



Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη
Φορολογική & Χρηματοοικονομική Διοίκηση
Στρατηγικών Αποφάσεων



**Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών
στη Φορολογική και Χρηματοοικονομική Διοίκηση
Στρατηγικών Αποφάσεων
Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων**

Διπλωματική Εργασία

Ανάλυση Εξωτερικού Περιβάλλοντος Ναυτιλιακού Κλάδου

Του

Γρηγορίου Δημητριάδη του Στυλιανού

**Υποβλήθηκε ως απαιτούμενο για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος στη
Φορολογική και Χρηματοοικονομική Διοίκηση Στρατηγικών Αποφάσεων**

Φεβρουάριος 2019

Ευχαριστίες

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες προς τον κ. Σουμπενιώτη Δημήτριο, Καθηγητή του Τμήματος Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Μακεδονίας, για την αμέριστη βοήθεια του στην κατανόηση του θέματος και τις καίριες υποδείξεις του καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης της εργασίας. Παράλληλα, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου Στέλιο και Γεωργία καθώς και τον αδερφό μου Δημήτρη για την συμπαράσταση και την υποστήριξη τους σε όλη την διάρκεια των σπουδών μου.

Περίληψη

Η συγκεκριμένη εργασία έγινε με σκοπό να ορίσει και να αναλύσει το εξωτερικό περιβάλλον των επιχειρήσεων αλλά και κάθε οργανισμού που δραστηριοποιείται στον ναυτιλιακό κλάδο, παρουσιάζοντας το με όσο το δυνατό μεγαλύτερη σαφήνεια. Η εν λόγω ανάλυση έγινε υπό το πρίσμα τεσσάρων βασικών αξόνων. Αφενός έγινε μια οριοθέτηση και ορισμός του εξωτερικού περιβάλλοντος των επιχειρήσεων με την βοήθεια των αναλύσεων S.W.O.T. και P.E.S.T. Αφετέρου παρουσιάστηκε ο κλάδος της ναυτιλίας δίνοντας έμφαση στις ιδιομορφίες του καθώς και το πώς αυτοί μπορούν να επηρεάσουν την βιωσιμότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Στην συνέχεια γίνεται εμβάθυνση και εστίαση στους κινδύνους αλλά και στην προσπάθεια αντιστάθμισης τους (Risk Management). Τέλος γίνεται μια παρουσίαση τάσεων στην ναυτιλία μέσα από την ανάλυση της ναυπηγικής βιομηχανίας και των δεδομένων της. Αποτέλεσμα της εργασίας είναι η επισήμανση της ύπαρξης σημαντικών κινδύνων λόγω της φύσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και η ανάγκη αντιστάθμισης τους μέσα από σύγχρονες τεχνικές.

Abstract

This particular work has been done to define and analyze the external environment of enterprises and of any organization operating in the shipping industry, presenting it with as much clarity as possible. This analysis was conducted in the light of four key axes. On the one hand, a delimitation and definition of the external environment of enterprises was made with the help of S.W.O.T. and P.E.S.T. analysis. On the other hand, the shipping industry was presented emphasizing its peculiarities as well as how these can affect the viability of shipping companies. Thereafter, there has been deepening and focus on the risks and the risk management. Finally, a presentation of trends in shipping is made through the analysis of the shipbuilding industry and its data. The result of the work is to highlight the existence of significant risks due to the nature of shipping companies and the need to compensate them through modern techniques.

Πίνακας Περιεχομένων

Ευχαριστίες	iii
Περίληψη.....	iv
Abstract.....	v
Πίνακας περιεχομένων.....	vi
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	7
1.1 Εισαγωγή.....	7
1.2 Εξωτερικό Περιβάλλον.....	8
1.3 Γενικευμένο ή Μακρο-Περιβάλλον.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	13
2.1 Εισαγωγή.....	13
2.2 Ιδιομορφίες Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	19
3.1 Εισαγωγή.....	19
3.2 Διοίκηση Κινδύνου.....	20
3.3 Βασικές Αρχές Κινδύνων.....	23
3.4 Κίνδυνοι των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.....	28
3.5 Αντιμετώπιση Ναυτιλιακών Κινδύνων.....	33
3.6 Ανακεφαλαίωση.....	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ.....	41
4.1 Εισαγωγή.....	41

4.2 Παγκόσμια Ανάλυση Τάσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας.....	42
4.3 Ανάλυση της Ναυπηγικής Ανάπτυξης με Μελλοντική Πρόβλεψη.....	44
4.4 Πρόβλεψη της Παγκόσμιας Ναυπηγικής Βιομηχανίας.....	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	48
Βιβλιογραφία.....	50

Κεφάλαιο 1: Ανίχνευση Περιβάλλοντος

1.1 Εισαγωγή

Οι δραστηριότητες των επιχειρήσεων επηρεάζονται σημαντικά από το περιβάλλον μέσα στο οποίο δρουν κι εξελίσσονται, τόσο ως προς την ανάπτυξη όσο και ως προς τη φύση τους. Το περιβάλλον αυτό είναι πολυεπίπεδο, καθώς εξαρτάται από στοιχεία που συνδέονται κι επιδρούν μεταξύ τους κι έχουν να κάνουν με τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Πιο συγκεκριμένα, οι μεταβλητές αυτές ανάγονται σε οικονομικές, πολιτικές, θρησκευτικές και οι συνεχείς αλλαγές σε αυτές προκαλούν με τη σειρά τους αλλαγές στις επιχειρήσεις. Συνεπώς, μια επιχείρηση που επιθυμεί να εξελιχθεί και να εξασφαλίσει τη βιωσιμότητά της οφείλει να λαμβάνει σημαντικά υπόψη της το περιβάλλον μέσα στο οποίο δραστηριοποιείται και να έχει τη δυνατότητα να αναγνωρίζει και να προβλέπει αυτές τις αλλαγές, ώστε να αναπροσαρμόζεται σε αυτές. Προκειμένου, λοιπόν, να επιβιώσει η επιχείρηση, πρέπει να εξεταστεί το περιβάλλον στο οποίο κινείται, τόσο το εξωτερικό ανταγωνιστικό περιβάλλον της επιχείρησης (μακρο-περιβάλλον), όσο και το εσωτερικό (μικρο-περιβάλλον). Με αυτόν τον τρόπο, τα στελέχη της επιχείρησης έχουν την ευκαιρία να διαμορφώσουν την κατάλληλη στρατηγική. Πιο συγκεκριμένα, η μελέτη του εξωτερικού περιβάλλοντος μιας επιχείρησης περιλαμβάνει την ανάλυση του κλάδου της, των ανταγωνιστών και των ανταγωνιστικών συνθηκών του κλάδου και παρέχει στην επιχείρηση σημαντικές πληροφορίες που μπορεί να είναι:

- Ευκαιρίες (opportunities), τις οποίες αν αξιοποιήσει η επιχείρηση είναι πιθανό να αναπτύξει αποδοτικές δραστηριότητες που θα της προσφέρουν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.
- Απειλές (threats), οι οποίες χρειάζεται να καταπολεμηθούν αποτελεσματικά με τις κατάλληλες στρατηγικές.

Από την άλλη, η ανάλυση του εσωτερικού περιβάλλοντος μιας επιχείρησης ανιχνεύει μεταβλητές που σχετίζονται με τις δυνάμεις και τις αδυναμίες της. Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για μεταβλητές που εντοπίζονται στα σημεία του εσωτερικού περιβάλλοντος

της επιχείρησης και περιλαμβάνουν τη δομή, την κουλτούρα και τους πόρους της. Συνεπώς, η ανάλυση του περιβάλλοντος στο οποίο δρα μια επιχείρηση αφορά τον εντοπισμό και τη διαχείριση σημαντικών πληροφοριών που προέρχονται από το εξωτερικό και εσωτερικό περιβάλλον της. Αυτές οι πληροφορίες θα δώσουν τη δυνατότητα στους μάνατζερ να αναγνωρίσουν τα σημεία εκείνα που θα κρίνουν το μέλλον την επιχείρησης. Προκειμένου να πραγματοποιηθεί η παραπάνω ανίχνευση, αναλύονται οι δυνάμεις και οι αδυναμίες του εσωτερικού περιβάλλοντος της επιχείρησης, καθώς και οι ευκαιρίες και οι απειλές που ενυπάρχουν στο εξωτερικό περιβάλλον της (S.W.O.T Analysis).

1.2 Εξωτερικό Περιβάλλον

Το εξωτερικό περιβάλλον μιας επιχείρησης αφορά στην πραγματικότητα όλα εκείνα τα εξωτερικά στοιχεία που επηρεάζουν τη λειτουργία και την αποδοτικότητά της. Σε όλες τις επιχειρήσεις ανεξάρτητα από τον κλάδο στον οποίο δρουν κι εξελίσσονται, υπάρχουν παράγοντες που μπορούν να τις επηρεάσουν. Για την ακρίβεια, το εξωτερικό περιβάλλον των επιχειρήσεων διακρίνεται σε δύο μεγάλες κατηγορίες: α) το Γενικευμένο ή Μάκρο-περιβάλλον (PESTenvironment) και β) το Άμεσο ή Ανταγωνιστικό ή Μίκρο-περιβάλλον (Taskenvironment). Στην εικόνα2.1 παρουσιάζονται τα στοιχεία εκείνα του περιβάλλοντος που επηρεάζουν την λειτουργία της επιχείρησης. Πιο συγκεκριμένα, απεικονίζονται το γενικευμένο, το άμεσο και το εσωτερικό περιβάλλον σε ομόκεντρους κύκλους και στο κέντρο εντοπίζεται το εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης. Με το συγκεκριμένο σχήμα, γίνεται αντιληπτό πως όσο εισχωρούμε στο κέντρο του κύκλου τόσο περισσότερο συνδέονται οι παράγοντες αυτοί με την ίδια την επιχείρηση. Στο συγκεκριμένο σημείο, χρειάζεται να διευκρινιστεί πως οι εξωτερικοί παράγοντες είναι μεταβλητοί προκαλώντας την επιχείρηση να προσαρμόζεται στις αλλαγές που δημιουργούν λόγω αυτής της μεταβλητότητας. Σε περίπτωση που μια επιχείρηση δεν λάβει υπόψη της αυτές τις αλλαγές, υπάρχει πιθανότητα απωλειών μέχρι και της ίδιας της ύπαρξής της στο ανταγωνιστικό περιβάλλον των επιχειρήσεων.



Εικόνα 1.1:

Περιβαλλοντικές Μεταβλητές

Πηγή: Johnson Gerry and Scholes Kevan, Exploring Corporate Strategy, Text and Cases, Sixth Edition, Prentice Hall, 2002.

Με λίγα λόγια, η ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος έχει ως στόχο να υποδείξει συγκεκριμένα θέματα τα οποία ένας μάνατζερ θα χρησιμοποιήσει για να διαμορφώσει και να αξιολογήσει τις στρατηγικές κινήσεις που θα ακολουθήσει στη συνέχεια. Κάποια από τα θέματα που αναφέρθηκαν είναι:

- Ποιοι είναι οι παράγοντες που υπάρχουν στο Μακρο-περιβάλλον της επιχείρησης, ποιες αλλαγές προκαλούν και πόσο αυτές επηρεάζουν το άμεσο περιβάλλον στις επιχειρήσεις.
- Ποια είναι τα βασικά χαρακτηριστικά του κλάδου.
- Ποιοι είναι οι παράγοντες που επιδρούν στον κλάδο και προκαλούν αλλαγές.
- Ποιες είναι οι ανταγωνιστικές δυνάμεις και πόσο μεγάλες μπορεί αυτές να είναι.
- Ποιοι είναι οι βασικοί παράγοντες που επηρεάζουν την επιτυχία και την ελκυστικότητα του κλάδου.
- Ποιες είναι οι πιθανότητες για κερδοφορία του κλάδου.

1.3 Γενικευμένο ή Μακρο-Περιβάλλον

Το γενικευμένο ή μάκρο-περιβάλλον μιας επιχείρησης περιλαμβάνει όλες τις εξωτερικές δυνάμεις που μπορούν να ασκήσουν σημαντική επίδραση στις επιχειρηματικές αποφάσεις και δραστηριότητες σε οποιοδήποτε κλάδο λαμβάνουν χώρα. Η περιβαλλοντική ανάλυση γνωστή ως ανάλυση P.E.S.T. (Political, Economic, Social, Technological) περιλαμβάνει τις παρακάτω τέσσερις κατηγορίες:



Εικόνα 1.2:

Ανάλυση P.E.S.T

Οικονομική: Περιέχονται οι δυνάμεις εκείνες που συγκροτούν το γενικότερο οικονομικό περιβάλλον μιας επιχείρησης. Είναι μια σημαίνουσα μεταβλητή, καθώς μπορεί να διαμορφώνει τις συνθήκες στις οποίες δραστηριοποιούνται όλες οι επιχειρήσεις ανεξάρτητα από το μέγεθός τους. Στην συγκεκριμένη μεταβλητή περιλαμβάνονται παράγοντες όπως ο πληθωρισμός, το διαθέσιμο εισόδημα, τα επιτόκια, το επίπεδο της ανεργίας, κλπ., οι οποίοι σαφώς μπορούν να έχουν δραστικές επιπτώσεις σε μια επιχείρηση σχετικά με τη λειτουργία της και τη δράση της.

Κοινωνικό-πολιτιστική:

Αποτελείται από δυνάμεις που εκφράζουν ένα σύνολο από αξίες, κοινωνικούς και ηθικούς κανόνες και ιδανικά, οι οποίες με τη σειρά τους επηρεάζουν την επιχείρηση. Οι επιχειρήσεις οφείλουν να επεξεργάζονται συστηματικά τα

χαρακτηριστικά αυτά και να τα προσαρμόζουν ανάλογα προκειμένου να είναι αποδεκτά από το κοινωνικό σύνολο. Κάποια από αυτά τα χαρακτηριστικά είναι: ο τρόπος ζωής των ανθρώπων και οι αλλαγές που γίνονται σε αυτόν, οι κοινωνική υπευθυνότητα των επιχειρήσεων, η ίση αντιμετώπιση στην εργασία, οι προσδοκίες καριέρας, οι αλλαγές στις συνθήκες εργασίας, η δομή της οικογένειας, το επίπεδο της μόρφωσης κ.λ.π. Μια λεπτομερής ανάλυση εκ μέρους της επιχείρησης του κοινωνικο-πολιτιστικού περιβάλλοντος μπορεί να συμβάλλει στην απόκτηση πλεονεκτήματος έναντι των ανταγωνιστών της.

Πολιτικό-νομική:

Περιλαμβάνονται δυνάμεις που καθορίζουν το νομικό και το πολιτικό πλαίσιο μέσα στο οποίο δραστηριοποιούνται οι επιχειρήσεις. Πιο συγκεκριμένα, αφορά την πολιτική κατάσταση των χωρών, τους νόμους και τους κυβερνητικούς φορείς που δύνανται να δημιουργήσουν ευκαιρίες ή να προκαλέσουν απειλές για τις επιχειρήσεις. Αλλαγές στην κυβερνητική πολιτική όπως στην φορολογία, στους ελέγχους ή την εργατική νομοθεσία κ.α. καθορίζουν σημαντικά τη λειτουργία και ανάπτυξη των επιχειρήσεων. Αξίζει όμως να ειπωθεί πως υπάρχουν και επιχειρήσεις που ασκούν επίδραση οι ίδιες στην πολιτική κατάσταση μιας χώρας. Γενικότερα όμως η μελέτη των συγκεκριμένων δυνάμεων είναι εξίσου πολύ σημαντική με τις προηγούμενες και ειδικά σε περιπτώσεις όπου το πολιτικό-περιβάλλον είναι ασταθές και μεταβάλλεται.

Τεχνολογική:

Περιλαμβάνει δυνάμεις που σχετίζονται με το επίπεδο της τεχνολογίας και τις τεχνολογικές τάσεις που επικρατούν σε μία αγορά. Η τεχνολογία συνεχώς αλλάζει κι εξελίσσεται, συνεπώς μπορεί να προσφέρει ευκαιρίες σε μια επιχείρηση που πήρε το ρίσκο και επένδυσε στην τεχνολογία προκειμένου να προσαρμοστεί στο νέο απαιτητικό τεχνολογικό περιβάλλον, αλλά, συγχρόνως, μπορεί να απειλήσει μια επιχείρηση, η οποία δεν προσαρμόστηκε στο νέο εξελιγμένο τεχνολογικό περιβάλλον και δεν ανταπεξήλθε τελικά μέσα σε αυτό. Πιο συγκεκριμένα, τέτοιου είδους δυνάμεις μπορεί να είναι η εξέλιξη του διαδικτύου, τα συνεχώς πιο εξελιγμένα μηχανήματα που στελεχώνουν την γραμμή παραγωγής, η πλέον εύκολη επεξεργασία δεδομένων, τα πληροφοριακά συστήματα που δίνουν την δυνατότητα να ελέγχουν ολόκληρη την επιχείρησης, οι τηλεπικοινωνιακές υποδομές κλπ.

