

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΣΙΓΓΟΥΝΑΚΗΣ

**ΘΕΜΑ: ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ: ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΚΑΙ
ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΣΑΛΤΖΙΔΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ
Α.Γ.Μ: 3811**

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:
Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:**

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότης</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΛΗΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	Σελ. 3
----------	--------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

1.1 Διάκριση BULK και LINER ναυτιλίας	Σελ. 5
1.2 Διάκριση TRAMP και LINER ναυτιλίας	Σελ. 6
1.3 Βασικοί ορισμοί. Ναύλωση-Ναύλος-Ναυλαγορά	Σελ. 7
1.4 Ζήτηση Μεταφορών	Σελ. 8
1.5 Προσφορά Μεταφορών	Σελ. 8
1.6 Ναυλαγορά	Σελ. 9
1.7 Ναυλοσύμφωνο	Σελ. 9
1.8 Μηχανισμός Καθορισμού Ναύλου	Σελ. 10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

2.1 Ναυτιλιακός κίνδυνος	Σελ. 11
2.2 Διάρκεια Ναυτιλιακών Κύκλων	Σελ. 11
2.2.1 Ναυτιλιακοί Κύκλοι Βραχείας Διάρκειας	Σελ. 12
2.2.2 Ναυτιλιακοί Κύκλοι Μακράς Διάρκειας	Σελ. 13
2.3 Φάσεις Ναυτιλιακού κύκλου	Σελ. 14
2.3.1 Φάση Ύφεσης	Σελ. 15
2.3.2 Φάση Ανάκαμψης	Σελ. 15
2.3.3 Φάση Κορύφωσης	Σελ. 15
2.3.4 Φάση κατάρρευσης	Σελ. 16

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

3.1 Συχνότητα και διάρκεια ναυτιλιακών κύκλων	Σελ. 16
3.2 Ναυτιλιακοί κύκλοι των ετών 1869-1914	Σελ. 17
3.2.1 Πρώτος κύκλος 1873-1881	Σελ. 17
3.2.2 Δεύτερος κύκλος 1881-1889	Σελ. 18
3.2.3 Τρίτος κύκλος 1889-1900	Σελ. 18
3.2.4 Τέταρτος κύκλος 1900-1912	Σελ. 18
3.3 Ναυτιλιακοί κύκλοι των ετών 1919-1938	Σελ. 19
3.3.1 Πέμπτος κύκλος 1921-1926	Σελ. 19
3.3.2 Έκτος κύκλος 1926-1937	Σελ. 19
3.4 Ναυτιλιακοί κύκλοι των ετών 1945-2000	Σελ. 20
3.4.1 Έβδομος κύκλος 1945-1951	Σελ. 20
3.4.2 Ογδοος κύκλος 1951-1957	Σελ. 20
3.4.3 Ένατος κύκλος 1957-1966	Σελ. 21
3.4.4 Δέκατος κύκλος 1966-1975	Σελ. 22
3.4.5 Ενδέκατος κύκλος (δεξαμενόπλοια) 1975-1988	Σελ. 23
3.4.6 Ενδέκατος κύκλος (πλοία ξηρού φορτίου) 1975-1980	Σελ. 24
3.4.7 Δωδέκατος κύκλος (πλοία ξηρού φορτίου) 1980-1988	Σελ. 24
3.4.8 Δέκατος τρίτος κύκλος 1989-1996	Σελ. 25
3.4.9 Δέκατος τέταρτος κύκλος 1995-2000	Σελ. 26
3.4.10 Δέκατος πέμπτος κύκλος 2000-2010	Σελ. 26

3.4.11 Η περίοδος 2010 έως σήμερα	Σελ. 27
-----------------------------------	---------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

4.1 Παράγοντες που δημιουργούν ναυτιλιακούς κύκλους	Σελ. 29
4.2 Ναυπηγήσεις	Σελ. 30
4.3 Διαλύσεις και Παροπλισμοί	Σελ. 30
4.4 Οι αναπτυσσόμενες οικονομίες	Σελ. 31
4.5 Δείκτες της Ναυλαγοράς	Σελ. 32
4.6 Πρόβλεψη Ναυτιλιακών Κύκλων-Λήψη Αποφάσεων	Σελ. 33
Βιβλιογραφία	Σελ. 35

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ποιοι λόγοι συμβάλουν ώστε να μεταβληθούν οι τιμές των ναύλων? Γιατί σε ένα τόσο μεγάλο κλάδο της παγκόσμιας οικονομίας με τόσους πολλούς κανονισμούς τα επίπεδα των ναύλων δεν είναι δυνατόν να καθοριστούν? Αυτά τα ερωτήματα απαντώνται από το παράδειγμα των 100 πλοίων και των 99 φορτίων. Έστω ότι επικρατούν αυτά τα δεδομένα σε μια ναυλαγορά, περνά ο χρόνος και ναυλώνονται κάποια πλοία. Οι τελευταίοι χρονικά πλοιοκτήτες που θα κληθούν να κλείσουν μια συμφωνία θα αναγκαστούν να δεχτούν όλο και χαμηλότερες τιμές ναύλωσης διότι αυξάνεται η πιθανότητα το πλοίο τους να είναι αυτό το ένα που θα μείνει χωρίς ταξίδι. Αντιστρόφως, αν υποθέσουμε πως υπάρχουν 100 φορτία και 99 πλοία, οι τιμές ναύλωσης θα αυξηθούν διότι κανένας πωλητής δεν θα θέλει το φορτίο του να παραμείνει στην αποθήκη. Αυτή η διαδικασία συμβαίνει από τότε που άρχισε το θαλάσσιο εμπόριο. Βέβαια το παράδειγμα είναι υπεραπλουστευμένο και δεν αντιστοιχεί πλήρως με τη πολυσύνθετη σημερινή αγορά, αλλά με αυτή τη λογική ξεκίνησε. Κάπως έτσι εμφανίστηκαν οι ναυτιλιακοί κύκλοι που εμφανίζει η αγορά. Τα γεγονότα που επηρεάζουν τα επίπεδα των ναύλων, εκτός από το παράδειγμα που δείχνει τη προσφορά και ζήτηση χωρητικότητας, είναι πόλεμοι, οικονομικές κρίσεις, ναυπηγήσεις, πολιτικές εξελίξεις και άλλα. Οι απόψεις των μελετητών οικονομολόγων πάνω στους κύκλους διαφέρουν ως προς την διάρκεια αυτών, αλλά συμφωνούν ως προς τη δομή τους. Ως προς την διάρκεια τους έχουν διατυπωθεί διάφορες απόψεις με ειδικούς οικονομολόγους να ορίζουν μακροχρόνιους κύκλους διάρκειας 50 ετών μέχρι κύκλους πενταετίας καθώς και εποχιακούς κύκλους.

Στη παρούσα πτυχιακή εργασία θα παρουσιαστεί μια χρονολογική ανάλυση που ορίζει τη διάρκεια των ναυτιλιακών κύκλων από 5-12 έτη. Τέτοια ανάλυση συμπίπτει με τους λεγόμενους business cycles που χρησιμοποιούν οι εργαζόμενοι των ναυτιλιακών οίκων στο τμήμα ναυλώσεων για να κάνουν τις προβλέψεις τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

1.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ BULK ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Σύμφωνα με την οικονομική προσέγγιση της ναυτιλιακής αγοράς από τον Dr. Martin Stopford, η πρώτη βασική διάκριση στο χώρο της ναυτιλίας αφορά τα δυο μεγάλα τμήματά της, την αγορά γραμμών (liner shipping market) και την αγορά μεταφοράς χύδην φορτίου (bulk shipping market). Θεμέλιο του διαχωρισμού της παγκόσμιας ναυτιλίας σε δυο μεγάλες ναυτιλιακές βιομηχανίες, την bulk και τη liner, αποτελεί η διάκριση του φορτίου σε “bulk cargo” και “general cargo” με κριτήριο το μέγεθος της κάθε ανεξάρτητης παρτίδας φορτίου προς μεταφορά. Ως **bulk cargo** ορίζεται κάθε παρτίδα φορτίου η οποία είναι τόσο μεγάλη, ώστε να μπορεί μόνη της να συμπληρώσει τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού, ενώ αντίθετα ως **general cargo** ορίζεται κάθε παρτίδα φορτίου η οποία είναι μικρή για να συμπληρώσει μόνη της τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού και επομένως μεταφέρεται από κοινού μαζί με άλλες παρτίδες.

(Πηγή: Maritime Economics, 1997)

Τα χύδην φορτία μπορούν να διακριθούν σε τέσσερις κύριες κατηγορίες:

- **Τα υγρά χύδην φορτία (liquid bulks):** Περιλαμβάνονται όλα τα φορτία που μεταφέρονται σε χύδην υγρή μορφή με δεξαμενόπλοια.
- **Τα πέντε κύρια χύδην ξηρά φορτία (five major bulks):** Συμπεριλαμβάνεται το σιδηρομετάλλευμα (iron ore), τα σιτηρά (grain), ο άνθρακας (coal), τα φωσφάτα (phosphates) και ο βωξίτης (bauxite). Μεταφέρονται από bulk carriers και πιο σπάνιο από tweendeckers.
- **Τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία (minor bulks):** Καλύπτουν το ευρύ φάσμα όλων των υπόλοιπων χύδην ξηρών φορτίων με κυριότερα από αυτά το χάλυβα και τα προϊόντα αλουμινίου, το τσιμέντο, το γύψο, τη ζάχαρη, το αλάτι, τα προϊόντα ξυλείας κτλ.
- **Τα εξειδικευμένα χύδην ξηρά φορτία (specialized bulk cargoes):** Συμπεριλαμβάνονται όλα τα χύδην φορτία που απαιτούν ειδικούς χειρισμούς στην αποθήκευση ή τη στοιβασία.

Από την άλλη δεν υπάρχουν συγκεκριμένες προδιαγραφές για να προσδιορίσουν τη περιγραφή του γενικού φορτίου, ωστόσο οι πιο σημαντικές κατηγορίες είναι οι ακόλουθες:

- **Μη μοναδοποιημένο γενικό φορτίο (loose cargo ή break bulk cargo):** Κιβώτια, εξαρτήματα μηχανημάτων κτλ., τα οποία στοιβάζονται και φορτοεκφορτώνονται ως ανεξάρτητες παρτίδες.
- **Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτιο (containerized cargo):** Κάθε είδος φορτίου που μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτια.
- **Φορτίο σε παλέτες (palletized cargo):** Κάθε φορτίο συσκευασμένο και μοναδοποιημένο σε παλέτες για εύκολη στοιβασία και χειρισμό.
- **Υγρό γενικό φορτίο (liquid cargo):** Μικρές παρτίδες υγρού φορτίου που μεταφέρονται σε δεξαμενές, δοχεία (containers) ή βαρέλια (drums).
- **Βαριά και δυσκίνητα φορτία (heavy and awkward cargo):** Βαριά, ογκώδη και δυσκίνητα προϊόντα, δύσκολα στη φορτοεκφόρτωση και τη στοιβασία τους.

(Πηγή: Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, 2002)

Η διάκριση ανάμεσα σε μεγάλες και μικρές ποσότητες μεταφερόμενου φορτίου αποτελεί τη βάση για το διαχωρισμό της ναυτιλιακής αγοράς σε “liner market” και “bulk market”. Τα χύδην φορτία μεταφέρονται στην αγορά χύδην φορτίων (bulk shipping industry) ενώ τα γενικά φορτία μεταφέρονται στην αγορά γραμμών (liner shipping industry). Στην αγορά χύδην φορτίων εμφανίζονται πολλοί και διαφορετικοί τύποι πλοίων με κυριότερους αυτούς των δεξαμενοπλοίων, των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου και των πλοίων συνδυασμένων μεταφορών. Από την άλλη υπάρχουν τα container vessels τα πλοία πολλαπλών χρήσεων, τα Ro-Ro και τα Lo-Lo.

Πρέπει να τονιστεί ο τελείως διαφορετικός χαρακτήρας των δυο κύριων αγορών της παγκόσμιας ναυτιλίας. Η διαφοροποίηση της αγοράς χύδην φορτίων από την αγορά γραμμών εκτείνεται σε κάθε επίπεδο οργάνωσης και δραστηριότητας τους, από τον τρόπο οργάνωσης των εταιρειών μέχρι τον τρόπο λειτουργίας και εκμετάλλευσης των πλοίων, την εφαρμογή πολιτικής των εταιρειών κλπ. Οι δυο αγορές είναι τόσο διαφορετικές ώστε να μπορούν να χαρακτηριστούν ως δυο ξεχωριστές βιομηχανίες.

1.2 ΔΙΑΚΡΙΣΗ TRAMP ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μια άλλη διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς είναι αυτή που γίνεται με κριτήριο τον τύπο της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχουν τα πλοία. Με βάση αυτό το κριτήριο η παγκόσμια ναυτιλία διακρίνεται στην **αγορά πλοίων “tramp”** και την **αγορά πλοίων “liner”**.

Τα πλοία που δεν εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών αλλά αντίθετα η απασχόλησή τους ποικίλει ανάλογα με τις ευκαιρίες και προσταγές της αγοράς ανήκουν στη κατηγορία “tramp”. Η απασχόληση των πλοίων αυτών παρουσιάζει μεγάλες διαφοροποιήσεις όσον αφορά τα λιμάνια προσέγγισης, στα φορτία που μεταφέρουν, στον τύπο απασχόλησης κτλ.

Από την άλλη πλευρά, όταν ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου το δικαιολογεί αναπτύσσεται μια τακτική γραμμή (liner service) εκτέλεσης θαλάσσιων μεταφορών ανάμεσα στους τόπους αυτούς. Συνήθως μέσω των τακτικών γραμμών μεταφέρονται γενικά φορτία σύμφωνα με τη προηγούμενη ανάλυση. Οι τακτικές γραμμές χαρακτηρίζονται από κανονικότητα των δρομολογίων μεταξύ των προκαθορισμένων λιμανιών, προαναγγελθείσες αναχωρήσεις, προκαθορισμένα ναυλολόγια και περιορισμό του ελεύθερου ανταγωνισμού. Στις περισσότερες γραμμές πολλοί ανεξάρτητοι φορείς ενώνουν τα συμφέροντά τους σχηματίζοντας μεγάλα τραστ, γνωστά ως “liner conferences”.

Η διαφοροποίηση της ναυτιλίας γραμμών με την ελεύθερη ναυτιλία μπορεί να συνοψιστεί στους εξής παράγοντες:

- **Η απασχόληση των πλοίων:** Οι αναχωρήσεις των πλοίων των γραμμών είναι τακτικές και προγραμματισμένες. Τα ταξίδια των ελεύθερων πλοίων ποικίλουν ανάλογα με τη ζήτηση θαλάσσιας μεταφοράς.
- **Η φύση του φορτίου:** Τα φορτία των γραμμών είναι συνήθως έτοιμα για τον τελικό καταναλωτή και αποτελούν μικρές παρτίδες μεγάλης αξίας. Τα φορτία ελεύθερης αγοράς θα υποστούν περαιτέρω επεξεργασία και είναι μεγάλες παρτίδες.
- **Ο τρόπος μεταφοράς:** Στην αγορά γραμμών μεταφέρονται γενικά φορτία ενώ στην ελεύθερη μεταφέρονται χύδην φορτία.
- **Το συμβόλαιο μεταφοράς:** Στην αγορά γραμμών το συμβόλαιο μεταφοράς είναι η φορτωτική, ενώ στην ελεύθερη αγορά το ναυλοσύμφωνο.

