

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΕ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανική  
ς Σχεδίασης και Παραγωγής



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και

Επιχειρηματικών Πηρεσιών



*ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ*

*ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ*

*«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»*

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ**

*Περιγραφή και Ανάλυση του Τρόπου Διενέργειας Αυτών*

**SHIP PURCHASE AND SELLING**

*Description and analysis of their conduction method*

**Ονοματεπώνυμο Φοιτητή:**

**ΒΙΤΟΛΛΑΡΗ ΔΗΜΗΤΡΑ**

**Ονοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:**

**ΑΛΚΗΣ ΚΟΡΡΕΣ**

**ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023**

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΕ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανική  
ς Σχεδίασης και Παραγωγής



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και

Επιχειρηματικών Πραξιοτήτων



## Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

Κορρές Άλκης

Παπουτσιδάκης Μιχαήλ

Δρόσος Χρήστος



## ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο/Η κάτωθι υπογεγραμμένος/η Βιτολλάρη Δήμητρα του Πίρο, με αριθμό μητρώου 8066202 φοιτητής/τρια του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής της Σχολής Μηχανικών Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω υπεύθυνα ότι: «Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του διπλώματός μου».

Ο/Η δηλών/ούσα

Ημερομηνία

Βιτολλάρη Δήμητρα

10/03/2023



## Περίληψη

Στον τομέα της ναυτιλίας μια από τις σημαντικότερες δραστηριότητες αποτελεί η αγορά και η πώληση ενός πλοίου καθώς το πλοίο είναι και το κύριο μέσο για την ολοκλήρωση των υπηρεσιών που προσφέρει η επιχείρησης. Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η παρουσίαση των αγορών στην ναυτιλία και συγκεκριμένα η ανάλυση της διαδικασίας αγοραπωλησίας ενός πλοίου καθώς αυτή διαφέρει ανάλογα με την επιλογή μεταχειρισμένου (second hand) ή νεόχτιστου (newbuilding) πλοίου. Στην αγορά ή τη πώληση ενός πλοίου σημαντικό ρόλο παίζουν η διαπραγμάτευση και η σύμβαση που θα χρησιμοποιηθούν καθώς αυτές διέπονται από τις βασικές αρχές δικαίου για την πώληση και την αγορά αγαθών.

Αρχικά στην εισαγωγή θα γίνει μια σύντομη αναφορά στον κλάδο της ναυτιλίας, των βασικών εννοιών και σε κάποια από τα χαρακτηριστικά του κλάδου. Μετέπειτα, θα παρουσιαστούν οι τέσσερις βασικές αγορές της ναυτιλίας, η ναυλαγορά, η αγορά νεόχτιστων πλοίων, η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων και η αγορά των διαλύσεων πλοίων με σκοπό την κατανόηση της σύγχρονης κατάστασης των κατηγοριών αυτών.

Στο δεύτερο κεφάλαιο στόχος είναι να αποδοθούν τα επιχειρηματικά κριτήρια ως προς την επιλογή πλοίου με βάση τη κατάλληλη χρονική στιγμή (timing) για μία ενδεχόμενη επένδυση (αγοραπωλησία) μεταχειρισμένου ή νεότευκτου πλοίου. Το είδος του πλοίου και το αν αυτό θα είναι μεταχειρισμένο ή καινούργιο παίζει σημαντικό ρόλο για την επιχείρηση καθώς ανάλογα με την απόφαση που θα παρθεί, μια επιχείρηση μπορεί να εκτοξεύσει τα κέρδη της και να ξεχωρίσει από τους ανταγωνιστές ή μπορεί να αποβεί μοιραίο για αυτήν. Θα παρατεθούν αναλυτικά οι τέσσερις αγορές αλλά και τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της κάθε αγοράς.



Επιπλέον θα παρουσιαστούν κριτήρια επιλογής πλοίου ανάλογα με το τύπο φορτίου και θα γίνει μία σύντομη αναφορά στην κατηγοριοποίηση στις πραγματικές και βοηθητικές αγορές.

Στο τρίτο κεφάλαιο της εργασίας, θα αναφερθούμε στην πώληση των πλοίων και στη διαδικασία της με βάση τις αρχές του Αγγλικού δικαίου ως προς την αγοραπωλησία αγαθών Sale of Goods Act (1893) 1979 (καθώς η αγοραπωλησία πλοίου συγκαταλέγεται σε αυτά). Επιπλέον θα γίνει παρουσίαση και ανάλυση των συμβάσεων που χρησιμοποιούνται στην αγοραπωλησία μεταχειρισμένων πλοίων. Συμβάσεις όπως το Memorandum of Agreement (MoA), η οποία αποτυπώνει τους όρους της αγοραπωλησίας μεταχειρισμένων πλοίων και αποτελεί τη πιο πολυχρησιμοποιημένη σύμβαση για αυτού την είδους την αγοραπωλησία θα αναλυθεί σε βάθος καθώς οι όροι από τους οποίους αποτελείται περιγράφουν τα στάδια αλλά και τη σχέση πωλητή-αγοραστή.

