1995, η εφαρμογή του ISO 9002, η εφαρμογή του Oil Pollution Act του 1990, η εφαρμογή νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος και η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των κατά τόπους λιμενικών αρχών. Ακόμα η ίδια η καθημερινή διαχείριση των ναυτιλιακών γραφείων περνά σε μία τεχνοκρατική διάσταση και προσαρμογής στις δομές μίας σύγχρονης επιχειρηματικής μονάδας.

Οι αποφάσεις βασίζονται σε εφαρμογή δομημένης στρατηγικής και τεχνικών marketing. Ο σύγχρονος ship manager παρακολουθεί διαρκώς τις αγορές, και σε συνδυασμό με την εμπειρία του στοχεύει στην πρόληψη των επερχόμενων εξελίξεων με σωστό timing.

Ο πλοιοκτήτης είναι μάνατζερ και ενδιαφέρεται παράλληλα με την απόδοση των επενδύσεών του και την κερδοφορία, για τη δημιουργία μιας θετικής εικόνας τη επιχείρησης του προς τα έξω, για το προφίλ θα λέγαμε του οργανισμού. Οι έννοιες της εταιρικής ευθύνης και της ποιοτικής διαχείρισης αποτελούν πλέον απαραίτητο συστατικό για την επιτυχημένη πορεία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης. Ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ο πλέον highly regulated. [7]

Επίσης, οι τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις, όπως η τεχνολογία της πληροφορίας, οι σύγχρονες τηλεπικοινωνίες, τα σύγχρονα υλικά και μπογιές, καθώς η τεχνολογία η φιλική προς το περιβάλλον, είναι αδήριτη ανάγκη να υιοθετηθούν και να αφομοιωθούν από τις ναυτιλιακές εταιρίες.

Ως αποτέλεσμα των ανωτέρω, οι παλαιότερες εταιρίες, που είχαν ιδρυθεί και λειτουργούσαν υπό τις οδηγίες πλοιάρχων, οι οποίοι είχαν βγει από την

θάλασσα και είχαν άλλη νοοτροπία περί της λειτουργίας των πλοίων και του μέλλοντος των πλοίων, είχαν σημαντικές δυσκολίες να ανταποκριθούν στις προκλήσεις των καιρών, με αποτέλεσμα να προχωρήσουν στην στελέχωση τους από άτομα με τεχνοκεντρικές αντιλήψεις. Για να κρατηθούν σε σύγχρονα standards, πέρασαν και τη διοίκηση στους διαδόχους τους, οι οποίοι ως επί το πλείστον ασχολούνται με τα τεχνοοικονομικά κριτήρια που επιβάλλουν οι καιροί.

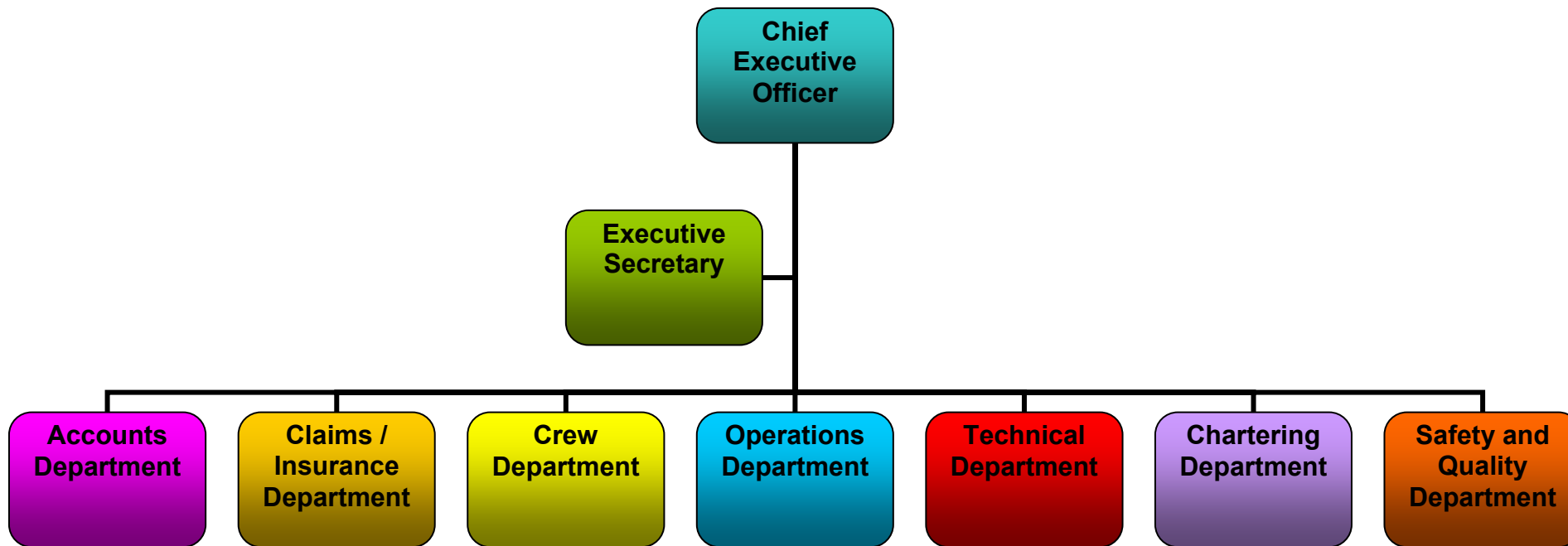
Ενδεικτικά θα αναφερθούν ορισμένες εταιρείες στις οποίες έχουν λάβει χώρα τέτοιες αλλαγές. Οι Tsakos, Eletson, Roxana Shipping, Magna, Chadris, OSG και TEO Shipping, είναι μερικοί από τους ναυτιλιακούς οργανισμούς που κινούνται προς τη κατεύθυνση δημιουργίας σύγχρονων δομών διοίκησης. [8]

Για την αποτελεσματική διοίκηση ναυτιλιακής εταιρίας, οι ενδοεταιρικές δραστηριότητες έχουν διαμοιραστεί σε κατάλληλα διαμορφωμένα τμήματα. Σε γενικές γραμμές, τα σημαντικότερα τμήματα μιας ναυτιλιακής εταιρίας είναι το Τεχνικό τμήμα, ή Technical, το τμήμα Λειτουργίας ή Operations, όπως είναι γνωστό, το τμήμα Ναυλώσεων ή Chartering, το τμήμα Πληρωμάτων, το τμήμα Αγορών ή Purchasing, το Λογιστήριο και το τμήμα Safety and Quality, που η δημιουργία του οφείλεται στην εισαγωγή των νέων κανονισμών και πλέον είναι καθεστώς.

Ανάλογα με το μέγεθος της εταιρίας, δηλαδή τον αριθμό των πλοίων που διαθέτει και κατά άμεση συνέπεια και συνάρτηση του προσωπικού που διαθέτει, τα τμήματα αυτά αναλαμβάνουν τη διεκπεραίωση των διαφόρων εργασιών που απαιτεί η συντήρηση και λειτουργία των πλοίων και επιβάλλουν οι διεθνείς και εθνικοί κανονισμοί.

Έτσι, στις μικρές εταιρίες με λίγο προσωπικό, υπάρχουν λιγότερα τμήματα που αναλαμβάνουν πλήθος δραστηριοτήτων, πολλές φορές δε προσωπικό ενός τμήματος ασχολείται με εργασίες ενός άλλου. Παρατηρείται δηλαδή το φαινόμενο όλοι, οι λίγοι αυτοί, ή σχεδόν όλοι, να ασχολούνται με τα πάντα. Αυξανόμενου του μεγέθους της εταιρίας, το προσωπικό αυξάνεται και οι ρόλοι γίνονται πιο διακριτοί.

Ακολουθεί οργανόγραμμα τυπικής ναυτιλιακής εταιρίας.



2.2. Τα Τμήματα μιας Ναυτιλιακής

Λογιστήριο

Η παρακολούθηση των εξόδων και εσόδων της εταιρίας γίνεται από εδώ. Όλες οι πληρωμές γίνονται από το λογιστήριο. Ανάλογα με το είδος των πληρωμών, υπάρχουν και συγκεκριμένοι λογαριασμοί. Οι σημαντικότεροι είναι οι εξής:

Master General Accounts

Οι λογαριασμοί των πλοιάρχων των πλοίων. Αυτοί αφορούν την εργασία των πληρωμάτων.

Invoice Reporting

Καταγραφή και πληρωμή των τιμολογίων που αφορούν λογαριασμούς των πλοίων.

Shipowning Accounts

Κάθε πλοίο έχει την δική του εταιρία και τους δικούς του λογαριασμούς, δάνειο, πληρωμές και έξοδα.

Insurance

Πληρωμές της ασφάλειας του πλοίου.

Management Accounts

Όλα τα πλοία και οι πλοιοκτήτριες εταιρίες διοικούνται από μια εταιρία management.

Disbursements Agency

Αφορά πληρωμές των εξόδων που πραγματοποιούν οι πράκτορες των πλοίων για τη διεκπεραίωση υποθέσεων των πλοίων.

Operations department

Το Operations department παλαιότερα απαρτιζόταν κατά βάση από πλοιάρχους, ενώ τώρα σε αρκετές εταιρίες και από δικηγόρους και οικονομολόγους. Το τμήμα αυτό καθορίζει την πορεία των πλοίων, ελέγχει την λειτουργία τους, φροντίζει για την ύπαρξη πρακτόρων στα κατά τόπους λιμάνια που θα καταπλεύσουν τα πλοία, για την αποστολή χρημάτων για την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων των πλοίων και για την τήρηση των ναυλοσύμφωνων. Είναι επίσης ο συντονιστής για την αντιμετώπιση κρίσεων που έχουν σχέση με αβαρίες σχετικές με το φορτίο και το πλήρωμα.

Crew department

Συνήθως ξεχωριστό τμήμα, έχει διευθυντή που είναι συνήθως πλοίαρχος, με αρμοδιότητα τη ναυτολόγηση πληρωμάτων, τον έλεγχο των Master General Accounts. Το τμήμα τηρεί αρχείο με τα πληρώματα επί των πλοίων, φροντίζει για την αντικατάσταση των πληρωμάτων και την εύρεση κατάλληλων

αντικαταστατών, ώστε να υπάρχει μια συνέχεια και συνέπεια στη λειτουργία των πλοίων.

Technical department

Είναι υπεύθυνο για τον καθορισμό και την τήρηση του προγράμματος συντήρησης των πλοίων της εταιρίας, τον έλεγχο της λειτουργίας των μηχανημάτων του πλοίου, τον καθορισμό και τη θέσπιση των προδιαγραφών για τις επισκευές, τον έλεγχο του είδους και του αριθμού των ανταλλακτικών και των αναλωσίμων των πλοίων.

Chartering department

Είναι υπεύθυνο για την εμπορική προώθηση των πλοίων και την σύναψη ναυλοσύμφωνων για την εμπορική εκμετάλλευση των πλοίων.

Είναι τμήμα, η λειτουργία του οποίου μπορεί να δοθεί και εκτός εταιρίας, σε ειδικευμένες εταιρίες που κλείνουν ναυλοσύμφωνα. Αυτό εξαρτάται από το πλήθος των πλοίων της εταιρίας, του πλήθους και της ομοιογένειας του στόλου και της τεχνογνωσίας για κάθε τύπο πλοίου εντός της εταιρίας.

Όσο μεγαλύτερη η εταιρία και με πιο ομοιογενή στόλο, τόσο μεγαλύτερες οι πιθανότητες και η αναγκαιότητα της ύπαρξης Chartering department εντός της εταιρίας.

Insurance department

Το τμήμα που ασχολείται με τη σύναψη και παρακολούθηση των συναπτομένων ασφαλειών, για το πλοίο και το πλήρωμα.

Safety and Quality department

Είναι το τμήμα που σε συνεργασία με όλα τα υπόλοιπα τμήματα, καταγράφει τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για τη λήψη αποφάσεων που έχουν σχέση με όλες τις πτυχές λειτουργίας της εταιρίας, και ελέγχει για την τήρησή τους, όπως π.χ. τις διαδικασίες που ακολουθούνται για την επιλογή πληρωμάτων, ναυπηγείων για επισκευές κ.ο.κ.

Purchasing department

Ανάλογα με την εταιρία και τη φιλοσοφία της, το τμήμα αυτό είτε είναι αυτόνομο, είτε αποτελεί κομμάτι του Τεχνικού.

Ασχολείται με τον έλεγχο, την αγορά και την προώθηση στα πλοία, ανταλλακτικών μηχανημάτων, εργαλείων και αναλωσίμων.

Marine department

Τμήμα στελεχωμένο από αρχιπλοιάρχους, υπεύθυνο για θέματα ασφάλειας, επικοινωνιών και συντήρησης των πλοίων, ενημέρωσης χαρτών και βιβλιογραφίας.

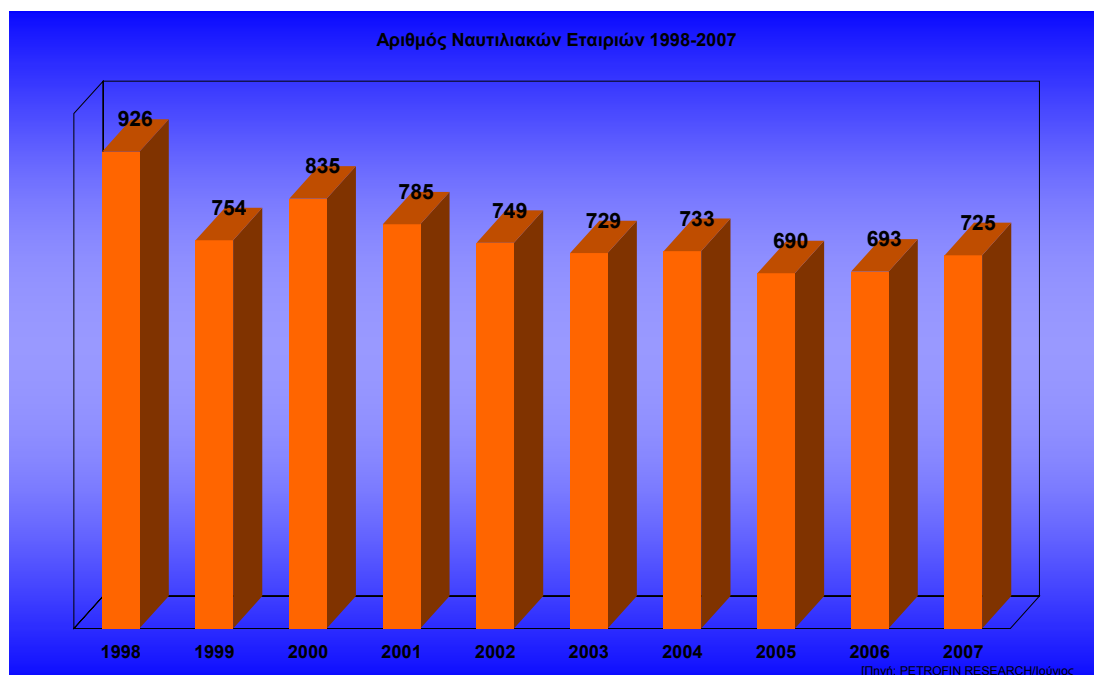
Information & Technology department

Υπεύθυνο για την σωστή λειτουργία και ανανέωση των ηλεκτρονικών υπολογιστών, των προγραμμάτων και των δικτύων πλοίων και γραφείου.

3. Οι Ναυτιλιακές Εταιρίες σήμερα

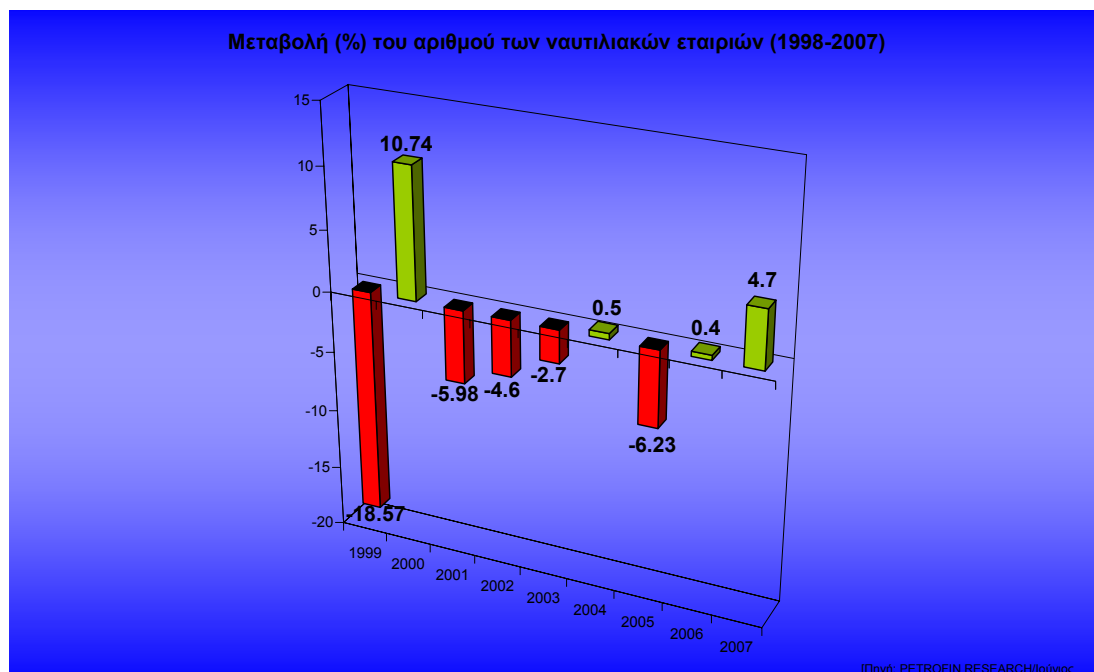
3.1. Μεταβολή του αριθμού των ναυτιλιακών εταιριών την τελευταία δεκαετία

Ο πίνακας με τον αριθμό των ναυτιλιακών εταιριών είναι αξιοσημείωτος. Ειδικότερα, οι ναυτιλιακές εταιρείες με έδρα και δραστηριότητα στην Ελλάδα ανέρχονται σε 725 έναντι 693 το 2006, ποσοστό αύξησης 4,7%, ανακόπτοντας τη φθίνουσα πορεία που παρατηρήθηκε από το 1998 και μετά, όταν οι εταιρείες έκλειναν η μία πίσω από την άλλη.



Σημαντική μείωση σημείωσε τα χρόνια 1998-2005 ο αριθμός των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών που δραστηριοποιούνται στην ποντοπόρο ναυτιλία και έχουν έδρα τους την Ελλάδα. Από το 1998 μέχρι το 2005 ο αριθμός των εταιριών μειώθηκε από 926 στις 690, σημειώθηκε δηλαδή μία μείωση κατά 25,4%.