- **Ο ναύλος:** Στην αγορά γραμμών το επίπεδο ναύλων παραμένει για αρκετό διάστημα σταθερό και προκαθορισμένο, σύμφωνα με το ναυολόγιο, ενώ στην ελεύθερη αγορά καθορίζεται με ελεύθερη διαπραγμάτευση ανά πάσα στιγμή, ανάλογα με τη ζήτηση και τη προσφορά πλοίων.
 - **Η μορφή της αγοράς:** Στη ναυτιλία γραμμών επικρατούν συνθήκες ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού, ενώ στην ελεύθερη αγορά επικρατούν συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού.
 - **Ο τύπος των πλοίων:** Τα πλοία γραμμών είναι συνήθως σύγχρονα και γρήγορα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, ενώ τα ελεύθερα πλοία είναι πιο αργά “bulk carrier”, “tankers”
 - **Η υποδομή της ξηράς:** Η ναυτιλία γραμμών απαιτεί μεγάλη, ακριβή και πολύπλοκη υποδομή στη στεριά, καθώς έμπειρη διοίκηση (management). Η ελεύθερη ναυτιλία απαιτεί μικρότερη υποδομή στη στεριά, αλλά έμπειρο και ιδιαίτερα εξειδικευμένο προσωπικό σε όλες τις βαθμίδες.
 - **Η εύρεση του φορτίου:** Η εύρεση φορτίου για τα πλοία γραμμών γίνεται μέσω αγγελιών και δημοσιεύσεων στο τοπικό τύπο, καθώς επίσης μέσω του προσωπικού αναζήτησης φορτίων. Για τα ελεύθερα πλοία, το κλείσιμο (fixture) του φορτίου γίνεται από εξειδικευμένους ναυλομεσίτες.
- (Πηγή: Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, 2002)

Ωστόσο γίνεται παραδεκτό πως η έννοια της αγοράς χύδην φορτίων (bulk market) θεωρείται σχεδόν ταυτόσημος όρος με την έννοια της αγοράς ελεύθερων πλοίων (tramp market), εφ’ όσον τα χύδην φορτία μεταφέρονται κατά κανόνα από ελεύθερα πλοία και όχι από πλοία γραμμών.

1.3 ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ. ΝΑΥΛΩΣΗ-ΝΑΥΛΟΣ-ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Στα πλαίσια της ελεύθερης ναυτιλίας (εξαιρείται η ναυτιλία γραμμών), με τον όρο **ναύλωση** περιγράφεται η συμφωνία εμπορικής απασχόλησης ενός ελεύθερου πλοίου μεταξύ ανάμεσα σε δυο εμπλεκόμενους, του πλοιοκτήτη (ship-owner) και του ναυλωτή (charterer). Πιο συγκεκριμένα, στη σύμβαση ναύλωσης συμβάλλεται από τη μια πλευρά εκείνος που διαθέτει το πλοίο (εκναυλωτής) και από την άλλη εκείνος προς τον οποίο διατίθεται το πλοίο (ναυλωτής). Με τη συμφωνία ναύλωσης ο πλοιοκτήτης δέχεται να απασχολήσει το πλοίο του σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τον τρόπο απασχόλησης που ζητά ο ναυλωτής στη βάση πληρωτέου από το ναυλωτή χρηματικού ανταλλάγματος που καλείται **ναύλος** ή **μίσθωμα** (ανάλογα με τον τύπο ναύλωσης). Μίσθωμα ονομάζεται όταν στη συμφωνία υπάρχει σαν βασικό συστατικό ο χρόνος.

Η εμπορική απασχόληση ενός πλοίου μπορεί να διακριθεί σε τέσσερις βασικές κατηγορίες ναύλωσης:

- Τη ναύλωση ταξιδιού (voyage charter)
- Τη χρονοναύλωση (time charter)
- Τη ναύλωση γυμνού πλοίου (bareboat charter)
- Τη ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (contract of affreightment)

Η έννοια **ναυλαγορά** μπορεί να ορισθεί απλώς ως το σύστημα με το οποίο καθορίζονται οι ναύλοι. Συγκεκριμένα, η ναυλαγορά μπορεί να ορισθεί ως:

- Ο γεωγραφικός χώρος μέσα στον οποίο καθορίζονται οι ναύλοι ή πραγματοποιούνται οι μεταφορές.
- Ένα σύνολο από φυσικά και νομικά πρόσωπα που εκφράζουν διαφορετικά συμφέροντα, δρουν με διάφορους τρόπους με σκοπό την επίτευξη των στόχων τους και αλληλεπιδρώντας μεταξύ τους συντελούν στον καθορισμό των ναύλων.
- Ένα σύστημα από αλληλοεξαρτώμενα πρόσωπα, παράγοντες και καταστάσεις που μέσα από οικονομικούς μηχανισμούς και πρακτικές διαδικασίες καταλήγει στον καθορισμό των ναύλων με τους οποίους διεξάγονται οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

(Πηγή: Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, 2002)

1.4 ΖΗΤΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η παγκόσμια οικονομία, μέσα από τη δραστηριότητα των βιομηχανιών της, παράγει τα αγαθά που απαιτούν θαλάσσια μεταφορά. Οι εξελίξεις και τα γεγονότα στους βιομηχανικούς τομείς επηρεάζουν γενικά τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών (π.χ. μια μεταβολή στην τιμή του πετρελαίου επηρεάζει τη ζήτηση πετρελαίου και αντίστοιχα τη ζήτηση θαλάσσιας μεταφοράς του). Επίσης, πιθανές μεταβολές στην απόσταση μεταφοράς ενός φορτίου έχουν ως αποτέλεσμα την διαφοροποίηση στην τελική ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών μετρημένη σε τονομύλια.

Οι πέντε βασικές μεταβλητές που επηρεάζουν την ζήτηση μεταφορών είναι:

- Η παγκόσμια οικονομία (world economy)
- Οι διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου των φορτίων (seaborne commodity trades)
- Η μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών (average haul)
- Τα πολιτικά γεγονότα (political events)
- Οι λοιποί εξωγενείς παράγοντες (exogenous factors)
- Το κόστος μεταφοράς (transport cost)

(Πηγή: Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, 2006)

Αξίζει να αναφερθεί πως η μέτρηση σε τονομύλια ενσωματώνει το στοιχείο της αποτελεσματικότητας των πλοίων και θεωρείται καταλληλότερη για την ζήτηση μεταφορών, ενώ η μέτρηση σε τόνου νεκρού βάρους (dwt) παρουσιάζεται καταλληλότερη για την πλευρά της προσφοράς.

1.5 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο, ο εμπορικός στόλος των πλοίων αντιπροσωπεύει τη σταθερή θαλάσσια μεταφορικά ικανότητα. Όμως συνήθως μόνο ένα κομμάτι αυτού του στόλου ασχολείται ενεργά με το εμπόριο καθώς υπάρχουν παροπλισμένα πλοία, κρατημένα, πλοία που χρησιμοποιούνται ως αποθήκες κλπ. Η συνολική δυνατότητα μεταφοράς που παρέχεται από τον παγκόσμιο στόλο εξαρτάται ουσιαστικά από την αποτελεσματικότητα με την οποία απασχολούνται τα πλοία. Η αποτελεσματικότητα χρησιμοποίησης του στόλου αναφέρεται γενικά ως παραγωγικότητα του στόλου (fleet productivity).

Για την προσφορά μεταφορών, οι βασικές μεταβλητές που την επηρεάζουν είναι:

- Οι ομάδες λήψης αποφάσεων (decision makers)
- Η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου εμπορικών πλοίων (world fleet capacity)
- Οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων (shipbuilding deliveries)
- Οι διαλύσεις πλοίων (scrapping)
- Οι προσδοκίες που δημιουργούν οι εξελίξεις των ναύλων

(Πηγή: Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, 2006)

1.6 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η αγορά ναύλων είναι ο μηχανισμός που συνδέει τη προσφορά μεταφορών με τη ζήτηση. Ο μηχανισμός καθορισμού των ναύλων διαμορφώνει το ποσό το οποίο θα λάβουν οι πλοιοκτήτες ως αμοιβή για τις θαλάσσιες μεταφορές που παρέχουν, από τους ναυλωτές. Όταν υπάρχει έλλειμμα στην προσφορά πλοίων, τα επίπεδα των ναύλων αυξάνονται και οι πλοιοκτήτες έχουν διαπραγματευτική ισχύ στην αγορά. Αντίστροφα, όταν υπάρχει πλεόνασμα στην προσφορά πλοίων, τα επίπεδα των ναύλων πέφτουν και οι πλοιοκτήτες πρέπει να αντλήσουν χρηματικά αποθέματα για να πληρώσουν το σταθερό κόστος των πλοίων τους. Γενικά η σύνδεση ανάμεσα στην ισορροπία της αγοράς και τα επίπεδα ναύλων είναι η πιο σημαντική οικονομική σχέση του μοντέλου και εξαρτάται σε μέγιστο βαθμό από τις επιλογές των πλοιοκτητών και τον τρόπο ανταπόκρισης τους στις απαιτήσεις της ζήτησης. Επειδή εμπλέκεται το ψυχολογικό στοιχείο συμπεριφοράς των πλοιοκτητών στη διαμόρφωση εξελίξεων στην ναυτιλιακή αγορά, η αγορά ναύλων είναι σχεδόν απίθανο να προσομοιωθεί από καθαρά μαθηματικά μοντέλα προβλέψεων. Η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών είναι ευμετάβλητη, ευπροσάρμοστη στις διεθνείς μεταβολές και απρόβλεπτη. Αντίστροφα η προσφορά είναι δυσκίνητη, δυσμετάβλητη και δυσπροσάρμοστη στις μεταβολές, ενώ ο μηχανισμός καθορισμού των ναύλων διευρύνει ακόμη και μικρές ανισορροπίες μεταξύ τους. Η προσφορά ανταποκρίνεται στην αυξανόμενη ζήτηση με νέες κατασκευές πλοίων, αλλά επειδή η κατασκευές διαρκούν κατά μέσο όρο τρία χρόνια υπάρχει μια χρονική καθυστέρηση στην ανταπόκριση αυτή. Επίσης η διαδικασία προσαρμογής της προσφοράς σε μια απότομη μείωση της ζήτησης είναι οδυνηρή και αργή. Συμπεραίνεται επομένως πως οι βραχυχρόνιες μεταβολές στις τιμές των ναύλων είναι άμεσο αποτέλεσμα των μεταβολών της ζήτησης, αφού η προσφορά είναι σχεδόν ανελαστική στη βραχυχρόνια περίοδο.

(Πηγή: Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, 2006)

1.7 ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ

Η υπόσχεση του πλοιοκτήτη προς το ναυλωτή ότι θα διαθέσει τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου του, για ένα ή περισσότερα ταξίδια, διατυπωμένη σε ένα έγγραφο ονομάζεται ναυλοσύμφωνο. Το ναυλοσύμφωνο περιέχει όλους τους όρους που διέπουν τις σχέσεις μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή. Η συμφωνία ναύλωσης είναι έγκυρη με όποιο τρόπο και αν έχει διατυπωθεί αρκεί να προβλέπει μέτρα επίλυσης

του κάθε ζητήματος που μπορεί να προκύψει κατά την εκτέλεσή της. Δεν αποκλείεται η συμφωνία να εκφράζεται σε ένα φύλλο χαρτιού, μια επιστολή ή ακόμη και προφορικά. Είναι όμως κοινή πρακτική από το τέλος του 19^{ου} αιώνα, οι δυο πλευρές να επιλέγουν τυποποιημένες και προσχεδιασμένες μορφές ναυλοσυμφώνων (standard forms of charter parties). Ο σκοπός χρήσης προσχεδιασμένων ναυλοσυμφώνων είναι να τυποποιήσει έναν αριθμό ρητρών που χρησιμοποιούνται συχνά στους διάφορους τύπους εμπορικών διαδρομών. Στην πράξη το τυποποιημένο ναυλοσύμφωνο χρησιμοποιείται μόνο ως αρχικό πλαίσιο για το συμβόλαιο που θα επισυναφτεί, καθώς ανάλογα με τις διαπραγματευτικές θέσεις των μερών οι υπάρχουσες ρήτρες τροποποιούνται και πρόσθετες ρήτρες προσθέτονται για το τελικό κείμενο.

Δυο είναι οι κυριότεροι οργανισμοί, οι οποίοι ασχολούνται τόσο με την έκδοση ναυλοσυμφώνων όσο και με τον εκσυγχρονισμό των ήδη υπαρχόντων. Οι οργανισμοί αυτοί είναι το Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο (BIMCO, Baltic and International Maritime Council) και η Ένωση Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων των ΗΠΑ (ASBA, Association of Shipbrokers and Agents).

Πρόσθετα, μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες ή μεγάλες εταιρείες φορτωτών έχουν δημιουργήσει τα δικά τους ιδιωτικά τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα, που αποτελούν τη βάση των διαπραγματεύσεων τους και βέβαια εξυπηρετούν τα συμφέροντά τους. Ορισμένα ναυλοσύμφωνα θεωρούνται επίσημα, από την άποψη ότι έχουν επιβεβαιωθεί από έγκυρους οργανισμούς (π.χ. κάποιο ναυτιλιακό επιμελητήριο) και έχουν κριθεί έμπιστα και αξιόπιστα. Ορισμένοι διεθνείς οργανισμοί όπως η BIMCO επιβεβαιώνουν τα υπάρχοντα ναυλοσύμφωνα και συντάσσουν καινούργια, έχει επίσης προχωρήσει στη σύνταξη λίστας που περιλαμβάνει όλα τα «εγκεκριμένα ναυλοσύμφωνα». Τα ναυλοσύμφωνα αυτά διακρίνονται σε «συμφωνημένα», «αποδεκτά» και «προτεινόμενα»

(Πηγή: Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, 2002)

1.8 ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΝΑΥΛΟΥ

Η αγορά ναύλων αποτελεί το δυναμικό μηχανισμό προσαρμογής ανάμεσα στη προσφορά και τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών. Οι πλοιοκτήτες και οι φορτωτές/ναυλωτές διαπραγματεύονται για να καθορίσουν μια τιμή ναύλου η οποία αντανάκλα την ισορροπία των διαθέσιμων πλοίων και φορτίων στην αγορά. Όσο υπάρχει πλεόνασμα πλοίων ο ναύλος μειώνεται, ενώ όταν υπάρχει έλλειμμα πλοίων ο ναύλος αυξάνεται. Γενικά οι πλοιοκτήτες και οι φορτωτές προσαρμόζουν τις επιχειρηματικές τους αποφάσεις ώστε να υπάρχει ισορροπία ανάμεσα στη προσφορά και τη ζήτηση. Οι καμπύλες της προσφοράς και της ζήτησης διασταυρώνονται στην τιμή ισορροπίας των ναύλων. Σε αυτό το σημείο έχει βρεθεί μια κοινά αποδεκτή τιμή συμφωνίας.

Υπάρχουν τρεις περιπτώσεις ισορροπίας:

- Η στιγμιαία ισορροπία (momentary equilibrium), όταν η συμφωνία θα ολοκληρωθεί άμεσα.
- Η βραχυχρόνια ισορροπία (short run equilibrium), όταν υπάρχει χρόνος να ρυθμιστεί η προσφορά με βραχυπρόθεσμα μέτρα, όπως

παροπλισμό ή επαναδραστηριοποίηση των πλοίων, πλοία συνδυασμένων μεταφορών να χρησιμοποιούνται σε εναλλακτικές αγορές, αύξηση της επιχειρησιακής ταχύτητας των πλοίων

- Η μακροχρόνια ισορροπία (long run equilibrium), όταν οι πλοιοκτήτες έχουν χρόνο να παραγγείλουν και να παραλάβουν νεότευκτα ή να διαλύσουν τα παλαιότερα πλοία και οι ναυλωτές έχουν χρόνο να αναδιοργανώσουν τις δραστηριότητές τους.