Η ανάλυση λοιπόν του μάκρο-περιβάλλοντος οδηγεί στην κατανόηση των ήδη υπάρχουσών ή επερχόμενων αλλαγών κι επίσης παρέχει τη δυνατότητα να αξιολογηθεί και η επίδραση αυτών των αλλαγών στον κλάδο που η επιχείρηση δραστηριοποιείται αλλά και στην ίδια την επιχείρηση. Είναι σημαντικό, οι επιχειρήσεις από την πλευρά τους να ελέγχουν συνεχώς και να εκτιμούν τις πραγματοποιηθείσες αυτές εξελίξεις προκειμένου να είναι σε θέση να προσαρμοστούν σε αυτές ή και να τις εκμεταλλευτούν προς όφελος τους μέσα από τον σχεδιασμό της κατάλληλης στρατηγικής και υλοποίησης αυτής που θα συμβάλλει στο να εκπληρωθούν οι στόχοι που έχουν τεθεί.

Κεφάλαιο 2: Ο Κλάδος της Ναυτιλίας

2.1 Εισαγωγή

Ο ναυτιλιακός κλάδος αποτελεί έναν ιδιαίτερα σημαντικό τομέα επιχειρηματικής δραστηριότητας στις μεταφορές αφού το 80% του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης. Το πλοίο ως μέσο μεταφοράς χρησιμοποιείται εδώ και χιλιάδες χρόνια, μιας και οι περισσότεροι λαοί ανά τον κόσμο σύντομα κατάλαβαν πόσο πολύτιμο ήταν για την ανταλλαγή αγαθών με άλλους λαούς αλλά και για την εν γένει επικοινωνία τους, δεδομένου ότι τα 3/4 της επιφάνειας της γης καλύπτονται από νερό. Στις μέρες μας, το πλοίο θεωρείται ως το μοναδικό μέσο μεταφοράς, που είναι σε θέση να μεταφέρει μεγάλη μάζα κυρίως χύδην φορτίου. Η παγκόσμια οικονομία στο σύνολο της καθώς και η άρτια λειτουργία της στηρίζονται στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων χύδην φορτίων, όπως είναι τα τρόφιμα, οι πρώτες ύλες, τα ορυκτά και τα καύσιμα. Με αυτόν τον τρόπο θα μπορούσαμε να πούμε ότι η παγκόσμια ναυτιλία αποτελεί το πιο ισχυρό μέσο σύνδεσης της παραγωγής με την κατανάλωση, μιας και τροφοδοτεί όλες τις αγορές, παίζοντας τον ρόλο των θεμελίων στο οικοδομικό κτίσμα της παγκόσμιας οικονομίας και ανάπτυξης.

Παράλληλα, οι θαλάσσιες μεταφορές παίζουν χωρίς καμία αμφιβολία πολύ σημαντικό ρόλο και στη μεταφορά και στην αναψυχή του επιβατικού κοινού. Παρά τον ανταγωνισμό που δέχεται από τους υπόλοιπους τρόπους και μέσα μεταφοράς, ο τομέας της ακτοπλοΐας συνεχίζει να διατηρεί κυρίαρχη θέση στις εσωτερικές μετακινήσεις ενώ ραγδαία ανάπτυξη παρουσιάζει και ο τομέας της κρουαζιέρας, με τη ναυπήγηση ολοένα και μεγαλύτερης χωρητικότητας κρουαζιερόπλοιων, τα οποία είναι εξοπλισμένα με την τελευταία λέξη της τεχνολογίας. Στο 1ο κεφάλαιο παρουσιάζονται εκτεταμένα η εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών από τα πρώτα ακόμα στάδια της ναυσιπλοΐας. Οι ιδιαιτερότητες των θαλάσσιων μεταφορών και της ναυτιλίας στο σύνολο της βρίσκονται στο επίκεντρο του κεφαλαίου αυτού ώστε να μπορέσουν να κατανοηθούν οι κίνδυνοι που θα περιγράφηκαν σε επόμενο κεφάλαιο. Παράλληλα, αναφορά γίνεται στην ελληνική ναυτιλία και στην έντονη επιχειρηματική δραστηριότητα των ελλήνων εφοπλιστών καθώς και στην μεγάλη συνεισφορά της για την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας.

2.2 Ιδιομορφίες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Με σκοπό να προσδιορίσουμε με ακρίβεια τους κινδύνους με τους οποίους έρχεται αντιμέτωπη καθημερινά μια ναυτιλιακή εταιρία, θα πρέπει αφενός να αναλυθούν ενδελεχώς τα ειδικά γνωρίσματα που παρουσιάζει καθώς και τα προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει το ναυτιλιακό management, σε σχέση με οποιουδήποτε άλλου κλάδου εμπορική επιχείρηση. Επομένως, η ναυτιλιακή αγορά και οι συνθήκες της διαμορφώνονται και εξαρτώνται από τα εξής χαρακτηριστικά:

1. Ναυτιλιακοί κύκλοι

Αποτελεί χαρακτηριστικό του ναυτιλιακού κλάδου το οποίο είναι εξαιρετικά δύσκολο προβλέψιμο ώστε να μπορέσουν οι εταιρίες να αντιδράσουν άμεσα και αποτελεσματικά προσαρμόζοντας την λειτουργία τους και τα επενδυτικά τους σχέδια. Το συγκεκριμένο χαρακτηριστικό ακολουθεί την εξής σειρά: ύφεση (recession), κρίση (crisis), ανάκαμψη (recovery), άνθηση (boom). Παρότι αρκετές θεωρίες έχουν δημιουργηθεί σχετικά με την ερμηνεία των ναυτιλιακών κύκλων (Michael Hampton, N.Kondratieff, Stopford), ο ακριβής προσδιορισμός τους καθίσταται εξαιρετικά απίθανος. Βασικότερες αιτίες της εμφάνισης τους είναι από την μία πλευρά η υπερβάλλουσα προσφορά χωρητικότητας και από την άλλη η υπερβάλλουσα ζήτηση χωρητικότητας, παράλληλα με άλλα εξωγενή με την οικονομία αίτια. Όσο αφορά την προσφορά χωρητικότητας επιδρούν παράγοντες όπως είναι η επενδυτική δραστηριότητα, η ανάπτυξη των ναυπηγείων, η ναυτιλιακή χρηματοδότηση, το επίπεδο του αναμενόμενου ναύλου κ.α. Αντιθέτως, πίσω από τη ζήτηση χωρητικότητας ενυπάρχουν άλλοι παράγοντες, όπως είναι ενέργειες προαγωγής ή μείωσης του θαλάσσιου εμπορίου, η ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής, οι ρυθμοί ανάπτυξης των μεγάλων οικονομιών κ.α. Παρόλα αυτά, υπάρχουν και εξωγενείς παράγοντες που συμβάλλουν στην παρατεταμένη διάρκεια των ναυτιλιακών κύκλων, όπως είναι η τιμή του πετρελαίου, τοπικοί πόλεμοι, φυσικές καταστροφές, γενικές απεργίες κ.α. Επομένως, είναι εύκολο να το αντιληφθεί κανείς ότι το ναυτιλιακό management οφείλει να είναι σε θέση να αναγνωρίσει τις αλλαγές τόσο του εξωτερικού (σε παγκόσμιο επίπεδο) όσο και του εσωτερικού (στο ναυτιλιακό κλάδο) περιβάλλοντος ώστε να είναι σε θέση να ανταποκριθεί γρήγορα και

αποτελεσματικά στις απαιτήσεις των καιρών με σκοπό να συνεχιστεί ομαλά η λειτουργία της εκάστοτε ναυτιλιακής εταιρείας (Σαμπράκος, 2008).

2. Μεταβολές στην τιμή του πετρελαίου

Καίριο ρόλο στην γενική διαμόρφωση του κόστους λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιριών παρουσιάζει η μεταβολή στην τιμή των καυσίμων. Το κόστος του πετρελαίου, αποτελεί ένα μεγάλο κομμάτι των τρεχόντων εξόδων (running expenses) αλλά και του συνολικού κόστους λειτουργίας της εταιρίας. Επομένως, μια πιθανή άνοδος της τιμής του πετρελαίου, έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους λειτουργίας του πλοίου αν ληφθεί υπ' όψιν και η άνοδος της τιμής των λιπαντικών που χρησιμοποιούνται, γεγονός που καθιστά μη συμφέρουσα την θαλάσσια μεταφορά των προϊόντων και οδηγεί σε παροπλισμό του πλοίου. Ιστορικό προηγούμενο άλλωστε υπάρχει κατά τη διάρκεια της πρώτης πετρελαϊκής κρίσης στον Περσικό κόλπο με τις χώρες του OPEC να πραγματοποιούν εμπάργκο διαταράσσοντας την ροή του πετρελαίου, που οδήγησε σε δραματική αύξηση της τιμής του.

3. Τραπεζική χρηματοδότηση

Άλλη μια ένδειξη, που δείχνει την ιδιαιτερότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων έναντι των εμπορικών, είναι το πόσο εξαρτημένες είναι από την τραπεζική χρηματοδότηση, καθότι η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι εντάσεως κεφαλαίου (capital intensity). Με σκοπό να είναι σε θέση να χρηματοδοτήσουν τα επενδυτικά τους σχέδια και να ναυπηγήσουν νέα πλοία για την περαιτέρω επέκταση και ανανέωση του στόλου τους, οι εταιρίες αναγκάζονται να αντλήσουν κεφάλαια που συνήθως αγγίζουν το ύψος εκατοντάδων εκατομμυρίων δολαρίων. Έτσι η εταιρία θα πρέπει να παρουσιάσει στην τράπεζα τα εγγύα που διαθέτει (το ναύλο που έχει συμφωνήσει, το χρόνο ναύλωσης, το ύψος του χρέους της, την οικονομική της κατάσταση κ.α.) ώστε να μπορέσει να έχει στην διάθεση της τα κεφάλαια που χρειάζεται με ευνοϊκούς όρους. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι σημαντικός παράγοντας για το κόστος δανεισμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, πέρα από την ρευστότητα που διαθέτουν και το χρέος τους, αποτελεί το διατραπεζικό επιτόκιο LIBOR που είναι το επιτόκιο στο οποίο οι τράπεζες μπορούν να δανειστούν στη

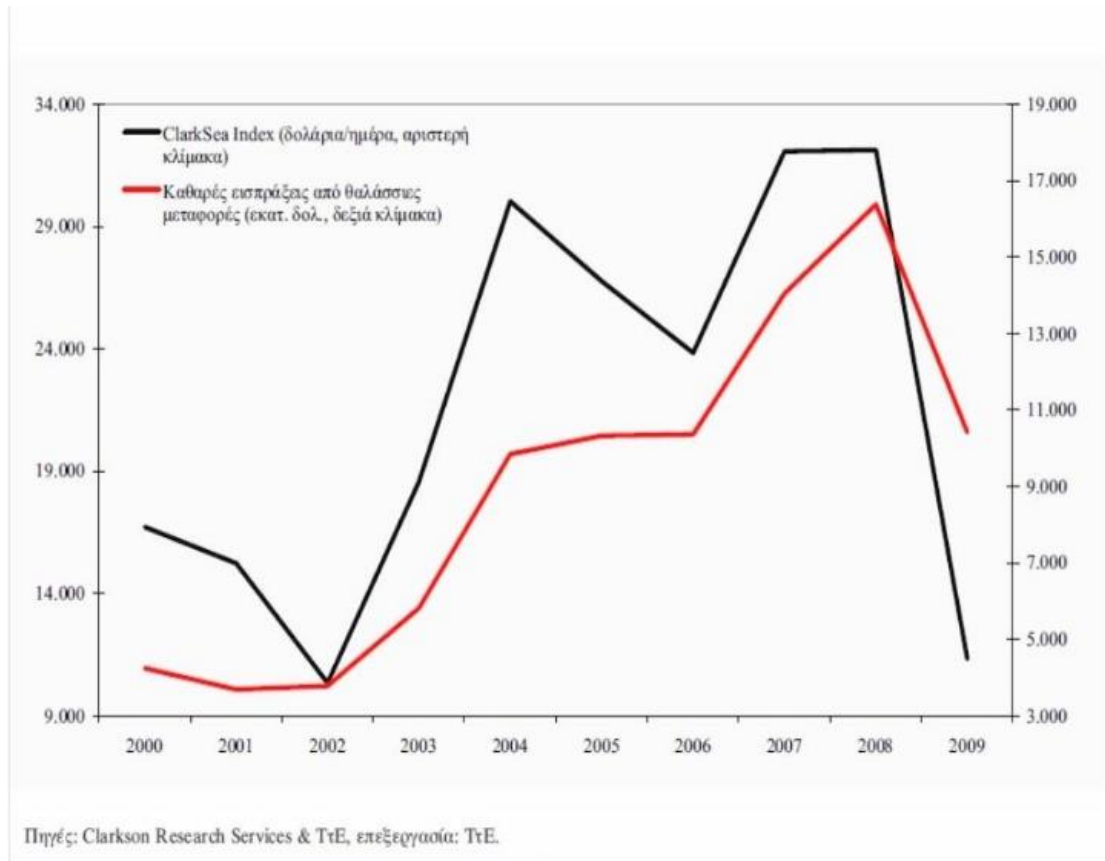
διαπραγματευτική αγορά, η οποία διαμορφώνεται σε καθημερινή βάση από την Ένωση Βρετανικών Τραπεζών.

4. Μεταβολές των ισοτιμιών

Οι ναυτιλιακές εταιρίες είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες σε τυχόν μεταβολές της συναλλαγματικής ισοτιμίας λόγω του διεθνούς επιπέδου των δραστηριοτήτων τους. Οι περισσότερες έχουν έσοδα σε δολάρια ενώ συναλλάσσονται με ένα πλήθος συνεργατών (προμηθευτές, πράκτορες, κρατικές αρχές, ασφαλιστικοί οργανισμοί κ.ο.κ.) οι οποίοι έχουν απαιτήσεις σε διάφορα, εθνικά κυρίως νομίσματα. Έτσι, ένα σημαντικό ποσοστό του κόστους λειτουργίας τους, της τάξεως του 20-30% περίπου, πληρώνεται σε άλλα νομίσματα με τη συναλλαγματική ισοτιμία να αλλάζει σε καθημερινή βάση. Δεν είναι δύσκολο να αντιληφθεί κανείς, ότι βρίσκονται εκτεθειμένες στον συναλλαγματικό κίνδυνο και συνεπώς στην απώλεια κεφαλαίων που μπορεί να προκύψει από τυχόν διαφορές στις εκάστοτε ισοτιμίες. Ωστόσο, δεν φαίνεται να επηρεάζεται άμεσα η αξία των πλοίων, καινούργιων και μεταχειρισμένων, καθώς η τιμή τους διαπραγματεύεται σε χρηματιστηριακούς δείκτες εκφρασμένους σε δολάρια και καθορίζεται από άλλους παράγοντες όπως είναι η προσφερόμενη και ζητούμενη ποσότητα, το επίπεδο των ναύλων, οι παραγγελίες νέων πλοίων κ.α.

5. Υψηλή μεταβλητότητα των εισπράξεων-διακυμάνσεις των ναύλων

Η συνεχής μεταβολή των εισπράξεων της ναυτιλιακής εταιρίας έχει σαν αποτέλεσμα την μεταβολή των εσόδων της και κατ' επέκταση των αποφάσεων που θα παρθούν και θα επηρεάσουν τη λειτουργία της. Τα έσοδα της εταιρίας μεταβάλλονται όταν υπάρχουν διακυμάνσεις στα επίπεδα των ναύλων στις αγορές. Οι διακυμάνσεις αυτές έχουν στη πλειοψηφία τους αρνητικό αντίκτυπο για τις εταιρίες καθώς τείνουν να μειώνουν τα κέρδη των εφοπλιστών και να αυξάνουν το κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεων. Στο Διάγραμμα 2.1 παρουσιάζονται οι αυξομειώσεις στο μέσο ετήσιο επίπεδο των ναύλων και των ετήσιων καθαρών εισπράξεων κατά τα έτη 2000- 2009.