Με άλλα λόγια η μία στις τέσσερις εταιρείες που δραστηριοποιούνταν το 1998 έπαψε να λειτουργεί για διάφορους λόγους το 2005. [9]



Την περίοδο 1998-2005, η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία φαίνεται να διέρχεται μία μεταβατική φάση με κύριο χαρακτηριστικό τη δραματική πτώση του αριθμού των εμπομαζόμενων μικρών ναυτιλιακών εταιρειών, δηλαδή αυτών που έχουν και διαχειρίζονται ένα έως δύο πλοία, σύμφωνα με την ετήσια μελέτη της Petrofin Research. Η μείωση του αριθμού των ναυτιλιακών εταιρειών μεταξύ 1998-2005 αποδίδεται κυρίως στην έλλειψη ανταγωνιστικότητας στις μικρές ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες συνήθως ελέγχουν και πλοία μεγάλης ηλικίας.

Η ανάγκη επίτευξης οικονομιών κλίμακας, οι συνεχείς και νέες αυστηρότερες ρυθμίσεις για την ασφάλεια των πλοίων που τέθηκαν σε ισχύ από διεθνείς οργανισμούς, καθώς και η στάση των τραπεζών συνέτειναν με τη σειρά τους στη μείωση του αριθμού των εταιρειών, η οποία όμως συντελέστηκε στο πλαίσιο μίας συνεχώς αυξανόμενης χωρητικότητας σε τόνους, μείωσης του μέσου όρου ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου αλλά και αύξησης του αριθμού των πλοίων.

Επίσης, ειδικά μετά το 2003, όταν η ναυλαγορά παρουσίαζε μία πολύ ικανοποιητική πορεία και οι τιμές των πλοίων αυξάνονταν σε πρωτοφανή επίπεδα, πολλοί μικροί πλοιοκτήτες πούλησαν τα πλοία τους με την προοπτική να επιστρέψουν και πάλι στον κλάδο όταν θα γινόταν η διόρθωση, μέσα σε περίπου δύο χρόνια, όπως υπολόγιζαν. [10]

Όμως η αγορά δεν διόρθωσε, αλλά συνέχισε να ανεβαίνει και τα κέρδη ήταν πλέον πολύ μεγάλα για όσους ασχολούνταν με τη ναυτιλία. Και ήταν τόσο μεγάλα που ακόμη και στεριανοί επιχειρηματίες άρχισαν να επενδύουν στη θάλασσα μέσω των ξένων χρηματιστηρίων και των funds - επενδυτικών οργανισμών δημιουργώντας καινούριες εταιρείες. Επίσης πολλοί εφοπλιστές, οι οποίοι τηρούσαν στάση αναμονής, μπήκαν στο παιχνίδι διότι είδαν ότι κινδύνευαν να χάσουν το τρένο. Άλλος ένας παράγοντας που συνετέλεσε στην αύξηση του αριθμού των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών ήταν και το γεγονός

ότι παραδοσιακές ναυτιλιακές οικογένειες διαχωρίστηκαν και η επόμενη γενιά ίδρυσε δικές της εταιρείες. Αποτέλεσμα των εξελίξεων αυτών είναι ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών να αυξηθεί κατά 32 και να φτάσουν τις 725 το 2007.

Όποτε η ναυτιλία περνάει περίοδο ανάπτυξης, συνηθίζεται να αυξάνεται ο αριθμός των εταιρειών, καθώς στον χώρο εισέρχονται νέοι επενδυτές. Σε διεθνές επίπεδο, όμως, ο ναυτιλιακός κλάδος οδηγείται προς τη συγκέντρωση-συγχώνευση, γεγονός το οποίο δεν θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστη την ελληνική ναυτιλία τα τελευταία χρόνια. Παράλληλα απαιτούνται πλέον μεγάλα κεφάλαια για την απόκτηση ενός πλοίου, είτε μεταχειρισμένου είτε υπό ναυπήγηση.

Ειδικότερα το 1998 το μισό και πλέον των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών είχαν 1-2 πλοία. Σήμερα αποτελούν το 42.34% και λαμβανομένου υπόψη της συνολικής μείωσης του αριθμού των εταιρειών, παρατηρούμε ότι ο αριθμός των μικρών εταιρειών, αυτών που αποτελούσαν ιστορικά τη βάση ανανέωσης και ανάπτυξης της ελληνόκτητης ναυτιλίας έχει μειωθεί σχεδόν στο μισό.

Σήμερα, οι 46 μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες ελέγχουν το 70% του εμπορικού στόλου, ο οποίος αν και μεγαλώνει ελέγχεται συνολικά από 25% λιγότερες εταιρείες σε σύγκριση με το 1998.[11]

Ο «μονοβάπορος» εφοπλιστής φαίνεται να αποχωρεί σταδιακά από την αγορά. Οι τάσεις για μεγαλύτερα σχήματα είναι πλέον εμφανής και στη ναυτιλία.

Πρόκειται για μία εξέλιξη που δεν μπορεί παρά να προβληματίζει τον εφοπλιστικό κόσμο αλλά και την πολιτική ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, καθώς σήμερα είναι πολύ πιο δύσκολο κάποιος ενδιαφερόμενος να ξεκινήσει με ένα πλοίο την εφοπλιστική δραστηριότητά. [12]

Όμως στην πράξη αποδεικνύεται ότι οι μικροί πλοιοκτήτες δεν θα εκλείψουν, καθώς η εξειδίκευση σε ορισμένα είδη θαλάσσιων μεταφορών προσφέρει περιθώριο δράσης. [13]

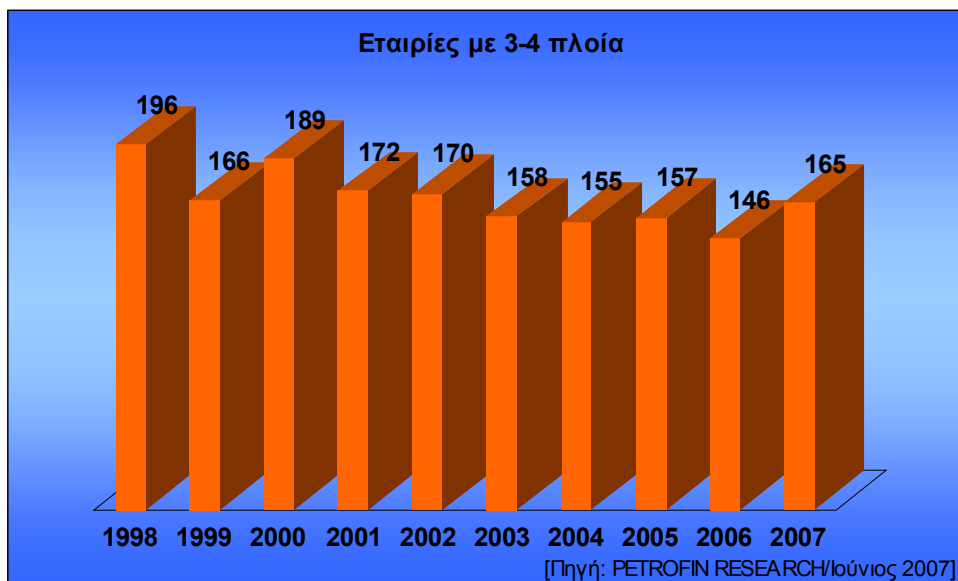
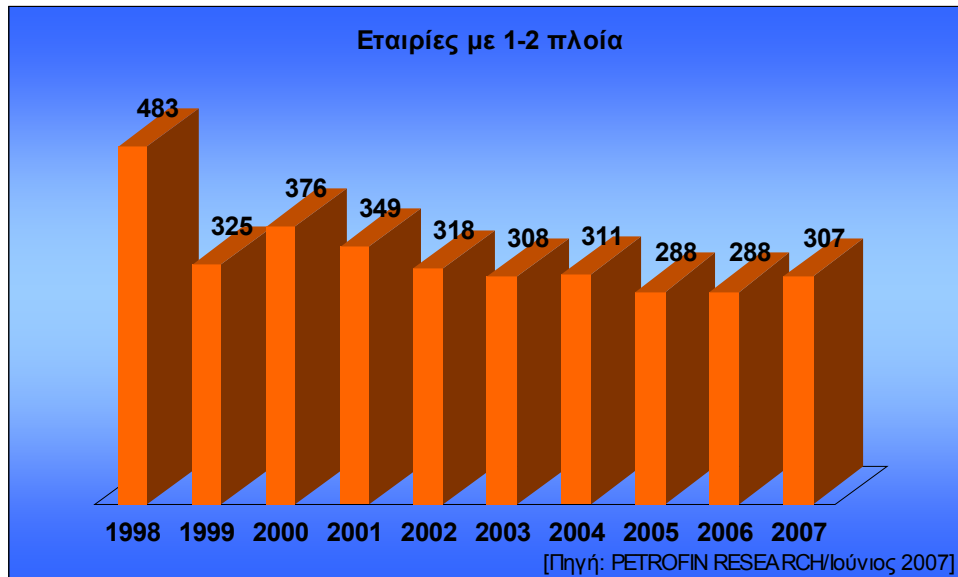
Από τις ελληνικές εταιρείες οι 307, ποσοστό 42,3%, διαθέτουν στόλο που αποτελείται από 1 έως 2 πλοία. Οι 165 ναυτιλιακές εταιρείες, ποσοστό 22,7%, έχουν στόλο με 3-4 πλοία, και οι 126, ποσοστό 17,3% διατηρούν στόλο με 5-8 πλοία.

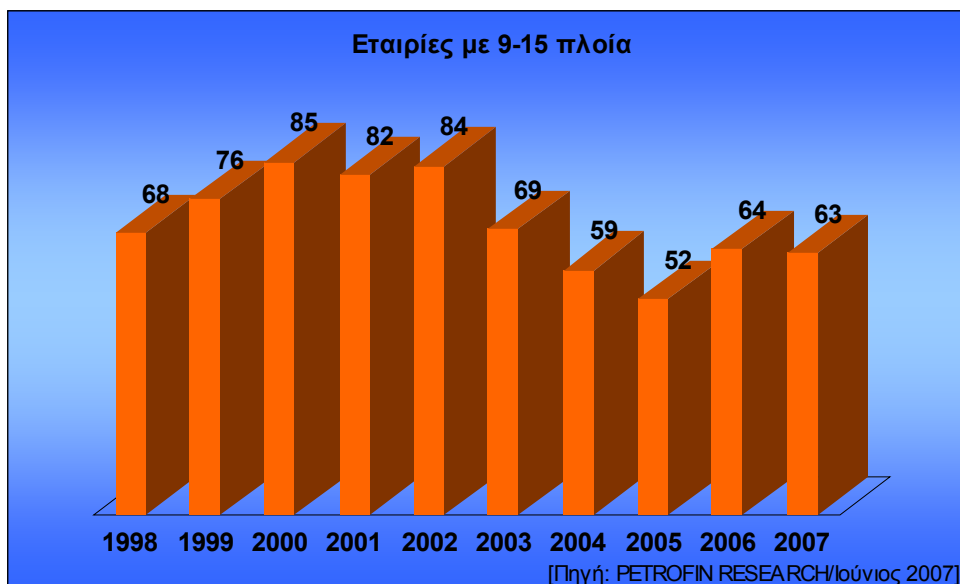
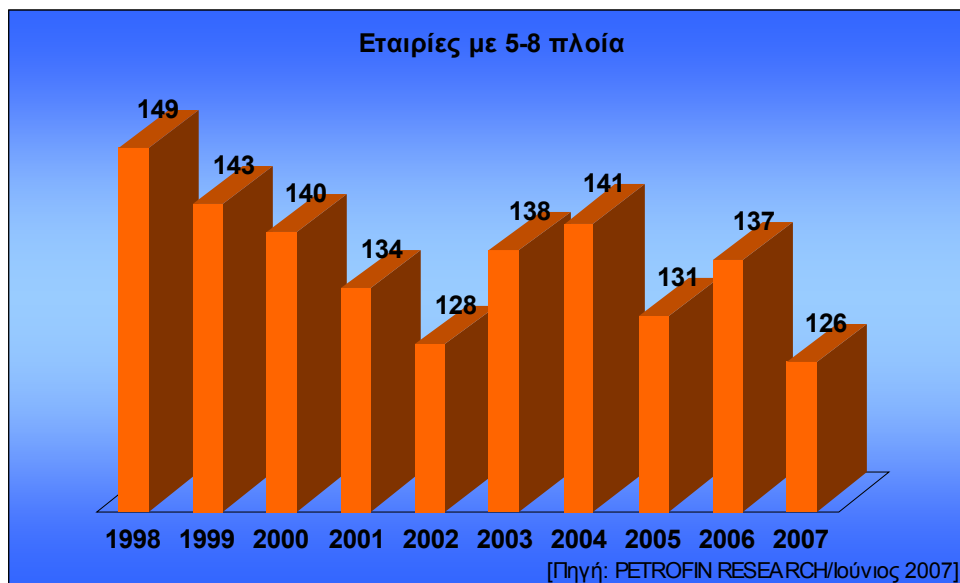
Λίγες είναι οι ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν μεγάλους στόλους. Ειδικότερα, 63 εταιρείες, ποσοστό 8,6%, διαθέτουν στόλο με 9-15 πλοία, 35 εταιρείες, ποσοστό 4,8%, έχουν στόλο με 16-24 πλοία, και μόλις 29 ναυτιλιακές εταιρείες, ποσοστό 4% διαθέτουν στόλο από 25 πλοία και άνω.

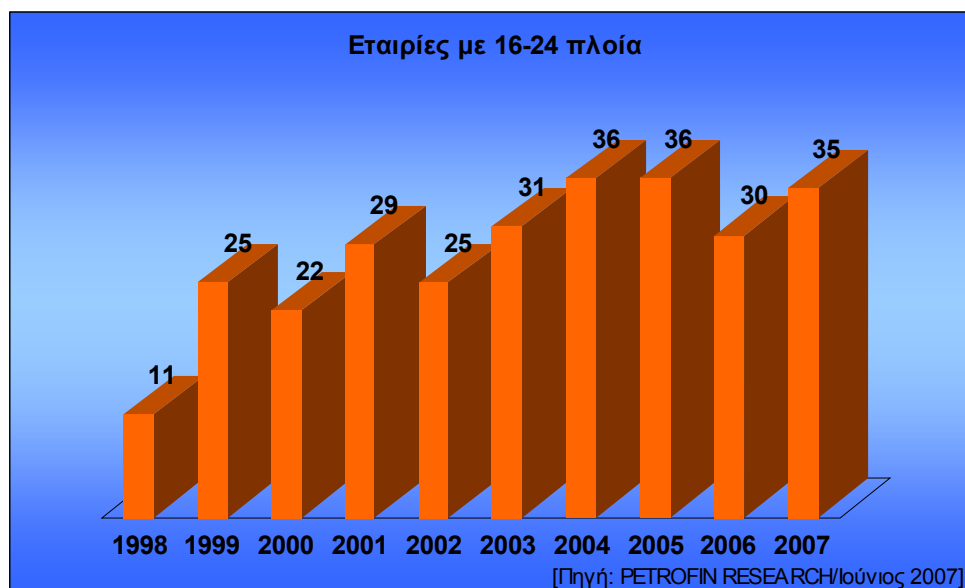
Σύμφωνα με την έρευνα, ο λόγος για τον οποίο αυξήθηκαν οι εταιρείες με μικρό στόλο και μειώθηκαν εκείνες που διαχειρίζονταν μεγαλύτερο είναι το γεγονός ότι οι Έλληνες εφοπλιστές, εκμεταλλευόμενοι τις υψηλότερες τιμές πώλησης πλοίων, πούλησαν μεγάλο αριθμό για να αποκομίσουν τεράστια κέρδη και έτσι μειώθηκε η δύναμη του στόλου τους και άλλαξαν κατηγορία.

Οι μεγαλύτερες κατηγορίες παραμένουν σταθερές ή αυξάνονται ελάχιστα, ενώ ο αριθμός των εταιρειών μεσαίου μεγέθους μειώνεται.

Ακολουθούν πίνακες με την εξέλιξη του μεγέθους των στόλων ανά έτος και κατηγορία εταιριών.





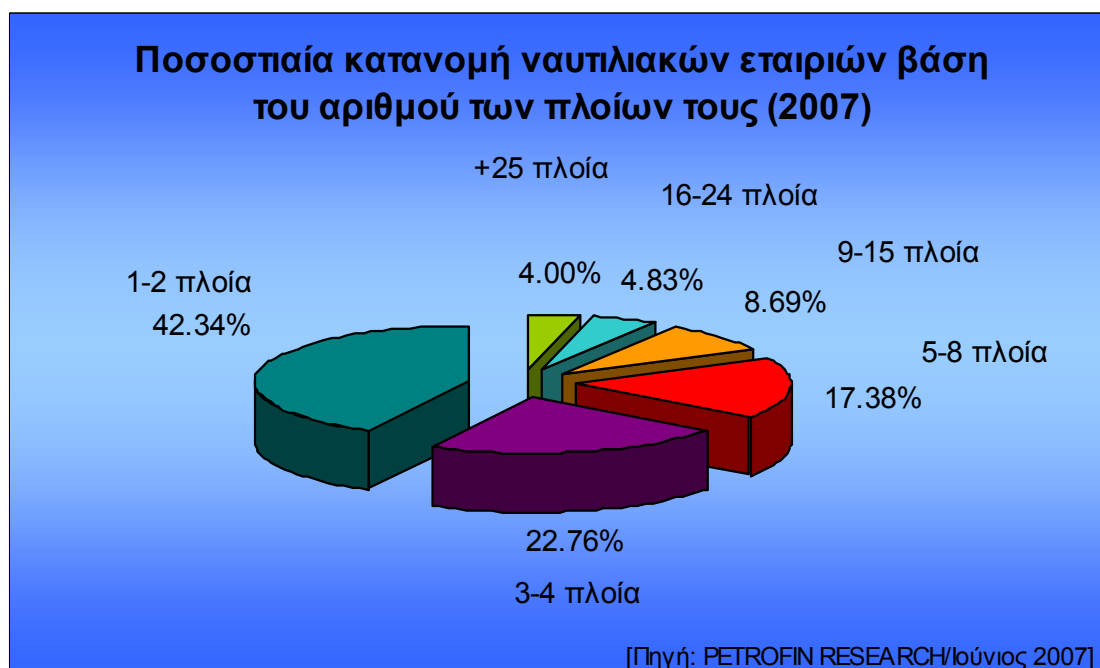
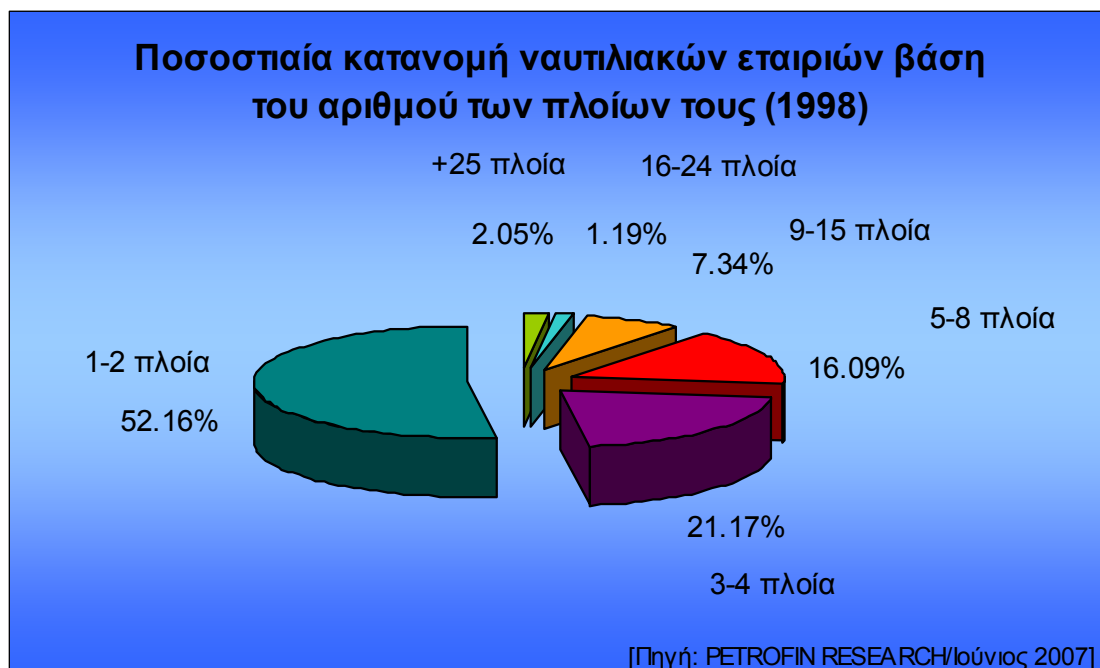


Από τις νεοεισερχόμενες εταιρείες, σύμφωνα με την έρευνα, 19 εταιρείες προστέθηκαν στο γκρουπ των πολύ μικρών εταιρειών με 1-2 πλοία. Άλλες 19 εταιρείες προστέθηκαν στο γκρουπ των εταιρειών που διαθέτουν στόλο από 3 έως 4 πλοία. Στις μικρομεσαίας δυναμικότητας ναυτιλιακές επιχειρήσεις σημειώθηκε μια ελαφριά μείωση του αριθμού των εταιριών που ανήκουν στο γκρουπ όσων έχουν 9-15 πλοία, και συγκεκριμένα είναι μία λιγότερη, ενώ και στο γκρουπ των εταιρειών με 5-8 πλοία μειώθηκε κατά 11 ο αριθμός αυτών. Στις εταιρείες με μεγάλο στόλο μείωση κατά πέντε παρατηρείται σε εκείνες που ελέγχουν 6-24 πλοία, ενώ κατά μία μειώθηκαν οι εταιρείες που ελέγχουν πάνω από 25 πλοία.

Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι σε όλο αυτό το διάστημα που η Petrofin παρουσιάζει τις έρευνες από το 1998, ότι τα δύο «άκρα» της κλίμακας εμφανίζουν τις μεγαλύτερες ανακατατάξεις.

Δηλαδή ο αριθμός των μικρών ναυτιλιακών εταιρειών μειώνεται ενώ παράλληλα αυξάνεται ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών με μεγάλο σχετικά στόλο (πάνω από 16 πλοία).

Ακολουθούν πίνακες με την κατανομή των εταιριών βάση του αριθμού των πλοίων τους για τα έτη 1998 και 2007.



Εκτός όμως από τον αριθμό των ναυτιλιακών εταιρειών, το 2007 αυξήθηκε κατά 182 πλοία και ο στόλος που ελέγχεται από ελληνικές εταιρείες, αποτελούμενος από 4346 πλοία παντός τύπου, μεγέθους και ηλικίας, έναντι 4.164 το 2006, ποσοστό αύξησης 4,3%. Σε αυτά συμπεριλαμβάνονται και τα υπό ναυπήγηση πλοία. Στα πλοία χωρητικότητας άνω των 10.000 τόνων διαπιστώνεται αύξηση του αριθμού τους κατά 3,2%, φτάνοντας τα 2.884 έναντι 2.794 το 2006, καθώς και σημαντική αύξηση της μεταφορικής ικανότητας. Είναι αξιοσημείωτο ότι η μεταφορική ικανότητα του ελληνόκτητου στόλου έχει αυξηθεί στους 204,2 εκατ. τόνους, έναντι 166,7 εκατ. τόνους dwt 2003.

3.2. Μεταβολή της ηλικίας των πλοίων την τελευταία δεκαετία

Από την έρευνα προκύπτει ότι μειώθηκε σημαντικά ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού στόλου στα πλοία άνω των 10.000 τόνων στα 15,3 έτη, έναντι 19,85 έτη το 2003. Σε σχέση με το 2006, η μέση ηλικία των πλοίων έχει υποχωρήσει κατά 7 μήνες. Τα στοιχεία αυτά αντικατοπτρίζουν την είσοδο των νεότευκτων πλοίων καθώς και την κίνηση των Ελλήνων εφοπλιστών να αντικαθιστούν πάλι.

Η διαφορά με το διεθνή μέσο όρο, έχει περιοριστεί στα 0,4 έτη το 2006 από 3,4 έτη το 1998. [14]

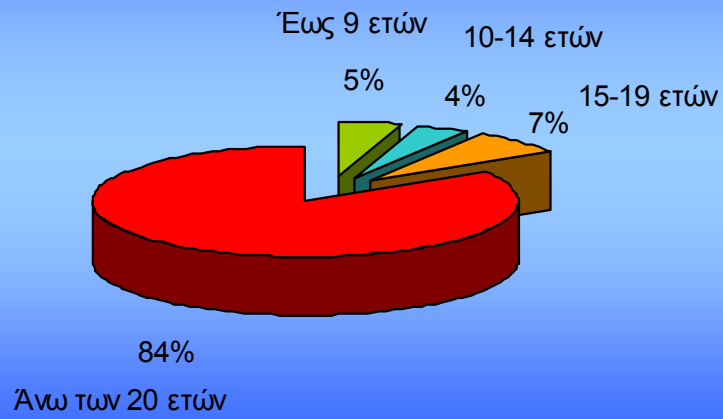
Γενικότερα, ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών έχει μειωθεί στα 18,71 έτη από τα 19,4 έτη το 2006 και τα 23 χρόνια το 2005. Είναι αξιοσημείωτο ότι γηραιότερα πλοία ανήκουν, κυρίως, σε μικρές εταιρείες με λίγα πλοία στον στόλο τους. Πρέπει όμως να επισημανθεί ότι θα ήταν ακόμη μικρότερος ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου εάν δεν είχε αυξηθεί ο αριθμός των πλοίων που είναι ηλικίας μεγαλύτερης των 30 ετών, αλλά και αυτών που είναι άνω των 40 ετών.

Πρόκειται, κυρίως, για μικρά φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πορθμεία που έχουν τοπική δραστηριότητα. Κατεγράφησαν 741 πλοία ηλικίας μεγαλύτερης των 30 ετών, έναντι 645 πέρυσι, και 240 πλοία μεγαλύτερα των 40 ετών, έναντι 209 πέρυσι.[15]

Περίπου 152 επιχειρήσεις διαθέτουν στόλους (συνολικά 464 πλοία) με μια μέση ηλικία πλοίων τα 38 έτη και αντιπροσωπεύουν μια συνολική χωρητικότητα 1.635.755 dwt. [16]

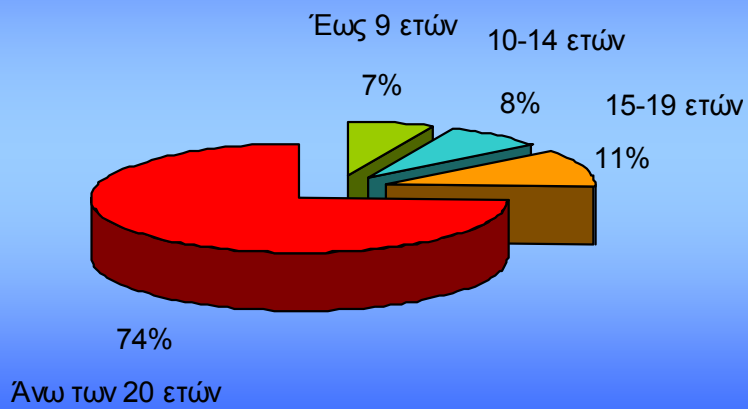
Ακολουθούν πίνακες με την κατανομή της ηλικίας των πλοίων ανά κατηγορία εταιριών.

Κατανομή ανα ηλικία των πλοίων για ναυτιλιακές με 1-2 πλοία



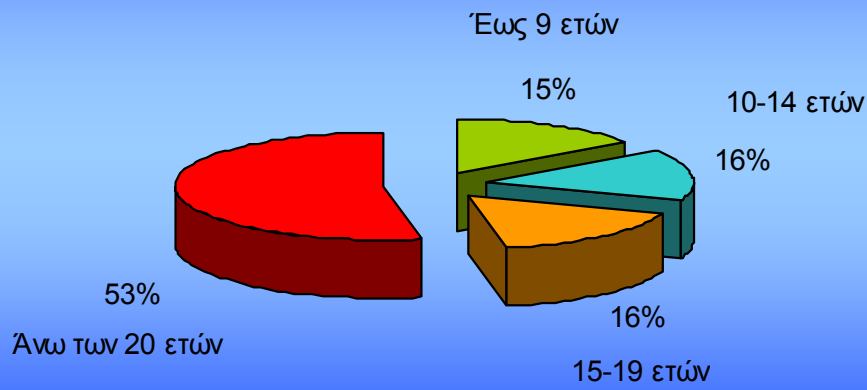
[Πηγή: PETROFIN RESEARCH/Ιούνιος 2007]

Κατανομή ανα ηλικία των πλοίων για ναυτιλιακές με 3-4 πλοία



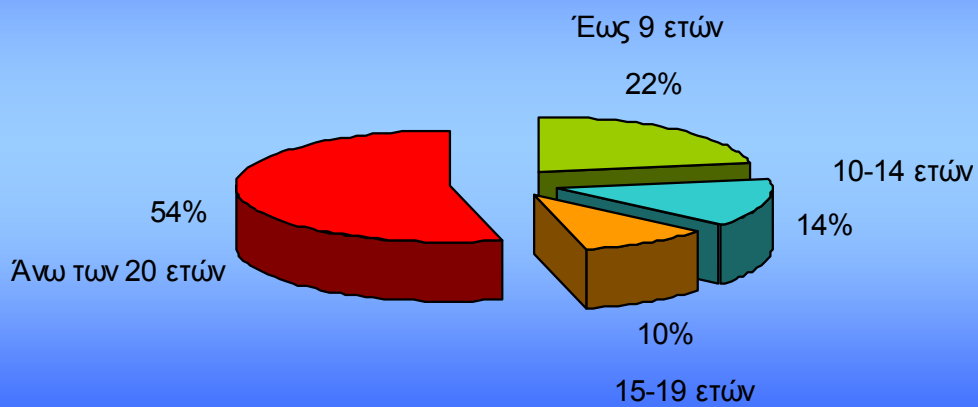
[Πηγή: PETROFIN RESEARCH/Ιούνιος 2007]

Κατανομή ανα ηλικία των πλοίων για ναυτιλιακές με 5-8 πλοία

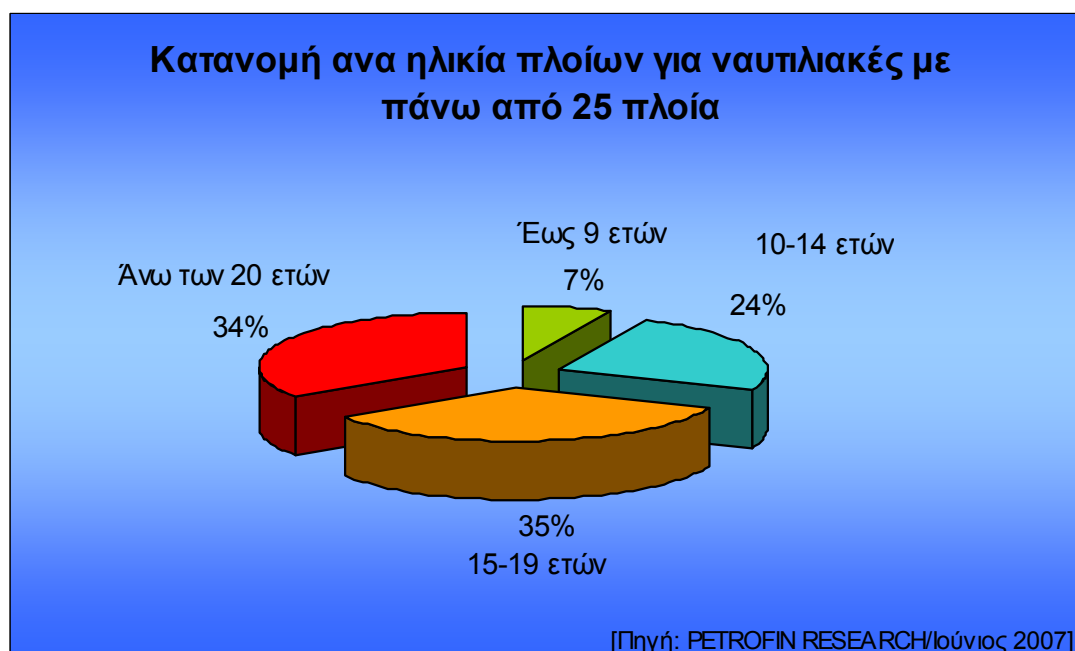
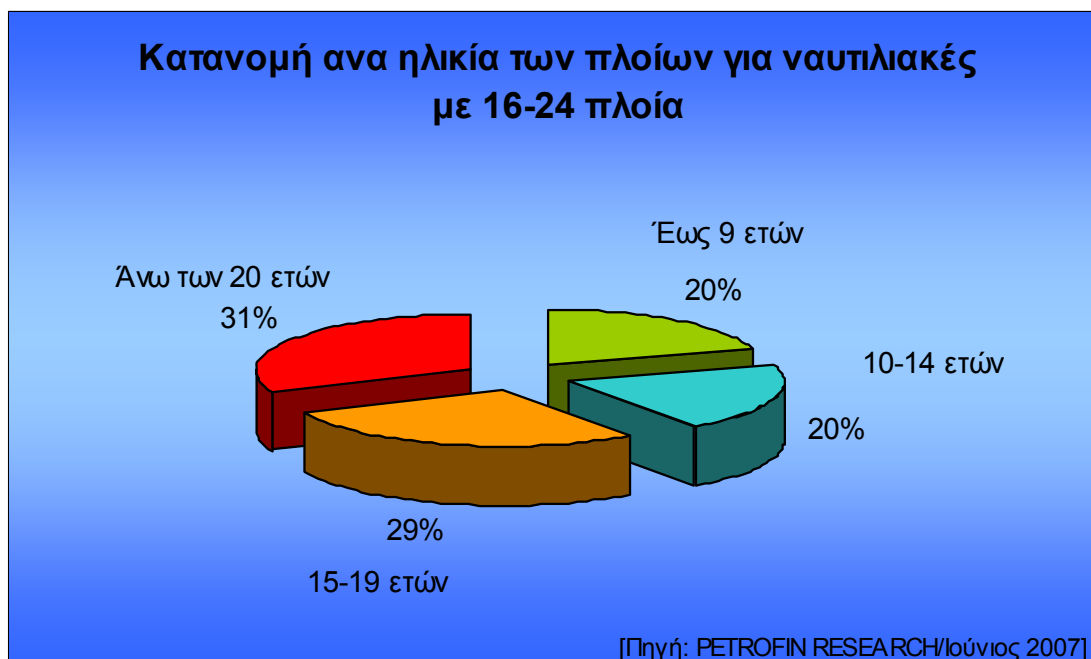


[Πηγή: PETROFIN RESEARCH/Ιούνιος 2007]

Κατανομή ανα ηλικία των πλοίων για ναυτιλιακές με 9-15 πλοία



[Πηγή: PETROFIN RESEARCH/Ιούνιος 2007]



Παρατηρούμε ότι καθώς αυξάνεται το μέγεθος της εταιρίας, μειώνεται η ηλικία του στόλου της. Αυτό εξηγείται με την αυξημένη δυνατότητα χρηματοδότησης, είτε από τις τράπεζες, είτε από την εισαγωγή της εταιρίας σε χρηματιστηριακές αγορές, όπου μια μεγάλη εταιρία είναι πιο ελκυστική από μια μικρή. Έτσι οι μεγάλες εταιρίες έχουν τη δυνατότητα, και λόγω αυξημένων εσόδων από τα υπάρχοντα πλοία, να σχεδιάσουν ένα εκτεταμένο ναυπηγικό πρόγραμμα που θα τους επιτρέψει να επεκτείνουν το στόλο τους, να προσελκύσουν επενδυτές μέσω των χρηματιστηρίων και να μειώσουν την ηλικία του στόλου τους. Σε επόμενο κεφάλαιο, θα δούμε ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν εισαχθεί σε χρηματιστήρια, της Νέας Υόρκης κατά κύριο λόγο, είναι όλες εταιρίες με μεγάλο αριθμό πλοίων.

3.3. Οι μεγαλύτερες Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες

Πενήντα Έλληνες εφοπλιστές διαθέτουν στόλο με χωρητικότητα άνω του ενός εκατομμυρίου dwt, που σημαίνει ότι την τελευταία πενταετία αυξήθηκε ο αριθμός των μεγάλων εφοπλιστών και γιγαντώθηκαν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες.

Το εντυπωσιακό στοιχείο είναι ότι την τελευταία πενταετία στους 50 μεγαλύτερους εφοπλιστές συμπεριελήφθησαν ονόματα που ήταν άγνωστα στην Ακτή Μιαούλη, όπως του Βίκτωρα Ρέστη, του Ευάγγελου Πιστιόλη, του Ευάγγελου Μαρινάκη, του Σταμάτη Μόλαρη και του Ι. Παπαδημητρίου. Από τις 50 μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες, οι 23 διαθέτουν πλοία με χωρητικότητα μεγαλύτερη των δύο εκατ. dwt, ενώ οι υπόλοιπες 27 έχουν πλοία άνω του ενός εκατ. dwt.

Αξίζει να επισημάνουμε ότι παραδοσιακά μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες δείχνουν να υποχωρούν και σε αριθμό πλοίων και σε χωρητικότητα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η περίπτωση του Πήτερ Γ. Λιβανού, που έχει 29 πλοία και 2.669.914 τόνους και σήμερα βρίσκεται στη 15η θέση, ενώ πριν από δέκα χρόνια η εταιρεία του Ceres είχε περίπου 100 πλοία και ήταν στην πρώτη θέση. [17]

Ακολουθεί πίνακες με τις 50 μεγαλύτερες Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες με βάση τη χωρητικότητα των πλοίων τους σε dwt και των αριθμό των πλοίων τους.