(Πηγή: Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, 2002)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

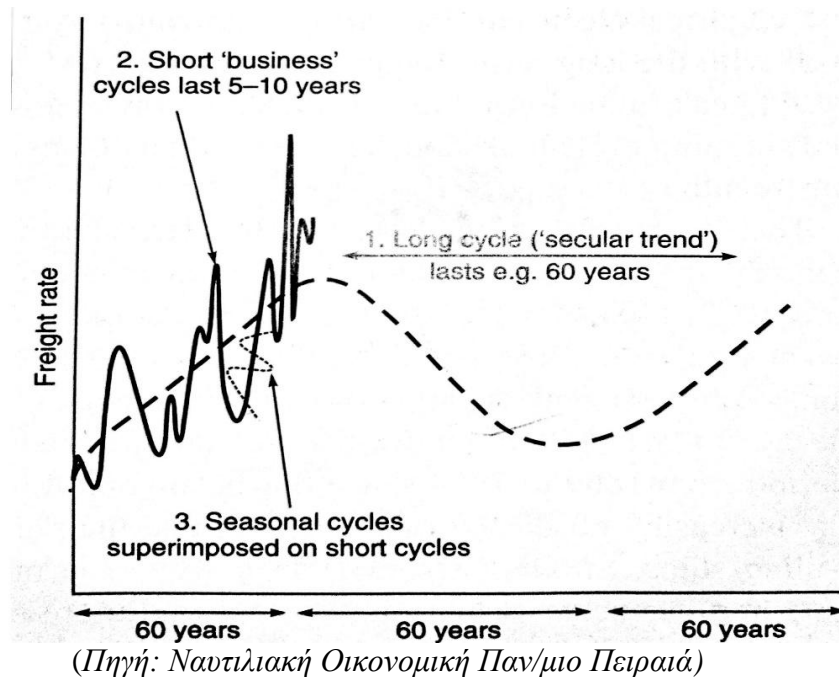
2.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Η μελέτη των ναυτιλιακών κύκλων ξεκινά από το θεμελιώδες ερώτημα του ποιος αναλαμβάνει το ναυτιλιακό κίνδυνο. Ως γνωστόν ένα εμπορικό πλοίο είναι μια ακριβή κεφαλαιακή επένδυση. Μέσα σε ένα διεθνές περιβάλλον που ο όγκος του εμπορίου συνεχώς μεταβάλλεται, κάποιος πρέπει να πάρει κρίσιμες αποφάσεις για παραγγελία νέων πλοίων, τη διάλυση παλαιότερων και γενικά τη διαχείριση της λειτουργίας του στόλου. Η ευθύνη λήψης αυτών των αποφάσεων περιγράφει στην ουσία τον αναλαμβανόμενο ναυτιλιακό κίνδυνο. Όταν το ρίσκο αναλαμβάνεται από τους ιδιοκτήτες των φορτίων αυτό οδηγεί στην αποκαλούμενη «βιομηχανική ναυτιλιακή δραστηριότητα» (industrial shipping), οπότε οι πλοιοκτήτες γίνονται απλοί υπεργολάβοι με μόνο στόχο τη μείωση του κόστους κατά την εκτέλεση της μεταφοράς. Όταν ο ναυτιλιακός κίνδυνος αναλαμβάνεται όμως από τους πλοιοκτήτες, η ναυτιλιακή δραστηριότητα γίνεται ιδιαίτερα κερδοσκοπική και απρόβλεπτη. Η τελική κερδοφορία σε αυτή την αμφίρροπη διαδικασία καθορίζεται τότε από τους νόμους των πιθανοτήτων, τη στρατηγική, τη ψυχολογία και τη τύχη.

2.2 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

Η ναυτιλία είναι κυκλική βιομηχανία χωρίς όμως να υπάρχει τυποποιημένη διάρκεια κύκλου. Όπως και με τους οικονομικούς, ένας ναυτιλιακός κύκλος μπορεί να είναι μεγάλης διάρκειας (40-50 έτη), μεσαίας διάρκειας (10-20 έτη) και μικρής διάρκειας (3-4 έτη). Ο Martin Stopford (2009) αναφέρει πως οι κύκλοι εξυπηρετούν ένα σκοπό, οι μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις να αναγκαστούν να αποχωρήσουν από την αγορά αφήνοντας τις μεγάλες να ευημερήσουν. Κατά τον Stopford (1997) επίσης οι πρώτοι κύκλοι που εμφανίστηκαν στην αγορά είχαν μέσο όρο συχνότητας 7,1 έτη (από κορυφή σε κορυφή), ενώ οι τελευταίοι χρονικά όσο πλησιάζουν στο 2000 ο μέσος όρος συχνότητας μειώνεται σε 6,6 έτη. Την διαφορά αυτή φαίνεται να έχει φέρει η εξέλιξη της τεχνολογίας, των επικοινωνιών και γενικά η ταχύτητα διάδοσης της πληροφορίας.

Στο παρακάτω διάγραμμα απεικονίζονται οι κινήσεις των τιμών των ναύλων σε μια τυχαία χρονική περίοδο. Φαίνεται πως ορίζονται οι μεγάλοι, οι μικροί αλλά και οι εποχιακοί κύκλοι.



2.2.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΒΡΑΧΕΙΑΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ

Οι κύκλοι δεν αποτελούν αποκλειστικό φαινόμενο της ναυτιλίας. Αντίθετα συμβαίνουν σε πολλές βιομηχανίες και στην οικονομία ως σύνολο. Στη πορεία του χρόνου πολλοί οικονομολόγοι έχουν προσπαθήσει να αναλύσουν και να ταξινομήσουν τους οικονομικούς κύκλους σε κατηγορίες. Ο κύκλος του Kitchin είναι σύντομος κύκλος των 3-4 ετών, του Juglar διαρκεί 6-8 χρόνια, του Labrousse μπορεί να διαρκέσει 10-12 χρόνια.

Στη ναυτιλιακή αγορά, η ύπαρξη των κύκλων έχει γίνει συνολικά και διαχρονικά αποδεκτή, ως αναπόσπαστο κομμάτι της. Ο Kirkaldy (1913) είδε το ναυτιλιακό κύκλο ως συνέπεια του μηχανισμού της ναυτιλιακής αγοράς. Τα «μέγιστα» και τα «ελάχιστα» του κύκλου είναι ενδείξεις ότι η αγορά προσαρμόζει την προσφορά στη ζήτηση μέσω των διακυμάνσεων των χρηματικών ροών.

Ο Faye (1993) στάθηκε περισσότερο στο μηχανισμό των κύκλων, είπε πως η δημιουργία ενός ναυτιλιακού κύκλου είτε ως απόρροια ενός παγκόσμιου οικονομικού κύκλου ή ως αποτέλεσμα εξωγενών τυχαίων γεγονότων όπως π.χ. πόλεμοι που οδηγούν στην έλλειψη πλοίων.

Ο Cufley (1972) επέστησε επίσης την προσοχή σε τρία κοινά χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών κύκλων. Κατά τη μελέτη του, πρώτα αναπτύσσεται ένα έλλειμμα πλοίων, δεύτερον, η αύξηση των ναύλων προκαλεί υπερναυπήγηση πλοίων και τελικά η αγορά καταλήγει σε κατάρρευση και ύφεση.

Τέλος, ο Hampton στην ανάλυσή του για τους ναυτιλιακούς κύκλους μεγάλης και μικρής διάρκειας, δίνει έμφαση στον σπουδαίο ρόλο της ψυχολογίας των ανθρώπων και στον τρόπο ανταπόκρισης τους στις ενδείξεις των τιμών που λαμβάνουν από την αγορά. Επίσης τονίζει πως η ψυχολογία της αγοράς παίζει σημαντικό ρόλο στον

καθορισμό της δομής των κύκλων και εξηγεί γιατί η αγορά φαίνεται επανειλημμένα να υπεραντιδρά στα σημάδια των τιμών.

Τόσο η διάρκεια, τόσο και η μορφή των ναυτιλιακών κύκλων είναι ακανόνιστες και απρόβλεπτες γιατί καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό από την ψυχολογία και τις αποφάσεις της ίδιας της αγοράς. Έτσι, οι ναυτιλιακοί κύκλοι περιγράφονται και αιτιολογούνται πάντα εκ των υστέρων, όταν έχουν ολοκληρώσει δηλαδή το έργο τους.

2.2.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΜΑΚΡΑΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ

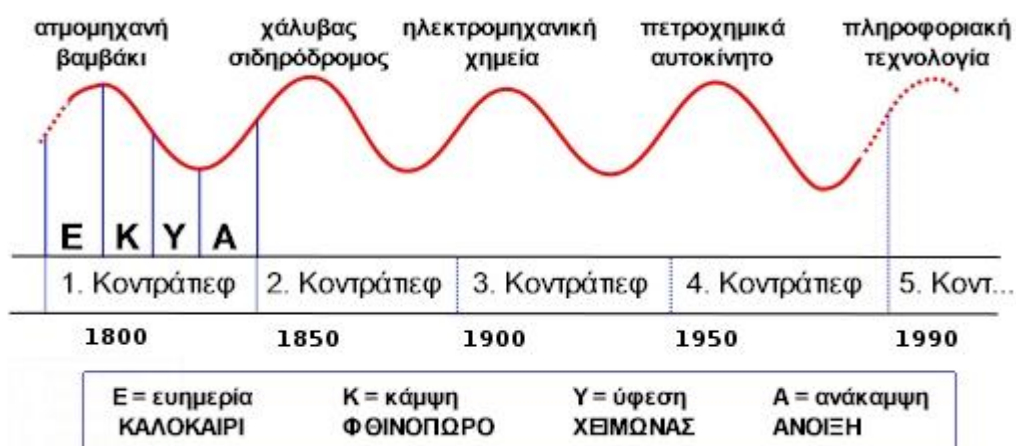
Με τους μακροχρόνιους οικονομικούς κύκλους ασχολήθηκε ο Κοντράτιεφ γνωστός Ρώσος οικονομολόγος ο οποίος όρισε κύκλους 48-55 ετών, που περιλαμβάνουν μία μακρά ανοδική φάση (25 έως 30 χρόνων) και μία σχεδόν ισόχρονη καθοδική. Ο Κοντράτιεφ περιέγραψε τα ευρήματά του για πρώτη φορά στο βιβλίο «*Η παγκόσμια οικονομία και οι συγκυρίες της κατά τη διάρκεια του πολέμου και μετά απ' αυτόν*» που έγραψε το 1922. Σ' αυτό, μετά από μελέτη των στατιστικών δεδομένων, διαπιστώνει ότι εκτός από τους «μικρούς» οικονομικούς κύκλους των 7-11 χρόνων, η παγκόσμια καπιταλιστική οικονομία από τη γαλλική Επανάσταση και μετά γνώρισε, μέχρι την εποχή του, τρεις μεγάλους κύκλους που πήραν στη συνέχεια το όνομά του. Γράφει λοιπόν στο προαναφερθέν βιβλίο:

Α΄ κύκλος: 1. Ανοδικό κύμα: από τα τέλη της δεκαετίας του '80, αρχές της δεκαετίας του '90 του 18ου αι. έως το 1810-1817. 2. Καθοδικό κύμα: από το 1810-1817 έως το 1844-1851.

Β΄ κύκλος: 1. Ανοδικό κύμα: από το 1844-1851 έως το 1870-1875. 2. Καθοδικό κύμα: από το 1870-1875 έως το 1890-1896.

Γ΄ κύκλος: 1. Ανοδικό κύμα: από το 1890-1896 έως το 1814-1920. 2. Πιθανό καθοδικό κύμα: από το 1920 έως...

Ο Κοντράτιεφ δεν πρόλαβε να «κλείσει» τον τρίτο κύκλο διότι εκτελέστηκε, αλλά η συνέχεια φάνηκε να τον επιβεβαιώνει διότι ο καθοδικός κύκλος που άνοιξε το 1920 θα ολοκληρωθεί μάλλον το 1945. Τότε θα ανοίξει ένας νέος κύκλος, ή ανοδική φάση του οποίου θα διαρκέσει από το 1945 έως το 1973, και η καθοδική φάση θα εγκαινιαστεί με την μεγάλη πετρελαϊκή κρίση και θα διαρκέσει μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1990. Τέλος, από τις αρχές της δεκαετίας του 2000 μοιάζει να εγκαινιάζεται ένας νέος ανοδικός κύκλος

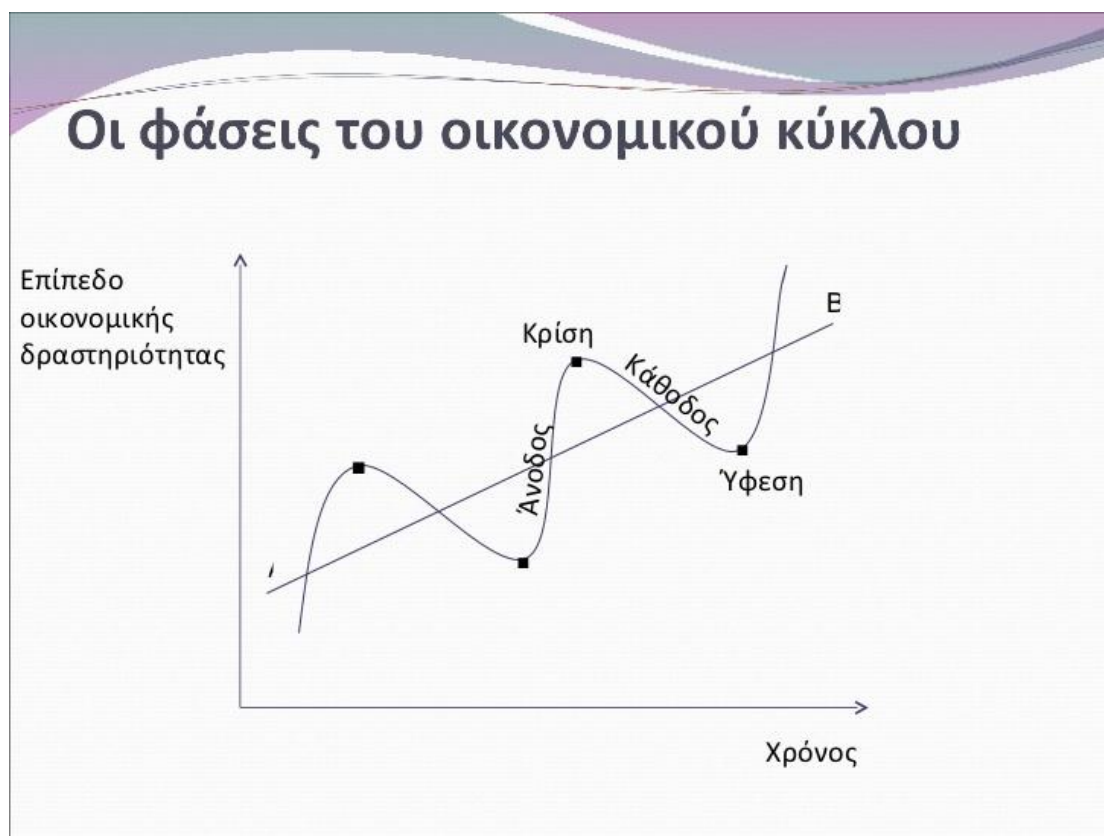


Πηγή: Wikipedia.org

Οι οικονομικοί κύκλοι μελετώνται με βάση σταθερές όπως ΑΕΠ, τιμές των προϊόντων, επενδύσεις, δημόσιες δαπάνες. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι ορίζονται κυρίως με βάση τα επίπεδα των ναύλων. Σαφώς και υπάρχουν και άλλες μεταβλητές που έχουν σχέση με την ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα, οι οποίες ακολουθούν τους ναυτιλιακούς κύκλους, αλλά το κριτήριο ορισμού των κύκλων είναι τα επίπεδα της ναυλαγοράς.

2.3 ΦΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

Ένας ναυτιλιακός κύκλος έχει 4 στάδια, είτε αυτά είναι μακροχρόνια είτε βραχυχρόνια. Το στάδιο της ύφεσης-recession, το στάδιο της ανάκαμψης (recovery), της κορύφωσης (peak) και της κατάρρευσης (collapse) όπου και ξεκινά ο νέος κύκλος καθώς η αγορά θα σταματήσει τη πτωτική πορεία και θα ξαναέρθει σε ύφεση.



Πηγή: www.slideshare.net

2.3.1 ΦΑΣΗ ΥΦΕΣΗΣ

Στη φάση της ύφεσης τα ποσοστά της ανεργίας στο ναυτικό επάγγελμα είναι υψηλά. Επικρατεί απαισιοδοξία και οι προβλέψεις είναι αρνητικές. Υπάρχει υπερπροσφορά χωρητικότητας, πλοία αναύλωτα και μεγάλος συνωστισμός στα αγκυροβόλια. Τα επίπεδα των ναύλων αρχίζουν να πέφτουν και αν η ύφεση είναι εκτενής οι ναύλοι πέφτουν κάτω από το λειτουργικό κόστος των πλοίων πράγμα που οδηγεί πολλά σε παροπλισμό και διάλυση. Οι χαμηλοί ναύλοι σε συνδυασμό με την έλλειψη ρευστότητας ρίχνουν την εμπορική αξία των πλοίων και τα πιο δαπανηρά οδηγούνται προς διάλυση, έτσι η αγορά διάλυσης πλοίων γνωρίζει άνοδο. (Stopford 1997). Οι ναυτιλιακές εταιρείες που αδυνατούν να ανταπεξέλθουν πωλούν τα πλοία τους σε ευκαιριακές τιμές καθώς σε τέτοιες περιόδους δεν υπάρχει ζήτηση για αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Όσα πλοία ταξιδεύουν χρησιμοποιούν οικονομική ταχύτητα για μείωση των λειτουργικών τους εξόδων. Η εκτεταμένη διάρκεια της φάσης αυτής δημιουργεί προβλήματα ομαλής χρηματοροής, ιδιαίτερα των μικρών εταιρειών, καθώς και η χρηματοδότηση από τις τράπεζες είναι επιφυλακτική έως ανύπαρκτη.