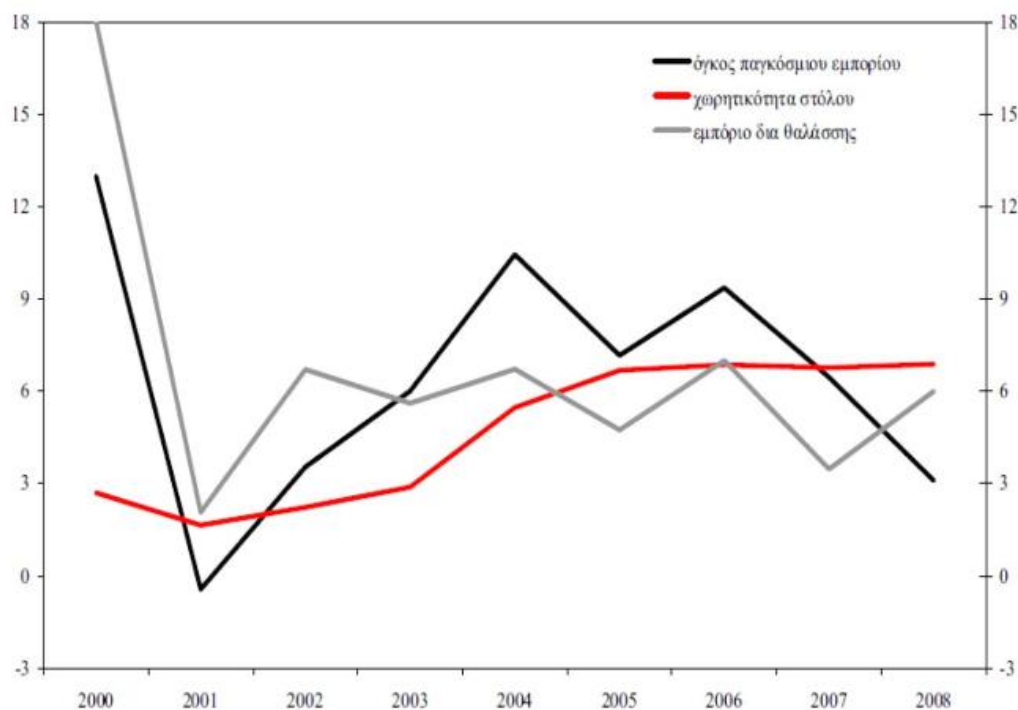
Διάγραμμα 2.1

Μέσο ετήσιο επίπεδο ναύλων και ετήσιες καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές

Είναι επομένως προφανές ότι σε μια ενδεχόμενη "ελεύθερη πτώση" του ναύλου, όπως για παράδειγμα συνέβη το 2008, η διοίκηση πρέπει να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει την πτώση των εσόδων της έχοντας πάντα την κεφαλαιακή επάρκεια ώστε να επιβιώσει. Η πιο ενδεδειγμένη λύση και εξαιρετικά δημοφιλής πρακτική μείωσης του κόστους είναι η αλλαγή σημαίας (δηλαδή της χώρας όπου το πλοίο έχει νηολογηθεί) ενώ πολλές εταιρίες επίσης στην προσπάθειά τους για αντιστάθμιση του κινδύνου επιλέγουν την σύναψη χρονοναυλώσεων (time charter rate), οι οποίες έχουν προκαθορισμένο ποσό ναύλου και χρόνου ναύλωσης του πλοίου, διασφαλίζοντας τους εφοπλιστές με αρκετά μεγάλες ρήτρες (Τράπεζα της Ελλάδος, Ιούλιος 2010).

Επιπρόσθετα, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η μελέτη της προσφοράς και της ζήτησης χωρητικότητας που καθορίζουν το επίπεδο των ναύλων. Η ναυπήγηση νέων πλοίων και συνεπώς η υπερπροσφορά χωρητικότητας (tonnage) οδηγεί σε πτώση του επιπέδου των ναύλων ενώ το αντίθετο συμβαίνει στην περίπτωση της υπερβάλλουσας

ζήτησης για χωρητικότητα. Από την πλευρά της προσφοράς, ο παγκόσμιος στόλος αυξανόταν με ρυθμούς μικρότερους από αυτούς της παγκόσμιας ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, ιδίως την περίοδο 2002-2005, όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 1.2



Πηγές: ΔΝΤ, UNCTAD και Clarkson Research Services.

Διάγραμμα 2.2

Ρυθμός μεταβολής όγκου παγκόσμιου εμπορίου, εμπορίου διά θαλάσσης και χωρητικότητας παγκόσμιου στόλου

Το συγκεκριμένο γεγονός, σε συνδυασμό με συγκυριακούς παράγοντες (ανεπαρκείς υποδομές των λιμένων, δυσμενή καιρικά φαινόμενα), διαδραμάτισε βασικό ρόλο στην περαιτέρω ανισορροπία μεταξύ προσφερόμενων και ζητούμενων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, στην οποία οφείλονται τα ιστορικά υψηλά επίπεδα ναύλων που σημειώθηκαν (Τράπεζα της Ελλάδος, Ιούλιος 2010).

Όλες οι παραπάνω ιδιομορφίες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων θα αναλυθούν εκτενέστερα στο επόμενο κεφάλαιο το οποίο θα ασχοληθεί με την διαχείριση κινδύνου(risk management)

Κεφάλαιο 3: Κίνδυνοι στην Ναυτιλία

3.1 Εισαγωγή

Τις τελευταίες δεκαετίες πραγματοποιούνται, συνεχώς, αλλαγές στο εσωτερικό, αλλά και το εξωτερικό περιβάλλον των επιχειρήσεων, οι οποίες, σε συνάρτηση με τον ολοένα αυξανόμενο ανταγωνισμό, έχουν ως αποτέλεσμα την αναζήτηση κι εύρεση νέων τεχνικών, ώστε να επιτευχθεί ο απώτερος σκοπός: η απόκτηση ενός συγκριτικού πλεονεκτήματος μιας επιχείρησης στην αγορά. Συγχρόνως, λόγω του ότι ελλοχεύουν κίνδυνοι όσον αφορά τη λειτουργία και τη διαφύλαξη των επιχειρήσεων, είναι σημαντικό οι επιχειρήσεις να προσπαθήσουν να εντοπίσουν, να αξιολογήσουν και να υπολογίσουν τους οικονομικούς κινδύνους, ώστε να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για την αντιμετώπιση και τη ρύθμισή τους. Αυτό, φυσικά, έχει ως βασική προϋπόθεση την ύπαρξη ξεχωριστών μονάδων για τον εντοπισμό και τη μέτρηση αυτών των κινδύνων.

Στο σημείο αυτό, χρειάζεται να οριστεί η έννοια του κινδύνου. Πολλοί είναι οι ορισμοί που έχουν δοθεί, αλλά αυτοί που έχουν επικρατήσει εμπεριέχουν τρεις βασικές «παραμέτρους»: να προκύψει ένα «άσχημο» γεγονός ή μια δυσάρεστη κατάσταση, οι πιθανότητες που υπάρχουν να συμβεί και, τέλος, οι συνέπειες που θα επέλθουν μετά από αυτό το γεγονός. Στην πραγματικότητα, με βάση αυτά δύναται να διακρίνει και να αξιολογήσει κανείς έναν κίνδυνο ή μια «επικίνδυνη» κατάσταση, διαφοροποιώντας την από μια «αβέβαιη» κατάσταση.

Σε αυτό το κεφάλαιο γίνεται λόγος, λοιπόν, για τη διοίκηση κινδύνου και το πώς αυτή έχει εξελιχθεί το τελευταίο διάστημα. Πιο συγκεκριμένα, επεξηγείται η έννοια του κινδύνου καθώς και διάφορες μορφές και κατηγορίες του, γεγονός που θα συμβάλλει στην αποτελεσματικότερη μέτρηση και αξιολόγησή του. Εκτενέστερα, η εργασία αυτή εστιάζει στους κινδύνους που ενυπάρχουν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες θεωρούνται πιο «ιδιαίτερες» από άλλες επιχειρήσεις, καθώς και στο πώς αυτοί οι κίνδυνοι είναι δυνατό να αμβλυνθούν. Εξάλλου, όπως υποστηρίζει και ο Walter Wriston (1980) "το παν είναι η διαχείριση του κινδύνου και όχι η εξάλειψή του".

3.2 Διοίκηση Κινδύνου

Η διοίκηση κινδύνου (risk management) αναφέρεται στην επίσημη διαδικασία με την οποία υλοποιείται ο εντοπισμός, η αξιολόγηση και η αντιμετώπιση των εκάστοτε κινδύνων. Πιο συγκεκριμένα, έχει ως σκοπό να διακρίνει και να προσδιορίσει τους κινδύνους που διαταράσσουν την ομαλή λειτουργία μιας επιχείρησης ή ενός οργανισμού και να προβεί στην αντιμετώπισή τους. Ωστόσο, βασική προϋπόθεση είναι πως έχει αξιολογηθεί το υπάρχον (εσωτερικό και εξωτερικό) περιβάλλον της επιχείρησης κι έχουν ληφθεί υπόψη οι αλλαγές που θα πραγματοποιηθούν και το πώς αυτές θα επηρεάσουν την επιχείρηση στη συνέχεια (Merna και Al-Thani, 2008).

Για την ακρίβεια, οι χρηματοοικονομικοί οργανισμοί και οι επιχειρήσεις έρχονται αντιμέτωποι με τη διαχείριση κινδύνου ώστε να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα της επιχείρησης ή του οργανισμού στη σημερινή αγορά. Εξάλλου, οι παράγοντες που μπορούν να διαταράξουν την εύρυθμη λειτουργία και αποδοτικότητα μιας επιχείρησης είναι ποικίλοι: η ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας, οι διαφορετικές ανάγκες των πελατών, η παγκοσμιοποίηση των αγορών κλπ. Μια οργανωμένη και «προνοητική» επιχείρηση, λοιπόν, δεν μπορεί παρά να λαμβάνει όλα τα παραπάνω υπόψη και να πράττει μεθοδικά και συστηματικά, ώστε να προστατευθεί. Παραδείγματα ισχυρών και πασίγνωστων εταιριών που είχαν δυσμενείς επιπτώσεις λόγω του λανθασμένου χειρισμού των κινδύνων είναι η εταιρία τηλεπικοινωνιών Worldcom, η Railtrack που αφορά σιδηροδρομικές μεταφορές, η Enron στο χώρο της ενέργειας κλπ.

Στην διοίκηση κινδύνου είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη όλα τα επίπεδα μιας επιχείρησης, καθώς και η συσχέτιση και επικοινωνία μεταξύ αυτών. Επιπρόσθετα, πέρα από τις ενδεχόμενες απειλές που δέχεται ένας οργανισμός, χρειάζεται η επιχείρηση να συνυπολογίσει τις ευκαιρίες που προκύπτουν και να βρει τον κατάλληλο τρόπο να τις αξιοποιήσει ώστε να αυξηθούν τα κέρδη της.

Το να διαχειρίζεται, λοιπόν, μια επιχείρηση τους κινδύνους που την απειλούν, πέρα από τα οφέλη που μπορεί να αποκομίσει, χρειάζεται να χρησιμοποιεί κάποιες τεχνικές, ώστε να προσδιορίσει, αρχικά, αυτούς τους κινδύνους. Μπορούν να διακριθούν δύο κυρίαρχες κατηγορίες τεχνικών ανάλυσης κινδύνου: οι ποιοτικές και οι ποσοτικές. Οι πρώτες συνυπολογίζουν τη σημασία των κινδύνων που απειλούν μια επιχείρηση σε σχέση με το πως αυτές θα επιδράσουν πάνω σε αυτή και κατά πόσο θα επηρεάσουν τη

λειτουργία της. Λόγω της αξιόπιστης πληροφόρησης που παρέχει, η ποιοτική ανάλυση θεωρείται πιο αποτελεσματική και γι' αυτό είναι περισσότερο προτιμητέα από την ποσοτική. Η τελευταία μέθοδος απαιτεί πιο «περίπλοκη» ανάλυση, συχνά μάλιστα κρίνεται απαραίτητη η χρήση ηλεκτρονικού υπολογιστή, λόγω του ότι προσπαθεί να καθορίσει την απόλυτη αξία σειρών χρησιμοποιώντας κατανομές πιθανοτήτων. Προκειμένου να πραγματοποιηθεί αυτή η ανάλυση, χρησιμοποιείται ένα μοντέλο της επιχείρησης, το οποίο, αφού δεχτεί τις όποιες τροποποιήσεις, ποσοτικοποιεί τις επιπτώσεις που θα έχουν οι υπό εξέταση κίνδυνοι, οι οποίοι προκύπτουν με ποιοτικές μεθόδους ανάλυσης (Merna και Al-Thani, 2008).

Ένα παράδειγμα προστασίας του ανθρώπου από τον κίνδυνο δίνεται από τον Χαμουραμί στην περιοχή της Μεσοποταμίας πριν χιλιάδες χρόνια. Πιο συγκεκριμένα, ένας πλοιοκτήτης μπορούσε να δανειστεί χρήματα προκειμένου να πραγματοποιήσει ένα μακρινό εμπορικό ταξίδι χωρίς τον όρο να επιστρέψει το ποσό των χρημάτων του δανείου αν το πλοίο ναυαγούσε. Μετέπειτα, τον 18^ο αι. εμφανίζονται οι πρώτες ασφαλιστικές εταιρίες με πρωταρχική την ασφαλιστική εταιρία πυρκαγιάς στις ΗΠΑ το 1752. Ακολουθεί η δημιουργία θαλάσσιας ασφάλειας (marine insurance) στο Λονδίνο το 1771 από τους Άγγλους επιχειρηματίες, οι οποίοι συνεργάζονται προκειμένου να καλύψουν ενδεχόμενες απώλειες πελατών με επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών. (Merna και Al-Thani, 2008).

Αξίζει να σημειωθεί πως μέχρι πριν 50 χρόνια, δεν δινόταν η απαραίτητη βαρύτητα στους κινδύνους των επιχειρήσεων και, μαζί με την αβεβαιότητα, θεωρούνταν ως «αναγκαίο κακό». Αυτό άρχισε να αλλάζει από το 1980 και μετά, όπου δόθηκε έμφαση στη μέθοδο της ποσοτικής ανάλυσης, με την οποία η διαχείριση κινδύνου εστίασε περισσότερο στο να αναλυθούν οι κίνδυνοι (με κατανομές πιθανοτήτων) που προκύπτουν στα μεγάλα έργα λόγω χρόνου και κόστους. Εταιρίες που ξεχωρίζουν εκείνη τη δεκαετία είναι η BP και η Norwegian Petroleum Consultants, οι οποίες χρησιμοποιούν λογισμικά, όπως το CATRAP (Cost and Time Risk Analysis Program) και το NPC, στη βάση της μεθοδολογίας της διαχείρισης και ανάλυσης των κινδύνων. Μέχρι και το 1970 οι επιπτώσεις του κινδύνου στις επιχειρήσεις και στα διάφορα σχέδια αγνοούνταν ενώ τόσο ο κίνδυνος όσο και η αβεβαιότητα θεωρούνταν ως αναγκαίο κακό.

Ωστόσο, η σύγχρονη διοίκηση κινδύνου θέτει τα θεμέλιά της από το 1990 και μετά, όπου από την ποσοτική ανάλυση κινδύνου μεταφερόμαστε σε πιο βελτιωμένες διαδικασίες διαχείρισής του. Συγχρόνως, παρόλο που τη δεκαετία του 1980 το λογισμικό διαχείρισης κινδύνων χρησιμοποιήθηκε ως εργαλείο ανάλυσης, πλέον η ποσοτική προσέγγιση αξιοποιείται και ως μέσο επικοινωνίας και σχεδιασμού αντιμετώπισης.

Υπενθυμίζοντας, ο κύριος σκοπός της διοίκησης κινδύνου, έγκειται όχι τόσο στην εξάλειψη των κινδύνων που αντιμετωπίζει μια επιχείρηση, όσο ο εντοπισμός και η σωστή αξιολόγησή τους. Πιο συγκεκριμένα, αναφορικά με τους Chapman και Ward (1997) τα οφέλη που προσφέρει η διαχείριση του κινδύνου είναι τα ακόλουθα:

- Οι κίνδυνοι που ενυπάρχουν σε μια επιχείρηση, προσδιορίζονται με σαφήνεια πριν αρχίσει την λειτουργία της,
- Οι διοικητικές αποφάσεις στηρίζονται στη ενδελεχή ανάλυση των δεδομένων που διατίθενται.
- Οι βελτιωτικές αλλαγές στην επιχείρηση επιτυγχάνονται με την δημιουργία υποθετικών σεναρίων δίνοντας απάντηση στην ερώτηση ‘τι κι αν;’
- Ο σχεδιασμός και η δομή της επιχείρησης ελέγχονται συνεχώς και διαμορφώνονται αντικειμενικά,
- Η δημιουργία μιας «βάσης» στην οποία σχετίζονται οι κίνδυνοι με τα αντίστοιχα μέτρα αντιμετώπισης που έχουν ληφθεί για την αποφυγή παρόμοιων μελλοντικών κινδύνων στην επιχείρηση.