	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	DWT
1	KRISTEN NAVIGATION INC.	8.041.488
2	DYNACOM TANKERS MANAGEMENT	7.579.232
3	TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.	6.094.565
4	CARDIFF MARINE INC.	5.693.002
5	ENTERPRISES SHIPPING & TRADING	5.020.250
6	MARMARAS NAVIGATION LTD.	4.818.532
7	THENAMARIS (SHIP MANAGEMENT) INC.	4.139.831
8	GULF MARINE MANAGEMENT S.A.	3.909.631
9	POLYAR SHIPPING CO. LTD.	3.650.705
10	CERES MARITIME SERVICES INC.	3.390.809
11	ANANGEL MARITIME SERVICES INC.	3.074.218
12	EASTERN MEDITERRANEAN MARITIME LTD.	3.009.313
13	NEDA MARITIME AGENCY CO. LTD.	2.892.084
14	POLEMBROS SHIPPING LTD.	2.710.839
15	CHANDRIS (HELLAS) INC.	2.566.110
16	SPRINGFIELD SHIPPING CO. PANAMA S.A.	2.565.497
17	MINERVA MARINE INC.	2.562.742
18	TOP TANKERS MANAGEMENT S.A.	2.498.582
19	GENERAL MARITIME MANAGEMENT (HELLAS) LTD.	2.381.717
20	COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.	2.231.854
21	CENTROFIN MGMT / MARINE TRUST LTD.	2.216.023
22	CARRAS (HELLAS) S.A.	2.127.972
23	OSG MANAGEMENT LTD.	2.103.448
24	ALPHA TANKERS AND FREIGHTERS INTERNATIONAL LTD.	1.956.804
25	QUINTANA MANAGEMENT LLC.	1.801.145
26	CAPITAL SHIP MANAGEMENT CORP.	1.779.088
27	AELOS MANAGEMENT S.A.	1.698.719
28	DANAOS SHIPPING CO. LTD.	1.649.523
29	EUROPEAN NAVIGATION INC.	1.603.410
30	NEREUS SHIPPING S.A.	1.581.497
31	CYPRUS MARITIME CO. LTD.	1.551.001
32	CHARTWORLD SHIPPING CORP.	1.548.477
33	SUN ENTERPRISES LTD.	1.527.602
34	PRIME MARINE MANAGEMENT INC.	1.486.930
35	ELETSON CORPORATION	1.414.705
36	AVIN INTERNATIONAL S.A.	1.406.565
37	STAMFORD NAVIGATION INC. LIBERIA	1.398.548
38	MOUNDREAS NICHOLAS G. SHIPPING S.A. PANAMA	1.299.907
39	STELTH MARITIME CORP./ BRAVE MARITIME CORP. INC.	1.206.964
40	MARYVILLE MARITIME CORP./ EXCEL MARITIME	1.124.002
41	SAFETY MANAGEMENT OVERSEAS S.A.	1.191.150
42	ATLANTIC BULK CARRIERS MANAGEMENT LTD.	1.100.956
43	GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT LTD.	1.095.936
44	GENCO SHIPPING & TR.	1.028.405
45	STAMCO SHIP MANAGEMENT CO. LTD.	1.012.739
46	LIQUIMAR TANKERS MANAGEMENT INC.	995.681
47	NAVIOS SHIPMANAGEMENT INC.	963.520
48	TECHNOMAR SHIPPING INC.	916.308
49	ALLOCEANS SHIPPING CO. LTD	896.872
50	NOMIKOS A.M. TRANSWORLD MARITIME AGENCIES S.A.	875.460

Ακολουθεί ο πίνακας με τις 50 μεγαλύτερες Ελληνικές ναυτιλιακές, με βάση τον αριθμό των πλοίων τους.

	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	VSL
1	ENTERPRISES SHIPPING & TRADING	69
2	TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.	60
3	LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.	59
4	CARDIFF MARINE INC.	58
5	MARMARAS NAVIGATION LTD.	49
6	DYNACOM TANKERS MANAGEMENT	48
7	CAPITAL SHIP MANAGEMENT CORP.	45
8	THENAMARIS (SHIP MANAGEMENT) INC.	44
9	OSG MANAGEMENT LTD.	41
10	STELTH MARITIME CORP./ BRAVE MARITIME CORP. INC.	39
11	CHARTWORLD SHIPPING CORP.	36
12	COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.	36
13	KRISTEN NAVIGATION INC.	35
14	CERES MARITIME SERVICES INC.	33
15	DANAOS SHIPPING CO. LTD.	30
16	MINERVA MARINE INC.	30
17	POLYAR SHIPPING CO. LTD.	30
18	AEGEAN SHIPPING MANAGENT S.A.	28
19	AVIN INTERNATIONAL S.A.	27
20	EASTERN MEDITERRANEAN MARITIME LTD.	27
21	TOP TANKERS MANAGEMENT S.A.	25
22	TECHNOMAR SHIPPING INC.	25
23	STAMCO SHIP MANAGEMENT CO. LTD.	24
24	ATLANTIC BULK CARRIERS MANAGEMENT LTD.	23
25	ANANGEL MARITIME SERVICES INC.	23
26	CYPRUS MARITIME CO. LTD.	23
27	GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT LTD.	23
28	PRIME MARINE MANAGEMENT INC.	23
29	MOUNDREAS NICHOLAS G. SHIPPING S.A. PANAMA	22
30	ALLOCEANS SHIPPING CO. LTD	21
31	ELETSON CORPORATION	21
32	POLEMBROS SHIPPING LTD.	21
33	QUINTANA MANAGEMENT LLC.	21
34	CENTROFIN MGMT / MARINE TRUST LTD.	20
35	CHANDRIS (HELLAS) INC.	20
36	EUROPEAN NAVIGATION INC.	20
37	GENCO SHIPPING & TR.	20
38	MARYVILLE MARITIME CORP./ EXCEL MARITIME	20
39	NAFTOMAR SHIPPING & COMMERCIAL S.A.	20
40	GENERAL MARITIME MANAGEMENT (HELLAS) LTD.	19
41	NEDA MARITIME AGENCY CO. LTD.	19
42	ALPHA TANKERS AND FREIGHTERS INTERNATIONAL LTD.	17
43	MAGNUS CARRIERS CORP.	17
44	NORDSTRAND MARITIME & TRADING CO. LTD	17
45	SPRINGFIELD SHIPPING CO. PANAMA S.A.	17
46	STAMFORD NAVIGATION INC. LIBERIA	17
47	SUN ENTERPRISES LTD.	17
48	NAVIOS SHIPMANAGEMENT INC.	16

49	NOMIKOS A.M. TRANSWORLD MARITIME AGENCIES S.A.	16
50	ROSWELL NAVIGATION CORP.	16

4. Η Χρηματοδότηση των Ναυτιλιακών Εταιριών

4.1. Σύγχρονες Τάσεις

Μια σημαντική εξέλιξη που έλκει την προσοχή των αναλυτών του κλάδου της ναυτιλίας στη χώρα μας, είναι το γεγονός ότι πολλές εταιρίες ελληνικών συμφερόντων στρέφονται στα χρηματιστήρια, ιδιαίτερα σε αυτό της Νέας Υόρκης, προκειμένου να αντλήσουν τα απαραίτητα για την ανάπτυξή τους κεφάλαια. Πολλοί μελετητές του κλάδου διαβλέπουν να έρχονται ποικίλες μεταβολές και μια νέα σύνθεση στις επιχειρήσεις αυτές.

Τα χνάρια τους ενδέχεται να ακολουθήσουν σύντομα και άλλες, με την παράλληλη εξέλιξη των τάσεων της εισαγωγής στη χρηματιστηριακή αγορά και της αναδιάρθρωσης του κλάδου. Μία τέτοια εξέλιξη θα ήταν ίσως ενδεικτική της άποψης των Ελλήνων, ότι η αγορά αγγίζει το ζενίθ της.

Η είσοδος των Ελληνικών επιχειρήσεων στα διεθνή χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης, Όσλο, Άμστερνταμ και Λονδίνου, έχει οδηγήσει τις εταιρίες που επέλεξαν να διαπραγματευθούν τις μετοχές τους στα εν λόγω χρηματιστήρια, να αντλήσουν δις. Δολάρια τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή σύγχρονων πλοίων και βοήθησαν σημαντικά στην ποιοτική αναβάθμιση της Ελληνικής ναυτιλίας. Επιπρόσθετα αποδείχθηκε για πολλοστή φορά η προσαρμοστικότητα των Ελλήνων επιχειρηματιών της Θάλασσας να αξιοποιούν ευκαιρίες σε παγκόσμιο επίπεδο χρησιμοποιώντας τις δυνατότητες τις κάθε εποχής. [18]

Μέχρι τις αρχές του 2007, οι 19 Έλληνες εφοπλιστές είχαν αντλήσει από τα ξένα χρηματιστήρια περισσότερα από 4 δις. δολάρια, ενώ σύμφωνα με τη ΧRTC (σύμβουλο επιχειρήσεων - εκπρόσωπο της Γαλλικής Τράπεζας Natixis) αντιπροσωπεύουν πλοιοκτησίες μόνο 334 ποντοπόρων πλοίων από τα 3.500 του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου.

Κατά τη ΧRTC πρωτοπόρος σε αυτήν τη δραστηριότητα ήταν ο εφοπλιστής Παναγιώτης Φράγκος, ο οποίος εισήγαγε το 1993 την εταιρεία του στο χρηματιστήριο του Όσλο, αποκομίζοντας 35 εκατομμύρια δολάρια και στη συνέχεια το 2002 στο χρηματιστήριο της Ν. Υόρκης για να ακολουθήσουν οι άλλοι 18 Έλληνες εφοπλιστές.

Πρώτος Έλληνας εφοπλιστής, του οποίου η εταιρεία μπήκε στο «ταμπλό» του αμερικανικού χρηματιστηρίου, ήταν ο Γιώργος Οικονόμου, ενώ ο εφοπλιστής Πίτερ Γεωργιόπουλος είναι ο μόνος Έλληνας που μετέχει ενεργά, ως μεγαλομέτοχος, σε τρεις εισηγμένες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες.

Νεότερος δε σε ηλικία, είναι ο εφοπλιστής, Χάρης Βαφειάς, η εταιρεία του Stealthgas εισήχθη το 2005 στο χρηματιστήριο της Nasdaq της Ν. Υόρκης. Την ίδια περίοδο στο ίδιο χρηματιστήριο εισήχθη και η εταιρεία Quintana Maritime του Σταμάτη Μόλαρη, ο οποίος, ένα χρόνο μετά, αγόρασε τον στόλο του Θόδωρου Αγγελόπουλου αντί 735 εκατ. δολαρίων, με δάνειο από 13 ξένες τράπεζες.

Το «σχήμα» δεν θα ταίριαζε καθόλου σε ανθρώπους όπως ο Ωνάσης ή ο Νιάρχος, οι οποίοι δεν θα διέθεταν πολύ από τον χρόνο τους για «να δώσουν αναφορά» ή να διασφαλίσουν τη διαφάνεια που απαιτείται όταν διοικεί κανείς μία εισηγμένη επιχείρηση.

4.2. Οι Εισηγμένες σε Διεθνή Χρηματιστήρια Ναυτιλιακές

Σήμερα, οι μετοχές είκοσι τριών ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών διαπραγματεύονται στα ταμπλό των μεγάλων χρηματιστηριακών αγορών της Νέας Υόρκης και του Λονδίνου. Τους λίγους πρωτοπόρους της δεκαετίας του 90 ακολούθησε μετά το 2004 ένα «κύμα» νέων εταιρειών και νέων επιχειρηματιών που έκαναν την είσοδό τους στη ναυτιλία «ποντάροντας» στην απόφαση μεγάλων ξένων θεσμικών επενδυτών να ρίξουν κεφάλαια στη ναυτιλιακή αγορά[19].

Η τάση αυτή φαίνεται να συνεχίζεται, καθώς βγαίνουν συνεχώς στην επιφάνεια νέα ονόματα που σχεδιάζουν τη δημόσια εγγραφή τους.

Η Hellenic Carriers της Φωτεινής Καραμανλή, είναι μία τέτοια περίπτωση. Η Hellenic Carriers σχεδιάζει την είσοδό της στο χρηματιστήριο του Λονδίνου. Στόχος της είναι να αντλήσει 60 εκατομμύρια δολάρια από τα οποία τα 31 εκατομμύρια θα δοθούν για την απόκτηση ενός πλοίου τύπου supramax. Σήμερα ο στόλος της Hellenic Carriers αποτελείται από τέσσερα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, τρία εκ των οποίων είναι τύπου panamax και ένα handymax. Επικεφαλής της έκδοσης είναι η NBG International.

Στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης διαπραγματεύονται σήμερα οι μετοχές των εταιρειών:

Tsakos Energy Navigation,
Danaos Corporation,
Dryships,
Energy Infrastructure Acquisition,
Euroseas,
Excel,
Go Carriers,
Oceanaut,
Ocean Freight,
Omega Navigation,
Quintana Maritime,
Star Maritime Acquisition,
StealthGas,
Diana Shipping,
Capital Product Carriers,
Eagle Bulk Shipping,
Top Tankers,
Navios Maritime,
Navios Maritime Partners,
Paragon Shipping,
Seanergy Maritime.

Η Tsakos Energy Navigation με πρόεδρο τον Νίκο Τσάκο δημιουργήθηκε από τους κόλπους μίας παραδοσιακής ναυτιλιακής εταιρείας, όπως είναι η Tsakos Shipping & Trading. Σήμερα διαχειρίζεται ένα στόλο από 44 τάνκερ, ενώ ο στόλος της θα αυξηθεί τα επόμενα δύο χρόνια με νέα πλοία για να φθάσει τις 52 μονάδες.

Η Danaos Corporation με πρόεδρο τον Γιάννη Κούστα αποτελεί παράδειγμα παραδοσιακής ναυτιλιακής εταιρείας που απόκτησε νέα δομή και μπήκε στο χρηματιστήριο. Δραστηριοποιείται στα κοντέινερ. Ελέγχει ένα στόλο από 36 πλοία και έως το 2011θα προστεθούν σε αυτόν άλλα 32 νεότευκτα.

Η Dryships είναι η εισηγμένη ναυτιλιακή εταιρεία του Γιώργου Οικονόμου, ο οποίος είναι από τους νέους σε ηλικία αυτοδημιούργητους Έλληνες εφοπλιστές. Σήμερα ελέγχει ένα στόλο 42 πλοία για την μεταφορά ξηρού φορτίου.

Η Energy Infrastructure Acquisition είναι ένα από τα λεγόμενα blank cheque που δημιουργήθηκαν από Έλληνες επιχειρηματίες και εφοπλιστές το τελευταίο διάστημα, με σκοπό να συγκεντρώσει κεφάλαια για την αγορά πλοίων και την εξαγορά άλλων εταιρειών. Πρόεδρος της εταιρείας είναι ο Ανδρέας Θεοτόκης.

Η Euroseas Ltd δημιουργήθηκε τον Μάιο του 2005 και δραστηριοποιείται στην αγορά του ξηρού φορτίου. Πρόεδρος της εταιρείας είναι ο Αριστείδης Πίπτας. Η Euroseas διαχειρίζεται σήμερα ένα στόλο από 15 πλοία.

Η Excel Maritime Carriers αποτελεί σήμερα την εξέλιξη της εταιρίας B&H Maritime και της συνεχούς παρουσίας από το 1989 του προέδρου της Γαβριήλ Παναγιωτίδη στην αμερικανική χρηματιστηριακή αγορά. Διαχειρίζεται 16 πλοία ξηρού φορτίου. Διευθύνων σύμβουλος είναι ο Χριστόφορος Γεωργάκης.

Η Oceanaut ολοκλήρωσε τη δημόσια εγγραφή της τον Μάρτιο του 2007. Είναι ακόμα μία εταιρεία της οικογένειας Παναγιωτίδη και «βγήκε» στην αγορά ως blank cheque.

Η Global Oceanic Carriers εισήλθε στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης τον Μάιο του 2005. Διαχειρίζεται συνολικά 11 πλοία ξηρού φορτίου. Πρόκειται για θυγατρική της ναυτιλιακής Antares Shipmanagement. Διευθύνων σύμβουλος της GO Carriers είναι ο Μιχάλης Ταρσίνης.

Η OceanFreight εισήλθε στο χρηματιστήριο τον Απρίλιο του 2007 και σήμερα διαχειρίζεται ένα στόλο από 7 πλοία. Η Omega Navigation Enterprises εισήλθε στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης τον Απρίλιο του 2006. Διαχειρίζεται 8 τάνκερ. Πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας είναι ο Γιώργος Κασσιώτης πρώην στέλεχος της Target Marine της οικογένειας Κομνηνού.

Η Quintana Maritime δημιουργήθηκε το 2005. Από τα βασικά της στελέχη ο Σταμάτης Μόλαρης στενός συνεργάτης του Στέλιου Χατζηγιάννου. Η Quintana εξέπληξε τη ναυτιλιακή αγορά όταν αγόρασε τον στόλο ξηρού φορτίου του ομίλου Θ. Αγγελόπουλου έναντι τιμήματος άνω των 700 εκατ. δολαρίων.

Η Star Maritime Acquisition είναι το blank cheque που δημιούργησαν στα τέλη του 2005 οι Άκης Τσιριγκάκης και Πέτρος Παπάς. Από το χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης άντλησε το ποσό των 188 εκατ. δολαρίων.

Η Stealth Gas είναι η εισηγμένη εταιρεία του ομίλου Ν Βαφειά. Διευθύνων σύμβουλος της είναι ο Χάρης Βαφειάς, ενώ στο διοικητικό της συμβούλιο μετέχει ο γνωστός εφοπλιστής Θανάσης Μαρτίνος της Eastern Mediterranean Maritime. Η Stealth Gas 39 πλοία τάνκερ.

Η Diana Shipping ανήκει στην κατηγορία των παραδοσιακών ναυτιλιακών ομίλων που επιλέγουν να κάνουν ένα βήμα προς το χρηματιστήριο. Πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος είναι ο Συμεών Παλιός. Η εταιρεία διαχειρίζεται 21 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Η Capital Product Partners εισήλθε στο χρηματιστήριο τον Μάρτιο του 2007 και αποτελεί μία ακόμα επιχειρηματική δραστηριότητα του εφοπλιστή Ευάγγελου Μαρινάκη. Η εταιρεία δραστηριοποιείται στην αγορά των τάνκερ.

Η Eagle Bulk Shipping δημιουργήθηκε από τον Σοφοκλή Ζούλα στέλεχος ναυτιλιακών ομίλων επί σειρά ετών. Σήμερα διαχειρίζεται 23 πλοία και είναι από τους μεγαλύτερους διαχειριστές handymax στην αγορά των ΗΠΑ.

Η Top Tankers με πρόεδρο τον Ευάγγελο Πιστιόλη είναι χαρακτηριστική περίπτωση ναυτιλιακής εταιρείας που δημιουργήθηκε με στόχο τη χρηματιστηριακή αγορά. Στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης εισήλθε το 2004 διαχειριζόμενη αρχικά τάνκερ, ενώ σήμερα κάνει στροφή στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου. Παράλληλα ο Ευ. Πιστιόλης δραστηριοποιείται ενεργά στο real estate τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό.