2.3.2 ΦΑΣΗ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ

Στη φάση αυτή έχουμε σταδιακή αύξηση της παραγωγής, των τιμών, των μισθών, της απασχόλησης, της ζήτησης και των επενδύσεων. Η ζήτηση και η προσφορά χωρητικότητας τείνουν σε ισορροπία. Σταδιακά αυξάνονται οι ναύλοι, η ρευστότητα των εφοπλιστών και των ναυτιλιακών εταιρειών και ανεβαίνουν και οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων. Αρχίζει να μειώνεται η προσφερόμενη χωρητικότητα και στην ναυλαγορά επικρατεί συγκρατημένη αισιοδοξία. Τα επίπεδα των ναύλων αρχίζουν και ξεπερνούν σιγά σιγά το λειτουργικό κόστος των πλοίων.

2.3.3 ΦΑΣΗ ΚΟΡΥΦΩΣΗΣ

Στη φάση της κορύφωσης η αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας ανεβάζει τα επίπεδα των ναύλων οι οποίοι με τη σειρά τους ανεβάζουν τη ζήτηση για μεταχειρισμένα πλοία, άρα και τις τιμές τους. Τα υψηλά κέρδη της περιόδου αυτής οδηγούν τους πλοιοκτήτες σε παραγγελίες νέων πλοίων. Αυτό είναι εφικτό διότι η ρευστότητα έχει αποκατασταθεί και οι τράπεζες είναι πρόθυμες να δανείσουν και να επενδύσουν στη ναυτιλία. Σε αυτή τη φάση με το που παραδοθούν τα νέα πλοία η αγορά μπαίνει αυτομάτως σε περίοδο ύφεσης, αν δεν αυξηθεί και η ζήτηση χωρητικότητας. Επικρατεί αισιοδοξία και ενθουσιασμός στη ναυτιλιακή αγορά. Οι ναύλοι ξεπερνούν κατά πολύ το κόστος λειτουργίας και αυτή η οικονομική άνθηση μπορεί να διαρκέσει από μερικές εβδομάδες έως και χρόνια αν δεν μεταβληθεί η σχέση προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας. Τα πλοία ταξιδεύουν με τη μέγιστη υπηρεσιακή ταχύτητα και τα παροπλισμένα πλοία είναι πλέον ελάχιστα.

2.3.4 ΦΑΣΗ ΚΑΤΑΡΡΕΥΣΗΣ

Όταν η προσφορά ξεπερνά τη ζήτηση, τότε η αγορά μπαίνει σε φάση κατάρρευσης. Παρ' όλο που το καθοδικό γύρισμα της αγοράς προκαλείται γενικά από θεμελιώδεις παράγοντες, όπως ο οικονομικός κύκλος ή η εισαγωγή νεότευκτων πλοίων στην αγορά σε περίοδο υψηλών ναύλων, ωστόσο η ψυχολογία της αγοράς μπορεί να επιταχύνει τη πραγματοποίηση της φάσης αυτής. Σ' αυτό το στάδιο, τα πλοία αρχίζουν να μένουν ανενεργά στα κυριότερα λιμάνια, οι ναύλοι πέφτουν, η επιχειρησιακή ταχύτητα πλεύσης των πλοίων μειώνεται, η ρευστότητα των πλοιοκτητών παραμένει αρχικά υψηλή, αλλά η ψυχολογία της αγοράς κυριεύεται από αβεβαιότητα και σύγχυση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

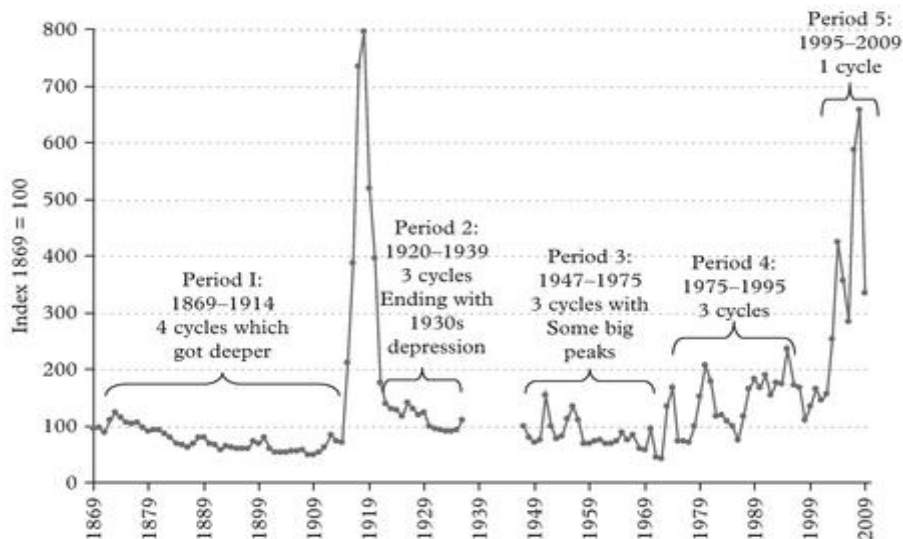
3.1 ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

Ακολουθεί η παρουσίαση των ναυτιλιακών κύκλων τους σύμφωνα με τους Γκιζιάκη, Παπαδόπουλο, Πλωμαρίτου στο βιβλίο τους «Ναυλώσεις» και την οικονομετρική ανάλυση του Dr. Martin Stopford με το βιβλίο «Maritime economics».

Ανάμεσα στο 1869, που αποτελεί την απαρχή της σύγχρονης ναυτιλίας, και το 1994 μπορούν να διακριθούν 12 κύκλοι για τους ναύλους ξηρού φορτίου. Σύμφωνα με την έρευνα αποδεικνύεται ότι οι κύκλοι αυτοί δεν διακρίνονται από τακτικότητα εμφάνισης, αλλά αφορούν μάλλον μια σειρά από τυχαίες διακυμάνσεις των οποίων τα μόνα κοινά χαρακτηριστικά είναι η αρχή, η μέση και το τέλος.

Η εξεταζόμενη περίοδος των 125 χρόνων διαχωρίζεται από τους δυο παγκοσμίους πολέμους. Επειδή και στις 2 περιπτώσεις οι παρεμβάσεις των κυβερνήσεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία διέκοψαν τη λειτουργία του μηχανισμού της αγοράς, οι περίοδοι των παγκοσμίων πολέμων έχουν εξαιρεθεί από την ανάλυση των ναυτιλιακών κύκλων. Παρ' όλα αυτά οι πόλεμοι αποτελούν κομβικά σημεία ώστε να διαιρεθεί η ανάλυση σε τρεις χρονικές περιόδους, 1869-1914, 1920-1938, 1945-1994.

Μελετώντας το διάστημα 1872-1989, ο M. Stopford παρατηρεί ότι η μέση διάρκεια των ναυτιλιακών κύκλων διαρκεί 8,2 χρόνια από κορύφωση σε κορύφωση του κύκλου. Κατά τη μεταπολεμική περίοδο 1947-1989, η διάρκεια των κύκλων είναι συντομότερη, καθώς η μέση διάρκειά τους φτάνει στα 7,2 έτη, μειωμένη σε σχέση με τα 9,2 έτη της περιόδου 1872-1936. Τα 7 έτη είναι ο μέσος όρος διάρκειας των μεταπολεμικών βραχυχρόνιων ναυτιλιακών κύκλων. Επειδή όμως οι αποκλίσεις από το μέσο όρο είναι σημαντικές δεν αποτελούν σημαντική ένδειξη πρόβλεψης της ναυλαγοράς.



Πηγή: tradeeconomics.com

3.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΤΩΝ ΕΤΩΝ 1869-1914

Τα 45 χρόνια των ετών 1869-1914 αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα αλληλεπίδρασης βραχυχρόνιων ναυτιλιακών κύκλων και μακροχρόνιων τάσεων. Η πτώση των ναύλων κατά τα έτη 1869-1914 καθοδηγήθηκε από τεχνολογικές μεταβολές που βαθμιαία μείωσαν το κόστος μεταφοράς. Αρχικά ανακαλύφθηκε η ατμομηχανή και έπειτα αυξήθηκε η ναυπηγική δραστηριότητα και τα μεγέθη των πλοίων. Τα πλοία έγιναν μεγαλύτερα και πιο αποτελεσματικά. Το τελικό αποτέλεσμα της περιόδου ήταν η είσοδος ολοένα και περισσότερων, καλύτερων και μεγαλύτερων πλοίων στην αγορά και η αποχώρηση των παλαιότερων και τεχνολογικά απαξιωμένων ιστιοφόρων πλοίων και τέλος η μείωση του κόστους μεταφοράς.

3.2.1 ΠΡΩΤΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 1873-1881

Η ιστορική αναδρομή των ναυτιλιακών κύκλων ξεκινά από τις αρχές της δεκαετίας του 1870, με τον πρώτο κύκλο να διαρκεί 8 έτη. Τα έτη 1871-73 ήταν ιδιαίτερα παραγωγικά για τα ατμόπλοια σε αντίθεση με τα ιστιοφόρα. Η ύφεση ξεκίνησε το 1874 και διήρκεσε 5 χρόνια μέχρι το 1879. Ωστόσο, τα πρώτα σημάδια βελτίωσης είχαν φανεί από το 1877 όταν πρωτάρχισαν να αυξάνονται οι αριθμοί ναυπηγικής δραστηριότητας, οι οποίοι συνεχίστηκαν μέχρι το 1881. Το 1878 αποτελεί το τελευταίο έτος κατά το οποίο τα ιστιοφόρα μοιράστηκαν το θαλάσσιο εμπόριο της Κίνας με τα ατμόπλοια. Από το έτος αυτό και έπειτα τα ατμόπλοια άρχισαν να υπερισχύουν στην αγορά.

3.2.2 ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 1881-1889

Ο επόμενος κύκλος διήρκεσε επίσης 8 χρόνια. Οι ναύλοι κυμάνθηκαν σε σταθερά υψηλά επίπεδα από το 1879 έως και το 1882 καθοδηγούμενοι από την ανάπτυξη του εμπορίου. Η δυναμική της αγοράς επιβεβαιώνεται και από τη ναυπηγική έκρηξη του 1880-1883. Στη συνέχεια, η ύφεση της αγοράς εμφανίστηκε με αργούς ρυθμούς το 1883 και επιδεινώθηκε το 1884. Η πτώση προήλθε αρχικά από το κύμα ναυπηγήσεων των προηγούμενων ετών, την αλόγιστη πιστωτική πολιτική των τραπεζών, την υπερβολική κερδοσκοπία των πλοιοκτητών, ενώ παράλληλα το παγκόσμιο εμπόριο βρισκόταν σε φάση ύφεσης. Η φάση της ύφεσης κράτησε τέσσερα χρόνια, μέχρι το 1887. Από το έτος αυτό αντιστράφηκε η τάση και η αγορά κινήθηκε σε υψηλά επίπεδα μέχρι το 1889.

3.2.3 ΤΡΙΤΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 1889-1900

Ο τρίτος κύκλος της περιόδου ήταν μεγαλύτερος από τους άλλους 2 αφού διήρκεσε 11 χρόνια. Η δεκαετία του 1880 ολοκληρώθηκε με εκτόξευση των ναύλων. Η φάση της άνθησης κράτησε περίπου 18 μήνες ξεκινώντας από το φθινόπωρο του 1888 έως και ολόκληρο το 1889. Την αύξηση των ναύλων διαδέχθηκε νέο κύμα ναυπηγήσεων. Το 1890, η αγορά κινήθηκε απότομα προς τη φάση της ύφεσης, η οποία διήρκεσε για το μεγαλύτερο τμήμα της δεκαετίας του 1890. Από το 1895 και μετά, η αγορά μπήκε σε συγκρατημένη φάση ανάκαμψης, η οποία κορυφώθηκε προς το τέλος της δεκαετίας. Η ναυπηγική δραστηριότητα δεν περιορίστηκε κατά τη διάρκεια της ύφεσης, όπως είχε συμβεί στο παρελθόν. Αυτός είναι ένας λόγος που εξηγούν την παρατεταμένη διάρκεια αυτού του κύκλου.

3.2.4 ΤΕΤΑΡΤΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 1900-1912

Ο τελευταίος κύκλος πριν τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο του 1914 ήταν ο μεγαλύτερος της περιόδου, με διάρκεια 12 ετών. Έπειτα από την παρατεταμένη ύφεση στις αρχές της δεκαετίας του 1890, ακολούθησε μια έκρηξη των ναύλων η οποία ξεκίνησε από το 1898, διήρκεσε τρία χρόνια και κορυφώθηκε το 1900. Αιτίες της ανάκαμψης της αγοράς ήταν η μακρά απεργία των ναυπηγείων και η ανάπτυξη του εμπορίου κατά το 1897, ενώ σημαντικός παράγοντας για τη κορύφωση του 1900 ήταν η αύξηση των κυβερνητικών μεταφορών για τον πόλεμο της Δυτικής Αφρικής καθώς επίσης για την Ινδία και τη Ρωσία.

Ωστόσο, ξεκινώντας από το τελευταίο τρίμηνο του 1900, η αγορά ναύλων ξαναγύρισε σε φάση ύφεσης. Η ύφεση μεταβλήθηκε γρήγορα σε βαθιά κρίση που κράτησε ως το 1909. Πάντως παρά τη κρίση των τελευταίων ετών, η ναυπηγική παραγωγή έφτασε σε επίπεδα ρεκόρ το 1906, λόγω των χρηματικών αποθεμάτων των πλοιοκτητών από την προηγούμενη έκρηξη των ναύλων.

Τέλος, το 1910 η ναυτιλιακή βιομηχανία έφτασε σε μια φάση καλύτερων συνθηκών απασχόλησης και σημαντικών κερδών. Η βελτίωση της αγοράς οφείλεται στη γενική βελτίωση του παγκόσμιου εμπορίου, τη μείωση ναυπηγικής παραγωγή. Η έκρηξη των ναύλων κατά τα έτη 1911-1912 προσέφερε μεγάλα κέρδη στους πλοιοκτήτες, ενώ η

κατάρρευση της αγοράς που ξεκίνησε το 1913 διακόπηκε από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

3.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΤΩΝ ΕΤΩΝ 1919-1938

Η περίοδος ανάμεσα στον Α΄ και Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο είχε πολύ διαφορετική μορφή και δεν χαρακτηρίζεται ιδιαίτερα επικερδής για τους πλοιοκτήτες. Η περίοδος του μεσοπολέμου χωρίζεται σε δυο επιμέρους διαστήματα. Το πρώτο 1921-1926, προσέφερε μέτρια κέρδη στους πλοιοκτήτες. Το δεύτερο διάστημα, 1926-1937, κυριαρχείται από τη ναυτιλιακή κρίση της δεκαετίας του 1930.

3.3.1 ΠΕΜΠΤΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 1921-1926

Η δεκαετία του 1920 ξεκίνησε με μια αλματώδη άνοδο των ναύλων. Όμως μετά από αυτή τη θεαματική άνοδο, η ναυλαγορά δεν ήταν ποτέ σταθερά ισχυρή στο υπόλοιπο της δεκαετίας. Το 1922, οι ναύλοι παρουσίασαν έντονες διακυμάνσεις που πάντως προσέφεραν συνολικά κέρδη στους πλοιοκτήτες. Τη σύντομη ύφεση των ετών 1924-1925 ακολούθησε μια σύντομη έκρηξη των ναύλων το 1926. Το έτος αυτό αποτελεί και το τέλος του πέμπτου κύκλου της ανάλυσης.