Οι κίνδυνοι που μπορούν να απειλήσουν τη συνέχιση μιας επιχείρησης, είναι σημαντικό να αναλύονται με ρεαλιστικά δεδομένα (realistic assumptions) αναφορικά με τα κέρδη, το κόστος, τα έσοδα κι έξοδα μιας επιχείρησης, το μερίδιο αγοράς, τον ανταγωνισμό κλπ., ώστε οι εκτιμήσεις να είναι όσο πιο ακριβής γίνεται. Σε αντίθετη περίπτωση, είναι πιθανό, αν τα δεδομένα δεν ανταποκρίνονται στις πραγματικές συνθήκες, να δημιουργηθούν προβλέψεις και να υλοποιηθούν σχεδιασμοί από τα στελέχη μιας επιχείρησης, τα οποία να είναι «υπεραισιόδοξα» ή «ουτοπικά» και, τελικά, να οδηγήσουν σε λανθασμένους χειρισμούς.

Συνοπτικά, μια επιχείρηση που προνοεί για τη βιωσιμότητά της κι επιζητά την καλύτερη δυνατή λειτουργία της, είναι απαραίτητο να εφαρμόζει τη διαχείριση κινδύνου. Αν και δημιουργεί μεγάλα κόστη που γίνονται άμεσα εμφανή, συγχρόνως, επιφέρει τεράστια οφέλη που, αργούν, ωστόσο, να γίνουν αντιληπτά. Ειδικότερα στη ναυτιλιακή βιομηχανία, τα οφέλη αυτά είναι ζωτικής σημασίας λόγω του ότι υπάρχουν κίνδυνοι «αδιαίτεροι» και «διαφορετικοί».

3.3 Βασικές αρχές κινδύνων

Αξιοσημείωτη είναι η διαφορά που παρουσιάζει η έννοια της «αβεβαιότητας» από εκείνης του «κινδύνου». Η πρώτη ορίζεται ως μια συνθήκη στην οποία μπορούν να συμβούν ποικίλα ενδεχόμενα, τα οποία όμως δεν μπορούν να συσχετιστούν με τις πιθανότητες που έχουν να συμβούν. Με πιο απλά λόγια, όλα τα ενδεχόμενα μιας κατάστασης είναι πιθανά, αλλά δεν μπορούμε να γνωρίζουμε εκ των προτέρων ποιο είναι πιο πιθανό να συμβεί. Σε αντίθεση, η έννοια του «κινδύνου» αναφέρεται σε καταστάσεις, όπου γνωρίζουμε τα πιθανά ενδεχόμενα και κατά πόσο δύνανται να εκδηλωθούν. Με βάση τα παραπάνω, οι κίνδυνοι που ελλοχεύουν σε μια επιχείρηση καθορίζουν την αποτελεσματικότητά της και, σαφώς, έχουν συνέπειες στα τα συμφέροντα όλων των στελεχών της συγκεκριμένης επιχείρησης (εργαζόμενοι, εργοδότες, κράτος, διοικητικά μέλη, προμηθευτές κλπ.) (Μέργος, 2007).

Σε αρχικό επίπεδο, οι κίνδυνοι που απειλούν μια επιχείρηση, διακρίνονται σε δυο βασικές κατηγορίες: τους εξωγενείς και τους ενδογενείς (εσωτερικούς) κινδύνους. Οι πρώτοι αναφέρονται σε «απειλές» που δέχεται μια επιχείρηση από το εξωτερικό περιβάλλον, δηλαδή το μακροοικονομικό περιβάλλον που επηρεάζει την επιχείρηση (πχ. εθνική και διεθνής οικονομική κατάσταση), αλλά και το πολιτικό και κοινωνικό πλαίσιο μέσα στο οποίο αυτή λειτουργεί. Από την άλλη μεριά, οι εσωτερικοί κίνδυνοι έχουν να κάνουν με την ίδια την επιχείρηση στο εσωτερικό της και, συνηθώς, πηγάζουν από τη μη αποτελεσματική λειτουργία της, τόσο στο επίπεδο του χειρισμού των διαθέσιμων παραγωγικών πόρων, όσο και στο επίπεδο των συναλλακτικών σχέσεων.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Γκλεζάκος (2008), οι πιο σημαντικοί εξωγενείς κίνδυνοι είναι οι παρακάτω:

- Οι κίνδυνοι της συγκεκριμένης χώρας στην οποία εδρεύει και δραστηριοποιείται η επιχείρηση

Σε αυτή την κατηγορία κινδύνων αναλύονται καταστάσεις, όπως είναι οι κλιματολογικές συνθήκες (πιθανότητα σεισμικών καταστροφών, ακραίες θερμοκρασίες, θεομηνίες κλπ.), το θεσμικό πλαίσιο καθώς και το σύστημα απονομής δικαιοσύνης (χρονοβόρες διαδικασίες απονομής δικαίου, ελλιπές θεσμικό πλαίσιο, απουσία αντίδρασης σε αυθαίρετες συμπεριφορές της δημόσιας διοίκησης).

Παράλληλα, εξετάζονται η πολιτικοκοινωνική κατάσταση και η ασφάλεια (οργανωμένο έγκλημα, εξωτερικές απειλές, μειοψηφικές κυβερνήσεις κλπ), τα όρια και οι περιορισμοί στην απόκτηση εμπράγματων δικαιωμάτων (σε απόκτηση ακίνητης περιουσίας, εθνικοποιήσεις κτλ.) και στην παροχή αδειών (δημιουργία ολιγοπωλιακών συνθηκών), Μέσα σε αυτά, εντάσσεται και το φορολογικό πλαίσιο (φορολογική νομοθεσία που συνεχώς μεταβάλλεται, μη σαφής προσδιορισμός σχετικά με τις φορολογικές υποχρεώσεις, υψηλή φορολογία κλπ.), καθώς και οι περιορισμοί στην κίνηση των κεφαλαίων (περιορισμοί στις συναλλαγές με ξένα νομίσματα, στην εξαγωγή μερισμάτων κτλ.).

- Οι κίνδυνοι σχετικά με το Διεθνές Οικονομικό Περιβάλλον

Οι επιμέρους οικονομίες επηρεάζονται σημαντικά από τις συνθήκες που επικρατούν στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον και θεωρούνται πηγές κινδύνου για τις επιχειρήσεις. Αναφορικά με τον Γκλεζάκο (2008), οι κυριότερες παράμετροι του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος είναι οι εξής:

- Η παγκοσμιοποίηση, η οποία συνέβαλε στη συγκρότηση μιας ενιαίας αγοράς κεφαλαίου, εμπορευμάτων και πρώτων υλών, με αποτέλεσμα να αυξηθεί η μεταβλητότητα των τιμών των αξιογράφων, των υλικών και των επιτοκίων. Επιπρόσθετα, βρέθηκαν σε πιο ευνοϊκή θέση οι χώρες με χαμηλό κόστος παραγωγής και υψηλή παραγωγικότητα, εφόσον τα φτηνά προϊόντα τους κατέκλυσαν τις αγορές των ανεπτυγμένων χωρών, γεγονός που δημιούργησε προβλήματα στις επιχειρήσεις με υψηλό κόστος παραγωγής.
- Οι ισοτιμίες των βασικών νομισμάτων, οι οποίες επηρεάζουν τη ροή των επενδυτικών κεφαλαίων και συμβάλλουν στην ανταγωνιστικότητα των

χωρών, γεγονός που αρκετές φορές καθιστά κάποια αγαθά πιο «ακριβά», με αποτέλεσμα να πτοούνται οι εξαγωγές τους σε άλλες χώρες.

- Το πετρέλαιο, η πιο βασική πηγή ενέργειας, προκαλεί σε πολλές περιπτώσεις αναταραχές στην παγκόσμια οικονομία, καθώς παρατηρούνται πολλές διακυμάνσεις στις τιμές του. Συγχρόνως, λόγω των απειλών που δέχονται οι πετρελαιοπαραγωγοί χώρες, καθώς και λόγω των κερδοσκοπικών επιθέσεων, η τιμή του πετρελαίου αυξάνεται και, κατ' επέκταση δημιουργούνται προβλήματα στις επιχειρήσεις..
- Η τεχνολογία, επίσης, ακολουθώντας φρενήρεις ρυθμούς εξέλιξης, δημιουργεί νέες ευκαιρίες, αλλά και κινδύνους, εφόσον πολλές υπηρεσίες και προϊόντα δίνουν τη θέση τους σε νέα και πιο εξελιγμένα.
- Οι υφέσεις, στις οποίες περιπίπτουν πολλές οικονομίες ανά διαστήματα, έχουν ως επίπτωση τη δημιουργία αρνητικών συνθηκών για τις επιχειρήσεις. Ένα από τα πιο τρανταχτά παραδείγματα είναι η οικονομική ύφεση των ΗΠΑ και πολλών ευρωπαϊκών χωρών που προκάλεσε προβλήματα στην λειτουργία και την βιωσιμότητα μεγάλων και μικρών επιχειρήσεων.

Οι κίνδυνοι του Εθνικού Οικονομικού Περιβάλλοντος

Στο σημείο αυτό τίθενται υπό εξέταση παράμετροι της εθνικής οικονομίας που δύνανται να προκαλέσουν κινδύνους στις επιχειρήσεις. Αυτοί είναι οι ακόλουθοι:

- Οι γενικές υποδομές της χώρας που διαμορφώνουν το κόστος παραγωγής και διάθεσης των προϊόντων μιας επιχείρησης, άρα και το βαθμό αποτελεσματικότητά της.
- Ο πληθωρισμός που απειλεί τις επιχειρήσεις εφόσον μειώνει την αξία του κεφαλαίου και αυξάνει την ζητούμενη αμοιβή του. Εξάλλου, ο υψηλός πληθωρισμός για μεγάλα χρονικά διαστήματα, προκαλεί αρνητικές συνέπειες, εφόσον αυξάνονται τα επιτόκια, υποτιμάται το εγχώριο νόμισμα κλπ.
- Η διαθεσιμότητα ειδικευμένου εργατικού δυναμικού καθίσταται, επίσης, ένας κρίσιμος παράγοντας μιας επιχείρησης. Για παράδειγμα, για

μια επιχείρηση που βασίζεται στο ανθρώπινο κεφάλαιο, είναι ιδιαίτερα θετικό το γεγονός ότι υπάρχει πανεπιστημιακά καταρτισμένο και εξειδικευμένο προσωπικό.

- Το ισχυρό νόμισμα της χώρας, στην οποία δραστηριοποιείται μια επιχείρηση, δημιουργεί συνθήκες χαμηλού πληθωρισμού και χαμηλών επιτοκίων, με αποτέλεσμα την παροχή ασφάλειας στην επιχείρηση και την ευνοϊκή θέση των περιουσιακών της στοιχείων (απαιτήσεις, διαθέσιμα).
- Το μέγεθος της αγοράς που αναφέρεται περισσότερο στις μεγάλες επιχειρήσεις και ιδιαίτερα σε εκείνες που έχουν υψηλό σταθερό κόστος, χωρίς αυτό να σημαίνει πως και οι μικρότερες δεν επιθυμούν να αποκτήσουν ένα εξίσου μεγάλο μερίδιο δραστηριότητας στην εγχώρια αγορά.

Αναφερόμενοι, τώρα, στους εσωτερικούς κινδύνους, σύμφωνα με τον Γκλεζάκο (2008), αυτοί είναι:

- Ο κίνδυνος αναποτελεσματικής οργάνωσης

Σχετίζεται με τη χρήση αποτελεσματικών μέσων στην παραγωγή (νέοι μέθοδοι παραγωγής, εξελιγμένα μηχανήματα, αυτοματισμούς κτλ.), την οργάνωση της παραγωγής με τον πιο αποτελεσματικό και καλύτερο τρόπο ώστε να μην σπαταλάται πολύτιμος χρόνος, πρώτες ύλες ή επικαλύψεις εργασιών, καθώς και την αποτελεσματική αξιοποίηση τόσο των επενδυμένων κεφαλαίων όσο και των εργαζομένων μέσα από το σχεδιασμό του κατάλληλου οργανογράμματος, τη βελτίωση της αποδοτικότητάς τους και την αύξηση της παραγωγικότητάς τους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μειώνεται κατά πολύ ένας από τους πιο σημαντικούς εσωτερικούς κινδύνους που σχετίζεται με τη μη αποτελεσματική οργάνωση.

- Ο κίνδυνος παρεχόμενων πιστώσεων

Ο συγκεκριμένος συνίσταται ως ένας από τους πιο σημαντικούς κινδύνους λόγω του ότι η παροχή πίστωσης σε μη έμπιστους πελάτες είναι δυνατό να επιφέρει μεγάλες οικονομικές απώλειες σε περίπτωση που εκείνοι αδυνατούν να ανταποκριθούν στις οικονομικές τους υποχρεώσεις. Είναι, λοιπόν, επιτακτική η ανάγκη να τίθενται υπό

αναλυτική εξέταση τόσο οι όροι των συναλλαγών όσο και η οικονομική ευχέρεια των πελατών.

➤ Ο κίνδυνος προμηθευτών

Η επιλογή ακατάλληλων προμηθευτών μπορεί, επίσης, να συμβάλλει στον εφοδιασμό της επιχείρησης με χαμηλής ποιότητας πρώτες ύλες και υλικά, γεγονός που διαφαίνεται στο ότι παράγονται χαμηλής ποιότητας προϊόντα. Επιπρόσθετα, οι χρονικές καθυστερήσεις στον εφοδιασμό καθυστερούν την πραγματοποίηση των παραγγελιών και συνεπώς συμβάλλουν στο να μην ικανοποιούνται οι πελάτες.

➤ Ο κίνδυνος λανθασμένων επιλογών προϊόντων

Η εσφαλμένη επιλογή προϊόντων, δηλαδή προϊόντων που δεν ανταποκρίνονται στις επιθυμίες και τις ανάγκες των καταναλωτών, μπορεί να προκαλέσει μεγάλη ζημία στην επιχείρηση χάνοντας κεφάλαια αλλά και την ευκαιρία υλοποίησης άλλων δραστηριοτήτων. Συνεπώς, η επιχείρηση θα πρέπει άμεσα να αντιδράσει σε μια πιθανή μείωση των πωλήσεων των προϊόντων της, αλλά, συγχρόνως, ιδιαίτερα προσεχτικά όσον αφορά την αποδέσμευση πόρων και την αξιοποίησή τους σε επόμενες παραγωγικές δραστηριότητες.

➤ Ο κίνδυνος δυσφήμισης

Είναι πολύ συχνό φαινόμενο, μια επιχείρηση να τραβήξει τα βλέμματα των ανταγωνιστών της και να κατηγορηθεί για αντιπεριβαλλοντική στάση ή για προώθηση ακατάλληλων προϊόντων κλπ. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η μόλυνση και η καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος, η πώληση ληγμένων τροφίμων, η αποθήκευση επικίνδυνων υλικών κτλ.

Βέβαια, οι κίνδυνοι που απειλούν μια επιχείρηση μπορούν να διακριθούν και σε άλλες δύο μεγάλες κατηγορίες: τους **επιχειρησιακούς** και τους **οικονομικούς**. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τους κινδύνους που μια επιχείρηση υποθέτει για να πλεονεκτήσει στον ανταγωνισμό και να προσδώσει αξία στην μετοχή για τους μετόχους. Αυτοί εναπόκεινται τόσο στις επιχειρηματικές αποφάσεις που λαμβάνουν οι εταιρίες (μάρκετινγκ, προϊόντα, οργάνωση κλπ.) όσο και στο επιχειρηματικό περιβάλλον (μακροοικονομικό, τεχνολογίες κλπ.) μέσα στο οποίο λειτουργούν. Οι

οικονομικοί κίνδυνοι αναφέρονται σε πιθανές απώλειες που υπάρχει περίπτωση να προκληθούν λόγω διαφόρων δραστηριοτήτων στις χρηματοοικονομικές αγορές και έχουν άμεση εξάρτηση από την έκθεση της επιχείρησης σε αυτές. Για παράδειγμα, είναι πιθανό να δημιουργηθούν απώλειες αν αλλάξουν τα επίπεδα των επιτοκίων ή δεν εκπληρωθούν οι οικονομικές υποχρεώσεις. (Jorion, 2007).

Η μελέτη των πηγών από τις οποίες πηγάζουν όλοι αυτοί οι κίνδυνοι είναι ένα εξίσου ενδιαφέρον σημείο. Αρκετοί είναι δυνατόν να προέρχονται από τον άνθρωπο (πληθωρισμός, διαφορετικές κυβερνητικές πολιτικές, πόλεμοι κλπ.), ενώ άλλοι οφείλονται σε απρόσμενες φυσικές καταστροφές (θεομηνίες, σεισμοί, ακραία καιρικά φαινόμενα κλπ.)