Η Navios Maritime Holding και η Navios Maritime Partners είναι δημιουργήματα της Αγγελικής Φράγκου που δεν αρκέστηκε στο ρόλο της παραδοσιακής εφοπλίστριας. Το 2005 συστήνει το blank cheque ISE, ενώ λίγο αργότερα προχωρεί στην εξαγορά της ναυτιλιακής εταιρείας Navios. Ο όμιλος της Navios εξειδικεύεται στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Η Paragon Shipping δραστηριοποιείται στην αγορά με πλοία ξηρού φορτίου. Αυτή τη στιγμή διαθέτει ένα στόλο από 10 πλοία. Ο Μιχάλης Μπουντούρογλου είναι πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της νέας εταιρείας. Ο κ Μπουντούρογλου όπως και ο διευθυντής της Paragon, Γιώργος Σκριμιζέας, πριν από τη δημιουργία της Paragon ήταν επί χρόνια υψηλόβαθμα στελέχη σε άλλες ναυτιλιακές εταιρείες.

Η Seanergy Maritime είναι blank cheque.

Είναι εταιρεία ειδικού σκοπού, blank cheque, όπως την αποκαλούν στα ξένα χρηματιστήρια. Στόχο έχει να αποκτήσει συμμετοχές στη ναυτιλία είτε

μέσω συγχώνευσης είτε μέσω ανταλλαγής μετοχών. Επίσης, στα πλάνα της είναι ακόμη και η αγορά ναυτιλιακής εταιρείας ή πλοίων.

Έχει αντλήσει από την αγορά 245 εκατ. δολάρια. Στην Seanergy συμμετέχουν οι: Γιώργος Κουτσολιούτσας αντιπρόεδρος της Follie - Follie, Παναγιώτης και Σίμων Ζαφέτ, Αλέξιος Κομνηνός, Γιάννης Τσιγγουνάκης και Ηλίας Κουλουκουντής. Η Globus Maritime όπως και η GoldenPorts Holding επέλεξαν να διαπραγματεύονται στην αγορά του Λονδίνου. Βασικός μέτοχος της Globus είναι ο επιχειρηματίας Γιώργος Φειδάκης. Η εταιρεία διαχειρίζεται πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου. Τα πρώτα πλοία της αγοράστηκαν από τον όμιλο Ρέστη με τον οποίον συνεργάζεται ο κ. Φειδάκης στις άλλες επιχειρηματικές του δραστηριότητες.

Στο χρηματιστήριο του Λονδίνου διαπραγματεύονται οι μετοχές της GoldenPort Holdings και της Globus Maritime.

Η Goldenport Holding αναμένεται να στοχεύσει σε κεφαλαιοποίηση μεταξύ 340 και 390 εκατ. δολ., αντλώντας από την αγορά περί τα 80 εκατ. στερλίνες για αποπληρωμή χρεών και ενίσχυση του στόλου των 17 πλοίων ξηρού φορτίου και container.

Ο κ. Δραγνής, διευθύνων σύμβουλος της Goldenport Holding, τόνισε ότι επέλεξε το Λονδίνο έναντι της Νέας Υόρκης επειδή είναι το κορυφαίο χρηματιστήριο στην Ευρώπη και λόγω του ναυτιλιακού χαρακτήρα της πόλης. [20]

Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες αποφεύγουν το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών επειδή οι εταιρίες που εισάγονται εκεί πρέπει να φορολογούνται σύμφωνα με την ελληνική εταιρική φορολογία. Σε γενικές γραμμές, οι πλοιοκτήτες καταχωρούν τις εταιρίες και τα πλοία τους σε χώρες όπου η εταιρική φορολογία είναι πολύ χαμηλότερη.

Αναλυτές προβλέπουν ότι οι αποδόσεις από τις εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης θα φθάσουν το 20%. Ανάμεσα στις ναυτιλιακές εταιρείες συμπεριλαμβάνονται και οι ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες. Όπως αναφέρει σε ανάλυσή του το Bloomberg ο δείκτης Baltic Dry, στον οποίο καταγράφεται η πορεία του ναυτιλιακού κλάδου αλλά και των rates, έχει σημειώσει άνοδο 9,6% από τον Ιούλιο, δηλαδή την περίοδο που οι υπόλοιπες αγορές έχουν δεχτεί τα ισχυρότερα πλήγματα. Επίσης τονίζεται ότι οι τιμές - ρεκόρ στα εμπορεύματα αλλά και η πρόβλεψη ότι η ζήτηση πρώτων υλών από την Κίνα θα αυξηθεί εφέτος κατά 25% ευνοούν τις μετοχές εταιρειών όπως Navios Maritime Holdings (Αγγελική Φράγκου), Genco Shipping & Trading, DryShips (Πίτερ Γεωργιόπουλος), Golden Ocean Group, Compagnie Maritime Belge και Quintana Maritime (Σταμάτης Μόλαρης).

Ο κ. Jonathan Chapell, αναλυτής της JP Morgan Chase επισημαίνει ότι «μόλις η σκόνη από την τρέχουσα κρίση στις αγορές κατακαθίσει, οι μετοχές των ναυτιλιακών ομίλων θα αρχίσουν να καταγράφουν ράλι και παράλληλα συνιστά "αγορά" για τις Navios και Genco». Όπως τονίζει ο αναλυτής «τα θεμελιώδη οικονομικά δεδομένα του κλάδου δεν θα μπορούσαν να ήταν καλύτερα».

Υπενθυμίζεται ότι για το β' τρίμηνο οι ελληνικές Navios και DryShips

ανακοίνωσαν κέρδη - ρεκόρ, ενώ οι 12 από τις 13 εισηγμένες εταιρείες του κλάδου σε παγκόσμιο επίπεδο επίσης είχαν σημαντικά κέρδη το β' τρίμηνο. [21]

4.3. Η τραπεζική χρηματοδότηση

Οι τραπεζίτες επισημαίνουν ότι αν και οι χρηματιστηριακές εισαγωγές θα πρέπει να έχουν αντικαταστήσει ένα μεγάλο μερίδιο του δανεισμού, στο πλαίσιο μιας τάσης προκαταβολών από κάποιους εφοπλιστές όταν τα κέρδη από τα ναύλα ήταν στο ζενίθ, η μακροχρόνια εξάρτηση της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας από τον παραδοσιακό τραπεζικό δανεισμό δεν δείχνει να έχει μειωθεί.

Ακόμη και οι εταιρίες που μόλις εισήχθηκαν στο χρηματιστήριο, οι οποίες χρησιμοποίησαν τα κεφάλαια που άντλησαν από την αγορά για να αποπληρώσουν τα υπάρχοντα τραπεζικά χρέη, έχουν προχωρήσει σε επαναχρηματοδότηση για να εξυπηρετήσουν τη μελλοντική αγορά πλοίων.

Ένα παράδειγμα είναι η Diana Shipping του Συμεών Παληού, η οποία χρησιμοποίησε κεφάλαια ύψους 166 εκατ. δολ. από εισαγωγή στο New York Stock Exchange νωρίτερα στο έτος για να αποπληρώσει τα εκκρεμή χρέη της, αλλά προχώρησε σε νέο ανοιχτό δάνειο 230 εκατ. δολ. από τη Royal Bank of Scotland για να μπορέσει να προσθέσει νέα πλοία στον στόλο της με σύγχρονα bulk carriers.

Η RBS συμφώνησε επίσης να χορηγήσει ανοιχτό δάνειο ύψους 330 εκατ. δολ. στην Eagle Bulk της οικογένειας Ζούλα, μια αμερικανική εταιρία που εισήχθηκε στον Nasdaq τον Ιούνιο.

Μια ακόμη εταιρία με IPO, η Aries Maritime, προχώρησε σε δανεισμό 140 εκατ. δολ. και σε ανοιχτό δάνειο 150 εκατ. δολ. από έναν όμιλο διεθνών οίκων.

Ακόμη και αυτά τα ποσά, όμως, ωχριούν μπροστά στο ανοιχτό δάνειο έως και 520 εκατ. δολ. που χορήγησε η HSH Nordbank για την εξαγορά της Navios Maritime Holding από την International Shipping Enterprises της Αγγλικής Φράγκου.

Εκτός της σημαντικής στήριξης στη νέα "σοδειά" ελληνικών εισηγμένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, υπάρχει σωρεία αποδείξεων ότι η τραπεζική στήριξη στον κλάδο παραμένει ισχυρή, αν όχι ισχυρότερη από ποτέ.

Περίπου 50 τραπεζικά ιδρύματα εκτιμάται ότι δραστηριοποιούνται στη χρηματοδότηση των Ελλήνων πλοιοκτητών, με πολλούς εξ αυτών να αναζητούν τρόπους βελτίωσης των σχέσεων με τους πλοιοκτήτες της χώρας.

Μια έκθεση της ελληνικής εταιρία συμβουλευτικών υπηρεσιών Petrofin υπολογίζει ότι ο δανεισμός σε ναυτιλιακές εταιρίες ελληνικών συμφερόντων αυξήθηκε κατά 26% πέρυσι, στα 32 δις. δολάρια.

Μέσα σε αυτή τη γενική εικόνα, η έκθεση αποκαλύπτει ότι υπάρχει εκτίναξη των χορηγήσεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία από μια σειρά κορυφαίων τραπεζικών ιδρυμάτων όπως η RBS, η Citibank, η Credit Suisse και η ABN Amro.

Μια ακόμη τάση που αποδεικνύεται στην έκθεση είναι η άνοδος των ελληνικών τραπεζών που ισχυροποιούν την παρουσία τους στην ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς, με αύξηση των χορηγήσεων κατά 25% σε ετήσια βάση την τελευταία τετραετία, αντιστοιχούν πλέον στο 20% της παραδοσιακής χρηματοδότησης του κλάδου. [22]

5. Οι Δραστηριότητες των Ναυτιλιακών

5.1. Η θέση της Ελληνικής Ναυτιλίας στην παγκόσμια κοινότητα

Το κύριο διαχρονικά χαρακτηριστικό της ελληνικής ναυτιλίας είναι η έγκαιρη ανάγνωση των μηνυμάτων των καιρών, όπως και η πολυμορφικότητά της. Η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία διατηρεί την πρωτοκαθεδρία της σε πολλούς κλάδους, χαρακτηριστικά στα bulk carriers κατέχει το 22,2%, στα tankers το 21% και στα chemical και products κατέχει το 14,45% της παγκόσμιας χωρητικότητας. [23]

Συνολικά, αντιπροσωπεύει περίπου το 17,1% του παγκόσμιου στόλου από πλευράς χωρητικότητας σε τόνους dwt και το 51% σε tonnage του στόλου που κατέχουν οι 25 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. [24]

Το 41% της παγκόσμιας ναυτιλίας βρίσκεται στα χέρια ευρωπαϊκών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση για την περίοδο 2006 - 2007 της ένωσης Ευρωπαϊών εφοπλιστών ECSA. Η ελληνική ναυτιλία στο ίδιο διάστημα αύξησε κατά 3,6% τη χωρητικότητα του στόλου της με αποτέλεσμα οι εταιρείες της να διαχειρίζονται το 16,9% της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Η Ελληνική ναυτιλία, τον 21ο αιώνα, με ένα στόλο από 3800 περίπου πλοία, 160 εκατομμυρίων τόνων, είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο.

Από τον στόλο αυτό 1565 πλοία ταξιδεύουν με ελληνική σημαία και βρίσκονται στην τέταρτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης. Αυτός ο μεγάλος στόλος μεταφέρει το 25% του διεθνούς εμπορίου. [25]

Χαρακτηριστικό είναι ότι ένα στα πέντε πετρελαιοφόρα, ανήκει σε Έλληνες εφοπλιστές. Πάνω από 120.000 άτομα εργάζονται στο ναυτιλιακό τομέα και η Ελλάδα είναι το μοναδικό κράτος-μέλος της Ε.Ε., που διαθέτει αυτόνομο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας [26]

Περαιτέρω 661 πλοία ναυπηγούνται τη παρούσα περίοδο συνολικής αγοραίας αξίας περί τα 34 δις. Δολάρια. [27]

Σύμφωνα με τον εφοπλιστή Λεωνίδα Δημητριάδη Ευγενίδη, πρόεδρο του Ιδρύματος Ευγενίδη, η παραδοσιακή ναυτιλία έχει να κάνει με διάσταση χρόνου όπως επίσης και με ορισμένα ποιοτικά κριτήρια. «Μπορεί να έχεις μία παραδοσιακή εταιρεία που να είναι με πολύ λίγα πλοία, μία παραδοσιακή εταιρεία η οποία εξελίχθηκε και ακολούθησε πρότυπα τα οποία της επέτρεψαν να δημιουργήσει σημαντικά μεγέθη, όπως και να έχει επενδύσει και σε πολλούς άλλους τομείς, να έχει υπάρξει αρωγός στον τόπο μας, με διάφορες επενδυτικές και άλλες πρωτοβουλίες, αλλά πάντα η ψυχή της να είναι στη θάλασσα, γιατί οπωσδήποτε κανένας δεν πρέπει να ξεχνάει από πού ξεκινάει».

Για τον εφοπλιστή Γιάννη Ξυλά η παραδοσιακή εταιρεία «βασίζεται στον έλληνα εφοπλιστή, όχι στον έλληνα πλοιοκτήτη. Η βασική διαφορά είναι ασφαλώς η διαχείριση. Η διαχείριση λοιπόν, για την παραδοσιακή εταιρεία, είναι ένα αναπόσπαστο μέρος της λειτουργικής στρατηγικής του πλοίου».

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί η σημασία σε οικονομικούς όρους της συμβολής του ναυτιλιακού συναλλάγματος για την Ελλάδα.

Το συνάλλαγμα που εισάγεται, τα τελευταία πέντε χρόνια αντιστοιχεί με το 40% του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών.[28]

Όπως έχει επισημανθεί επανειλημμένως από αρμοδίους, χάρις τη ναυτιλία και τον τουρισμό η Ελλάδα καταφέρνει να καλύπτει τις πολύ μεγάλες αδυναμίες τις στο τομέα των εξαγωγών και κατά συνέπεια η εισροή κεφαλαίων από το εξωτερικό είναι κομβικής σημασίας για την οικονομική επιβίωση της χώρας. Βεβαίως πέρα των άλλων το ναυτιλιακό κεφάλαιο κατά καιρούς έχει συμβάλει στη δημιουργία μεγάλων «στεριανών» επιχειρήσεων όπως: Motor Oil, Τράπεζα Πειραιώς, Eurobank, Όμιλος Καθημερινής, Αντένα, Easy Jet κ.α. [29]

Η χώρα μας, όμως, εμφανίζεται αδύναμη να απορροφήσει τα ναυτιλιακά κεφάλαια που δημιουργεί ο εμπορικός της στόλος επειδή απουσιάζει πλήρως ένα δίκτυο επιχειρήσεων το οποίο θα μπορούσε να απορροφήσει επενδύσεις σε απαραίτητες δραστηριότητες γύρω από την ναυτιλία. [30]

6. Το ναυπηγικό πρόγραμμα των ναυτιλιακών εταιριών

Στα 35 - 40 δις. ευρώ εκτιμάται ότι θα ανέλθει το 2007 η αξία των παραγγελιών για την κατασκευή πλοίων από την πλευρά των Ελλήνων εφοπλιστών. Σύμφωνα με μεσιτικά γραφεία συνεχίζεται και τον Νοέμβριο με αμείωτους ρυθμούς η υπογραφή νέων ναυπηγικών συμβολαίων. Από τα σημαντικότερα συμβόλαια του τρέχοντος μήνα φαίνεται ότι θα είναι η παραγγελία 16 πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, η οποία τοποθετήθηκε από την Metrostar του ομίλου Θ. Αγγελόπουλου. Το ύψος της επένδυσης εκτιμάται ότι είναι της τάξης των 500 - 600 εκατ. δολαρίων. Η Metrostar στρέφεται προς πλοία ξηρού φορτίου μικρότερης χωρητικότητας ενώ πριν από μερικούς μήνες είχε προχωρήσει στην πώληση εννέα μεγάλων bulk carrier (capsize) προς την εταιρεία του Πήτερ Γεωργιόπουλου, εισπράττοντας το υψηλότερο τίμημα του 1 δις. δολ. Από τις αρχές του χρόνου έως και τα τέλη Οκτωβρίου υπολογίζεται ότι οι ελληνικοί ναυτιλιακοί όμιλοι έχουν προχωρήσει στις παραγγελίες 487 πλοίων, κυρίως πλοίων για την μεταφορά ξηρού φορτίου. Εκτιμάται ότι η αξία του συγκεκριμένου ναυπηγικού προγράμματος έχει ξεπεράσει πλέον τα 28 δις. δολ. και αυτό αποτελεί άλλο ένα ιστορικό ρεκόρ. Στο πρώτο εξάμηνο του 2007 η αξία των υπογραμμένων ναυπηγικών συμβολαίων είχε ανέλθει στα 16,83 δις. δολ. ξεπερνώντας την αξία των συμβολαίων που είχαν υπογραφεί ολόκληρο το 2006, όταν και πάλι είχε καταρριφθεί το ρεκόρ από τους Έλληνες εφοπλιστές. [31]

Η ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας λαμβάνει εκρηκτικές διαστάσεις στον τομέα των παραγγελιών. Το 2007 οι παραγγελίες για νέα πλοία από εταιρείες ελληνικών συμφερόντων, αυξήθηκαν κατά 86% σε σύγκριση με τα στοιχεία του 2006! [32]

661 νέα πλοία κατασκευάζονται αυτό τον καιρό για τις ελληνικές εταιρείες. Κάθε εργάσιμη μέρα η διεθνής τραπεζική αγορά διοχετεύει προς τους ελληνικούς εφοπλιστικούς ομίλους περί τα 30 εκατ. δολ. προκειμένου να εξυπηρετήσει τους ιλιγγιώδεις ρυθμούς με τους οποίους οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες χτίζουν ή αγοράζουν νέα πλοία.

Τραπεζικές πηγές εκτιμούν το 2006 οι χρηματοδοτήσεις προς την ελληνική ναυτιλία ξεπέρασαν τα 42 δις. δολ. Εκτιμάται ότι το 2007 η ναυτιλιακή χρηματοδότηση θα αυξηθεί κατά 5% με 10%.

Αν και πολλοί τραπεζίτες φοβούνται ότι οι αξίες των πλοίων έχουν ξεπεράσει πια κάθε προηγούμενο και σε ενδεχόμενη πτώση της ναυλαγοράς θα δημιουργηθούν σημαντικά προβλήματα στην αποπληρωμή των δανείων, ωστόσο δεν μπορούν να κάνουν τίποτα άλλο από το να ακολουθούν τους «τρελούς» επενδυτικούς ρυθμούς στους οποίους ζει σήμερα η Ελληνική ναυτιλία.

Άλλωστε, δεν μπορούν να παραγνωρίσουν ότι παράλληλα με τις χρηματοδοτήσεις έχουν αυξηθεί σημαντικά και οι αποπληρωμές δανείων εκ μέρους των Ελλήνων εφοπλιστών. Υπολογίζεται ότι το 2006 αποπληρώθηκαν δάνεια άνω των 3,5 δις. δολ. [33]

Ένας όχι μικρός αριθμός από τα πλοία που έχουν παραγγελθεί, τελικά θα πουληθεί και πάλι από τους Έλληνες εφοπλιστές πριν ακόμα παραδοθεί από

τα ναυπηγεία και σε τιμές κατά πολύ ανώτερες -ακόμα και 30% με 40%- από εκείνες που είχαν αρχικά συμφωνηθεί με το ναυπηγείο.