Ο χαρακτήρας αυτής της περιόδου διαμορφώθηκε από τρεις εξελίξεις. Πρώτον, η ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου ήταν ραγδαία, καθώς το διάστημα 1920-1929 αυξήθηκε πάνω από 50%. Δεύτερον η ναυπηγική ικανότητα αυξήθηκε σημαντικά μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, με αποτέλεσμα η προσφορά να μπορεί να προσαρμοστεί ευκολότερα στη ζήτηση πλοίων μέσω ναυπηγήσεων. Τρίτον, η περίοδος αυτή χαρακτηρίστηκε από ταυτόχρονες τεχνολογικές μεταβολές, όπως η αντικατάσταση των ατμομηχανών από μηχανές εσωτερικής καύσεως, η αντικατάσταση του άνθρακα ως πρωταρχικό καύσιμο από το πετρέλαιο, η μεγάλη αύξηση του στόλου των δεξαμενοπλοίων και η αύξηση του μεγέθους των πλοίων.

3.3.2 ΕΚΤΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 1926-1937

Η ανομοιόμορφη και άστατη αγορά της δεκαετίας του 1920 έδωσε την θέση της στη μεγάλη ναυτιλιακή κρίση του 1930. Το οικονομικό κραχ της Wall Street και της Αμερικάνικης οικονομίας τον Οκτώβριο του 1929, καθώς και η ύφεση του παγκόσμιου εμπορίου που ακολούθησε βύθισαν τη ναυτιλιακή βιομηχανία σε βαθιά κρίση η οποία κράτησε μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1930. Ανάμεσα στο 1929 και το 1932 ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου μειώθηκε κατά 26%, ενώ το παροπλισμένο τonaύξ αυξήθηκε από τα 3εκ. grt τον Ιούνιο του 1930 στα 14εκ. grt τον Ιούνιο του 1932, ποσοστό που αντιπροσώπευε το 21% του παγκόσμιου στόλου.

Οι οικονομικές συνέπειες της κρίσης ήταν σφοδρές. Ο ναυλοδείκτης του Economist, που είχε κυμανθεί γύρω από τις 110 μονάδες στη δεκαετία του 1920, κυμάνθηκε σταθερά κάτω από τις 80 μονάδες μέχρι το 1937, ενώ οι αξίες των πλοίων μειώθηκαν δραματικά σε ποσοστά που ξεπερνούσαν το 50%. Μέχρι το 1933, οι οικονομικές πιέσεις είχαν γίνει τόσο μεγάλες και το συναίσθημα της αγοράς τόσο αρνητικό, ώστε οι οικονομικά ασθενέστεροι πλοιοκτήτες αναγκάζονταν να

πουλήσουν τα πλοία τους σε απελπιστικά χαμηλές τιμές. Θα πρέπει να τονιστεί πως η ύπαρξη του φαινομένου των «πωλήσεων ανάγκης» είναι χαρακτηριστικό που διακρίνει μια περίοδο κρίσης από μια περίοδο ύφεσης της ναυτιλιακής αγοράς. Σημαντικό ρόλο στη πτώση της αγοράς έπαιξε επίσης η άκαμπτη και σκληρή στάση των τραπεζών, ενώ τις χαμηλές τιμές των πλοίων εκμεταλλεύτηκαν κυρίως Έλληνες πλοιοκτήτες που έσπευσαν να αποκτήσουν σημαντικό τονάζ σε τιμές ευκαιρίας.

Στη δεκαετία 1935-1937, σημαντική χωρητικότητα του παγκοσμίου στόλου οδηγήθηκε στα διαλυτήρια, γεγονός το οποίο μαζί με τη νέα ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου αναθέρμανε το ενδιαφέρον της αγοράς. Στις αρχές του 1938, το παροπλισμένο τονάζ είχε μειωθεί μόλις στα 1,3εκ. grt, ενώ ο ναυλοδείκτης του Economist είχε ανέβει στις 145 μονάδες.

Αυτή η άνοδος των ναύλων δε κράτησε πολύ. Η κατάσταση επιδεινώθηκε γρήγορα εξ' αιτίας της πτώσης του θαλάσσιου εμπορίου το 1938 και της ανάκαμψης των ναυπηγικών παραδόσεων στη διετία 1937-38. Μέσα σε μόλις έξι μήνες το παροπλισμένο τονάζ αυξήθηκε κατά 1εκ. grt, φτάνοντας τον Ιούνιο του 1938 τα 2,5εκ. grt.

3.4 ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΤΩΝ ΕΤΩΝ 1945-2000

Η περίοδος των ετών 1945-2000 που ακολούθησαν τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη οκτώ ναυτιλιακών κύκλων με μέση διάρκεια 6,6 έτη. Μολονότι υπάρχει ομοιότητα στο χρόνο εμφάνισης των κύκλων, το σχήμα τους είναι διαφορετικό. Οι κύκλοι στους ναύλους ξηρού φορτίου είναι πιο ξεκάθαροι, οι κορυφώσεις τους διαρκούν περισσότερο και οι διακυμάνσεις γίνονται με πιο αργούς ρυθμούς. Αντίθετα, οι κύκλοι των δεξαμενοπλοίων είναι πιο δυσδιάκριτοι, οι διακυμάνσεις των ναύλων είναι ιδιαίτερα έντονες, ενώ οι κορυφώσεις των κύκλων είναι απότομες, αλλά με σύντομη σχετικά διάρκεια.

3.4.1 ΕΒΔΟΜΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 1945-1951

Η μεταπολεμική περίοδος ξεκίνησε με άριστες προοπτικές για την αγορά ναύλων. Το 1945, ως αποτέλεσμα της έλλειψης τονάζ και της τρομερής ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά, οι ναύλοι έφτασαν στα ύψη συγκρινόμενοι με τα προπολεμικά επίπεδα. Η αγορά παρέμεινε σταθερά ψηλά το 1946, ενώ η πτωτική καμπή ξεκίνησε το 1947 και έφτασε στα ελάχιστα επίπεδα το 1949, όταν υπήρξε πλεόνασμα χωρητικότητας και απαισιοδοξία κυριάρχησε στην αγορά. Το 1950 μπορεί να χαρακτηριστεί ως ήρεμη χρονιά μέχρι το φθινόπωρο, όταν η σημαντική έλλειψη τονάζ στις περισσότερες θαλάσσιες διαδρομές επέφερε την ξαφνική άνοδο των ναύλων.

3.4.2 ΌΓΔΟΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 1951-1957

Το 1951, το ξέσπασμα του πολέμου της Κορέας προκάλεσε κύμα πανικού και δημιουργίας αποθεμάτων στη παγκόσμια οικονομία. Το θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε κατά 16% μέσα στο έτος, δημιουργώντας συνθήκες «έκρηξης» στους ναύλους. Η κορύφωση διήρκεσε μόλις ένα χρόνο, καθώς μέχρι την άνοιξη του 1952 οι ναύλοι

είχαν μειωθεί κατά 70% και η αντίδραση στον πανικό του 1951 είχε κοπάσει. Το 1953, το παγκόσμιο τονάζ άρχισε να αυξάνει σημαντικά ως συνέπεια των εισαγωγικών περιορισμών των χωρών και της δημιουργίας τεράστιων αποθεμάτων του 1951. Η ακραία φύση αυτού του κύκλου μπορεί να απεικονιστεί καθαρά από τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων. Η τιμή ενός πλοίου Liberty του 1944 αυξήθηκε από 110.000£ τον Ιούνιο του 1950, σε 500.000£ τον Δεκέμβριο του 1951, και μειώθηκε ξανά σε 230.000£ το Δεκέμβριο του 1952. Το 1954 ήταν ένα έτος που απέδειξε πόσο απρόβλεπτη μπορεί να είναι η ναυτιλία. Η ναυλαγορά που πήγαινε από το κακό στο χειρότερο βελτιώθηκε σημαντικά κατά το δεύτερο μισό του 1954. Μέχρι το τέλος του έτους οι ναύλοι είχαν αυξηθεί κατά 30%. Η τάση βελτίωσης των ναύλων συνεχίστηκε καθ' όλο το 1955 και όταν το κλείσιμο του Σουέζ το 1956 επέφερε την εκτροπή της αντίστοιχης κίνησης γύρω από το Ακρωτήριο Καλής Ελπίδας, υπήρξε μια τρομερή άνηση των ναύλων και των χρονοναυλώσεων.

3.4.3 ΈΝΑΤΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 1957-1966

Το έτος 1957 αποδεικνύει πόσο ακατόρθωτο είναι να προβλεφθεί το μέλλον της ναυτιλιακής αγοράς. Οι αισιόδοξες προβλέψεις στα τέλη του 1956 διαψεύστηκαν παταγωδώς, καθώς φάνηκε ότι κανείς δεν περίμενε τη σχεδόν δεκαετή κρίση που ακολούθησε στην αγορά. Μια κρίση που αποτέλεσε τη χειρότερη μετά τα μέσα του 1930. Από τα πολύ μεγάλα ύψη των ναύλων στα τέλη του 1956, η αγορά πέρασε απότομα στα χαμηλότερα δυνατά ύψη των ναύλων καθ' όλο το 1957. Η δεκαετής κρίση τερματίστηκε μόνο από το δεύτερο μεγαλύτερο χρονικά κλείσιμο του καναλιού Σουέζ το 1967. Ένας περίπλοκος συνδυασμός από οικονομικούς και πολιτικούς παράγοντες επέφερε την παρατεταμένη ύφεση της αγοράς.

Στην αγορά δεξαμενοπλοίων, οι λανθασμένες εκτιμήσεις των πετρελαϊκών εταιρειών και των πλοιοκτητών για παρατεταμένη προβλεπόμενη «άνθηση» των ναύλων λόγω του κλεισίματος του Σουέζ οδήγησαν σε λανθασμένες επιλογές στη στρατηγική ναυλώσεων και ναυπηγήσεων και κατά συνέπεια στην κατάρρευση της αγοράς.

Στην αγορά ξηρού φορτίου, μια σειρά από άλλους παράγοντες οδήγησε στην υπερπροσφορά χωρητικότητας του 1958, όπως η δημιουργία αποθεμάτων, η υπερναυπήγηση, η κατασκευή περισσότερο αποτελεσματικών πλοίων και η παγκόσμια οικονομία. Η δημιουργία αποθεμάτων στην Ευρώπη κατά τα τέλη του 1956 επέφερε μείωση στη ζήτηση χωρητικότητας tramp το 1957. Το ίδιο διάστημα ολοκληρωνόταν η κατασκευή νέων φορτηγών πλοίων που είχαν κατασκευαστεί για να αντικαταστήσουν τα Liberty του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Τα νέα πλοία φόρτωναν κατά μέσο όρο 3.000 τόνους περισσότερο, ήταν κατά 4 κόμβους γρηγορότερα και επομένως μετέφεραν περισσότερο φορτίο από τους προκατόχους τους. Επί πλέον, λιγότερο σπουδαίοι παράγοντες πίεσης των ναύλων ήταν η αυτοτελής δραστηριοποίηση μη παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών στο ναυτιλιακό προσκήνιο, η αύξηση του ποσοστού πλοιοκτησίας της Ιαπωνίας στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο και βέβαια η καθοριστική επιρροή από την ύφεση στο παγκόσμιο εμπόριο.

Η έντονη ύφεση της παγκόσμιας οικονομίας έπαιξε ρόλο στη διαμόρφωση του κλίματος στη ναυτιλία. Η βιομηχανικά παραγωγή μειώθηκε κατά 4% το 1958, επιφέροντας για πρώτη φορά ετήσια μείωση στο εμπόριο μετά το 1932. Το άνοιγμα του Σουέζ τον Απρίλιο του 1957 μείωσε δραματικά τη ζήτηση δεξαμενοπλοίων, ενώ

συνέπεσε χρονικά με τις παραδόσεις-ρεκόρ των νέων ναυπηγήσεων που είχαν παραγγελθεί κατά την άνθηση των ετών 1955-56. Πάντως, πρωταρχική αιτία της μακράς ύφεσης δεν ήταν η έλλειψη ζήτησης. Έπειτα από το αρνητικό 1958, το θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε από 990 εκ. τόνους το 1959, σε 1.790 εκ. τόνους το 1966, αύξηση περίπου 80% σε 7 χρόνια. Το κύριο πρόβλημα βρισκόταν στη πλευρά της προσφοράς. Έπειτα από τα ελλείμματα χωρητικότητας του 1950, η ναυπηγική δραστηριότητα διπλασιάστηκε και η συνεχής είσοδος μεγάλων σύγχρονων πλοίων στην αγορά αποτέλεσε βασική αιτία πίεσης ναύλων. Μόνο όταν το Μάιο του 1967 απαγορεύτηκε ξανά η διέλευση του Σουέζ, επανήλθαν οι ναύλοι δεξαμενοπλοίων σε επικερδή επίπεδα.

Συμπερασματικά, η δεκαετία που διαδέχθηκε την «έκρηξη» των ναύλων μετά το κλείσιμο του Σουέζ το 1956, ήταν ελάχιστα προσοδοφόρα για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Κατά το πρώτο μισό της δεκαετίας σημειώθηκαν σημαντικές ζημιές για τους πλοιοκτήτες που δραστηριοποιήθηκαν στην αγορά spot, ενώ κατά το δεύτερο μισό η βελτίωση της αγοράς δεν ήταν τόσο μεγάλη ώστε να τους επιφέρει ιδιαίτερα υψηλά κέρδη.

3.4.4 ΔΕΚΑΤΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 1966-1975

Ο πόλεμος των Έξι Ημερών ανάμεσα στο Ισραήλ και την Αίγυπτο το 1967, καθώς και το επακόλουθο κλείσιμο του καναλιού του Σουέζ, ξεκίνησαν μια επταετή περίοδο ευημερίας για τις αγορές και τους πλοιοκτήτες. Σε αυτά τα επτά χρόνια υπήρξαν τρεις «κορυφώσεις» των ναύλων στην αγορά δεξαμενοπλοίων, καθώς το πετρέλαιο ήταν το σημαντικότερο φορτίο που μεταφερόταν μέσω του καναλιού και το κλείσιμό του καθοριστικό.

Η αγορά ξηρού φορτίου επωφελήθηκε έμμεσα από την κατάσταση, αφού η μετατόπιση των πλοίων combined carriers στην αγορά πετρελαίου επέφερε βελτίωση των ναύλων στα πλοία μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος.

Η ακμή της αγοράς δεξαμενοπλοίων κατά τα έτη 1970 και 1973 συνέπεσε και τις δυο φορές με εξαιρετικές κορυφώσεις στον κύκλο του βιομηχανικού εμπορίου, ενώ ενισχύθηκε επίσης από απρόβλεπτα πολιτικά γεγονότα. Το Μάιο του 1970, το κλείσιμο του αγωγού πετρελαίου “Tap Line” που εκτείνεται από τον Περσικό Κόλπο ως τη Μεσόγειο, περιόρισε τη διαθεσιμότητα πετρελαίου από τη Sidon κατά 15 εκ. τόνους. Επίσης προς το τέλος του ίδιου έτους οι περιορισμοί στην πετρελαϊκή παραγωγή της Λιβύης έδωσαν ακόμη μεγαλύτερη ώθηση στην αγορά. Παρόμοια αποτελέσματα υπήρξαν, όταν εθνικοποιήθηκαν τα πετρελαϊκά αποθέματα της Λιβύης τον Αύγουστο του 1973 ανάγκασε τις πετρελαϊκές εταιρείες της χώρας να στραφούν προς τις πιο απομακρυσμένες πηγές της Μέσης Ανατολής.

Μια πρωτοφανής άνθηση του θαλάσσιου εμπορίου ήταν ο κύριος λόγος για την άνθηση της αγοράς. Το εμπόριο αυξήθηκε από 1.807 εκ. τόνους το 1966 σε 3.233 εκ. τόνους το 1973, μια αύξηση της τάξης του 78% μέσα σε επτά χρόνια. Η ζήτηση των πλοίων στο διάστημα αυτό ήταν μεγαλύτερη από αυτή των προηγούμενων δεκαέξι ετών. Από την άλλη πλευρά, μολονότι η ναυπηγική ικανότητα αυξανόταν ταχύτατα, τα ναυπηγεία δεν ήταν δυνατόν να προσαρμόσουν την προσφορά στη ραγδαία αύξηση της ζήτησης πλοίων. Η ύφεση του 1971 αποδείχτηκε βραχυχρόνια και σχετικά ανώδυνη, καθώς πολλοί πλοιοκτήτες είχαν προλάβει να καλυφθούν κλείνοντας επικερδείς χρονοναυλώσεις το 1970. Συμπερασματικά, η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από μεγάλη ευημερία και ανάπτυξη στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Το έτος 1973 έμεινε γνωστό ως ένα από τα καλύτερα έτη της ναυτιλίας. Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού η τιμή της χρονοναύλωσης ενός VLCC διπλασιάστηκε από 2,5\$/dwt/μήνα (22.000\$/ημέρα) σε 5\$/dwt/μήνα (50.000\$/ημέρα), ενώ αντίστοιχα οι αξίες όλων των πλοίων αυξήθηκαν από 40-60% μέσα στο έτος με σημαντική άνοδο στις τιμές των δεξαμενοπλοίων. Η αγορά δεξαμενοπλοίων κατέρρευσε μετά τον πόλεμο του “Yom Kippur” το 1973, ενώ στην αγορά ξηρού φορτίου οι ναύλοι παρέμειναν υψηλοί καθ’ όλο το 1974, με τα μικρά bulk carrier να διατηρούν την καλή αγορά και το 1975. Η διατήρηση της άνθησης στην αγορά ξηρού φορτίου οφειλόταν κύρια στη φάση εντυπωσιακής οικονομικής ανάπτυξης και δημιουργίας αποθεμάτων της παγκόσμιας οικονομίας.