3.4 Κίνδυνοι των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Ο κλάδος της ναυτιλίας παρουσιάζει αρκετές ιδιαιτερότητες και απειλείται από κινδύνους που μπορούν να διαταράξουν την ομαλή λειτουργία της εταιρίας και να επηρεάσουν τη βιωσιμότητά της. Συνεπώς, προβάλλει επιτακτική η ανάγκη μια ναυτιλιακή, για να προστατευθεί σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον, να στραφεί είτε στις χρονοναυλώσεις και στην εξασφάλιση συμβολαίων εργολαβικής μεταφοράς φορτίων είτε στη χρήση χρηματοοικονομικών εργαλείων, όπως είναι τα συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης ναύλων (Freight Futures), τα συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης προϊόντων (Commodity Futures) (βλέπε Visvikis, 2003) και οι προθεσμιακές συμφωνίες ναύλων (Forward Freight Agreements).

Οι πιο σημαντικοί κίνδυνοι με τους οποίους έρχεται αντιμέτωπη η διοίκηση μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι:

- I. Λειτουργικοί κίνδυνοι
- II. Κίνδυνοι λόγω μεταβολής των ναύλων
- III. Κίνδυνοι λόγω μεταβολής της αξίας του πλοίου
- IV. Συναλλαγματικός κίνδυνος
- V. Κίνδυνοι λόγω μεταβολής των επιτοκίων.

Προκειμένου να γίνει σαφής η σημασία της αναγνώρισης και αντιστάθμισής τους για τη λειτουργία της ναυτιλιακής εταιρίας, είναι σημαντικό να αναλυθούν αυτοί οι κίνδυνοι λεπτομερώς.

Λειτουργικοί κίνδυνοι

Είναι η πιο σημαντική κατηγορία κινδύνων που μπορεί να εμφανιστεί σε μια ναυτιλιακή εταιρία. Για παράδειγμα, σε περίπτωση που μεταβληθεί η τιμή του πετρελαίου, θα αυξηθεί το λειτουργικό κόστος του πλοίου, εφόσον αυξάνονται τα καύσιμα και τα λιπαντικά που χρησιμοποιούνται στις μηχανές του και κατέχουν το μεγαλύτερο μέρος των τρέχοντων εξόδων του πλοίου (running expenses). Συνεπώς, ειδικά για μια spot ναύλωση, η μεταβολή της τιμής του πετρελαίου επηρεάζει άμεσα τον υπολογισμό του κόστους για την ανάληψη ενός πλού ή όχι και είναι δυνατόν να προκαλέσει μεγάλες απώλειες αν μεταβληθεί προς την αντίθετη κατεύθυνση.

Επιπρόσθετα, εκτός από τα καύσιμα, στα τρέχοντα έξοδα του πλοίου συμπεριλαμβάνονται με τη σειρά τους η τροφοδοσία, η ασφάλιση του πλοίου και του πληρώματος, η μισθοδοσία του πληρώματος, τα έξοδα λιμενισμού, καθώς και διάφορα άλλα έξοδα κίνησης. Από τα παραπάνω αξιολογούνται ως πιο σημαντικά οι ασφάλειες και η μισθοδοσία, καθώς επηρεάζουν, μαζί με τα καύσιμα, το κόστος λειτουργίας.

Κίνδυνοι λόγω μεταβολής των ναύλων

Στις ναυλαγορές εντοπίζεται μια αστάθεια, η οποία οφείλεται σε διάφορους παράγοντες και επηρεάζει το επίπεδο των ναύλων στο παγκόσμιο σκηνικό, καθώς και την εξέλιξη του θαλάσσιου εμπορίου. Ως πιο σημαντικοί ανάμεσα σε αυτούς κρίνονται η προσφορά και η ζήτηση χωρητικότητας, η δραστηριότητα στις επενδύσεις των εφοπλιστών και οι κυκλικές διακυμάνσεις. Για την ακρίβεια:

- Η μεγάλη προσφορά χωρητικότητας, δηλαδή η διαθεσιμότητα μεγάλου αριθμού πλοίων στην αγορά, προκαλεί την πτώση της τιμής του ναύλου και

αυξάνει την ανταγωνιστικότητα μεταξύ των εταιριών αναφορικά με την μεταφορά των φορτίων.

- Από την άλλη, η αυξημένη ζήτηση για χωρητικότητα σημαίνει υψηλή παραγωγική δραστηριότητα και συγχρόνως μικρό αριθμό πλοίων που μπορούν να καλύψουν την μεταφορά των φορτίων με αποτέλεσμα την αύξηση του ναύλου λόγω της χαμηλής ανταγωνιστικότητας.
- Παράλληλα, μεγάλη σημασία για την διαμόρφωση των ναύλων έχει η επενδυτική δράση των εφοπλιστών και η ναυπήγηση νέων πλοίων εφόσον αυξάνει την προσφερόμενη χωρητικότητα και οδηγεί σε πτώση του ναύλου. Μεγάλος αριθμός παραγγελιών για νέα πλοία στα ναυπηγεία αποτελεί ένδειξη για τις ναυλαγορές των μεταβολών που μπορούν να υπάρξουν, ιδιαίτερα αν μειωθεί η παραγωγή. Η κρίση στην ναυτιλία από τις αρχές του 2008 μέχρι και πρότινος αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα. Εξαιτίας της οικονομικής ύφεσης και της μείωσης της παραγωγής σε όλους τους τομείς αλλά και των πλοίων που εισάγονταν στην αγορά ως απόρροια των επενδύσεων των ναυτιλιακών εταιριών τις προηγούμενες χρονιές, παρατηρήθηκε πτώση των ναύλων και ύφεση στις ναυτιλιακές δραστηριότητες.
- Τέλος, οι κυκλικές διακυμάνσεις στην ναυτιλία (ύφεση-κρίση-ανάκαμψη-άνθηση), ασκούν επιρροή στην πορεία των ναύλων και καθορίζουν κατά πολύ τις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, οι διοικήσεις των εταιριών να προσαρμόζουν τη λειτουργία τους κατά τη διάρκεια των δυσμενών συνθηκών του περιβάλλοντος ώστε να προλάβουν επερχόμενες δυσάρεστες συνέπειες.

Συμπερασματικά, κρίνεται αναγκαία η αντιστάθμιση του κινδύνου που δημιουργείται λόγω της μεταβολής των ναύλων προκειμένου να αποφευχθούν τυχόν απώλειες, κάποιες φορές τόσο σοβαρές που είναι πιθανό να οδηγήσουν ακόμα και σε διακοπή λειτουργίας της εταιρίας.

Κίνδυνοι λόγω μεταβολής της αξίας του πλοίου

Μια ακόμη κατηγορία κινδύνων συμπεριλαμβάνει όσους ασκούν έμμεση επίδραση στην εταιρία μεταβάλλοντας την οικονομική της θέση και την αξία των περιουσιακών της στοιχείων, δηλαδή των πλοίων. Πιο συγκεκριμένα, η αξία ενός μεταχειρισμένου πλοίου αλλάζει όταν υπάρχει υπερπροσφορά χωρητικότητας, κακή συντήρηση, χαμηλός ναύλος και όταν είναι μεγάλης ηλικίας. Έτσι, θα υπάρξει πτώση στην αξία μεταπώλησής του, ενώ θα επηρεαστεί αρνητικά και η χρηματοδότηση της εταιρίας, εφόσον δεν μπορεί να το αξιολογήσει για να αντλήσει κεφάλαια.

Επιπρόσθετα, θεωρείται ως ένα ακόμη παράγοντας που μεταβάλλει την αξία του πλοίου η αξία του δομικού υλικού (scrap). Για παράδειγμα, η πτώση της τιμής του δομικού υλικού του πλοίου προκαλεί την μείωση της αξίας του πλοίου, το οποίο συγκαταλέγεται στα περιουσιακά στοιχεία της εταιρίας και συνυπολογίζεται για τη λήψη χρηματοδότησης. Σε αντίθετη περίπτωση, η τιμή του πλοίου ανεβαίνει μαζί με την αξία μεταπώλησής του, γεγονός που οδηγεί σε βελτίωση της οικονομικής θέσης της εταιρίας.

Συναλλαγματικός κίνδυνος

Οι πιο πολλές ναυτιλιακές εταιρίες έχουν έσοδα σε αμερικανικά δολάρια μιας και είναι το επικρατέστερο νόμισμα παγκοσμίως, εκτός ορισμένων των οποίων ο ναύλος μετράται σε ευρώ ή σε άλλα νομίσματα, κάτι το οποίο εξαρτάται από το ναυλοσύμφωνο. Συνεπώς, παρόλο που το μεγαλύτερο μέρος των εξόδων (τρέχοντα δάνεια, καύσιμα, ασφάλειες, λιπαντικά, μισθοδοσία κ.α.) πληρώνεται σε δολάρια, ωστόσο κάποια έξοδα χρειάζεται να διευθετηθούν σε ευρώ ή σε άλλα τοπικά νομίσματα. Ο συναλλαγματικός κίνδυνος (foreign exchange risk) αναφέρεται στην απώλεια εσόδων λόγω της διακύμανσης των βασικών συναλλαγματικών ισοτιμιών, καθώς υπάρχουν έξοδα (μέρος της μισθοδοσίας, ανεφοδιασμός, επισκευές κ.α.) τα οποία καλύπτονται σε διαφορετικά νομίσματα ανά χρονικές περιόδους. Αναφέροντας

ένα παράδειγμα, το ναυτιλιακό management οφείλει να μπορεί να ανταπεξέλθει σε να μια σοβαρή υποτίμηση του δολαρίου έναντι του ευρώ, γιατί, σε αντίθετη περίπτωση, θα χαθούν μεγάλα ποσά σε ενδεχόμενη ευρωποίηση για την αποπληρωμή των εξόδων.

Επίσης, το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια τα περισσότερα νέα πλοία κατασκευάζονται σε χώρες της Άπω Ανατολής ενώ το νόμισμα που χρησιμοποιείται κυρίως στη ναυτιλία είναι το δολάριο, μπορεί να προκαλέσει τον κίνδυνο της αγοράς ενός πλοίου σε άλλο νόμισμα από αυτό που αποτιμάται η περιουσία του πλοιοκτήτη και να οδηγήσει σε οικονομικές απώλειες. Εξίσου οικονομική απώλεια θα υπάρξει και στην περίπτωση που σε μια επιχείρηση έχει χορηγηθεί δάνειο σε άλλο νόμισμα από αυτό που αποτιμάται η περιουσία της. Συνεπώς, είναι σημαντικό, κάθε μήνα να αναπροσαρμόζεται το ποσό που πρέπει να πληρωθεί ανάλογα με τη σχέση της ισοτιμίας του τοπικού νομίσματος με το νόμισμα στο οποίο έχει χορηγηθεί το δάνειο. Έτσι, σε περίπτωση που μια ναυτιλιακή εταιρία χρηματοδοτείται από ένα σινικό χρηματοπιστωτικό ίδρυμα για την ναυπήγηση 5 LNG πλοίων, τότε θα πρέπει να παραδίδει ένα ποσό, ανάλογα με τους όρους του συμβολαίου που έχει συνάψει, σε γουάν κάθε μήνα προκειμένου να εξοφλήσει το δάνειο, παρόλο που τα έσοδά της είναι σε αμερικανικά δολάρια. Συνεπώς, η ισοτιμία μεταξύ των δυο νομισμάτων (δολαρίου/γουάν) θα καθορίσει το ακριβές ποσό σε δολάρια που θα πρέπει να πληρωθεί από την εταιρία.

Συμπερασματικά, μια ορθή και σωστή διαχείριση επικαλείται οι ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν κύκλο εργασιών σε πολλές χώρες του πλανήτη, να εξετάζουν προσεκτικά τη θέση τους ως προς κάθε νόμισμα, υπολογίζοντας τη διαφορά μεταξύ των απαιτήσεών τους και των υποχρεώσεών τους απέναντι σε αυτό. Ουσιαστικά, σε περίπτωση που οι απαιτήσεις μιας εταιρίας είναι περισσότερες από τις υποχρεώσεις της σε ένα νόμισμα, τότε η θέση της αξιολογείται ως «ανοιχτή» στην αγορά. Σε μια τέτοια περίπτωση, ελλοχεύει κίνδυνος για την εταιρεία σχετικά με το αν θα υπάρξει υποτίμηση ή ανατίμηση του συγκεκριμένου νομίσματος. Συνήθως, οι επιχειρήσεις επιθυμούν να έχουν πλεονασματική θέση σε ισχυρά νομίσματα τα οποία πρόκειται να ανατιμηθούν και ελλειμματική θέση σε ασθενή νομίσματα τα οποία πρόκειται να υποτιμηθούν.

Κίνδυνος λόγω μεταβολής των επιτοκίων

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο κλάδος της ναυτιλίας είναι εντάσεως κεφαλαίου, δηλαδή για την εύρυθμη λειτουργία και την περαιτέρω ανάπτυξη μιας εταιρίας απαιτούνται μεγάλα ποσά. Έτσι, είναι πολύ σημαντικό να υπάρχει εξάρτηση των ναυτιλιακών εταιριών από τις μεγάλες επενδυτικές τράπεζες και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα προκειμένου να υπάρχει ρευστότητα αλλά και να αντληθούν κεφάλαια για την ναυπήγηση νέων πλοίων. Έτσι, μεγάλο κίνδυνο για τις ναυτιλιακές εταιρίες μπορεί να αποτελέσει η άνοδος των επιτοκίων, η οποία φέρει αρνητικές επιπτώσεις στο κόστος δανεισμού τους από τα τραπεζικά ιδρύματα και εμποδίζει την ανάπτυξή τους.

Οι πιο σημαντικοί παράγοντες που διαμορφώνουν το κόστος δανεισμού μιας εταιρίας είναι το χρέος της και η οικονομική της κατάσταση. Με λίγα λόγια, προκειμένου να χορηγηθεί ένα δάνειο, θα πρέπει πρώτα να εξεταστεί η βιωσιμότητα του χρέους της και φυσικά η ρευστότητα και τα έσοδα που έχει σχετικά με τα κεφάλαια που ζητάει. Για το λόγο αυτό, τις περισσότερες φορές πρέπει να καταβάλει ως εχέγγυο το ύψος του ναύλου που εισπράττει καθώς και τον ναύλο που περιμένει να λάβει από τα νέα της πλοία, δηλαδή τα έσοδα της. Συγχρόνως, ένας εξίσου σημαντικός παράγοντας είναι και η διαμόρφωση του διατραπεζικού επιτοκίου LIBOR, το οποίο καθορίζεται από την Ένωση Βρετανικών Τραπεζών. Πιο συγκεκριμένα, άνοδος του LIBOR, σηματοδοτεί αύξηση του κόστους δανεισμού των τραπεζών, το οποίο μεταφέρεται στη συνέχεια στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και αυξάνει το κόστος δανεισμού τους, εφόσον κανείς δεν μπορεί να αντλήσει κεφάλαια με σταθερό επιτόκιο.

3.5 Αντιμετώπιση ναυτιλιακών κινδύνων

Το αν μια ναυτιλιακή εταιρία θα λειτουργεί ομαλά και θα επιβιώσει, εξαρτάται κατά πολύ από τη δυνατότητα που έχει να αναγνωρίζει εγκαίρως τους κινδύνους και να τους αντιμετωπίζει κατάλληλα. Για το λόγο αυτό, αξιοποιεί ποικίλα εργαλεία και τεχνικές με σκοπό να αντιμετωπίσει τις απειλές που προέρχονται από το περιβάλλον και τις διάφορες ναυτιλιακές δραστηριότητες. Αυτόν τον σκοπό εξυπηρετούν κυρίως τα χρηματοοικονομικά προϊόντα (προθεσμιακά συμβόλαια, δικαιώματα προαίρεσης

κλπ.), τα οποία διαπραγματεύονται στην δευτερογενή αγορά και χρησιμοποιούνται με σκοπό να μειώσουν την πιθανότητα εμφάνισης διαφόρων κινδύνων στις ναυτιλιακές.