Αυτό το ιδιότυπο χρηματιστήριο των *resales* είναι τα τρία - τέσσερα τελευταία χρόνια μία σημαντική πηγή πλούτου για την ελληνική ναυτιλία. Ίσως γι αυτό τον λόγο οι Έλληνες δεν διστάζουν να παραγγέλνουν πλοία, αν και οι αξίες τους μέσα σε λίγους μόλις μήνες έχουν αυξηθεί, όπως προκύπτει από εκτιμήσεις μεσιτών, κατά 15% με 30%.

Το ναυπηγικό πρόγραμμα των Ελληνικών ναυτιλιακών παρουσιάζεται στο παρακάτω πίνακα.

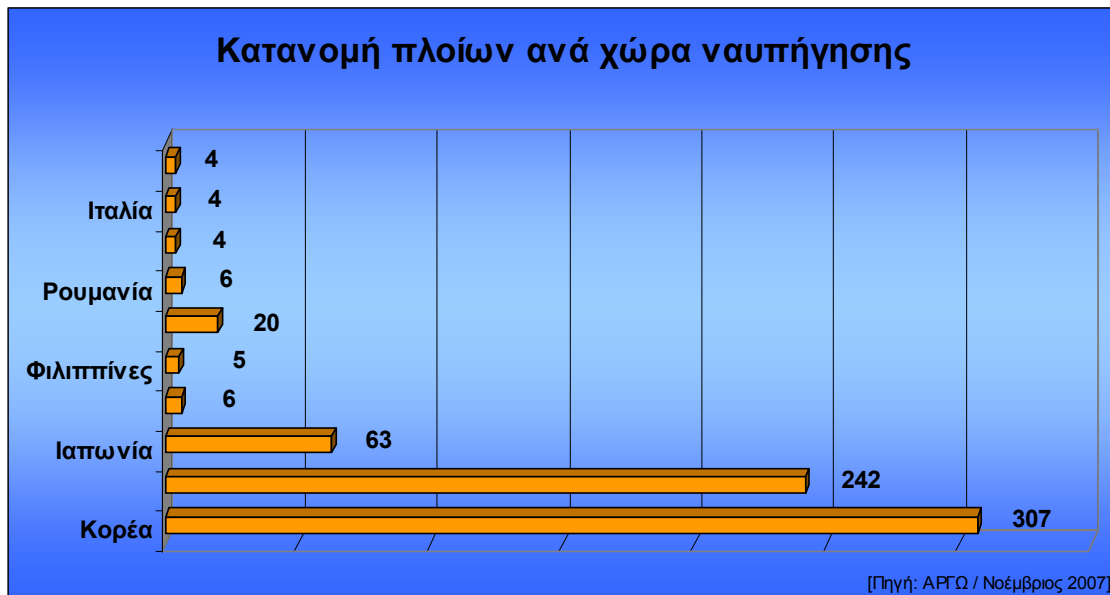
	Tankers	Bulk Carriers					
Εταιρία	Total	Total	Containerships	Ro-Ros	Cement Carriers	Car Carriers	Total
Aegean Shipping Management S.A.	22	0		2			24
Alpha Tankers and Freighters International Ltd.	5	4					9
Anangel Maritime Services Inc.	0	11					11
Ancora Investment Trust Inc.	1	0					1
Andriaki Shipping Co. Ltd.	0	4					4
Anemi Maritime S.A.	0	19					19
Arcadia Shipmanagement Co. Ltd.	5	0					5
Athenian Sea Carriers Ltd.	4	0					4
Avin International S.A.	4	0					4
Brave Maritime Corporation Inc.	12	2					14
Byzantine Maritime Corp.	3	6					9
Capital Ship Management Corp.	18	0					18
Cardiff Marine Inc.	18	11					29
Centrofin Management Inc.	3	4					7
Chandris (Hellas) Inc.	4	3					7
Chios Navigation (Hellas) Ltd.	0	3					3
Consolidated Marine Management Inc.	3	0					3
Cosmoship Management S.A.	0	0	8				8
Costamare Shipping Company S.A.	0	0	4				4
Danaos Shipping Co. Ltd.	0	0	27				27
Delfi S.A.	2	0					2
Diana Shipping Agencies S.A.	0	2					2
Dioryx Maritime Corp.	0	0	2				2
Dorian (Hellas) S.A.	5	0					5
Dynacom Tankers Management Ltd.	20	6					26
Dynagas Ltd.	2	0					2
Eletson Corporation	12	0					12

Empros Lines Shipping Co. Sp. S.A.	0	5					5
Enesel S.A.	1	0					1
Enterprises Shipping & Trading S.A.	6	17					23
Evalend Shipping Co. S.A.	0	12					12
Fairdeal Group Management S.A.	6	0					6
Gleamray Maritime Inc.	0	13					13
Golden Energy Management	6	0					6
Golden Flame Shipping S.A.	0	2					2
Golden Union Shipping Co. S.A.	0	2					2
Gourdomichalis Maritime S.A.	0	1					1
Hellenic Star Shipping Co. S.A.	4	3					7
Hellespont Steamship Corp.	8	0					8
Iolcos Hellenic Maritime Enterprises Co. Ltd.	0	6					6
Ionia Management S.A.	8	0					8
Kristen Navigation Inc.	8	0					8
Kyklades Maritime Corp.	2	0					2
Liquimar Tankers Management Inc.	4	0					4
Lotus Shipping Co. Ltd.	1	0					1
Maran Gas Maritime Inc.	5	0					5
Mare International Ltd.	12	0					12
Marine Management Services M.C.	8	0					8
Marmaras Navigation Ltd.	7	4					11
Meadway Shipping & Trading Inc.	0	5					5
Medtankers Management Ltd.	2	0					2
Melissa Cement Transport Shipping Company	0	0			2		2
Metrostar Management Corp.	8	17					25
Minerva Marine Inc.	4	0					4
Modion Maritime Management S.A.	3	4					7
Naftotrade Shipping & Commercial S.A.	0	0			2		2
Neda Maritime Agency Co. Ltd.	0	4					4
Neptune Lines Shipping & Managing Enterprises S.A.	0	0				6	6

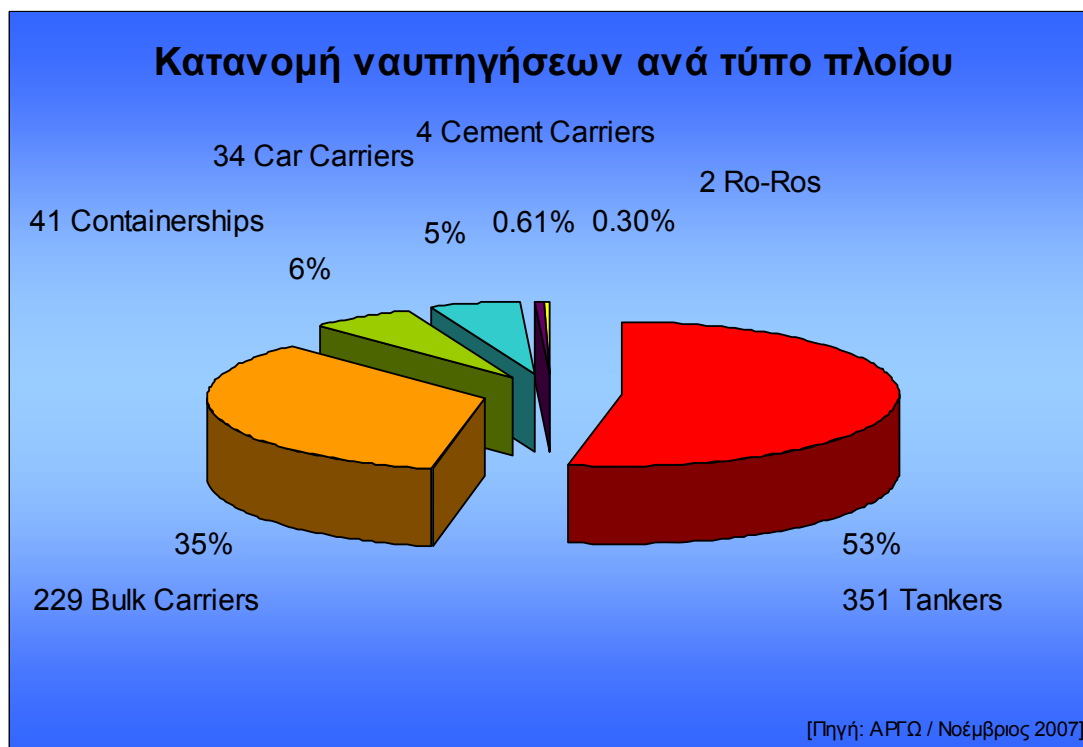
Newfront Shipping S.A.	1	0					1
NGM Energy S.A.	11	0					11
Nicolas G. Moundreas Shipping	0	2					2
Nomikos A.M., Transworld Maritime Agencies S.A.	0	2					2
Omega Navigation Enterprises Inc.	2	0					2
Perosea Shipping Co. S.A.	4	0					4
Phoenix Energy Navigation S.A.	2	3					5
Polyar Shipping Co. Ltd.	6	0					6
Remin Maritime Corp.	6	0					6
Roxana Shipping S.A.	7	8					15
Safety Management Overseas S.A.	0	3					3
Samos Steamship Co.	5	5					10
Seascope Shipping Agency Ltd.	0	1					1
Seaworld Management & Trading Inc.	2	0					2
Stamco Ship Management Co. Ltd.	2	0				28	30
Stealth Maritime Corporation S.A.	1	0					1
Targer Marine S.A.	8	10					18
Thenamaris (Ship Management) Inc.	5	2					7
Top Tankers Inc.	6	0					6
Transmed Shipping Ltd.	0	35					35
Trojan Maritime Corp.	0	4					4
Tsakos Shipping & Trading S.A.	14	10					24
Unibros Shipping Corp.	1	0					1
Union Commercial Inc.	0	1					1
Σύνολο	329	256	41	2		34	662

Απο τα πλοία που θα κατασκευαστούν για λογαριασμό Ελληνικών ναυτιλιακών, το 94,25% θα κτισθούν σε ναυπηγεία της Ασίας.

Στον πίνακα που ακολουθεί, φαίνεται η κατανομή των χωρών που θα κτισθούν τα υπο παραγγελία πλοία.



Ακολουθεί πίνακας κατανομής των ναυπηγήσεων ανά τύπο πλοίου.



7. Οι Προοπτικές της Ελληνικής Ναυτιλίας

7.1. Οι προκλήσεις της Ελληνικής Ναυτιλίας

Σήμερα δεν μπορεί κανείς να αμφισβητήσει τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει η ναυτιλία, δεδομένου ότι είναι ο πιο οικονομικός και ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος στην διακίνηση και στη μεταφορά αγαθών.

Κατά συνέπεια, η ναυτιλία θα είναι απαραίτητη για την μεταφορά αγαθών της μεγάλης πλειοψηφίας του παγκόσμιου εμπορίου, ακόμα και στο απώτερο μέλλον. [34]

Ανά τους αιώνες η Ελληνική ναυτιλία ξεπέρασε πολλούς σκοπέλους και κατάφερε αποτελεσματικά να αντιπαρέρθει δομικές μεταβολές του παγκοσμίου συστήματος. Τη σημερινή περίοδο δύο είναι τα κύρια σημεία εστίασης της προσοχής ως πιθανές αιτίες μελλοντικών προβλημάτων.

Καταρχάς η έλλειψη στελεχών που θα επανδρώσουν τους Ελληνικούς στόλους έχει γίνει πλέον εμφανής. Πρόσφατες δηλώσεις υπευθύνων του ναυτιλιακού χώρου όπως και επιστημόνες κατά τα «Ποσειδώνια 2006» υπογραμμίζουν την έλλειψη στελεχών σε πανευρωπαϊκό επίπεδο σε 45,000 θέσεις εργασίας- Πρόβλεψη για 2010- με ένα σημαντικό μερίδιο να αφορά και την Ελλάδα. Η ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας συνταυτίζεται με τη ναυτοσύνη των Ελλήνων και είναι ηλίου φαινότορο ότι μία ναυτιλιακή εταιρεία προτιμά να εμπιστεύεται τα πανάκριβα πλοία της σε άτομα των οποίων γνωρίζει τη καταγωγή, εκπαίδευση και έχει κοινούς δεσμούς εθνικούς, πολιτισμικούς και ασφαλώς γλωσσικούς. Η μη επαρκής επάνδρωση των πλοίων ενδέχεται να προκαλέσει αφενός την έξοδο ορισμένων πλοιοκτητών από αυτό το κλάδο και αφετέρου τη ποιοτική μείωση των απαιτήσεων εκ μέρους των εταιρειών με αποτελέσματα κάθε άλλο παρά θετικά. Σε αυτό το σημείο είναι χρήσιμο να τονιστούν και οι επιχειρηματικές πρωτοβουλίες που θα αναπτυχθούν εκ των πραγμάτων στο τρίγωνο ναυτική εκπαίδευση-Recruitment-ναυτιλιακών εταιρειών.

Το δεύτερο ζήτημα που άπτεται των ανησυχιών του ναυτιλιακού κόσμου –και όχι μόνο- , είναι αυτό της επιχειρηματικής διαδοχής. Οι σημερινοί ναυτιλιακοί οίκοι ανήκουν στη μεταπολεμική γενεά – η οποία αναπόδραστα θα πρέπει να μεταβιβάσει την επιχείρηση και κυρίως το Modus Operandi και στις νεότερες γενιές. Πρόκειται για μία διαδικασία εξαιρετικά περίπλοκη στην οποία ο τεχνοκρατικός παράγων είναι ο πλέον ελάχιστος. Συναισθηματικοί, κοινωνικοί και προσωπικοί παράγοντες είναι αυτοί οι οποίοι θα παίξουν το καταλυτικό ρόλο για την επιτυχία η μη της διαδοχής η οποία επιπλέον είναι βέβαιο ότι θα προκαλέσει αξιοσημείωτες αλλαγές στο σημερινό ναυτιλιακό επιχειρηματικό προσκήνιο. [35]

Στη σημερινή λεγόμενη «διαδικασία παγκοσμιοποίησης» ένας κλάδος της οικονομίας ο οποίος έχει τα απαραίτητα εχέγγυα να επιβιώσει και να διακριθεί είναι ο ναυτιλιακός. Μία σύγχρονη επιχείρηση της θάλασσας έχει παγκόσμια ακτινοβολία λόγω της φύσεως του αντικειμένου εργασιών που περιλαμβάνει ναυπηγήσεις στην Ανατολική Ασία, χρηματοδότηση από τη Βόρειο Ευρώπη

και διαχείριση από την Ελλάδα. Συνεπώς δεν πρέπει να αναμένεται απαισιόδοξη προοπτική για τις Ελληνικές εταιρείες. Βεβαίως ο αδυσώπητος ανταγωνισμός, ιδιαίτερος όταν τελειώσει ο ενάρτετος οικονομικός κύκλος – 1997 -2010;- ενδέχεται να επιφέρει ανακατατάξεις στους κόλπους των σημερινών οργανισμών. Το περιοδικό «Skandinavian Shipping Gazette» αναφέρει στο τεύχος Μαΐου 2006 ότι η Δανία φιλοδοξεί να καταστεί πρώτη στην Ευρώπη στη Ναυτιλία μέχρι το έτος 2015, εφαρμόζοντας ένα εξελιγμένο εθνικής προτεραιότητας πρόγραμμα , το οποίο μεταξύ των άλλων περιλαμβάνει και ενεργές δράσεις διαφήμισης-προώθησης του ναυτιλιακού τους πλούτου και ιστορίας.

Η Κίνα επίσης σχεδιάζει εθνική πολιτική ναυτιλίας με ιδιαίτερη έμφαση στο τομέα μεταφοράς ενέργειας πετρελαίου και υγραερίου. Η Αυστραλέζικη ναυτιλιακή επιθεώρηση « Ships& Shipping” στο τεύχος Αυγούστου 2006, αφιερώνει αναφορά στις προοπτικές της Κίνας ως μεγάλης ναυτικής δύναμης από το 2020 και ύστερα. Οι προκλήσεις συνεπώς είναι μεγάλες και είναι πλέον του βέβαιο ότι στην περίπτωση της Ελλάδος η ναυτιλία θα προσελκύσει και νέους επιχειρηματίες οι οποίοι προσδοκούν παγκόσμια αναγνώριση και διαθέτουν τα πλεονεκτήματα αυτά που είναι ικανά για την πρόοδο τους. Διαχρονικά άλλωστε, ανεξαιρέτως των εσωτερικών συνθηκών, μία επιχειρηματική μειονότητα εφεύρισκε τη δίοδο να ανοίξει τα φτερά της και να διακριθεί μακριά από την εν πολλοίς μίζερη κατάσταση στο Ελληνικό επιχειρηματικό περιβάλλον. Εάν κάτι μπορεί να θεωρείτε βέβαιο και στον αιώνα που διανύουμε , είναι ότι κάτι ανάλογο θα συμβεί και τώρα. Μια εναργέστερη ενασχόληση νέων υποψηφίων επιχειρηματιών με το ναυτιλιακό χώρο είναι μία αρκούντως αισιόδοξη πρόβλεψη για τα αμέσως επόμενα έτη. [36]

7.2. Το μέλλον των παραδοσιακών Ναυτιλιακών εταιριών

Το μέλλον της παραδοσιακής ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας είναι ευοίωνα αφού αφενός η ίδια προσαρμόζεται στις κατά καιρούς ανάγκες εξέλιξης και αναδιάρθρωσης και αφ’ ετέρου οι κύριοι υποστηρικτές της, οι ναυτιλιακές τράπεζες, αντιλαμβάνονται πλήρως τη δυναμικότητά της και τις ευκαιρίες για την ανάπτυξη των εργασιών τους». [37]

Η βαθιά γνώση των πλοίων σε συνδυασμό με την ευστροφία και την ευρηματικότητα επέτρεψε στο παρελθόν στις ελληνικές εταιρείες να έχουν χαμηλότερα λειτουργικά έξοδα και να λειτουργούν πιο αποτελεσματικά από τις εταιρείες εξωτερικού. Καθώς όμως ο ένας κανονισμός διαδέχεται τον άλλον, το συγκριτικό πλεονέκτημα που είχαν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες έναντι των ξένων εξανεμίζεται.

Επίσης, υπάρχουν σημαντικά αρνητικά σημεία για μια παραδοσιακή ναυτιλιακή εταιρία.

Πρώτον, στις ναυπηγικές παραγγελίες διαπιστώνεται, η επιρροή μερικών μεγάλων ναυτιλιακών συγκροτημάτων, που ασκείται στα ναυπηγεία , με αποτέλεσμα την προνομιακή μεταχείρισή τους και τον παραμερισμό των μικρών.