3.4.5 ΕΝΔΕΚΑΤΟΣ ΚΥΚΛΟΣ (ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ) 1975-1988

Στην αγορά δεξαμενοπλοίων, ο πόλεμος του Yom Kippur οδήγησε σε μια μικρά κρίση που κράτησε μέχρι το 1988, με μια μόνο σύντομη βελτίωση της αγοράς το 1979. Υπήρχαν τρεις παράγοντες που συντέλεσαν στην έκταση της κρίσης. Πρώτος παράγοντας ήταν η υπερπροσφορά δεξαμενοπλοίων στην αγορά, απόρροια των κερδοσκοπικών επενδύσεων στις αρχές του 1970. Κατά το έτος κορύφωσης της αγοράς, το 1973, η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων απαρτιζόταν από 225 εκ. dwt, αλλά οι παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων ήταν τόσο πολλές που στα επόμενα δυο χρόνια ο στόλος είχε αυξηθεί στα 320 εκ. dwt, σε χρονική στιγμή που η ζήτηση δεξαμενοπλοίων είχε μειωθεί δραματικά. Δεύτερον, η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία ήταν πλέον ικανή να ναυπηγεί 60 εκ. dwt εμπορικών πλοίων κάθε χρόνο. Αυτή η ναυπηγική δυναμικότητα ήταν υπερεπαρκής για να αντιμετωπίσει τη ζήτηση νέων πλοίων, ακόμη και αν οι αριθμοί του 1960 είχαν συνεχιστεί. Επιπλέον, η ναυπηγική ικανότητα δεν μπορούσε να μειωθεί εύκολα, με αποτέλεσμα να χρειαστεί μια δεκαετία υπερ-ναυπήγησης ώστε να προσαρμοστεί η παραγωγή στις απαιτήσεις της ζήτησης. Τρίτον, οι αυξήσεις στις τιμές του πετρελαίου το 1973 και το 1979 μείωσαν δραματικά τη ζήτηση για εισαγωγές πετρελαίου. Μέχρι το 1985, το τονάζ του θαλάσσια μεταφερόμενου αργού πετρελαίου είχε μειωθεί κατά 30%.

Αποτέλεσμα των παραπάνω παραγόντων ήταν η σφοδρή κρίση της αγοράς μέχρι που ένας επαρκής αριθμός δεξαμενοπλοίων να οδηγηθεί στα διαλυτήρια και να αποκατασταθεί η ισορροπία. Αυτό συνέβη έπειτα από ένα μεγάλο διάστημα που κράτησε 14 χρόνια. Το 1974 ήταν το έτος δραματικής πτώσης των ναύλων στα δεξαμενόπλοια. Ένα VLCC ναυλωνόταν το Μάρτιο για τριετή χρονοναύλωση με 28.000\$ ανά ημέρα, ενώ το Νοέμβριο του ίδιου έτους μόνο 11.000\$ την ημέρα. Μέχρι το τέλος του έτους οι τιμές των πλοίων είχαν μειωθεί περισσότερο από 50%.

Στη συνέχεια, η αγορά πέρασε σε μια φάση μέτριας ανάκαμψης. Το παροπλισμένο τονάζ μειώθηκε από τα 13,4 εκ. dwt στα 8,6 εκ. dwt το 1979 και οι ναύλοι δεξαμενοπλοίων αυξήθηκαν. Ωστόσο, η περίοδος αυτή αποτέλεσε μάλλον ένα σύντομο ευχάριστο διάλειμμα παρά μια κορύφωση της αγοράς, καθώς οι ναύλοι μόλις κάλυπταν το κόστος ταξιδιού. Η αξία ενός VLCC αυξήθηκε στα 11 εκ. \$ και η άνοδος κράτησε μέχρι το 1980.

Κατά το διάστημα 1981-1985, η κατάσταση στην αγορά δεξαμενοπλοίων θα μπορούσε να περιγραφεί ως απελπιστική. Κατά την προηγούμενη πενταετία (1976-1981), τα πλοία με μικρό τονάζ κατάφερναν να κλείσουν κάποιους ικανοποιητικούς ναύλους ενώ τα μεγαλύτερα πλοία αρκετά λιγότερα. Ωστόσο, το 1981 απέφερε μόνο

καθαρές ζημιές σε όλους τους πλοιοκτήτες που απασχόλησαν τα πλοία τους στην αγορά spot. Το παροπλισμένο τονάζ αυξήθηκε στα 40 εκ. dwt το 1982 και στα 52 εκ. dwt το 1983. Οι αξίες των πλοίων υποχώρησαν κοντά στις αξίες των scrap, αλλά έστω και σε αυτά τα επίπεδα δεν υπήρχαν προσφορές της αγοράς ούτε για πλοία 5 ή 6 ετών. Το φθινόπωρο του 1983 η τιμή ενός VLCC ήταν λίγο πάνω από τα 3 εκ. \$. Το 1985, η ψυχολογία της αγοράς έπιασε πάτο, ολοκληρώνοντας τη δεκαετία της μεγαλύτερης κρίσης για την αγορά δεξαμενοπλοίων.

Το 1986, η αγορά έδειξε τα πρώτα σημάδια ανόδου. Μέσα στο έτος, οι ναύλοι αυξήθηκαν κατά 70% και η τιμή ενός VLCC 8 ετών διπλασιάστηκε από 5 εκ. \$ σε 10 εκ. \$. Αυτή ήταν μόνο η αρχή της ανάκαμψης, καθώς μέχρι το 1989 η αξία του ίδιου πλοίου είχε φτάσει στα 38 εκ. \$. Αναπόφευκτα, προκλήθηκε σημαντική επενδυτική δραστηριότητα σε νέα δεξαμενόπλοια και ο κύκλος της βαθιάς κρίσης των ετών 1974-1988 ολοκληρώθηκε όπως ακριβώς είχε ξεκινήσει, δηλαδή με μια φάση κερδοσκοπικών ναυπηγήσεων.

3.4.6 ΕΝΔΕΚΑΤΟΣ ΚΥΚΛΟΣ (ΠΛΟΙΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ) 1975-1980

Κατά την εικοσαετία 1975-1995, η αγορά πλοίων ξηρού φορτίου παρουσίασε διαφορετική εξέλιξη από την αγορά δεξαμενοπλοίων. Ο ενδέκατος κύκλος των bulk carriers κράτησε μόλις 6 χρόνια, από το 1975 ως το 1980. Η σταθερά καλή αγορά των ετών 1973-1974 επέτρεψε στους πλοιοκτήτες να κλείσουν χρονοναυλώσεις που απέφεραν κέρδη για χρόνια μετά. Η αγορά spot πέρασε σε ύφεση το 1975 και τα επόμενα τρία χρόνια ήταν δύσκολα για όλα τα πλοία. Οι ναύλοι σε αυτό το διάστημα δεν κάλυπταν το σταθερό κόστος των πλοίων. Το 1977 πολλοί πλοιοκτήτες αντιμετώπιζαν πρόβλημα ρευστότητας.

Το φθινόπωρο το 1978 ξεκίνησε η ανάκαμψη της αγοράς, έπειτα έφτασε η μεγάλη άνοδος των ετών 1979-80. Οι ναύλοι συνέχιζαν να αυξάνονται σε αυτό το διάστημα και ξεπέρασαν ακόμη και τα επίπεδα του 1974. Η αύξηση του παγκόσμιου όγκου του εμπορίου προς θαλάσσια μεταφορά οδήγησε σε αυτή την άνοδο. Επιπλέον ήταν καθοριστική και η αύξηση των τιμών του πετρελαίου το 1979. Η παγκόσμια οικονομία στράφηκε από το πετρέλαιο στον άνθρακα οδηγώντας σε μεγάλη ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου θερμικού άνθρακα. Στα μεγάλα λιμάνια κατά την περίοδο αυτή επικρατούσε μεγάλη συμφόρηση, με το πρόβλημα να παρουσιάζεται εντονότερο στα λιμάνια της Μέσης Ανατολής και της Δυτικής Αφρικής. Ως αποτέλεσμα οι ναύλοι αυξήθηκαν περαιτέρω το 1980.

3.4.7 ΔΩΔΕΚΑΤΟΣ ΚΥΚΛΟΣ (ΠΛΟΙΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ) 1980-1988

Η άνοδος της αγοράς κράτησε μέχρι το Μάρτιο του 1981, όπου και μια απότομη πτώση των ναύλων σηματοδότησε την έναρξη του επόμενου κύκλου. Τα ημερήσια έσοδα ενός Panamax μειώθηκαν κατά 3.500\$ σε ένα έτος. Η έναρξη της πτώσης αυτής ήταν η απεργία των ανθρακωρύχων στις ΗΠΑ που τράνταξε την αγορά του Ατλαντικού. Παρ' όλα αυτά το σημαντικότερο πρόβλημα ήταν η σκληρή ύφεση που είχε περάσει η παγκόσμια οικονομία. Η πτώση στις τιμές του πετρελαίου, η

στασιμότητα του εμπορίου του άνθρακα και η εξάλειψη της συμφόρησης των λιμανιών πίεσαν τις τιμές των ναύλων σε επίπεδα που χαρακτηρίζονταν το 1983-84 ως τα χειρότερα όλων των εποχών.

Το 1982 επέφερε περαιτέρω μείωση των ναύλων στο μισό καθώς μέχρι το Δεκέμβριο τα ημερήσια έσοδα των Panamax είχαν πέσει στα 4.200\$ την ημέρα. Παρ' όλο που το 1983 ήταν τελείως αποκαρδιωτικό για τη ναυτιλία, έγιναν πολλές παραγγελίες νέων πλοίων bulk carrier κατά τη διετία 1983-84. Η διαδικασία ξεκίνησε από την Sanko Steamship που παράγγειλε μυστικά 120 πλοία. Το παράδειγμα αυτό έπειτα ακολούθησαν και οι Έλληνες και Νορβηγοί πλοιοκτήτες. Οι πλοιοκτήτες είχαν συσσωρεύσει μεγάλα αποθέματα ρευστότητας κατά την κορύφωση της ναυλαγοράς το 1980. Οι τράπεζες ήταν πρόθυμες για δανεισμό. Τα πλοία ήταν φθηνά, επειδή τα ναυπηγεία είχαν πλεονάζουσα ναυπηγική χωρητικότητα και οι ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων ήταν ελάχιστες. Οι πλοιοκτήτες που παρήγγειλαν πλοία το 1983 υπολόγιζαν πως και αυτός ο κύκλος θα κρατήσει έξι χρόνια, όπως και ο προηγούμενος. Έτσι με το επόμενο ανοδικό γύρισμα της αγοράς, το οποίο αναμενόταν το 1985, θα παραλάμβαναν τα νέα πλοία τους και θα ήταν έτοιμοι να τα απασχολήσουν σε μια ανοδική αγορά.

Εάν δεν είχαν την ίδια ιδέα τόσοι πλοιοκτήτες, η αντικυκλική επενδυτική στρατηγική θα ήταν επιτυχημένη. Οι προσδοκίες για βελτίωση του εμπορίου επιβεβαιώθηκαν καθώς η ανοδική φάση του επιχειρηματικού κύκλου το 1984 επέφερε σημαντική αύξηση στο παγκόσμιο εμπόριο. Όμως, ο συνδυασμός των υψηλών παραδόσεων των νέων bulk carrier και της περιορισμένης απασχόλησης των πλοίων συνδυασμένων μεταφορών στην αγορά δεξαμενοπλοίων οδήγησαν στη μικρή σχετικά αύξηση των ναύλων ξηρού φορτίου. Οι πλοιοκτήτες πέρασαν ακόμη ένα έτος χωρίς να καλύψουν τα σταθερά έξοδά τους, ενώ πολλοί που είχαν δανειστεί σημαντικά κεφάλαια για να επενδύσουν σε νέες ναυπηγήσεις αντιμετώπιζαν πλέον σοβαρά οικονομικά προβλήματα. Οι κατασχέσεις από τις τράπεζες και οι πωλήσεις ανάγκης έγιναν συχνό φαινόμενο.

Η αγορά έφτασε στο χειρότερο σημείο της κρίσης περίπου στα μέσα του 1986. Καθώς το θαλάσσιο εμπόριο και ο ρυθμός των διαλύσεων άρχισαν να αυξάνονται, η αγορά ξηρού φορτίου προχώρησε προς την ισορροπία και οι ναύλοι κορυφώθηκαν στη διετία 1989-1990. Η περίοδος 1986-89 ήταν από τις πιο επικερδείς στην ιστορία της αγοράς ξηρού φορτίου, όσον αφορά την αποκόμιση κερδών από αγοραπωλησίες πλοίων.

3.4.8 ΔΕΚΑΤΟΣ ΤΡΙΤΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 1989-1996

Η αγορά των δεξαμενοπλοίων σημείωσε «ελάχιστα» επίπεδα ναύλων το 1985 ενώ η αγορά των φορτηγών το 1986 και οι δυο αγορές αυξήθηκαν σταθερά ώστε να φτάσουν σε νέα υψηλά επίπεδα το 1989, όπου συνέβη και η κορύφωση του αντίστοιχου παγκόσμιου επιχειρηματικού κύκλου. Κατά τα επόμενα πέντε χρόνια, οι δυο αγορές αναπτύχθηκαν πολύ διαφορετικά κυρίως εξαιτίας της στάσης των επενδυτών.

Στην αγορά δεξαμενοπλοίων, η κορύφωση των ναύλων συνοδεύτηκε από μια τριετία (1988-91) υψηλών παραγγελιών κατά την οποία παραγγέλθηκαν 55 εκ. dwt. Ο υψηλός ρυθμός επένδυσης βασίστηκε σε τρεις εξελίξεις στην αγορά. Πρώτον, ο στόλος των δεξαμενοπλοίων που είχαν ναυπηγηθεί κατά την κατασκευαστική άνθηση της δεκαετίας του 1970, αναμενόταν να οδηγηθεί στα διαλυτήρια με τη συμπλήρωση 20 χρόνων ζωής, δημιουργώντας έτσι έντονη ζήτηση αντικατάστασης κατά τα μέσα

του 1990. Δεύτερον, η ναυπηγική δυναμικότητα είχε μειωθεί τόσο πολύ κατά τη δεκαετία του 1980, όπου θα προέκυπταν υψηλές τιμές ναυπήγησης για τα νέα δεξαμενόπλοια. Τρίτον, η αυξανόμενη ζήτηση πετρελαίου αναμενόταν να εξυπηρετηθεί από τις μακρινές εξαγωγικές περιοχές της Μέσης Ανατολής, δημιουργώντας αυξημένη ζήτηση δεξαμενοπλοίων και ιδιαίτερα VLCC. Όπως αποδείχθηκε, καμία από αυτές τις προσδοκίες δεν βγήκε αληθινή. Τα περισσότερα από τα δεξαμενόπλοια του 1970 συνέχισαν να απασχολούνται και μετά τη συμπλήρωση των 20 ετών ζωής. Μέχρι τα μέσα του 1990, η ναυπηγική παραγωγή είχε εκτοξευθεί από τα 15 εκ. dwt στα 33 εκ. dwt. Επίσης, οι εξαγωγές της Μέσης Ανατολής παρέμειναν στάσιμες, αφού η τεχνολογική εξέλιξη επέτρεψε στην πετρελαϊκή παραγωγή των κοντινότερων πηγών να αυξηθεί γρηγορότερα από ότι αναμενόταν. Τελικά, η παράδοση των παραγγελθέντων νέων δεξαμενοπλοίων πίεσε την αγορά, οδηγώντας σε ύφεση που διήρκεσε από τις αρχές του 1992 ως τα μέσα του 1995. Στη συνέχεια, η αγορά πέρασε σε φάση ανάκαμψης και οι ναύλοι βελτιώνονταν με σταθερούς ρυθμούς μέχρι και το τέλος του 1996.