Αντιστάθμιση λειτουργικών κινδύνων

Αξίζει να σημειωθεί πως τα καύσιμα έχουν την υψηλότερη μεταβλητότητα αναφορικά με όλα τα άλλα λειτουργικά έξοδα. Πιο συγκεκριμένα, λόγω του ότι η πραγματοποίηση ενός μεγάλου ταξιδιού χρειάζεται μεγάλη ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών, σε περίπτωση που αυξηθεί η τιμή τους, ακόμα και ελάχιστα (από 10\$ σε 12\$ ανά τόνο), θα αυξηθεί συγχρόνως το κόστος του ταξιδιού. Κάποιοι τρόποι αντιμετώπισης του συγκεκριμένου κινδύνου είναι οι ακόλουθοι:

- Η χρήση χρηματοοικονομικών προϊόντων και η κάλυψη της ναυλώτριας/πλοιοκτήτριας εταιρίας στην δευτερογενή αγορά με την αγορά ενός παράγωγου προϊόντος, όπως είναι τα Forward Bunker Agreements. Οι τελευταίες αποτελούν προθεσμιακές συμφωνίες μεταξύ πωλητή και αγοραστή για μια συγκεκριμένη ποσότητα καυσίμου, καθορισμένης ποιότητας και προκαθορισμένης τιμής σε συγκεκριμένη τοποθεσία παράδοσης (10000 τόνους πετρελαίου προς 12\$ τον τόνο με παράδοση στο Antwerp). Τις περισσότερες φορές, η πληρωμή γίνεται ανάλογα με τη διαφορά ανάμεσα στην τρέχουσα τιμή του καυσίμου και την τιμή του συμβολαίου στον τόπο παράδοσης. Αξίζει να σημειωθεί πως οι συμφωνίες αυτές δεν είναι προϊόν συζήτησης σε κάποιο χρηματιστήριο, αλλά διαπραγματεύονται μεταξύ των δύο αντισυμβαλλόμενων μερών (OTC).

Στο ίδιο πλαίσιο συμφωνιών συγκαταλέγονται και τα συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης (futures), όπως είναι το Brent Crude Future με υποκείμενη αξία την τιμή του καυσίμου. Πιο συγκεκριμένα, ο Πίνακας 1.1 αναπαριστά ένα συμβόλαιο μελλοντικής εκπλήρωσης αργού πετρελαίου (Brent Crude Oil Future), στο οποίο αναγράφονται λεπτομερώς τα κυριότερα χαρακτηριστικά του, όπως είναι ο συμβολισμός του προϊόντος (Product symbol), η τιμή βάσης (Price basis), η αξία του κουπονιού (Tick value), η διαπραγματευόμενη ποσότητα (Unit of trading).

Πίνακας 3.1

Συμβόλαιο μελλοντικής εκπλήρωσης αργού πετρελαίου

BRENT CRUDE OIL FUTURE	
Product symbol	BB
Price basis	1 USA cent/barrel
Tick value	10 USD
Unit of trading	1000 barrels BCO

- Η χρησιμοποίηση συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης, όπως είναι τα petroleum and petroleum product future contracts, οι οποίες αποτελούν συμφωνίες που υποδεικνύουν πως όσο υψηλότερη συσχέτιση υπάρχει ανάμεσα στον υποκείμενο τίτλο και στο παράγωγο προϊόν τόσο πιο αποτελεσματικό είναι αυτό ως προς την αντιστάθμιση κινδύνου. Πιο συγκεκριμένα, αν ένα παρόμοιο παράγωγο προϊόν σχετίζεται κατά πολύ με τον υποκείμενο τίτλο, τότε μπορεί να χρησιμοποιηθεί αυτό αντί του αρχικού παράγωγου εργαλείου για να αντιμετωπίσει τον κίνδυνο. Η διαδικασία αυτή ονομάζεται σταυροειδής αντιστάθμιση ή cross hedging. Για παράδειγμα, εφόσον υπάρχει υψηλή συσχέτιση ανάμεσα στις τιμές των καυσίμων και σε αυτές του πετρελαίου και των πετρελαιοειδών, μπορούν να πραγματοποιηθούν μελλοντικές συμβάσεις πετρελαίου και παραγώγων του προκειμένου να αντισταθμιστούν οι διακυμάνσεις στις δαπάνες των καυσίμων.
- Έχει επίσης αναλυθεί και η χρήση των ανταλλαγών απαιτήσεων με τα Bunker Swaps. Οι ανταλλαγές απαιτήσεων (swaps) καυσίμων λειτουργούν με τον ίδιο τρόπο όπως εκείνα επί οποιουδήποτε άλλου τίτλου με κυρίαρχο παράδειγμα το Plain Vanilla. Το τελευταίο αποτελεί μια συμφωνία όπου η κυμαινόμενη τιμή (floating price) ενός αγαθού ανταλλάσσεται με μια δεδομένη τιμή (fixed price) για το συγκεκριμένο αγαθό, για μια δεδομένη περίοδο και ποσότητα.
- Τέλος, εμφανίζεται και η κατηγορία των δικαιωμάτων (Options) επί των τιμών των καυσίμων όπως είναι τα Options on bunker prices, όπου ο

αγοραστής καταβάλει μόνο το κόστος του δικαιώματος, όμως μπορεί να έχει πολύ μεγαλύτερο κέρδος.

Η πρόληψη του συγκεκριμένου κινδύνου είναι πολύ σημαντική, διότι επηρεάζει σημαντικά την λειτουργία της εταιρίας, εφόσον αυξάνει τα τρέχοντα έξοδά της. Συγχρόνως, είναι απαραίτητο να γίνεται ένας ορθός υπολογισμός των λειτουργικών εξόδων ώστε να κριθεί εάν θα αναληφθεί η μεταφορά ενός φορτίου ή όχι.

Αντιστάθμιση κινδύνων λόγω μεταβολής των ναύλων

Ο κίνδυνος αυτός αντιμετωπίζεται κυρίως με την χρονοναύλωση των πλοίων όπου ο ναύλος είναι σταθερός για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, αν και σε χαμηλότερο επίπεδο σε σχέση με τη spot ναύλωση. Παράλληλα, οι αντισυμβαλλόμενοι προστατεύονται από μεγάλες οικονομικές ρήτρες σε περίπτωση που δεν τηρηθούν οι όροι του συμβολαίου. Επιπλέον, μια άλλη τακτική πραγματοποιείται με την αγορά παραγώγων ναύλου (Freight Derivatives) στην δευτερογενή αγορά. Εδώ συγκαταλέγονται τα συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης επί ναύλου (Forward Freight Agreements, FFAs), συμφωνίες όπου πωλητής και αγοραστής καθορίζουν από κοινού το συγκεκριμένο ύψος του ναύλου για συγκεκριμένη ποσότητα φορτίου και για προκαθορισμένο τύπο πλοίου. Ο αγοραστής των FFAs τις περισσότερες φορές είναι ο ίδιος ο ναυλωτής, ο οποίος εκτιμά ότι το επίπεδο του ναύλου για το συγκεκριμένο ταξίδι θα είναι υψηλότερο από το ποσό που έχει συμφωνηθεί και με γνώμονα αυτό αγοράζει τις συμφωνίες. Σε αντίθετη θέση βρίσκεται ο πλοιοκτήτης /διαχειριστής του πλοίου, ο οποίος, αναλαμβάνοντας το ρόλο του πωλητή, κρίνει πως το επίπεδο του ναύλου θα είναι χαμηλότερο από το συμφωνηθέν και γι αυτό πουλάει το συμβόλαιο αυτό. Η διαπραγμάτευση πραγματοποιείται ανάμεσα στη διαφορά της τιμής του συμβολαίου και της μέσης τιμής της διαδρομής που διαμορφώνεται στην αγορά. Επιπλέον, οι συμφωνίες αυτές γίνονται ανάμεσα στους δύο αντισυμβαλλόμενους (OTC) με τη βοήθεια ship brokers, επενδυτικών τραπεζών και άλλων οικονομικών μεσαζόντων όπως η Imarex και το Baltic exchange, όπου συγκροτούνται οι όροι των συναλλαγών. Το γεγονός αυτό ορίζει πως από την στιγμή που δεν διαπραγματεύονται σε οργανωμένες αγορές (χρηματιστήρια), και οι δύο

πλευρές δέχονται πιστωτικό κίνδυνο ο οποίος αντισταθμίζεται από τους παραπάνω φορείς (Clarkson Securities, 1999).

Τέλος, με την χρήση Commodity Futures, οι εταιρίες καλύπτονται από μεταβολές των ναύλων και προς τις δύο κατευθύνσεις. Μόνο σε έσχατες περιπτώσεις, όπου η πτώση του ναύλου είναι αρκετά υψηλή και το κόστος ξεπερνά κατά πολύ τα έσοδα του πλοίου, συνίσταται ο παροπλισμός του και η καταβολή κάποιων παγίων εξόδων.

Αντιστάθμιση κινδύνων λόγω μείωσης της αξίας του πλοίου

Προκειμένου να προφυλαχθεί η διαχειρίστρια/πλοιοκτήτρια εταιρία από τον κίνδυνο τέτοιων μεταβολών στην αξία του πλοίου, έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει το FoSVA (Forward Ship Value Agreement). Το τελευταίο είναι ένα μελλοντικό συμβόλαιο με υποκείμενο προϊόν το BaSVA (Baltic Ship Value Assessment), το οποίο με τη σειρά του απευθύνεται σε τέσσερις συγκεκριμένους τύπους πλοίων (VLCC, Aframax, Capesize και Panamax) και χρησιμοποιεί εκτιμήσεις για την αξία των παραπάνω τύπων πλοίων μέσου όρου ηλικίας 5 ετών, που εκδίδονται δύο φορές το μήνα από 10 αναγνωρισμένες εταιρίες. Η χρήση του γίνεται με τον παρακάτω τρόπο:

Σε περίπτωση που ένας πλοιοκτήτης αγοράσει ένα νέο πλοίο (Aframax) και δει πτώση της τιμής του, προκειμένου να καλυφθεί από μεγάλες απώλειες κεφαλαίων, πουλάει συμβόλαια FoSVA με κάθε ένα από αυτά να εκφράζει το βαθμό κινδύνου που επιθυμεί να αντισταθμίσει, π.χ. 5%-100% της αξίας του πλοίου. Στη συνέχεια, η τιμή του συμβολαίου διαμορφώνεται από τη διαφορά ανάμεσα στην προσυμφωνημένη τιμή και τον μέσο όρο της αξίας του πλοίου που έχουν δώσει οι εκτιμητές ενώ η διάρκεια του συμβολαίου ανέρχεται στα 2-3 χρόνια. Με λίγα λόγια, αυτή η τακτική, αποτελεί ένα προθεσμιακό συμβόλαιο του οποίου ο διακανονισμός γίνεται με χρηματικούς όρους πάνω στην αξία ενός μεταχειρισμένου πλοίου και αποτελεί συμφωνία Over the Counter (OTC).

Αντίθετα, η μέθοδος cross hedging συμβάλλει στην αντιμετώπιση του κινδύνου από μεταβολή της αξίας του scrap πάνω σε ένα μελλοντικό συμβόλαιο χάλυβα ή σιδήρου. Τέλος, η εταιρία έχει τη δυνατότητα να μειώσει αυτόν τον κίνδυνο, συγκροτώντας

ανάλογα τον στόλο που διαθέτει με διαφορετικού τύπου πλοία ανάλογα με την τάση της αγοράς και το πως διαμορφώνεται η τιμή τους.

Αντιστάθμιση συναλλαγματικού κινδύνου

Στο σημείο αυτό χρειάζεται να επισημανθεί πως η έκθεση και συνεπώς η αντιμετώπιση του συναλλαγματικού κινδύνου διαφέρει ανάλογα με το μέγεθος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Έτσι, μια "μεγάλη" επιχείρηση, η οποία έχει υποκαταστήματα και θυγατρικές εταιρείες σ' άλλες χώρες από αυτή που δραστηριοποιείται, είναι δυνατόν να καλυφθεί σε σχέση με μια "μικρή" επιχείρηση η οποία είναι εγκατεστημένη σε μια μόνο χώρα. Σε αυτήν την περίπτωση, σύμφωνα με τον Σταματόπουλο (1993), η επιχείρηση αυτή μπορεί να καλυφθεί από τον συναλλαγματικό κίνδυνο με ενέργειες, όπως:

- a. Η κάλυψη στην άμεση ή προθεσμιακή αγορά
- b. Η συστηματική τιμολόγηση σε τοπικό νόμισμα σε συνδυασμό με
- c. Την επίσπευση ή επιβράδυνση των πληρωμών ή εισπράξεων αναφορικά με το αν το νόμισμα στο οποίο είναι εκφρασμένες είναι ασθενές ή ισχυρό.

Σε αντίθεση με τις μικρές, οι μεγάλες εταιρείες χρησιμοποιούν άλλου είδους στρατηγικές οι οποίες, σύμφωνα με τον Σταματόπουλο (1993) είναι οι εξής:

- i. Η κάλυψη-ασφάλιση (covering)
- ii. Η κάλυψη-αντιστάθμιση έναντι πιθανών κινδύνων (hedging)
- iii. Arbitrage iv. Οι ανταλλαγές νομισμάτων (currency swaps)
- v. Η επίσπευση ή επιβράδυνση των πληρωμών ή των εισπράξεων.

Ακόμη, πολλές εταιρίες χρησιμοποιούν παράγωγα προϊόντα, όπως είναι τα συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης (ΣΜΕ) επί νομισμάτων για να αντισταθμίσουν τον συναλλαγματικό κίνδυνο. Στα συμβόλαια αυτά ο υποκείμενος τίτλος είναι η συναλλαγματική ισοτιμία ανάμεσα στα δύο νομίσματα και η τιμή διαπραγμάτευσης

διαμορφώνεται από την αγορά μέσω της προσφοράς και της ζήτησης των δύο νομισμάτων. Παράλληλα, χρησιμοποιούνται και άλλα χρηματοοικονομικά προϊόντα, όπως είναι τα προθεσμιακά συμβόλαια ή δικαιώματα προαίρεσης σε συναλλαγματικές ισοτιμίες.

Αντιστάθμιση επιτοκιακού κινδύνου

Προκειμένου να προστατευθεί η πλοιοκτήτρια/διαχειρίστρια εταιρεία από τον κίνδυνο λόγω μεταβολής των επιτοκίων, προτείνεται η χρησιμοποίηση Ανταλλαγών Απαιτήσεων σε επιτόκια, η οποία συμφωνεί για την ανταλλαγή σταθερού με κυμαινόμενο LIBOR, για μια ράντα δώδεκα διακανονισμών, αν η συναλλαγή είναι ετήσια. Διαφορετικά, μπορεί να χρησιμοποιήσει συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης (futures) πάνω σε επιτόκια ώστε να περιορίσει τον κίνδυνο απωλειών και να χρηματοδοτηθεί με ευνοϊκούς όρους.

Παράλληλα, τα τελευταία χρόνια έχουν αναπτυχθεί νέα τραπεζικά προϊόντα όπως είναι το Interest Rate Swap (IRS), τα οποία χρησιμοποιούνται για την αντιστάθμιση του επιτοκιακού κινδύνου. Σύμφωνα με την ιστοσελίδα της τράπεζας Πειραιώς, το IRS αποτελεί μια διμερή συμφωνία που αφορά την ανταλλαγή τακτικών πληρωμών τόκου μεταξύ των δύο μερών επί ενός συγκεκριμένου ονομαστικού ποσού για μια προκαθορισμένη περίοδο. Το ένα μέρος θα λαμβάνει πληρωμές σταθερού επιτοκίου και θα καταβάλει πληρωμές κυμαινόμενου επιτοκίου ενώ το άλλο μέρος θα πράττει αντίστροφα. Επίσης, το IRS αξιοποιείται για να μετατρέψει ένα είδος επιτοκιακής υποχρέωσης σε κάποιο άλλο (π.χ. δάνειο κυμαινόμενου επιτοκίου σε σταθερού επιτοκίου) και, συνεπώς, επιτρέπει την ορθότερη διαχείριση των επιτοκιακών αναγκών ανάλογα με το υφιστάμενο επιτοκιακό περιβάλλον.

Παρόμοιο είναι και το προθεσμιακό συμβόλαιο επιτοκίου (Forward Rate Agreement, FRA), το οποίο προέρχεται από τη διαχείριση του επιτοκιακού κινδύνου και παρέχει την δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να συμφωνήσει από εκείνη τη στιγμή ένα επιτόκιο ενός μελλοντικού δανείου για μια συγκεκριμένη μελλοντική περίοδο. Αυτό θα πραγματοποιηθεί χωρίς να ανταλλάξει κεφάλαια παρά μόνο την επιτοκιακή διαφορά. Για την ακρίβεια, το προϊόν δίνει την ικανότητα στον χρήστη να "κλειδώσει" το επιτόκιο ενός δανείου. Στην αρχή της μελλοντικής περιόδου (Ημερομηνία

Διακανονισμού) γίνεται η σύγκριση μεταξύ του επιτοκίου που έχει συμφωνηθεί μεταξύ της τράπεζας και του πλοιοκτήτη ("Επιτόκιο FRA") και του τρέχοντος επιτοκίου της αγοράς (αυτό που θα ισχύει στην αρχή της μελλοντικής περιόδου για περίοδο ίση με την διάρκεια του FRA) προκειμένου να υπολογιστεί η μεταξύ τους διαφορά. Σε περίπτωση που προκύψει επιτοκιακή διαφορά αυτή πρέπει να αποδοθεί είτε από την τράπεζα στον πελάτη είτε το αντίστροφο. Τέλος, να αναφερθεί πως η πληρωμή της επιτοκιακής διαφοράς από το ένα μέρος στο άλλο γίνεται στην αρχή της μελλοντικής περιόδου.