Δεύτερον, αποτελεί ίσως κοινό μυστικό η ολιγοπωλιακή διείσδυση και άκρως

προνομιακή μεταχείριση των μεγάλων εφοπλιστών από τους εξίσου μεγάλους ναυλωτές, με έμφαση στις πετρελαϊκές εταιρείες (majors). Τρίτον – και ίσως το σπουδαιότερο – η ισχυρή προτίμηση των τραπεζών και άλλων χρηματοδοτικών σχημάτων που ασχολούνται με τη ναυτιλία προς τα μεγάλα συγκροτήματα με παράλληλο αποκλεισμό των μικρών εταιριών. [38]

Ο παραδοσιακός έλληνας πλοιοκτήτης έχει μια άμεση σχέση με το πλοίο του που του επιτρέπει να κρατά , όσο αυτό είναι δυνατό, τα ημερήσια έξοδά του σε λογικά επίπεδα αλλά και το πλοίο του σε αποδεκτή από πλευράς συντηρήσεως κατάσταση. Όσο λοιπόν και να φαίνεται ότι οι κολοσσοί κρατικές ναυτιλιακές ή και εταιρείες διαχείρισης με τεράστιο αριθμό πλοίων είναι σε ευνοϊκότερη, από πλευράς εξόδων, κατάσταση, δεν σημαίνει ότι και οι δύο δεν μπορούν να συνυπάρχουν στο ναυτιλιακό στερέωμα. [39]

Είναι αξιοθαύμαστη η ικανότητα της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας να αφομοιώνει στον τρόπο λειτουργία της την οποιαδήποτε μεταβολή στο οικονομικό / γεωπολιτικό / θεσμικό και κανονιστικό περιβάλλον. Η παγκοσμιοποίηση είναι μια πραγματικότητα και μια σταθερά του μέλλοντος. Η ελληνική ναυτιλία σε αντίθεση με άλλους κλάδους επιχειρηματικής δραστηριότητας δεν θα αναλώσει ούτε χρόνο, ούτε πόρους για να κατανοήσει το νέο περιβάλλον γιατί «πλέει» σε φιλικά και γνώριμα για αυτήν ύδατα. [40]

Οι έλληνες εφοπλιστές διαθέτουν πλεονεκτήματα έναντι των ανταγωνιστών τους. Η παράδοση είναι ένα εργαλείο επιβίωσης, διαχείρισης των αλλαγών, και αφομοίωσης των νέων συνθηκών. Στην «φαρέτρα» των ελλήνων εφοπλιστών, βρίσκεται ο στενός έλεγχος της απόδοσης αλλά και των εξόδων των πλοίων, αλλά και οι πολύ καλές προβλέψεις για την παγκόσμια οικονομία. Όσον αφορά τις δυνατότητες ανάπτυξης, αυτές είναι τρεις: Με ίδια κεφάλαια τα οποία έχουν συγκεντρωθεί τα τελευταία χρόνια από τα μεγάλα κέρδη που έχει αποφέρει η αγορά, με αύξηση του δανεισμού, δυνατότητα που εμπεριέχει όμως κινδύνους σε περίπτωση που γυρίσει η ναυλαγορά, αλλά και με πρόσβαση στις χρηματιστηριακές αγορές. [41]

Όσον αφορά τις εισηγμένες σε χρηματιστήρια εταιρίες, οι περισσότεροι επενδυτές θέλουν να βλέπουν ραγδαία άνοδο του στόλου της κάθε εταιρείας, πιο πολλά πλοία, ποιο πολλά έσοδα, αλλά οι περισσότερες εταιρείες ως τώρα έχουν καταφέρει να βρουν το σωστό μίγμα του timing και του growth ώστε και να μην αγοράζουν πλοία, μόνο για να τα αγοράζουν και να μην κάνουν λάθος στο timing ώστε να θεωρούνται πολύ ακριβά και να μην μπορούν να βάλουν κέρδος και να μην μπορούν να τα μεταπουλήσουν. Δεν είναι μόνο τι αγοράζεις και με ποιανού είναι τα χρήματα, αλλά τι κάνεις σε αυτό που αγοράζεις. [42]

Η ρευστότητα των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών έχει εκτιναχθεί στα ύψη - εκτιμάται ότι τα διαθέσιμα κεφάλαια είναι της τάξεως των 200 δις. δολ.- οι εφοπλιστές έχουν όλη την άνεση να κλείνουν ό,τι διαθέσιμες θέσεις υπάρχουν στα ναυπηγεία της Ασίας.

Όπως σημειώνει, σε τελευταία της έκθεση, η μεσιτική εταιρεία G Moundreas, οι ελληνικές εταιρείες κλείνουν ναυπηγικά συμβόλαια ακόμα και με ναυπηγεία που δεν έχουν αρχίσει να λειτουργούν, όπως είναι το νέο ναυπηγείο του κορεατικού ομίλου STX που κατασκευάζεται τώρα στην Κίνα. Εκεί θέσεις

έσπευσαν να εξασφαλίσουν οι εταιρείες Αγγελικούση, Σαμωνά, Λυκιαρδόπουλου, Ζαχάρη.

Η οικονομία της Κίνας απορροφά με θεαματικούς ρυθμούς τα ελληνικά ναυτιλιακά κεφάλαια, δημιουργώντας συνεχώς νέα ναυπηγεία.

Εκτιμάται ότι στα επόμενα 10 χρόνια η Κίνα θα διεκδικεί τη θέση της πρώτης ναυπηγικής δύναμης στον κόσμο, ενώ ήδη σήμερα φαίνεται να προσελκύει τουλάχιστον το 20% των παραγγελιών πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο.

7.3. Προβλέψεις για τη Ναυλαγορά

Σε διεθνές συνέδριο που πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στη Νέα Υόρκη από την Capital Link με θέμα «Επενδύοντας στη Διεθνή Ναυτιλία», τόσο οι πλοιοκτήτες όσο και οι ναυλομεσίτες και αναλυτές εμφανίστηκαν αισιόδοξοι για τις προοπτικές του κλάδου. Η αισιόδοξία αυτή βασίζεται στη σταθερή αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου, προερχόμενη κυρίως από τη ζήτηση που υπάρχει από την Κίνα, την Ινδία και την Ασία γενικότερα. Η ζήτηση είναι συνδεδεμένη με τη συνεχή ανάπτυξη της βασικής υποδομής των χωρών αυτών και κατά συνέπεια δεν αποτελεί παροδικό φαινόμενο. [43]

Σύμφωνα με αναγνωρισμένους ναυλομεσιτικούς κύκλους, με το κλίμα που επικρατεί αυτή τη στιγμή στις ναυλαγορές, πλοιοκτήτης που είχε παραλάβει ένα νέο πλοίο το 2003, σήμερα, τέσσερα σχεδόν χρόνια μετά, έχει κάνει απόσβεση της επένδυσής του. [44]

Παράλληλα, ο ετήσιος ρυθμός παράδοσης νέων πλοίων στα επόμενα χρόνια προβλέπεται να μειωθεί, με αναμενόμενη θετική επίπτωση στους ναύλους.

Στον κλάδο των πετρελαιοφόρων, η εκτίμηση της ΤτΕ είναι ότι οι ναύλοι θα παρουσιάσουν οριακή πτώση το 2007 λόγω της αύξησης του παγκόσμιου στόλου με ρυθμό περίπου 6%, αρκετά υψηλότερο από το ρυθμό ανόδου της παγκόσμιας ζήτησης πετρελαίου (1,8%).

Πάντως οι προβλέψεις των συμμετεχόντων στο συνέδριο της Capital Link ήταν αισιόδοξες όσον αφορά στις μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες προοπτικές και του κλάδου μεταφοράς πετρελαίων και προϊόντων. Όπως σημειώθηκε, παρατηρείται σταθερή αύξηση στη ζήτηση ενέργειας και κατά συνέπεια για ναυλώσεις πλοίων, υπάρχει δε σημαντική ζήτηση για ναυλώσεις μακράς διάρκειας.

Εκ παραλλήλου, οδηγούμαστε από την εποχή της ανάπτυξης του ναυτιλιακού κλάδου με βάση την προσφορά (τις δεκαετίες 1980-90) στην ανάπτυξη με βάση την παγκόσμια ζήτηση για ενέργεια, που διαρκώς αυξάνει. Μόνον οι ΗΠΑ βασίζονται σήμερα σε πλοία αλλοδαπής ιδιοκτησίας, σε μεγάλο μέρος ελληνικής, για την εισαγωγή άνω των 10 εκατ. βαρελιών ημερησίως. [45]

Στις ΗΠΑ το ποσοστό χρήσης υδροποιημένου αερίου αναμένεται να αυξηθεί κατά 600% έως το 2025. [46]

Αυτή η αύξηση δημιουργεί την ανάγκη εύρεσης τρόπου μεταφοράς του υδροποιημένου αερίου στην αγορά των ΗΠΑ, δεδομένου ότι οι σημαντικότερες περιοχές παραγωγής υδροποιημένου αερίου βρίσκονται εκτός ΗΠΑ. Για τον λόγο αυτό θεωρείται σχεδόν βέβαιο ότι η ζήτηση κατάλληλων

πλοίων για την μεταφορά του αερίου θα αυξηθεί, και ως συνέπεια οι ναύλοι και οι παραγγελίες για τα LNG επίσης.

Με την άνοδο του βιοτικού επιπέδου των χωρών της Ασίας, και ιδίως της Κίνας και της Ινδίας, αυξάνεται και η ζήτηση για καταναλωτικά αγαθά και προϊόντων, ενώ η ταχύτατη εκβιομηχάνιση και ρυθμοί ανάπτυξης, οδηγούν σε αύξηση της ζήτησης για πρώτες ύλες και καύσιμα.

Όσον αφορά τις πρώτες ύλες, αυτές μεταφέρονται με τα πλοία χύδην φορτίου, ενώ όσον αφορά τα καύσιμα, με τα δεξαμενόπλοια, και ίσως μεσομακροπρόθεσμα, όταν αυξηθεί και η ζήτηση για φυσικό αέριο, με πλοία μεταφοράς LNG και LPG. Τέλος για τη μεταφορά των διαφόρων προϊόντων, χρησιμοποιούνται διάφορων ειδών πλοία, όπως Car Carriers και Containerships.

Η κατακόρυφη αύξηση των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία σε συνδυασμό με τα υψηλά επίπεδα των ναύλων παγκοσμίως και τις ευκολίες χρηματοδότησης σήμερα, συντελούν στον εκσυγχρονισμό αφενός του στόλου πολλών πλοιοκτητών (η ηλικία του ελληνόκτητου στόλου έφτασε στα 15,3 έτη το 2006 σε σχέση με τα 20,3 το έτος 2000), και αφετέρου κάνουν την αγορά περισσότερο ανταγωνιστική με παράλληλη συγκέντρωση της δύναμης στα χέρια λίγων παικτών. Η προοπτική αυτή της σημαντικής αύξησης της προσφοράς χωρητικότητας στα επόμενα χρόνια ενδέχεται φυσικά να επηρεάσει αρνητικά τη μελλοντική πορεία των ναύλων, η οποία ούτως ή άλλως υπόκειται σε σοβαρές κυκλικές διακυμάνσεις που ακολουθούν αυτές της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας. Σε ό,τι αφορά στις μελλοντικές τάσεις της αγοράς και το ρόλο της Κίνας/ Ινδίας, σαφείς εκτιμήσεις δεν μπορούν βέβαια να γίνουν. Σίγουρα οι ταχύτατοι ρυθμοί ανάπτυξης των αναδυόμενων αυτών οικονομιών έχουν συνεισφέρει εξαιρετικά στη σημερινή πορεία της αγοράς. [47]

Τα τελευταία χρόνια όλα τα μάτια ήταν στραμμένα στην Κίνα η οποία με τις εισαγωγές της ρύθμιζε τα ναύλα διεθνώς και κατά τη διάρκεια του δεύτερου μισού του 2006 ο μεγάλος όγκος των εισαγωγών ώθησε τα ναύλα υψηλότερα. Η οικονομική ανάπτυξη για αυτό το έτος στην Κίνα υπολογίζεται στο 10% και σχεδόν η ίδια αύξηση υπολογίζεται και για το προσεχές έτος.

Οι μαζικές αγορές της Κίνας είναι πιθανό να συνεχίσουν να εξαπλώνονται για αρκετά έτη ακόμα και να θυμίζουν την κατανάλωση χάλυβα και ενέργειας της Ιαπωνίας και της Νότιας Κορέας στη δεκαετία του '60 και τη δεκαετία του '70. Η διαφορά όμως βρίσκεται στη δυναμική της Κίνας. Υπάρχουν ακόμα πολύ μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης της σε σύγκριση με την Ιαπωνία και τη Νότια Κορέα. Στο κατόπι της Κίνας βρίσκεται η Ινδία, της οποίας η οικονομία αυξάνεται με έναν παρόμοιο ρυθμό και κανείς δεν μπορεί να προβλέψει εάν αυτό θα επιφέρει τα επόμενα χρόνια μια νέα εκτίναξη των ναύλων παρόμοια με εκείνη του 2003-2004.

Χρησιμοποιώντας τους αριθμούς που συνέταξε η διεθνής οικονομική ομάδα UBS, η αύξηση του χάλυβα της Κίνας και η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας κατά τη διάρκεια των τελευταίων 15 ετών συμπίπτει με αυτή της Νότιας Κορέας από το 1970 ως το 1985 και αυτή της Ιαπωνίας μεταξύ 1950 και 1965.

Με την κατανάλωση που συνεχίζει να αυξάνεται και στην Ιαπωνία και στη Νότια Κορέα από τότε, δεν υπάρχει κανένας λόγος να σκεφτεί κανείς ότι η Κίνα θα είναι διαφορετική. Οι απαισιόδοξοι θεωρούν ότι με το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων στην Κίνα θα σταματήσει και η ανάπτυξη της, αλλά κάτι τέτοιο δεν μοιάζει εφικτό καθώς μιλάμε για μια τεράστια σε έκταση και πληθυσμό χώρα που έχει την ανάγκη να αναπτυχθεί σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της και όχι μόνο στα παράλια, όπου αναπτύσσεται προς το παρόν. Για να δούμε, το μέλλον της ναυλαγοράς δύο είναι τα σημεία στα οποία πρέπει να εστιάσουμε. Το ένα είναι τα νεότευκτα πλοία και το άλλο είναι η προσφορά και ζήτηση των commodities.

Όσον αφορά τα μεταλλεύματα σιδήρου, αυτά ελέγχονται στενά από τις εταιρίες, CVRD, RIO TINTO και BHP. και έτσι είναι δύσκολο να κάνει κανείς προβλέψεις. Όταν όμως οι οικονομικές προβλέψεις της Κίνας φαίνονται τόσο αισιόδοξες και αυτές οι τρεις εταιρίες συνεχίζουν να σπαταλούν τεράστια ποσά για να αυξήσουν την εξόρυξη, τότε οι προβλέψεις δεν μπορούν παρά να είναι μόνο θετικές.

Οι εισαγωγές μεταλλεύματος αυξήθηκαν και συνεχίζεται να αυξάνονται, ενώ εσωτερική παραγωγή έφθασε τους 406 εκατ. τόνους, μια άνοδος 38%. Σημειώνεται ότι το κινεζικής παραγωγής μέταλλευμα είναι κακής ποιότητας και για τις σύγχρονες εγκαταστάσεις το υψηλότερο ποιοτικά εισαγόμενο μέταλλευμα είναι απαραίτητο, οπότε δεν αναμένεται καμία μείωση της σταθερής απόδοσης του εισαγόμενου μεταλλεύματος. Επίσης, το 2007 και για πρώτη φορά η ζήτηση σιδήρου είναι μεγαλύτερη από την προσφορά. Οι ανησυχίες υπερχωρητικότητας εξασθενίζουν καθώς οι επενδυτές μετατοπίζουν την προσοχή τους στην απαίτηση μετάλλων, η οποία επανήλθε. Όσον αφορά τα σιτηρά η εικόνα παρέμεινε η ίδια τους τελευταίους μήνες με την προσφορά να μειώνεται από τις 5 μεγάλες παραγωγικές δυνάμεις (Αμερική, Καναδάς, Αυστραλία, Αργεντινή, Ευρωπαϊκή Ένωση), ενώ η ζήτηση αργά αλλά σταθερά αυξάνεται. [48]

Στο κάρβουνο η μεγάλη αύξηση της τιμής του πετρελαίου έφερε μεγαλύτερη ζήτηση με την παγκόσμια μεταφορά να έχει αυξηθεί φέτος κατά 4%.

Όσον αφορά τα χύδην φορτία, η μεταφορά αυξήθηκε κατά 4% στους 4899 εκ. τόνους, στα ίδια ποσοστά δηλαδή που κυμαίνεται από το 2002.

Σαν συμπέρασμα λοιπόν βλέπουμε ότι και η ζήτηση και η προσφορά των αγαθών αυξάνεται σταθερά με το χρόνο και αναμένεται να συνεχισθεί και τα επόμενα χρόνια.

Το ερώτημα που τίθεται είναι αν αυτό θα μεταφραστεί και σε μια υγιή προσφορά και ζήτηση πλοίων σε συνάρτηση με την αύξηση του στόλου.

Οι προβλέψεις για τα επόμενα χρόνια ήταν αρνητικές, καθώς οι περισσότεροι αποφαίνονται ότι με τους ρυθμούς εισροής νεότευκτων πλοίων, μελλοντικά θα υπάρξει πλεόνασμα tonnage.

από το 2002 μέχρι σήμερα έχουν ναυπηγηθεί κοντά στα 1258 φορτηγά πλοία από τα οποία 283 είναι handysize, 428 handymax, 360 panamax και 187 capes.

Οι παραγγελίες για τα επόμενα 3 χρόνια ανέρχονται στα 899 φορτηγά πλοία, από τα οποία 231 είναι handysize, 259 handymax, 233 panamax και 176 capes με τα νούμερα αυτά να μην αναμένεται να αυξηθούν δραματικά, καθώς

τα ναυπηγεία δεν έχουν διαθεσιμότητα να δεχθούν άλλες παραγγελίες και αν έχουν, προτιμούν να αναλαμβάνουν τις ναυπηγήσεις άλλων τύπων σκαφών.

Όσον αφορά τα overaged πλοία, 1710 είναι handysize (62%), 346 handymax (24%), 318 panamax (23%) και 120 capes (17%) είναι ήδη άνω των 20 ετών και σε ένα βαθμό θα περάσουν σε δεύτερη μοίρα στις προτιμήσεις των ναυλωτών και όσο το πέμπτο special survey θα πλησιάζει, τόσο θα αυξάνουν και οι πιθανότητες να καταλήξουν για scrap.

Τα τελευταία χρόνια οι ελληνικές εταιρίες που παλαιότερα στηρίζονταν σε παλαιά πλοία έχουν αλλάξει στρατηγική και πλέον επικεντρώνονται στο να προσφέρουν ποιοτική και ασφαλή μεταφορά.