Οι συνθήκες στη αγορά ξηρού φορτίου ακολούθησαν αντίστροφη πορεία. Η περίοδος που ξεκινά από το 1989 είναι μια από τις σπάνιες περιόδους κατά τις οποίες δεν διαφαίνεται ξεκάθαρος ναυτιλιακός κύκλος. Οι ναύλοι ξηρού φορτίου κορυφώθηκαν παράλληλα με τους ναύλους δεξαμενοπλοίων το 1989, αλλά στο διάστημα 1988-1991 παραγγέλθηκαν 24 εκ. dwt νέων φορτηγών σε αντίθεση με τα 55 εκ. dwt νέων δεξαμενοπλοίων. Όταν η παγκόσμια οικονομία μπήκε σε ύφεση το 1992, οι παραδόσεις των bulk carrier είχαν μειωθεί μόλις στα 4 εκ. dwt ανά έτος. Το νέο τονάζ απορροφήθηκε εύκολα από την αγορά και μετά από μια αρνητική καμπή της αγοράς το 1992, οι ναύλοι ανέκαμψαν και πάλι φτάνοντας σε νέα κορύφωση το 1995. Η συμπλήρωση μιας πενταετίας ισχυρών εσόδων και κερδών έδωσε το έναυσμα για αύξηση των επενδύσεων σε πλοία ξηρού φορτίου. Κατά τη τριετία 1993-1995 παραγγέλθηκαν 55 εκ. dwt νέων φορτηγών πλοίων. Οι παραδόσεις αυτών των πλοίων το 1996 οδήγησαν την αγορά ξηρού φορτίου σε ύφεση.

3.4.9 ΔΕΚΑΤΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 1996-2000

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1990, η συντηρητική επενδυτική πολιτική έπαψε να εφαρμόζεται στην αγορά ξηρού φορτίου και οι παραδόσεις των bulk carriers αυξήθηκαν σε 15-20 εκ. dwt το χρόνο. Η επενδυτική υπεραισιοδοξία εμφανίστηκε το φθινόπωρο του 1999 όταν δυο χρόνια μετά την Ασιατική κρίση και έπειτα από τρία συνεχόμενα χρόνια χαμηλών ναύλων, οι παραγγελίες των bulk carriers εντάθηκαν εξαιτίας των χαμηλών τιμών ναυπήγησης και της αισιοδοξίας των πλοιοκτητών ότι τα πλοία αυτά θα παραδίνονταν κατά τη διάρκεια ενός ανοδικού γυρίσματος της αγοράς. Ως αποτέλεσμα, κατά το 2000 η ανάκαμψη των ναύλων στην αγορά ξηρού φορτίου εμφανίστηκε σχετικά συγκρατημένη, ενώ αντίθετα κατά το ίδιο έτος η αγορά δεξαμενοπλοίων παρουσίασε εκρηκτική άνοδο των ναύλων.

3.4.10 ΔΕΚΑΤΟΣ ΠΕΜΠΤΟΣ ΚΥΚΛΟΣ 2000-2010

Σύμφωνα με το νόμο της προσφοράς και της ζήτησης, ήταν αναπόφευκτη μια έκρηξη της ναυλαγοράς, η οποία συνεχίστηκε με ικανοποιητικά αποτελέσματα μέχρι τα μέσα του 2008. Η άνοδος της ναυλαγοράς ήταν αποτέλεσμα αρκετών συγκυριών

και αιτιών και αλυσιδωτών αντιδράσεων. Το 2001 που η ναυλαγορά κυμαινόταν σε πολύ χαμηλά επίπεδα ο δείκτης BDI ήταν κάτω από τις 1000 μονάδες. Το 2008 υπήρξε χρονιά καταστροφική για τους χρηματιστηριακούς και οικονομικούς κύκλους με πτώσεις που έφτασαν το 40%.

Οι επενδυτικοί κύκλοι προσπαθούσαν να βρουν τρόπο να μετριάσουν τις ζημιές. Με τόσο χαμηλή τη ναυλαγορά και ζήτηση χάλυβα από χώρες της Άπω Ανατολής, πολλά υπερήλικα πλοία οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια, χωρίς την παράλληλη αντικατάστασή τους λόγω του μεγάλου αριθμού παραγγελιών tanker με διπλά τοιχώματα, σύμφωνα με τα νέους κανονισμούς. Παρ' όλη την κάμψη της αγοράς των δεξαμενοπλοίων μετά το Σεπτέμβριο του 2003 οι ναύλοι σημείωσαν ρεκόρ και ο τομέας των δεξαμενοπλοίων παρουσίασε ανάκαμψη.

Το 2006 η αγορά πηγαίνει καλά και οι ναύλοι είναι ικανοποιητικοί και παρά το γεγονός ότι έχουν μπει καινούργια καράβια στην αγορά δεν έχει επέλθει ακόμα ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Ακολουθεί μια εκτίναξη των ναύλων το 2007 και το πρώτο εξάμηνο του 2008 όπου καταρρίπτονται τα ρεκόρ στους ναύλους ξηρού φορτίου, και στις τιμές των πλοίων.

Το 2008 μένει στην ιστορία της ναυτιλίας ως το έτος της μεγάλης ανατροπής, των κρίσιμων και αντιφατικών εξελίξεων. Η ιδιαίτερα ευνοϊκή πενταετία για τη ναυτιλία ολοκληρώνεται και γίνονται μαζικές ακυρώσεις ναυπηγικών παραγγελιών, και κάθετη πτώση των τιμών των πλοίων και των ναύλων. Σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση που ξέσπασε εκείνη την περίοδο ήρθε μια κατάρρευση της βιομηχανικής και καταναλωτικής ζήτησης με αποτέλεσμα την παγκόσμια οικονομική ύφεση που βιώνουμε το τελευταίο διάστημα. Η ραγδαία πτώση των ναύλων πλήττει τη ναυτιλία καθώς οι τράπεζες δεν δανειοδοτούν τους πλοιοκτήτες.

Η εικόνα της αγοράς βελτιώνεται το πρώτο εξάμηνο του 2009, λόγω της αύξησης ζήτησης σιδηρομεταλλεύματος από την Κίνα, της υστέρησης στις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων αλλά και τις καθυστερήσεις στις φορτοεκφορτώσεις των πλοίων.

3.4.11 Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2010 ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ

Το 2010 βρίσκει την αγορά με πολλές παραγγελίες νέων πλοίων ξηρού φορτίου σε εξέλιξη. Η ζήτηση του πετρελαίου αυξάνεται αλλά οι ναύλοι μένουν σε σταθερά υποβαθμισμένα επίπεδα, σε σύγκριση με την ζήτηση πετρελαίου, λόγω της υπερπροσφοράς πλοίων. Το 2011 η ζήτηση πετρελαίου φτάνει σε επίπεδα ρεκόρ αλλά η υπερπροσφορά tanker κρατά τα επίπεδα των ναύλων χαμηλά. Η αγορά του ξηρού φορτίου κρατιέται σε σταθερά επίπεδα παρόλο που εισάγονται σε αυτή 100 εκ. dwt νέων πλοίων, τα οποία καταφέρνει να απορροφήσει αποτελεσματικά.

Στις αρχές του 2012 γίνεται μια απότομη πτώση των ναύλων. Η πτώση αυτή φαίνεται από τον BDI ο οποίος κατέγραψε πτώση από τις 1922 μονάδες στις 647 μέσα σε δυο μήνες.



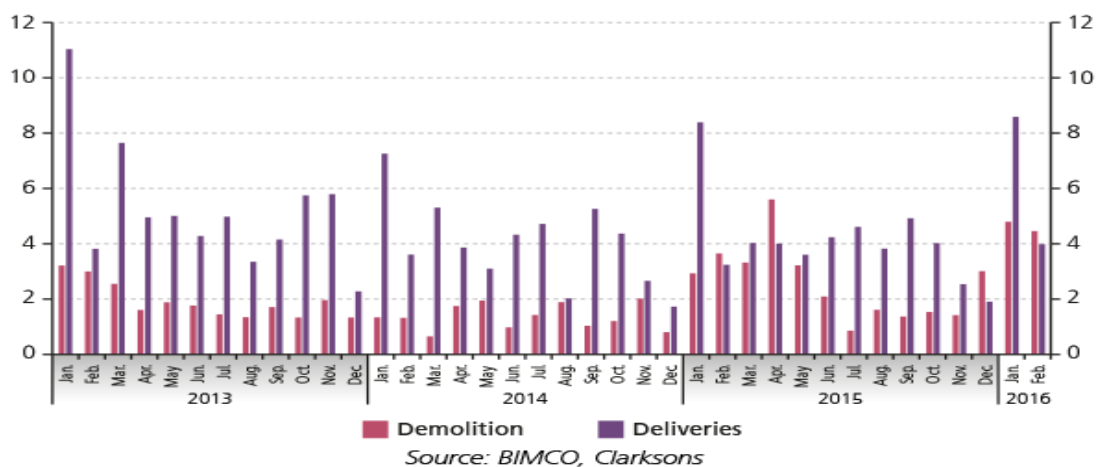
Πηγή: tradeconomics.com, Baltic exchange

Οι ναύλοι παρέμειναν σε χαμηλά επίπεδα μέχρι τον Αύγουστο του 2013 όπου ξεκίνησε μια γενική άνοδος και ειδικά οι ναύλοι των product tanker γνώρισαν μεγάλη άνθηση.

Με την έναρξη του 2014 οι ναύλοι μειώθηκαν αστραπιαία όπως είχε γίνει και το 2012 αλλά με ακόμα γρηγορότερο ρυθμό. Τα επίπεδα των ναύλων επανέρχονται στα επίπεδα του Αυγούστου 2013 πολύ γρήγορα. Μειώνονται οι παραγγελίες νέων πλοίων. Στο χώρο των tanker η ζήτηση ξεπερνά τη προσφορά για πρώτη φορά από το 2008. Οι ναύλοι συνέχισαν σε αυτά τα επίπεδα με σταθερές αυξομειώσεις μέχρι τον Ιούλιο του 2015 όπου ξεκινά η πτώση μέχρι το ιστορικό χαμηλό των 290 μονάδων τον Φεβρουάριο του 2016. Ο χειμώνας προβλεπόταν ευνοϊκός για τα επίπεδα των ναύλων και ειδικά για τα tanker αλλά κάτι τέτοιο δεν συνέβη.

Η αγορά τώρα βρίσκεται στα επίπεδα του Ιουνίου του 2013 πριν την άνοδο των ναύλων τον χειμώνα. Οι πλοιοκτήτες αρχίζουν και αποσύρουν τα πλοία τους σε όλο και μικρότερη ηλικία. Οι διαλύσεις των πλοίων αυξάνονται λόγω της μηδενικής αύξησης της ζήτησης. Ο πρόεδρος της BIMCO σε έκθεση για ανάλυση της αγοράς, αναφέρει χαρακτηριστικά πως πρέπει να διαλυθεί μεγάλος όγκος πλοίων ώστε να επανεκκινηθεί η αγορά.

Dry bulk fleet development in million DWT 2013-2016



Πηγή: BIMCO, Clarksons

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

4.1 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥΣ ΚΥΚΛΟΥΣ

Βασικοί συντελεστές των ναυτιλιακών κύκλων είναι η προσφορά και η ζήτηση χωρητικότητας. Ο μηχανισμός που υποδηλώνει την αιτία των κύκλων είναι οι αλλαγές στην ισορροπία προσφοράς και ζήτησης πλοίων. Μια αλλαγή στη ζήτηση ή την προσφορά πλοίων οδηγεί σε έλλειμα ή πλεόνασμα χωρητικότητας και σε αύξηση ή μείωση των ναύλων.

Από την πλευρά της ζήτησης χωρητικότητας οι παράγοντες είναι οι ακόλουθοι:

- Η παγκόσμια οικονομία, διεθνής οικονομική κατάσταση, επιχειρηματικοί κύκλοι
- Οι ρυθμοί ανάπτυξης των αναπτυσσόμενων οικονομιών (Κίνα, Ινδία)
- Πολιτικά γεγονότα και διεθνείς εξελίξεις όπως πόλεμοι, αποκλεισμοί (embargo)
- Τεχνολογικές εξελίξεις όπως ατμός, σιδηρόδρομος, αυτοκίνητο, ηλεκτρισμός, πετρέλαιο, κιβωτιοποίηση
- Το κόστος μεταφοράς
- Η διανυόμενη απόσταση σε ναυτικά μίλια
- Οι θαλάσσιοι δρόμοι
- Η τιμή του πετρελαίου
- Το ύψος των επιτοκίων
- Ο πληθωρισμός
- Οι εποχιακές διακυμάνσεις στην ζήτηση (π.χ. δημητριακά, καύσιμα)
- Η ζήτηση πρώτων υλών
- Βιομηχανική παραγωγή
- Η κατά περιόδους διεθνής αποθεματοποίηση προϊόντων
- Οι καιρικές συνθήκες
- Η γεωγραφική παραγωγή και η κατανομή μεταξύ των Ηπείρων
- Οι μεταβολές στις τιμές των μεταφερόμενων προϊόντων και η ελαστικότητα ζήτησης τους
- Ο συνολικός χρόνος που απαιτείται για την εκτέλεση μιας μεταφοράς
- Η γεωγραφική θέση του λιμένα εκφόρτωσης και η δυνατότητα εύρεσης φορτίου για την επιστροφή

Από την πλευρά της προσφοράς χωρητικότητας οι παράγοντες που οδηγούν σε διακυμάνσεις στους ναύλους είναι:

- Ο σχηματισμός ουρών αναμονής, οι συμφορήσεις στα λιμάνια
- Η υποδομή των λιμανιών, η ικανότητα εξυπηρέτησης του λιμένα (rate)
- Οι ομάδες λήψης αποφάσεων, τράπεζες, πλοιοκτήτες, ναυλωτές
- Οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων
- Οι διαλύσεις των πλοίων, ειδικά σε περιόδους κρίσης
- Οι παροπλισμοί
- Οι προσδοκίες-ψυχολογία των ομάδων λήψης αποφάσεων
- Η επενδυτική δράση των εφοπλιστών, διότι στην διάρκεια του επενδυτικού κύκλου η ζήτηση μπορεί να μεταβληθεί
- Η κατάσταση της αγοράς των ναυλώσεων

- Η ύπαρξη αποθεματικών κερδών και ρευστότητας
- Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση
- Οι κυβερνητικές πολιτικές ανάπτυξης των ναυπηγείων και της ναυτιλίας
- Οι τύποι των πλοίων, ο εξοπλισμός τους (π.χ. γερανοί)
- Η διάρκεια του ναυλοσυμφώνου
- Το κόστος εκμετάλλευσης πλοίων
- Τα χαρακτηριστικά του πλοίου (κοχ, υπηρεσιακή ταχύτητα, ηλικία, κλπ)
- Τα έξοδα χρησιμοποίησης λιμένων και τα φορτοεκφορτωτικά κόστη
- Ο όγκος του φορτίου ανα μονάδα βάρους
- Οι ιδιότητες του φορτίου

(Πηγή: Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης 1999, Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων 2001, Ναυτιλιακή Οικονομική 2003)

4.2 ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Οι ναυπηγήσεις είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες δημιουργίας των ναυτιλιακών κύκλων, αλλά και ένα εργαλείο όπως φαίνεται για τη διαμόρφωσή τους. Η μαζική ακύρωση ναυπηγήσεων ή η υπερναυπήγηση αντίστοιχα διαμορφώνουν τη διάρκεια της φάσης του ναυτιλιακού κύκλου που διανύεται. Ως προς τις ναυπηγήσεις, αυτό που μας απασχολεί είναι η χρονική υστέρηση από την στιγμή της παραγγελίας στα ναυπηγεία μέχρι την καθέλκυση του νέου πλοίου και την είσοδό του στην αγορά για φόρτωση. Κατά μέσο όρο μεσολαβούν δυο χρόνια και οι ναυπηγήσεις αυξάνουν την προσφορά χωρητικότητας.