3.6 Ανακεφαλαίωση

Βασικός σκοπός αυτού του κεφαλαίου ήταν η παράθεση και η κατανόηση της έννοιας του κινδύνου και των επιπτώσεων που έχει στην οργάνωση και λειτουργία των επιχειρήσεων. Έπειτα από μια ιστορική αναδρομή της διοίκησης κινδύνου, επισημάνθηκε πως αυτή συμβάλλει στο να αναγνωρίζονται οι κίνδυνοι που απειλούν μια επιχείρηση και εμποδίζουν, τελικά, την ανάπτυξή της. Στο τέλος, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στους κινδύνους που μπορούν να εμφανιστούν σε μια ναυτιλιακή βιομηχανία, αλλά και στον τρόπο αντιμετώπισής τους.

Κεφάλαιο 4: Ναυπηγική Βιομηχανία: Ανάλυση Τάσεις και Προβλέψεις

4.1 Εισαγωγή

Η ναυπηγική βιομηχανία έχει γίνει πιο παγκόσμια από ότι τοπική λόγω της αυξανόμενης ζήτησης της παγκοσμιοποίησης και της εύκολης μετακίνησης πρώτων υλών, εξαρτημάτων, τελικών προϊόντων μέσω των θαλάσσιων οδών. Η ναυπηγική βιομηχανία κυριαρχείται πάντα από ναυτικά έθνη, όπως η Βρετανία, η Γαλλία, η Γερμανία, οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία, η Κορέα και η Κίνα. Η ναυπηγική βιομηχανία έχει δύο κύρια τμήματα, το εμπορικό τμήμα και το ναυτικό τμήμα. Επί του παρόντος, οι εμπορικοί τομείς της ναυπηγικής βιομηχανίας κυριαρχούνται από την Κίνα, την Ιαπωνία, την Κορέα και τις ευρωπαϊκές χώρες. Σε αντίθεση ο ναυπηγικός τομέας κυριαρχείται από τις ΗΠΑ, την Κίνα, τη Ρωσία, την Ιαπωνία και την Ινδία. Η ναυπηγική βιομηχανία θεωρείται μία από τις πιο στρατηγικές, παλαιότερες, πιο ανοικτές και άκρως ανταγωνιστικές αγορές στον κόσμο. Παρόλο που η ναυπηγική βιομηχανία έχει τεράστιες εμπειρίες στην επιβίωση κατά τη διάρκεια καταστροφών της οικονομίας, η σημερινή παγκόσμια οικονομική και πολιτική κρίση έπληξε τη ναυπηγική βιομηχανία πιο σοβαρά. Δεδομένου ότι η ναυπηγική βιομηχανία είναι μια βιομηχανία υψηλής έντασης κεφαλαίου, τόσο η ισχυρή κυβερνητική στήριξη όσο και η πολιτική σταθερότητα είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την επιβίωση αυτού του κλάδου. Η ναυπηγική βιομηχανία είναι υπεύθυνη για το σχεδιασμό και την κατασκευή υπερωκεάνιων σκαφών σε όλο τον κόσμο. Η βιομηχανία ασχολείται με την κατασκευή και την τροποποίηση πλοίων και οι ενέργειες αυτές διεξάγονται σε εξειδικευμένες εγκαταστάσεις που είναι γνωστές ως ναυπηγεία. Οι βασικοί παράγοντες που οδηγούν στην ανάπτυξη της αγοράς είναι το ΑΕΠ, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, η βελτίωση της οικονομικής ανάπτυξης, η αύξηση της αστικοποίησης, η τιμή των ορυκτών καυσίμων και η αύξηση της παγκόσμιας παραγωγής χάλυβα. Μερικές από τις αξιοσημείωτες τάσεις και εξελίξεις αυτής της βιομηχανίας είναι η πράσινη ναυπηγική τεχνολογία, η αυτοματοποίηση στη βιομηχανία, η αρθρωτή τεχνική ναυπηγικής, η προηγμένη στολή και πλοία με ηλιακή και αιολική ενέργεια. Ωστόσο, η επέκταση της ναυπηγικής βιομηχανίας μπορεί να επηρεαστεί από τον αυξημένο ανταγωνισμό, τους

περιβαλλοντικούς κανονισμούς, την ενισχυμένη παγκοσμιοποίηση και την πολιτική και χρηματοπιστωτική αστάθεια.

4.2 Παγκόσμια Ανάλυση τάσεων ναυπηγικής βιομηχανίας

Ιστορικά, η ναυπηγική βιομηχανία υπέφερε από την απουσία παγκόσμιου ελέγχου και ρόλου και υπάρχει μια τάση για υπερβολική επένδυση λόγω του γεγονότος ότι τα ναυπηγεία προσφέρουν ένα ευρύ φάσμα τεχνολογιών, απασχολούν σημαντικό αριθμό εργαζομένων και παράγουν εισόδημα ως ναυπηγική αγορά. Από την άλλη πλευρά, είναι πολύ συνηθισμένο το γεγονός ότι η ναυπηγική βιομηχανία είναι πάντα κρατική βιομηχανία και απολαμβάνει κυβερνητικές επιδοτήσεις. Ως αποτέλεσμα, η ναυπηγική βιομηχανία είναι ένας ελκυστικός κλάδος για τις αναπτυσσόμενες χώρες. Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, η Ιαπωνία χρησιμοποίησε τη ναυπηγική βιομηχανία κατά τη δεκαετία του 1950 και τη δεκαετία του 1960 για να ανοικοδομήσει τη βιομηχανική της δομή. Και πάλι η Νότια Κορέα άρχισε να κάνει τη ναυπηγική βιομηχανία μια στρατηγική βιομηχανία τη δεκαετία του 1970 και η Κίνα βρίσκεται τώρα στη διαδικασία της επανάληψης αυτών των μοντέλων με μεγάλες κρατικές ενισχύσεις σε αυτόν τον κλάδο. Αντίστροφα, η Κροατία, η Βραζιλία, οι Φιλιππίνες, το Βιετνάμ ιδιωτικοποιούν τη ναυπηγική τους βιομηχανία. Η ναυπηγική βιομηχανία έχει μειωθεί στις χώρες με υψηλό κόστος εργασίας, λόγω της κατάργησης των κρατικών επιδοτήσεων και των εγχώριων βιομηχανικών πολιτικών που δεν παρέχουν στήριξη. Η βρετανική ναυπηγική βιομηχανία είναι ένα εξαιρετικό παράδειγμα αυτού, με τις βιομηχανίες της να υποφέρουν άσχημα από τη δεκαετία του 1960. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 τα βρετανικά ναυπηγεία είχαν ακόμα την ικανότητα να κατασκευάζουν όλους τους τύπους και τα μεγέθη των εμπορικών αλλά σήμερα έχουν μειωθεί σε ένα μικρό αριθμό που ειδικεύεται σε συμβάσεις στον τομέα της άμυνας, πολυτελή σκάφη αναψυχής και εργασίες επισκευής. Η πτώση σημειώθηκε επίσης σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, αν και σε κάποιο βαθμό αυτό μειώθηκε με μέτρα προστασίας και με πολιτικές βιομηχανικής στήριξης. Στις ΗΠΑ, ο νόμος Jones ο οποίος θέτει περιορισμούς στα πλοία που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη μετακίνηση των εγχώριων φορτίων σήμαινε ότι η εμπορική ναυπηγική βιομηχανία συνεχίστηκε, αν και με μειωμένο συντελεστή, αλλά η προστασία αυτή δεν επέβαλε κυρώσεις στις ανεπάρκειες της ναυπηγικής βιομηχανίας. Η συνέπεια αυτού του γεγονότος είναι ότι οι τιμές των συμβάσεων είναι πολύ υψηλότερες από εκείνες οποιασδήποτε άλλης χώρας που κατασκευάζει ωκεάνια πλοία. Η Κίνα είναι ένας αναδυόμενος ναυπηγός που

ξεπέρασε τη Νότια Κορέα κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης το 2008 έως το 2010. Η Κίνα είναι πλέον σταθερά ο μεγαλύτερος ναυπηγός στον κόσμο με περίπου το 45% των συνολικών παραγγελιών στον κόσμο και η ποιότητα και η τεχνολογία της έχουν βελτιωθεί σημαντικά. Προς το παρόν, η Κορέα είναι η δεύτερη μεγαλύτερη ναυπηγική χώρα στον κόσμο με συνολικό μερίδιο αγοράς περίπου 29% το 2014 (Σχήμα 1).

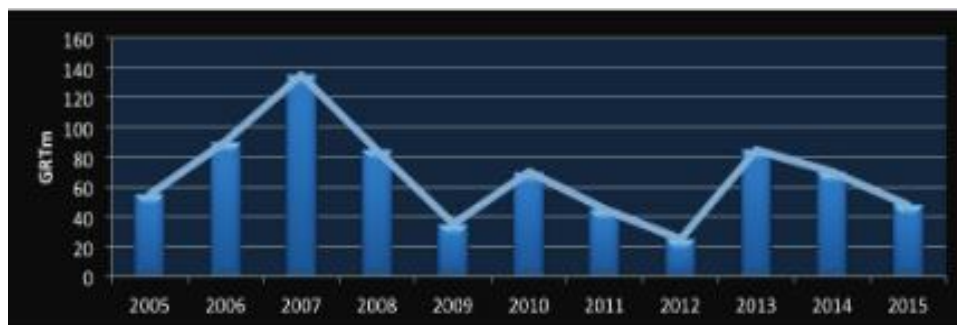
Η Νότια Κορέα οδηγεί στην παραγωγή μεγάλων σκαφών, όπως τα δεξαμενόπλοια, τα κρουαζιερόπλοια. Τα μεγάλα τρία ναυπηγεία της Νότιας Κορέας, η Hyundai Heavy Industries, η Samsung Heavy Industries και η ναυπηγική Daewoo και η ναυτιλιακή μηχανική, κυριαρχούν παγκοσμίως ναυπηγική βιομηχανία, με την STX Shipbuilding, τη Hyundai Samho Heavy Industries, την Hanjin Heavy Industries και τη Sungdong Ναυπηγική και Ναυτική Μηχανική, που κατατάσσονται επίσης μεταξύ των δέκα κορυφαίων ναυπηγείων παγκοσμίως. Κατά την αξιολόγηση η τάση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, διαπιστώθηκε ότι η Ιαπωνία ήταν η κυρίαρχη χώρα κατασκευής πλοίων από την δεκαετία του 1960 μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1990, αλλά σταδιακά έχασε το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της στην αναδυόμενη βιομηχανία της Νότιας Κορέας η οποία είχε τα πλεονεκτήματα πολύ φθηνότερων μισθών, ισχυρής κυβερνητικής υποστήριξης και φθηνότερου νομίσιματος. Νοτιοκορεάτης η παραγωγή ξεπέρασε την Ιαπωνία το 2003 και το μερίδιο της ιαπωνικής αγοράς έκτοτε υποχώρησε δραματικά (James, 2009). Φιλιππίνες κατέλαβε την τέταρτη θέση μεταξύ των ναυπηγικών χωρών σε όλο τον κόσμο και παράγει πάνω από έξι εκατομμύρια νεκρούς τόνους των πλοίων που κατασκευάστηκαν το 2012. Το σχήμα 1 δείχνει το παγκόσμιο μερίδιο αγοράς της ναυπηγικής βιομηχανίας ανά χώρα.

Rank	Country	Combined (GT)	Percentage
1	China	67,000,000	45%
2	South Korea	53,000,000	29%
3	Japan	28,000,000	18%
4	Philipinnes	6,000,000	1%
5	European Union	4,500,000	1%
6	Rest of the world	11,000,000	6%

Σχήμα 1: Παγκόσμιο μερίδιο αγοράς ναυπηγείων κατά χώρες (2014)

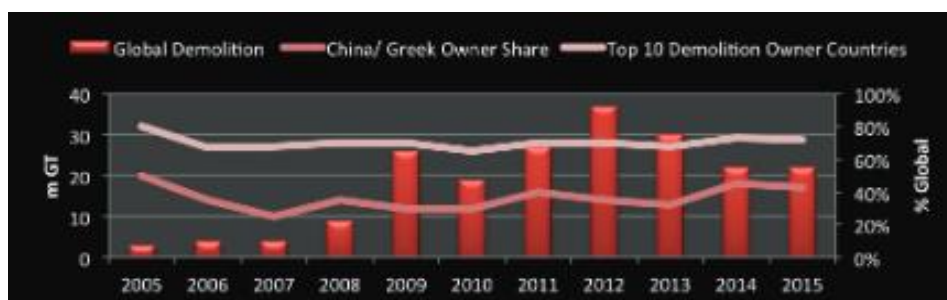
Το σχήμα 2 δείχνει το παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών για νέες κατασκευές για την δεκαετία 2005-2015. Αυτό το γράφημα υποδεικνύει την κυκλική κίνηση των νέων παραγγελιών με το χρόνο. Από αυτό το γράφημα διαπιστώθηκε ότι κατά το πρώτο μισό

του κύκλου της καμπύλης η ζήτηση ήταν στο κατώτατο σημείο του 2005 και συνέχισε να αυξάνεται στο μέγιστο μέχρι το 2007 και στη συνέχεια μειώθηκε το 2009. Στη φάση του δεύτερου κύκλου, η ζήτηση έφθασε στο αποκορύφωμά της το 2010 και υποχώρησε το 2012. Από τη φάση του τελευταίου μισού κύκλου, η καμπύλη ζήτησης αυξήθηκε εκ νέου και έφθασε στο υψηλότερο σημείο το 2013 και στη συνέχεια μειώθηκε σταδιακά. Εξάλλου, από την ανάλυση αυτή είναι προφανές ότι οι αγορές ναυπηγείων είναι πάντα ασταθείς.



Σχήμα 2: Παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών πλοίου σε εκατομμύρια

Το σχήμα 3 δείχνει την παγκόσμια κατεδάφιση την δεκαετία 2005-2015 και τις κορυφαίες χώρες κατεδάφισης πλοίων. Από το γράφημα διαπιστώθηκε ότι η παγκόσμια κατεδάφιση είχε αυξηθεί μέχρι το 2012. Αλλά από τότε έχει αρχίσει να μειώνεται σταδιακά. Τα μεγάλα μερίδια αγοράς κατεδαφίσεων πλοίων ανήκουν στην Κίνα και την Ελλάδα, καθώς κατέχουν το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο.

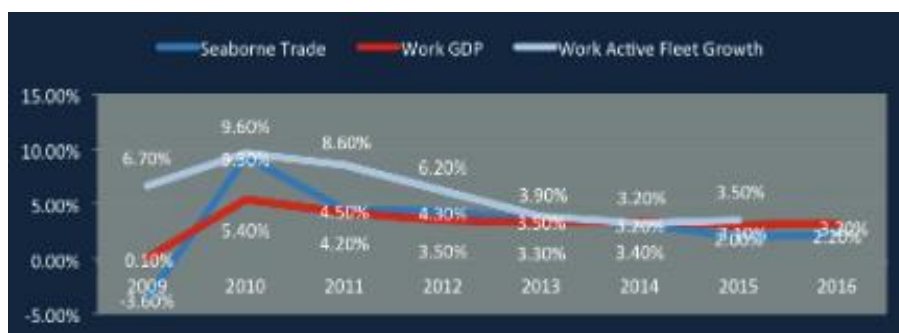


Σχήμα 3: Παγκόσμια Κατεδάφιση Πλοίων

4.3 Ανάλυση της ναυπηγικής ανάπτυξης με μελλοντική πρόβλεψη

Υπάρχει άμεση σχέση μεταξύ της αύξησης του παγκόσμιου ΑΕΠ και της ανάπτυξης της ναυπηγικής βιομηχανίας. Από την άλλη πλευρά, τον κόσμο Η αύξηση του ΑΕΠ, η αύξηση του εμπορίου και η ενεργός ανάπτυξη του στόλου συνδέονται άμεσα μεταξύ τους. Από το Σχήμα 4 στο γράφημα σύγκρισης ανάπτυξης,

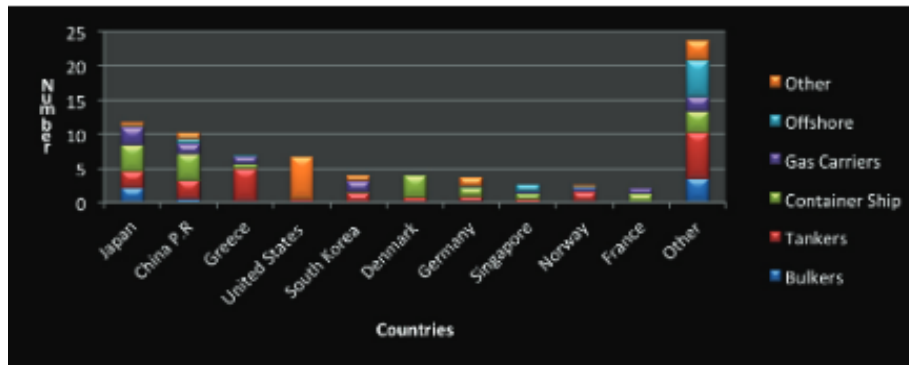
έχει αποδειχθεί σαφώς ότι το 2009 και οι τρεις αριθμοί ήταν σε κατάντη και πολύ χαμηλή θέση. Στη συνέχεια, και οι τρεις παράμετροι αυξήθηκαν απότομα το 2010 και στη συνέχεια μειώθηκαν σταδιακά. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια (2013-2015), η τάση αύξησης του ΑΕΠ είναι σχεδόν σταθερή ή μεταβάλλεται πολύ μετρίως. Επομένως, μπορούμε να προβλέψουμε ότι η αύξηση του εμπορικού κύκλου και η ενεργός ανάπτυξη του στόλου στο προσεχές μέλλον θα είναι σταθερά όπως τα προηγούμενα δύο χρόνια. Η ναυπηγική βιομηχανία αντιμετώπισε τεράστιο πλήγμα από την παγκόσμια οικονομική κρίση το 2008, όταν η ζήτηση των πλοίων μειώθηκε, μειώνοντας τις τιμές και μειώνοντας τα βιβλία παραγγελιών για τα επόμενα επτά χρόνια.