Στον τομέα των δεξαμενόπλοιων ισχύουν σχεδόν τα ίδια πράγματα, με την Κίνα να είναι και εδώ ο μεγάλος διαμορφωτής της παγκόσμιας αγοράς. Επιπροσθέτως, για άλλο ένα χειμώνα μπαίνοντας στην περίοδο των τυφώνων οι προβλέψεις λενε ότι θα είναι πολύ χειρότερα από το συνήθως αναμενόμενο με τις όποιες συνέπειες μπορεί να έχει αυτό.

Όσον αφορά τη σχέση προσφοράς και ζήτησης στα VLCC, μετά από πολύ καιρό η προσφορά ισοσκέλισε τη ζήτηση και σύντομα αναμένεται να την ξεπεράσει, καθώς όλο και περισσότερα πλοία χτίζονται και μπαίνουν στην αγορά. Παρ'όλα αυτά, η αστάθεια της αγοράς ίσως βοηθήσει στο να κρατηθούν τα ναύλα υψηλότερα απ'ότι οι θεμελιώδεις αρχές της αγοράς υποδεικνύουν.

Στα Suezmax ιστορικά η προσφορά ήταν μεγαλύτερη της ζήτησης παρ'όλα αυτά τα ναύλα παρέμεναν υψηλά, οπότε και αναμένεται παρόμοια πορεία και για τα επόμενα χρόνια.

Η αλήθεια είναι ότι τα πλοία που χτίζονται αυτή τη στιγμή και αναμένεται να ενσωματωθούν στο χώρο τα επόμενα 4 χρόνια είναι σχεδόν τα μισά από τα ήδη υπάρχοντα. Η μια άποψη λοιπόν υποστηρίζει ότι τα επόμενα 4-5 χρόνια τα ναύλα θα πέσουν κυρίως λόγω των νεότευκτων πλοίων αλλά και λόγω της μείωσης της ζήτησης.

Αυτό που δεν μπορούμε να υπολογίσουμε είναι το πόσο παραγωγικά θα είναι τα ναυπηγεία στην Κίνα και αν θα μπορέσουν να κρατήσουν το χρονοδιάγραμμα που έχουν εκπονήσει, όπως επίσης το phase out των πλοίων μονού τοιχώματος που θα πρέπει να έχουν αποσυρθεί μέχρι το 2010. Όλα τα παραπάνω συνθέτουν μια εικόνα που κάνει πάρα πολύ δύσκολη, αν όχι αδύνατη, την πρόβλεψη για το μέλλον αυτής της αγοράς. [49]

Τα σχέδια για την δημιουργία ενός νέου καναλιού στην περιοχή του Παναμά, παρακολουθούνται με μεγάλο ενδιαφέρον.

Οι επιπτώσεις μιας τέτοιας εξέλιξης μελετώνται.

Όσον αφορά τις αγορές ξηρού φορτίου, τα Panamax θα πιάνουν προφανώς μεγαλύτερο σχήμα, αλλά το εμπόριο σιταριού στην Άπω Ανατολή περιορίζεται από το βύθισμα των λιμανιών και οι παρτίδες είναι για Handymaxes, εδώ και χρόνια.

Τα μικρότερα μεγέθη Capes θα είναι σε θέση να διέλθουν, αλλά το ποιες αγορές θα εξυπηρετήσουν καλύτερα είναι ασαφές προς το παρόν, αφού ίσως μόνο η Κολομβία θα ευνοηθεί, αλλά αυτό είναι ένα πολύ μικρό ποσοστό απασχόλησης των Capes.

Μήπως λοιπόν το σχέδιο για τη νέο κανάλι, ευνοήσει τελικά περισσότερο από άλλα πλοία τα Containerships, που και αυτά έχουν μεγαλώσει πολύ σε μέγεθος.

Επίσης στο oil tanker trade, ο Παναμάς χρησιμοποιείται στο ελάχιστο και για συγκεκριμένα δρομολόγια που αφορούν τα μικρότερα πλοία. Μήπως λοιπόν δημιουργηθούν νέες ευκαιρίες και νέες αγορές;

8. Συμπεράσματα

8.1. Προβλέψεις για τον τύπο των πλοίων

Tankers

Αυτή τη στιγμή υπάρχει μεγάλη ζήτηση για πετρέλαιο, με αποτέλεσμα και οι ναύλοι να παραμένουν υψηλοί. Μέχρι το 2010 που θα έχουν αποσυρθεί όλα τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος, θα υπάρχει μια ισορροπία ανάμεσα στα πλοία που μπαίνουν σε υπηρεσία και αυτά που αποσύρονται. Μετά το 2010, θα υπάρξει μια διόρθωση στις τιμές των ναύλων, λόγω της δυνατότητας της επιλογής που θα έχουν οι ναυλωτές. [50]

Η ζήτηση για δεξαμενόπλοια θα παραμείνει υψηλή, λόγω του ότι η ζήτηση για ενέργεια από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες της Κίνας και της Ινδίας θα συνεχίσει να είναι υψηλή, διότι η αύξηση του βιοτικού επιπέδου στις χώρες αυτές, συνοδεύεται από αύξηση της ζήτησης για αγαθά, πρώτες ύλες και κυρίως ενέργεια. [51]

Bulk Carriers

Κυρίως από την Κίνα και την Ινδία, συνεχίζεται η υψηλή ζήτηση σε χύδην φορτία, κυρίως σιδηρομετάλλευμα, απαραίτητο για την ανάπτυξη των υποδομών και των εργοστασίων, που με τη σειρά τους ζητούν ενέργεια για την λειτουργία τους.

Η Κίνα μόνο, αντιπροσώπευε πέρυσι το 46% της παγκόσμιας ζήτησης για σιδηρομετάλλευμα, για τη κάλυψη των αναγκών της. Οι εισαγωγές της αυξήθηκαν με μέσο όρο κατ'έτος πάνω από 30% την τελευταία τριετία.

Αποτέλεσμα, τα ταξίδια προς Κίνα και οι ναύλοι, αυξήθηκαν κατακόρυφα. Τέτοια ήταν η ζήτηση για πλοία, για την εκμετάλλευση αυτής της αύξησης των ναύλων, που οι τιμές για νεότευκτα Capesizes και Panamaxs αυξήθηκαν κατά 75% κατά τα έτη 2001 – 2004.

Η ζήτηση σε πρώτες ύλες και σε ενέργεια θα παραμείνει υψηλή, η προσφορά πλοίων για την μεταφορά τους θα είναι επίσης υψηλή, λόγω του μεγάλου αριθμού παραγγελιών, τόσο για Tankers όσο και για Bulk Carriers. Η είσοδος μεγάλου αριθμού πλοίων στην ναυλαγορά θα οδηγήσει σε πτώση των ναύλων και απόσυρση των παλαιών πλοίων. Καθώς όμως η ζήτηση σε πρώτες ύλες και σε ενέργεια θα παραμείνει υψηλή, η πτώση των ναύλων θα είναι μικρή, και σύμφωνα με τη γνώμη ειδικών στη ναυτιλία, το κατώτατο όριο του κύκλου της ναυλαγοράς, θα παραμείνει τουλάχιστον 20% πάνω από τα ιστορικά κατώτατα όρια. Επίσης, λόγω της αυξημένης ζήτησης σιδηρομεταλλεύματος, η τιμή του ναυπηγικού χάλυβα θα παραμείνει υψηλή, με αποτέλεσμα και οι τιμές που ζητούν τα ναυπηγεία για νεότευκτα πλοία να παραμείνουν υψηλές.

LPGs

Η ζήτηση για natural gas και για petroleum gas θα παραμείνει υψηλή, όσο η τιμή του πετρελαίου παραμένει υψηλή.

Οι ΗΠΑ είναι ο μεγαλύτερος καταναλωτής petroleum gas, αλλά η Κίνα πρόσφατα ξεπέρασε την Ιαπωνία στην δεύτερη θέση.

Όσον αφορά τα LPG, ο παγκόσμιος στόλος αποτελείται από 992 σκάφη και οι παραγγελίες που έχουν γίνει αφορούν 165 σκάφη, το 16,6% του υπάρχοντος στόλου.

Το μεγάλο πλεονέκτημα των LPG, είναι η δυνατότητα περαιτέρω αύξησης της ζήτησης, καθώς το petroleum gas είναι το πρώτο καύσιμο που καταναλώνεται από τις αναπτυσσόμενες χώρες που σταματούν την καύση του άνθρακα. Επίσης δεν χρειάζεται υποδομή αγωγών για την μεταφορά του, παρά μόνο πλοία, και η οικιακή χρήση του είναι πολύ απλή. [52]

LNGs

Στις ΗΠΑ το ποσοστό χρήσης υγροποιημένου αερίου αναμένεται να αυξηθεί κατά 600% έως το 2025. [46]

Αυτή η αύξηση δημιουργεί την ανάγκη εύρεσης τρόπου μεταφοράς του υγροποιημένου αερίου στην αγορά των ΗΠΑ, δεδομένου ότι οι σημαντικότερες περιοχές παραγωγής υγροποιημένου αερίου βρίσκονται εκτός ΗΠΑ. Για τον λόγο αυτό θεωρείται σχεδόν βέβαιο ότι η ζήτηση κατάλληλων πλοίων για την μεταφορά του αερίου θα αυξηθεί, και ως συνέπεια οι ναύλοι και οι παραγγελίες για τα LNG επίσης.

Containerships

Το 2007 ο στόλος των containerships έφθασε τα 10 εκ. TEU, από 5 εκ. TEU το 2000, και καλύπτει το 15% των παγκόσμιων μεταφορών. Καθώς υπήρξε αύξηση των εξαγωγών από την Κίνα αλλά και την Ινδία σε παραγόμενα προϊόντα, υπήρξε αύξηση ζήτησης και αντίστοιχων πλοίων, με αποτέλεσμα αύξηση παραγγελιών για containerships, με αποτέλεσμα να φθάσουμε σε ποσοστό παραγγελιών περίπου 50% του υπάρχοντος στόλου containerships.

8.2. Προβλέψεις για τις εταιρίες

Οι μεγαλύτερες σε μέγεθος εταιρίες θα συνεχίσουν να αναζητούν κεφάλαια για την ανανέωση και την επέκταση του στόλου τους στις χρηματιστηριακές αγορές, κατά κύριο λόγο και σε τραπεζικό δανεισμό κατά δεύτερο. Αυτό θα έχει σαν συνέπεια την πίεση από την πλευρά των μετόχων για την όσο πιο δυνατό μεγαλύτερη απόδοση του κεφαλαίου τους και την υψηλή χρηματιστηριακή αξία των μετοχών τους, που μεταφράζεται σε πιέσεις για σημαντικές συμφωνίες με ναυλωτές και σε διαρκή ανανέωση του στόλου τους. Αυτό θα οδηγήσει σε διαρκή μείωση της μέσης ηλικίας του στόλου των εταιριών αυτών, για να προσελκύσουν επενδυτές και ναυλωτές (τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρίες, που επιθυμούν να ναυλώνουν μικρής ηλικίας πλοία.

Οι μεσαίου μεγέθους εταιρίες, θα συνεχίσουν βασιζόμενες στα καλά αποτελέσματα της ναυτιλίας σήμερα και στον τραπεζικό δανεισμό, παραγγέλνοντας καινούργια πλοία, ή αγοράζοντας μεταχειρισμένα ολίγων ετών, κυρίως αυτά που πωλούν οι εταιρίες μεγαλύτερου μεγέθους, για τους λόγους που προαναφέραμε.

Οι μικρού μεγέθους εταιρίες θα βασίζονται περισσότερο στον τραπεζικό δανεισμό και θα συνεχίσουν να αναζητούν ευκαιρίες στα προς πώληση πλοία, κυρίως από τις εταιρίες μεσαίου μεγέθους.

Συνεπώς οι μεγαλύτερες εταιρίες θα συνεχίσουν να έχουν στόλους με μικρή μέση ηλικία και στις μικρότερες εταιρίες η μέση ηλικία των στόλων τους θα αυξάνεται όσο μειώνεται ο αριθμός των πλοίων τους.

Σε περίπτωση διατήρησης υψηλών ναύλων, θα έχουμε συνέχεια των νέων παραγγελιών και ροή παλαιών πλοίων από τις μεγάλες εταιρίες στις μικρότερες, που θα κρατάνε σε υπηρεσία πλοία που υπό άλλες προϋποθέσεις θα πήγαιναν για παλιοσίδερα.

Σε περίπτωση πτώσης των ναύλων, οι παραγγελίες για νέα πλοία θα είναι λιγότερες, η ροή παλαιών πλοίων προς τις μικρότερες εταιρίες θα παραμείνει μεν, αλλά θα είναι μικρότερης έντασης, και πολλές μικρές εταιρίες με πλοία κοντά στο πέμπτο τους special survey θα αναγκαστούν να τα δώσουν για παλιοσίδερα, αναζητώντας αντικαταστάτες σε πλοία μεγάλης ηλικίας, ή κλείνοντας.

8.3. Επίλογος

Σαν αποτέλεσμα όλων των προηγούμενων, θα έχουμε στο μέλλον υψηλότερους ναύλους κατ'αντιστοιχία σε σχέση με το παρελθόν, και υψηλότερες τιμές πλοίων. Οι εταιρίες με μεγάλη οικονομική επιφάνεια θα είναι αυτές που θα έχουν την δυνατότητα να έχουν μεγάλο αριθμό πλοίων μικρής ηλικίας και να επωφελούνται από το χαμηλότερο λειτουργικό κόστος που αυτό συνεπάγεται, και τα υψηλότερα ναύλα, λόγω μικρής παλαιότητας του στόλου τους. Όσο μειώνεται το μέγεθος των εταιριών, θα αυξάνεται η δυσκολία αγοράς πλοίων μικρής ηλικίας, και θα αυξάνεται η ψαλίδα με τις μεγάλες εταιρίες.

Βιβλιογραφία

- [1]: Απόστολος Ε. Ξυράφης «Γεωγραφικές συγκεντρώσεις επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων», *Διπλωματική Εργασία 2005*
- [2]: Gelina Harlaftis: *A History of Greek-owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, Routledge, London 1996
- [3]: Γεώργιος Σαρρής, άρθρο στην Οικονομική Ναυτιλιακή, Νοέμβριος 2006
- [4]: The Economist, 12/4/2007
- [5]: Απόστολος Ε. Ξυράφης «Γεωγραφικές συγκεντρώσεις επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων», *Διπλωματική Εργασία 2005*
- [6]: Απόστολος Ε. Ξυράφης «Γεωγραφικές συγκεντρώσεις επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων», *Διπλωματική Εργασία 2005*
- [7]: Γεώργιος Σαρρής, άρθρο στην Οικονομική Ναυτιλιακή, Νοέμβριος 2006
- [8]: Ιωάννης Μιχαλέτος, Ελληνική Ναυτιλία: Η Ελληνική Πρωτοπορία του 21ου Αιώνα
- [9]: Ναυτεμπορική 3-3-2005
- [10]: Petrofin Research/Ιούνιος 2007
- [11]: The Economist, 24/6/2007
- [12]: Ναυτεμπορική 3-3-2005
- [13]: Θέμα, 30/9/2007
- [14]: Καθημερινή, 28/09/2006
- [15]: Petrofin Research/Ιούνιος 2007
- [16]: Ναυτεμπορική 3-3-2005
- [17]: Σάββας Ν. Αθανασίου
- [18]: Ιωάννης Μιχαλέτος, Ελληνική Ναυτιλία: Η Ελληνική Πρωτοπορία του 21ου Αιώνα
- [19]: Αγγελική Καλλή, ΗΜΕΡΗΣΙΑ 17/11/2007
- [20]: Robert Wright, The Financial Times, 02/11/05
- [21]: Κέρδος, 29/8/2007
- [22]: The Financial Times, 04/10/05
- [23]: Ιωάννης Μιχαλέτος, Ελληνική Ναυτιλία: Η Ελληνική Πρωτοπορία του 21ου Αιώνα
- [24]: Απόστολος Ε. Ξυράφης «Γεωγραφικές συγκεντρώσεις επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων», *Διπλωματική Εργασία 2005*
- [25]: Απόστολος Ε. Ξυράφης «Γεωγραφικές συγκεντρώσεις επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων», *Διπλωματική Εργασία 2005*
- [26]: Βελγική εφημερίδα "Εκο", 17/11/2006
- [27]: Θέμα, 30/9/2007
- [28]: Απόστολος Ε. Ξυράφης «Γεωγραφικές συγκεντρώσεις επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων», *Διπλωματική Εργασία 2005*
- [29]: Ιωάννης Μιχαλέτος, Ελληνική Ναυτιλία: Η Ελληνική Πρωτοπορία του 21ου Αιώνα

- [30]: Απόστολος Ε. Ξυράφης «Γεωγραφικές συγκεντρώσεις επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων», *Διπλωματική Εργασία 2005*
- [31]: Ελεύθερος Τύπος, 7/11/2007
- [32]: Το Βήμα, 6/11/2007
- [33]: Αγγελική Καλλή, ΗΜΕΡΗΣΙΑ 17/3/2007
- [34]: Απόστολος Ε. Ξυράφης «Γεωγραφικές συγκεντρώσεις επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων», *Διπλωματική Εργασία 2005*
- [35]: Ιωάννης Μιχαλέτος, Ελληνική Ναυτιλία: Η Ελληνική Πρωτοπορία του 21ου Αιώνα
- [36]: Ιωάννης Μιχαλέτος, Ελληνική Ναυτιλία: Η Ελληνική Πρωτοπορία του 21ου Αιώνα
- [37]: Γιώργος Ξηραδάκης, Ομιλία, Το μέλλον της παραδοσιακής ναυτιλιακής εταιρείας
- [38]: Γιώργος Μπάνος, Ομιλία, Το μέλλον της παραδοσιακής ναυτιλιακής εταιρείας
- [39]: Γιάννης Παχούλης, Ομιλία, Το μέλλον της παραδοσιακής ναυτιλιακής εταιρείας
- [40]: Αλέξανδρος Τουρκολιάς, Ομιλία, Το μέλλον της παραδοσιακής ναυτιλιακής εταιρείας
- [41]: Πόλις Χατζηγιάννου, Ομιλία, Το μέλλον της παραδοσιακής ναυτιλιακής εταιρείας
- [42]: Χάρης Βαφειάς, Ομιλία, Το μέλλον της παραδοσιακής ναυτιλιακής εταιρείας
- [43]: Ελεύθερος Τύπος, 14/5/2007
- [44]: Το Βήμα, 6/11/2007
- [45]: Ελεύθερος Τύπος, 14/5/2007
- [46]: Η Καθημερινή, Οικονομική, 9/9/2007
- [47]: Γεώργιος Σαρρής, άρθρο στην Οικονομική Ναυτιλιακή, Νοέμβριος 2006
- [48]: Γεώργιος Σαρρής, άρθρο στην Οικονομική Ναυτιλιακή, Νοέμβριος 2006
- [49]: Γεώργιος Σαρρής, άρθρο στην Οικονομική Ναυτιλιακή, Νοέμβριος 2006
- [50]: Νίκος Τσάκος, Business Files, Ιούνιος 2006
- [51]: Ευάγγελος Πιστιόλης, Business Files, Ιούνιος 2006
- [51]: Χάρης Βαφειάς, Business Files, Ιούνιος 2006