Όταν οι παραγγελίες τοποθετούνται σε περίοδο ανόδου των ναύλων, οπότε η καθέλκυσή τους γίνεται μετά από δυο χρόνια, η προσφορά χωρητικότητας ενδεχομένως να εξισορροπηθεί με τη ζήτηση ή να μείνει ελλειμματική, οπότε η άνθιση της ναυλαγοράς παρατείνεται. Σε περίπτωση όμως που τα νεότευκτα πλοία που θα εισέλθουν στην αγορά δημιουργήσουν πλεόνασμα προσφοράς χωρητικότητας, σε σχέση με τη ζήτηση, τότε θα επέλθει πτώση των ναύλων και η αγορά θα οδηγηθεί στη φάση της καθόδου.

Επίσης, υπάρχουν διάφοροι συνδυασμοί παραγγελιών για ναυπηγήσεις και καθελκύσεις πλοίων ανάλογα με τη φάση του ναυτιλιακού κύκλου η οποία διανύεται όταν γίνονται οι παραγγελίες. Για παράδειγμα μια παραγγελία στη φάση της καθόδου και καθέλκυση στη φάση της κρίσης, θα παρατείνει την κρίση, λόγω υπερβάλλουσας προσφοράς χωρητικότητας σε σχέση με τη ζήτηση.

Η ζήτηση για ναυπήγηση νέων πλοίων επηρεάζεται από παράγοντες όπως η παγκόσμια οικονομία, η φύση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, οι απρόσμενες εξελίξεις της αγοράς, οι εξελίξεις της τεχνολογίας.

4.3 ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΙ

Ως προς τις διαλύσεις, πραγματοποιούνται κατά την περίοδο κρίσης της ναυλαγοράς. Ο ρυθμός διάλυσης των πλοίων, σε μια δεδομένη χρονική περίοδο, είναι δυνατόν να επηρεάσει το συνολικά προσφερόμενο τονάζ.

Σε περιόδους ανάκαμψης της ναυλαγοράς οι διαλύσεις πλοίων είναι περιορισμένες. Όταν όμως στην ναυλαγορά υπάρχει ύφεση και υπερπροσφορά χωρητικότητας, τότε

οδηγούμεστε σε διαλύσεις παλαιών πλοίων, όπως για παράδειγμα η περίοδος που διανύουμε τώρα. Οι διαλύσεις είναι ένας μηχανισμός που βοηθά στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.

Οι παράγοντες που ενισχύουν την επιλογή των διαλύσεων είναι η ηλικία του πλοίου, η τεχνολογική του απαξίωση, οι τιμές στην αγορά διαλύσεων, η υπερπροσφορά χωρητικότητας, τα τρέχοντα έσοδα και οι μελλοντικές προσδοκίες για την κατάσταση της αγοράς

(Πηγή: Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, 2002)

Η Ινδία, το Πακιστάν και πρόσφατα το Μπαγκλαντές πρωταγωνιστούν στην αγορά διάλυσης πλοίων με μεγάλες χωρητικότητες και ανταγωνιστικές τιμές. Η Κίνα η οποία αποτελεί κλασική δύναμη στον χώρο των διαλύσεων, απέχει από την αγορά καθώς μέχρι το 2017 θα ισχύει ένα πρόγραμμα επιδοτήσεων για τις κρατικές εταιρείες.

Επίσης και οι παροπλισμοί πραγματοποιούνται στην περίοδο κρίσης της αγοράς. Αυτό συμβαίνει όταν ο ναύλος είναι μικρότερος του λειτουργικού κόστους του πλοίου. Αυτό σημαίνει μείωση της προσφοράς χωρητικότητας που θα οδηγήσει την αγορά σε ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, οπότε και θα αρχίσει και η ανάκαμψή της.

4.4 ΟΙ ΑΝΑΠΤΥΣΟΜΕΝΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ

Η ανάπτυξη των οικονομιών των αναπτυσσόμενων χωρών, κυρίως της Ασίας, έχει δώσει μια νέα ώθηση στο διεθνές εμπόριο, σε νέα επίπεδα μακράν υψηλότερα από τα μέχρι σήμερα ιστορικά δεδομένα των τελευταίων δεκαετιών, αλλάζοντας ταυτόχρονα τα εμπορικά γεωγραφικά δεδομένα.

Η ναυλαγορά απέκτησε μια ιδιαίτερη δυναμική γιατί η εξεύρεση φορτίου από αυτές τις περιοχές, που πριν είχαν χαμηλή ζήτηση χωρητικότητας, έχει γίνει εύκολη και εξίσου επικερδής όσο και στις παραδοσιακά εμπορικές περιοχές του κόσμου. Τα νέα αυτά επίπεδα αποτελούν τις νέες βάσεις που θα κρίνουν τις μελλοντικές διακυμάνσεις της παγκόσμιας ναυλαγοράς. Οι ασιατικές αγορές απορροφούν τον κύριο όγκο των βιομηχανικών επενδύσεων με τα διεθνή κεφάλαια να έχουν πορεία από την Ανατολή προς τη Δύση σε αντίθεση με τη μέχρι τώρα πορεία, δηλαδή από την ανεπτυγμένη Δύση προς την Ανατολή.

(Πηγή: naftikachronika.gr)

Χώρες όπως η Βραζιλία, η Ρωσία, η Ινδία και η Κίνα στηρίζουν την ανάπτυξή τους στην εσωτερική τους ζήτηση. Αυτές οι χώρες αποτελούν τους νέους πυλώνες ζήτησης για θαλάσσιες υπηρεσίες, ειδικότερα για τη μεταφορά βιομηχανικών προϊόντων, και συνεπώς επηρεάζουν την δομή της ναυτιλιακής βιομηχανίας και συγκεκριμένα τη ζήτηση χωρητικότητας.

Από το 2003 και μετά, η μεγάλη ζήτηση για πλοία ξηρού φορτίου κυρίως από Αυστραλία και Βραζιλία προς την Κίνα, λόγω του γρήγορου ρυθμού ανάπτυξής της είχε οδηγήσει τους ναύλους σε υψηλά επίπεδα αυξάνοντας κατακόρυφα τις παραγγελίες για νέα πλοία. Αυτή η αύξηση των ναύλων, πριν την κατάρρευσή τους το 2008 με τη κατάρρευση του παγκόσμιου εμπορίου, οφείλεται επίσης και στην συμφόρηση των Αυστραλιανών λιμανιών που λειτούργησε ως περιορισμός στον διαθέσιμο αριθμό πλοίων.

4.5 ΔΕΙΚΤΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Από το 1985 έως το 1999, ο σημαντικότερος δείκτης του Baltic Exchange ήταν ο δείκτης BFI (Baltic Freight Index). Ο δείκτης αυτός βασιζόταν σε ένα σύστημα υπολογισμού, σύμφωνα με το οποίο επιλεγμένες θαλάσσιες διαδρομές ξηρού φορτίου, υπό χρονονάυλωση ή ναύλωση ταξιδιού, συμμετείχαν στη διαμόρφωση του δείκτη με προκαθορισμένο ποσοστό.

(Πηγή: Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, 2002)

Η τιμή του δείκτη διαμορφωνόταν καθημερινά από αναφορές ναύλων που προερχόταν από ναυλομεσιτικούς οίκους, κυρίως Βρετανικούς (7 Βρετανικούς, 1 Νορβηγικό, 1 Ιταλικό). Ο δείκτης αυτός χρησιμοποιούταν ως βάση διαπραγμάτευσης των μελλοντικών συμβολαίων ναύλωσης του Βαλτικού Κέντρου.

Την 1^η Νοεμβρίου του 1999, ο δείκτης BDI αποτέλεσε διάδοχο του BFI για την ενδεικτική μέτρηση του καθημερινού επιπέδου ναύλων στην αγορά ξηρού φορτίου. Ο δείκτης BDI θεωρείται περισσότερο αντιπροσωπευτικός των τάσεων της αγοράς ξηρού φορτίου σε σχέση με τον δείκτη BFI, ο οποίος συμπεριλάμβανε κατά 70% διαδρομές πλοίων Panamax και κατά 30% διαδρομές πλοίων Capesize.

(Πηγή: Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, 2002)

Ο BDI θεωρείται πολύ καλός προγνωστικός δείκτης (leading indicator), προηγείται δηλαδή άλλων οικονομικών μετρήσεων, όπως ΑΕΠ, ποσοστό ανεργίας, επιχειρηματική εμπιστοσύνη, λιανικές πωλήσεις κλπ, οι οποίες, ενώ χρησιμοποιούνται για τη λήψη κρίσιμων αποφάσεων νομισματικής και δημοσιονομικής πολιτικής, βασίζονται σε εκτιμήσεις (estimates) και γίνονται αντικείμενο συχνών αναθεωρήσεων.

(Πηγή: naftemporiki.gr)

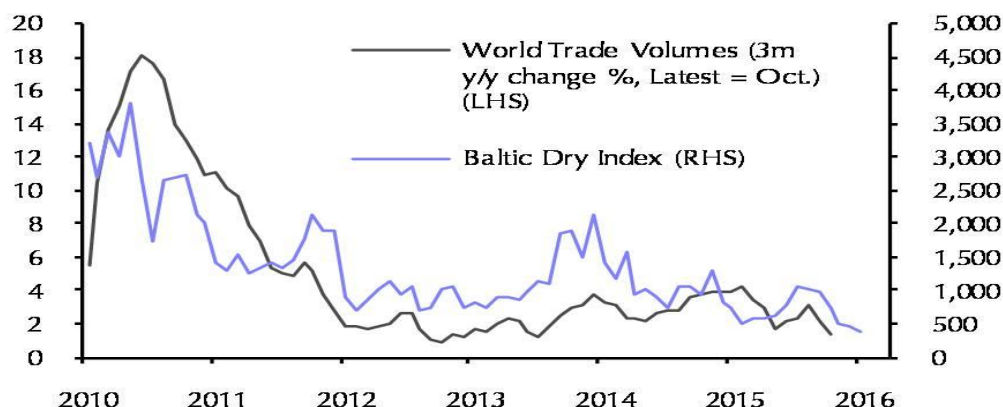
Υπάρχουν και άλλοι δείκτες για την παρακολούθηση και απεικόνιση της κατάστασης των επιμέρους αγορών. Παράδειγμα ο BHMI (Baltic Handymax Index) δημιουργήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2000 και αντικατέστησε τον BHI (Baltic Handy Index) για πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου τύπου Handy. Ο BPI (Baltic Panamax Index) για πλοία τύπου Panamax και ο BCI (Baltic Capesize Index) για πλοία Capesize αντίστοιχα.

Επίσης, υπάρχουν και άλλοι ναυλομεσιτικοί οίκοι όπως ο SSY με τον δείκτη ACI (Atlantic Capesize Index) και τον PCI (Pacific Capesize Index). Ο οίκος J.E Hyde με τον δείκτη JEHSI για την παρακολούθηση των πλοίων Handysize και Handymax. Ο οίκος Howe Robinson για την παρακολούθηση της ναυλαγοράς πλοίων εμπορευματοκιβωτίων με τον δείκτη HRCI. Η Ένωση Ναυλομεσιτών του Αμβούργου (VHSS) έχει δημιουργήσει τον δείκτη Hamburg Index for Container Ships-Charter Rates.

Το Λονδίνο παρόλα αυτά, είναι το σημαντικότερο ναυτιλιακό κέντρο πληροφόρησης στον κόσμο. Στα τέλη της δεκαετίας του 1860 εγκαταστάθηκαν οι πρώτοι ναυτικοί τηλεγράφοι με αποτέλεσμα το Λονδίνο του 19^{ου} αιώνα να μετατραπεί στο μεγαλύτερο κέντρο της παγκόσμιας εμπορικής πληροφόρησης και έπειτα στο μεγαλύτερο ναυτιλιακό κέντρο του κόσμου. Το γεγονός αυτό προσδίδει

ένα κύρος στους Ναυλοδείκτες του Λονδίνου και ιδιαίτερα στον BDI.

Baltic Dry Index & World Trade Volumes



Sources: Thomson Datastream, CPB, Capital Economics

(Πηγή: zerohedge.com)

4.6 ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ - ΛΗΨΗ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένας πολυσύνθετος κλάδος και όποιος αναλυτής αναλαμβάνει να προβλέψει του ναυτιλιακούς κύκλους πρέπει να λάβει υπ' όψιν του πολλούς διαφορετικούς παράγοντες και γεγονότα.

Επειδή το επίπεδο των ναύλων συνεχώς μεταβάλλεται, η δυνατότητα της πρόβλεψης της τάσης της ναυλαγοράς με ακρίβεια στη βραχυχρόνια περίοδο είναι δύσκολη ενώ στη μακροχρόνια σχεδόν αδύνατη.

(Πηγή: Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, 2002)

Ταυτόχρονα το ψυχολογικό στοιχείο της συμπεριφοράς των πλοιοκτητών εμπλέκεται σε καθοριστικό βαθμό στη διαμόρφωση των εξελίξεων στη ναυτιλιακή αγορά, έτσι ώστε η ναυλαγορά να είναι σχεδόν απίθανο να προσομοιωθεί από καθαρά μαθηματικά μοντέλα προβλέψεων.

(Πηγή: Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, 2002)

Η πρόβλεψη είναι μια οικονομική ανάλυση και μελέτη διαφορετικών μεταβλητών, που βασίζεται σε στατιστικά στοιχεία, έρευνες και πληροφορίες για τις συνθήκες τις αγοράς και τις κινήσεις των ανταγωνιστών. Είναι εργαλείο για αυτούς που λαμβάνουν αποφάσεις για μελλοντικές κινήσεις προσπαθώντας να περιορίσουν τον κίνδυνο και το ρίσκο. Οι αναλυτές εκδίδουν προβλέψεις, συνήθως πενταετίας, που αναφέρονται σε συγκεκριμένο κλάδο της ναυτιλιακής δραστηριότητας, π.χ. πενταετής πρόβλεψη για την αγορά των product tanker.

Τέλος, οι ναυτιλιακοί κύκλοι δεν είναι τυχαίοι. Οι πολιτικοοικονομικές δυνάμεις που τους δημιουργούν και τους διαμορφώνουν, αν και πολύπλοκες, μπορούν να αναλυθούν και οι πληροφορίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να βελτιωθούν οι συνθήκες της κάθε μεριάς. Φυσικά, εάν έχουν όλοι την ίδια ιδέα, αυτή δεν θα πετύχει. Οι πλοιοκτήτες στρέφονται στη ναυτιλιακή αγορά επειδή δεν γνωρίζουν πόση μεταφορική χωρητικότητα θα χρειαστούν στο μέλλον. Ο πλοιοκτήτης πρέπει να κάνει την καλύτερη δυνατή εκτίμηση για τον υπολογισμό της μελλοντικά απαιτούμενης χωρητικότητας και να πάρει το ρίσκο. Σε περίπτωση λάθους υπάρχουν χρηματικές

απώλειες. Οι αποφάσεις είναι σύνθετες και απαιτούν αποφασιστική δράση και διαίσθηση για τις αλλαγές της αγοράς.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α.Ι., Πλωμαρίτου Ε.Η., εκδόσεις Αθ.Σταμούλης, 2002
- Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, Δεύτερη Έκδοση, Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α.Ι., Πλωμαρίτου Ε.Η., εκδόσεις Αθ.Σταμούλης, 2006
- Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης Μ., Εκδόσεις J & J Ελλάς, 1999
- Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Γουλιέμος Αλ, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα-Πειραιάς, 2001
- Ναυτιλιακή Οικονομική, Δεύτερη Έκδοση, Γεωργαντόπουλος Ελ., Βλάχος Γ.Π., Εκδόσεις J & J Ελλάς, 2003
- Σημειώσεις μαθήματος Ναυτιλιακή Οικονομική, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2007

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Maritime Economics, First Edition, Routledge Publications, Great Britain, 1997
- Maritime Economics, Second Edition, Routledge Publications, Great Britain, 2009
- Maritime Economics, Third Edition, Routledge Publications, Great Britain, 2013

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- www.drewry.co.uk
- www.lloydslist.com
- www.naftikachronika.gr
- www.naftemporiki.gr
- www.zerohedge.com
- www.tradeeconomics.com
- www.slideshare.net
- www.bimco.org
- www.wikipedia.org