Σχήμα 4:

Σχέση μεταξύ της παγκόσμιας ανάπτυξης του εμπορίου, της παγκόσμιας αύξησης του ΑΕΠ και της ενεργού ανάπτυξης του στόλου

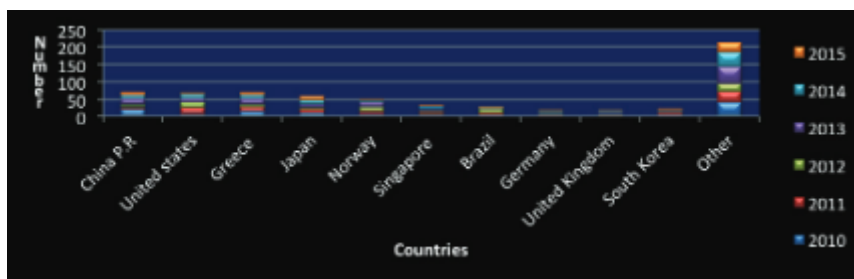
Παρά τις μεγάλες διακυμάνσεις της τιμής και της ζήτησης, οι κυριότερες αγορές - Κίνα, Ιαπωνία και Νότια Κορέα, παραμένουν στην πρώτη γραμμή της παγκόσμιας βιομηχανίας ναυπηγικής και επισκευής πλοίων. Υπάρχουν ισχυροί λόγοι για την ανάπτυξη της αγοράς κτιρίων πλοίων. Η οικονομική στήριξη των κυβερνήσεών τους, οι επενδύσεις από τις ίδιες τις χώρες, η υγιής δόση ξένων επενδύσεων λόγω του χαμηλότερου κόστους εργασίας, οι προγραμματισμένες εξελίξεις στον τομέα των υποδομών και οι φιλικές προς τις επιχειρήσεις ρυθμίσεις τους βοήθησαν να φτάσουν σε κορυφαία θέση το 2015 (Σχήμα 5). Από την ανάλυση της Παγκόσμιας Αγοράς Ναυπηγικής, διαπιστώθηκε ότι, σε διαφορετικές χώρες, η ποσότητα του ναυπηγικού προϊόντος μειώθηκε σταδιακά όπως η, κυρίως λόγω της αργής οικονομικής δραστηριότητας, ανάπτυξη και ανισορροπία στην προσφορά και τη ζήτηση του πλοίου.



Σχήμα 5:

Επενδύσεις στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας από τις χώρες ιδιοκτήτες το 2015

Η ασθενέστερη ζήτηση οφείλεται επίσης στην αύξηση της τιμής στην ναυπηγική βιομηχανίας. Η ναυπηγική βιομηχανία θεωρείται μία από τις παλαιότερες, πιο ανοικτές και άκρως ανταγωνιστικές αγορές στον κόσμο. Παρόλο που η ναυπηγική βιομηχανία έχει τεράστιες εμπειρίες σε επίσημες κορυφές και καταστροφές της οικονομίας, η πρόσφατη παγκόσμια κρίση έπληξε σοβαρά την ναυπηγική βιομηχανία. Απαιτείται ισχυρή κυβερνητική στήριξη και πολιτική σταθερότητα αυτή τη βιομηχανία λόγω της υψηλής έντασης κεφαλαίου. Στο Σχήμα 6, είναι σαφές ότι η κυβερνητική στήριξη και οι επενδύσεις των χωρών σε αυτόν τον τομέα είναι η σημαντική κινητήρια δύναμη για να επιβιώσουν σε περίπτωση παγκόσμιας πτώσης. Υπάρχει ακόμα τεράστιο περιθώριο για τη ναυπηγική βιομηχανία να αναπτυχθεί κατά την επόμενη δεκαετία. Χώρες όπως η Ιαπωνία, η Κορέα και η Κίνα αυξάνουν την εγχώρια ζήτηση, η οποία προσελκύει παγκόσμια ναυπηγική αγορά.



Σχήμα 6:

Ιστορικές αποδείξεις επένδυσης από χώρες ιδιοκτήτες (κρατική στήριξη).

4.4 Πρόβλεψη της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας

Η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία θα κυριαρχείται συνεχώς από την Ασία και ιδιαίτερα από την Κίνα, τη Νότια Κορέα και την Ιαπωνία εξαιτίας ελάχιστων πλεονεκτημάτων. Όπως οι φθηνότεροι μισθοί και η ισχυρή κυβερνητική στήριξη. Προβλέπεται ότι η αγορά ναυπηγείων για δεξαμενόπλοια και εμπορευματοκιβώτια (κοντέινερ) θα αυξηθεί τα επόμενα χρόνια. Από την άλλη, η ναυπηγική αγορά για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου έχει λιγότερες ελπίδες για ανάπτυξη κατά την επόμενη δεκαετία. Καθώς το μεγαλύτερο μέρος του αναπτυσσόμενου κόσμου θα σημειώσει οικονομική επιβράδυνση, θα υπάρξει παρατεταμένη αδυναμία στις τιμές των βασικών προϊόντων κατά την επόμενη δεκαετία. Η τάση της ναυτιλίας δεξαμενόπλοιων αναμένεται να παραμείνει ισχυρή βραχυπρόθεσμα. Τα μεγαλύτερα ασιατικά ναυπηγεία φαίνονται σταθερά, τα μικρότερα ναυπηγεία μπορεί να είναι ευάλωτα, ιδίως εκείνα που ειδικεύονται στις αγορές ξηρού χύδην και ανοικτής θαλάσσης. Οι μεταβολές της παγκόσμιας δημογραφικής εξέλιξης και του ρυθμού αύξησης του πληθυσμού, σε συνδυασμό με τη μακροπρόθεσμη οικονομική ανάπτυξη στις αναπτυσσόμενες αγορές, θα έχει επιπτώσεις στον ναυτιλιακό τομέα κατά τη διάρκεια της επόμενης δεκαετίας.

Η μεσαία τάξη αναπτύσσεται στις αναδύμενες οικονομίες της Ασίας, της Αφρικής και της Λατινικής Αμερικής όπου τα διαθέσιμα εισοδήματα θα οδηγήσουν στην αύξηση της ζήτησης για εισαγωγές βασικών και τελικών προϊόντων. Μια συνέπεια για τον ναυτιλιακό κλάδο της αύξησης των καταναλωτικών δαπανών στις αναπτυσσόμενες αγορές θα είναι οι μακροπρόθεσμες ευκαιρίες ανάπτυξης για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερ). Οι βασικοί παράγοντες που οδηγούν στην ανάπτυξη της ναυπηγικής αγοράς είναι το ΑΕΠ, το παγκόσμιο ναυτιλιακό εμπόριο, η βελτίωση της οικονομικής ανάπτυξης, η αύξηση της αστικοποίησης και η τιμή των καυσίμων. Η επέκταση της ναυπηγικής βιομηχανίας θα επηρεαστεί από τον αυξημένο ανταγωνισμό, τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς, την ενισχυμένη παγκοσμιοποίηση και την πολιτική και οικονομική αστάθεια. Είναι σαφές ότι η κρατική στήριξη και η επιδότηση της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι υποχρεωτική για την ανάπτυξη και την μακροπρόθεσμη επιβίωση της βιομηχανίας.

Κεφάλαιο 5: Συμπεράσματα

- Οι βασικότεροι κίνδυνοι των ναυτηλιακών επιχειρήσεων είναι δύσκολα προβλέψιμοι αλλά η προσπάθεια προσδιορισμού τους είναι το βασικότερο βήμα για την κατάλληλη αντιμετώπιση τους. Και αυτοί είναι οι εξής:
 - I. Η τιμή του πετρελαίου που επηρεάζει το κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεων.
 - II. Η πρόσβαση στις αγορές κεφαλαίου για την χρηματοδότηση των επενδυτικών τους σχεδίων.
 - III. Μεταβολές στις συναλλαγματικές ισοτιμίες.
 - IV. Μεταβολές στους ναύλους των πλοίων.
- Επιστημένεται η ανάγκη διαχείρισης του κινδύνου και όχι η πλήρης εξάλειψη του μέσα από τον σωστό προσδιορισμό τους και σύγχρονες τεχνικές risk management.
- Οι ναυτηλιακές επιχειρήσεις, λόγω της φύσης τους, έρχονται αντιμέτωπες με κινδύνους που προέρχονται τόσο από το διεθνές περιβάλλον όσο και εγχώριο περιβάλλον με αυξανόμενη την επίδραση της τεχνολογίας και της παγκοσμιοποίησης. Τέλος η εσωτερική λειτουργία και οργάνωση των ναυτηλιακών επιχειρήσεων αναδικνύεται σε πηγή κινδύνων και προκλήσεων λόγω της αδυναμίας πολλών εξ'αυτών να προσαρμοστούν με επιτυχία στις αλλαγές.
- Όσο αναφορά την αντιστάθμιση των σημαντικότερων εκ των κινδύνων αυτό επιτυγχάνεται με την χρήση εξειδικευμένων χρηματοοικονομικών παραγώγων όπως: forwards/ futures προϊόντων (πετρελαίου), swaps επιτοκίων, options στα κάυσιμα και διάφορα freight derivatives για την αντιστάθμιση των διακυμάνσεων των ναύλων. Μέσα από τις αγορές παραγώγων επιτυγχάνεται και η αντιμετώπιση του συναλλαγματικού κινδύνου με την χρήση currency swaps και ΣΜΕ επι των νομισμάτων.

Λαμβάνοντας υπόψη πως οι πλοιοκτήτες έχουν ενσωματώσει όλη την διαθέσιμη πληροφορία για το μέλλον της ναυτηλίας στις παραγγελίες για ναυπήγηση καινούργιων πλοίων, μπορούμε να τονίσουμε και να εξάγουμε τα εξής συμπεράσματα:

- Εξαιτίας της διεθνούς ύφεσης οι παραγγελίες έχουν μειωθεί σημαντικά κάτω από τα ιστορικά επίπεδα της περιόδου 2005-2007, παρ'όλο που εμφανίζουν σημάδια ανάκαμψης φανερώνοντας έτσι τον κυκλικό τους χαρακτήρα.
- Οι νέες ναυπηγήσεις κατευθύνονται κύριως προς τα ναυπηγεία της Ασίας, Ν. Κορέα, Κίνα, Ιαπωνία είτε για λόγους κόστους (Κίνα) είτε λόγω υψηλής τεχνολογίας και κρατικών επιχορηγήσεων (Ν.Κορέα, Ιαπωνία) καταφέρνουν να προσελκύουν τα μεγαλύτερα μερίδια.
- Οι χαμηλοί ρυθμοί ανάπτυξης στις αναπτυγμένες οικονομίες και η επιβράδυνση κρατούν χαμηλά τις αγορές πλοίων χύδην φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων. Ενώ αντιθέτως η εντεινόμενη ζήτηση για προϊόντα ενέργειας και ειδικά φυσικού αερίου στρέφουν τα φώτα στην αγορά πλοίων τύπου LNGs.

Βιβλιογραφία

Ελληνική Βιβλιογραφία

1. Γεωργακόπουλος Α., Ζιζάς Ι., Τσιφιλιτάκου Τ., Φωτεινέας Α. (2003). Τα Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Προϊόντα ως Εργαλείο Αντιστάθμισης Κινδύνων για την Ναυτιλιακή Επιχείρηση, Εργασία, Επιβλέπων Δρ Ηλίας Βισβίκης, Πειραιάς.
2. Γεωργόπουλος Ν. (2010), Στρατηγικό Μάνατζμεντ, Εκδόσεις Γ. Μπένου, Αθήνα.
3. Γκλεζάκος Μιχάλης, (2008). Αξιολόγηση Επιχειρήσεων, Αθήνα.
4. Γουλιέλμος Α. Μ. (1998). Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Α.Σταμούλης, Αθήνα
5. Σαμπράκος Ευάγγελος, (2008). Ο τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές, Β' έκδοση.
6. Τράπεζα της Ελλάδος, (2010). Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες Ανισορροπιών και Προτάσεις Πολιτικής, Αθήνα.
7. Τσακίρη Λήνα (2004), Εισαγωγή στο Στρατηγικό Σχεδιασμό των Επιχειρήσεων, Πανεπιστημιακές παραδόσεις, Έκδοση Υπηρεσία Δημοσιευμάτων Α.Π.Θ., Θεσσαλονίκη.

Ξένη Βιβλιογραφία

1. China Shipbuilding Industry Production & Marketing Demand and Investment Forecast Report, 2013-2017 (<http://en.qianzhan.com/report/detail/3c9944de618e465f.html>).

2. China will be Worlds Largest Economy In 2024: HIS. Investing.com. Retrieved 8 September 2014.
3. Global Shipbuilding Market Report: 2016 Edition by Business Wire; www.businesswire.com/news/home/20160518005672/en/GlobalShipbuilding-Market-Report-2016-Edition.
4. Grammenos, C. Th. (2002). Credit risk, analysis and policy in bank shipping finance.
5. Holton, A. G. (2003). Value-at-Risk, Theory and Practice, Elsevier.
6. Johnson Gerry and Scholes Kevan, Exploring Corporate Strategy, Text and Cases, Sixth Edition, Prentice Hall, 2002.
7. Jorion Phillippe. (2001). Value at Risk: The New Benchmark for Managing Financial Risk, 3 rd edition, McGraw-Hill, New York.
8. Lixing Zou, 2009. Development oriented finance and economy in China: A historical review and prognostic assessment. Printed in Bloomington,Indiana, USA, 2009.
9. McCarthy, M., 2005. Ship's Fastenings: from sewn boat to steamship. TexasA&M Press, 2005.
10. Merchant Marine Act of 1920; also known as the Jones Act, is a United States federal statute; [en.wikipedia.org/wiki/Merchant Marine Act of 1920](http://en.wikipedia.org/wiki/Merchant_Marine_Act_of_1920).
11. Merna Tony and Faisal F. Al-Thani. (2008). Corporate Risk Management, second edition. Mills, T. (1999). The Econometric Modelling of Financial Time Series, Cambridge University Press, London.

12. Michael Dillon, 2010. China: A modern history, IB Tauris and Co Ltd, London, UK, 2010.
13. Philippines: fourth largest shipbuilding nation in the world; [http://www.export.dk/nyt-og-presse/nyheder/\\$5-billion-maritime-business-in-the-philippines](http://www.export.dk/nyt-og-presse/nyheder/$5-billion-maritime-business-in-the-philippines).
14. Research Report on China Shipbuilding Industry, 2014-2018 (<https://www.bharatbook.com/marine-and-shipping-market-research-reports354707>).
15. Sawyer, L.A. and Mitchell, W. H. 1985. The Liberty Ships: The History of the "Emergency" Type Cargo Ships Constructed in the United States
16. Ship Building Market Research Report, Dec 2014. (<http://www.ibisworld.com/industry/china/ship-building.html>).
17. Visvikis Ilias. (2003). Risk and Risk Management in the Shipping Industry
18. World economic Outlook (WEO) update, subdued demand, diminished prospect, Jan 2016, www.imf.org/external/pubs/ft/weo/update.