Στο ίδιο κεφάλαιο θα αναφερθούν προβλήματα που μπορεί να προκύψουν κατά την αγοραπωλησία πλοίων. Αναφορά θα γίνει και στις ναυτιλιακές επενδυτικές αποφάσεις πριν από την ολοκλήρωση μιας αγοραπωλησίας. Επιπλέον θα γίνει αναφορά στους οικονομικούς κύκλους της ναυτιλιακής αγοράς καθώς και θεωρητική παρουσίαση στοιχείων αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων.

Τέλος θα παρουσιάσουμε περιληπτικά κάποιες επιστημονικές έρευνες για τους παράγοντες που επηρεάζουν την τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων. Και στην τελευταία ενότητα θα παρουσιαστούν τα συμπεράσματα στα οποία καταλήξαμε μετά το τέλος της βιβλιογραφικής αυτής εργασίας.



## Abstract

In shipping industry, one of the most important activities is the purchase and sale of a ship, as the ship is the main component in order the company can complete the promised services of transportation of goods. The aim of this thesis is to present the markets in shipping industry and specifically analyze the process of buying and selling a ship, as this differs depending on whether it is a used (second hand) or newbuilding ship. In the purchase or sale of a ship, negotiation and the contract that will be used plays an important role, as these are governed by the basic principles of law for the sale and purchase of goods.

Initially, in the introduction a brief reference will be made to the shipping industry, basic concepts, and some of its characteristics. Subsequently, the four basic markets in shipping will be presented, the chartering market, the newbuilding ship market, the used ship market, and the ship demolition (scraping) market, in order to understand the current situation of these categories.

In the second chapter, the aim is to attribute the business criteria for choosing a ship based on the appropriate timing for a potential investment (purchase and sale) of a used or new ship. The type of ship and whether it will be a newbuild vessel or a second hand one plays an important role in the company's investment strategy. The type of ship and whether it will be used or new plays an important role for the business as depending on the decision taken, a business can skyrocket its profits and stand out from its competitors or it can be fatal for it. The four markets will be analyzed in detail, as well as the advantages and disadvantages of each market.



In addition, selection criteria for the ship will be presented depending on the type of cargo, and a brief reference will be made to the classification in the primary and secondary markets.

In the third chapter of the work, we will refer to the sale of ships and the process based on the principles of English law regarding the sale of goods under the Sale of Goods Act (1893) 1979 (since the sale of a ship is included in these). In addition, there will be a presentation and analysis of the contracts used in the sale of used ships. Contracts such as the, Memorandum of Agreement (MoA), which reflects the terms of sale of used ships and is the most commonly used contract for this type of sale, will be analyzed in depth, as the terms that make it up describe the stages and the relationship between seller and buyer.

In the same chapter, problems that may arise during the purchase and sale procedure of ships will be addressed. Reference will also be made to the shipping investment decisions prior to the completion of a purchase and sale. Additionally, there will be a reference to the economic cycles of the shipping market, as well as a theoretical presentation of used ship market data.

Finally, we will present some scientific research summarily on the factors that affect the price of used ships. In the last section, the conclusions reached after the end of this literature review will be presented.



## Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη .....	3
Abstract .....	5
1. Εισαγωγή.....	8
2. Αγορές Πλοίων .....	11
2.1 Αγορά νεότευκτων πλοίων (Newbuilding ship market).....	11
2.2 Αγορά μεταχειρισμένων πλοίων (Second hand ship market).....	15
2.3 Αγορά διάλυσης πλοίων (Scraping market) .....	20
2.4 Αγορά φορτίων (Freight Market) .....	23
2.5 Αγορά πλοίου ανάλογα με τον τύπο φορτίου.....	27
2.6 Πραγματικές και βοηθητικές αγορές.....	29
3. Πώληση πλοίων .....	31
3.1 Η πώληση ενός μεταχειρισμένου πλοίου με βάση το Αγγλικό δίκαιο .....	32
3.2 Προβλήματα που μπορεί να προκύψουν κατά την αγορά και τη πώληση πλοίων.....	35
3.3 Ναυτιλιακές επενδυτικές αποφάσεις .....	38
3.4 Οικονομικοί Κύκλοι ναυτιλιακής αγοράς (Shipping market cycles) .....	40
3.5 Θεωρητικά στοιχεία αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων .....	44
3.6 Επιστημονικές έρευνες για τους παράγοντες που επηρεάζουν την τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων.....	50
4. Συμπεράσματα .....	53
Βιβλιογραφία.....	58





## 1. Εισαγωγή

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί ζωτικό κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας, επιτρέποντας τη μεταφορά εμπορευμάτων σε όλο τον κόσμο μέσω των ωκεανών, ποταμών και άλλων υδάτινων διαδρομών. Η ναυτιλία υπάρχει εδώ και αιώνες και έχει εξελιχθεί σημαντικά με την πάροδο του χρόνου, με τη χρήση σύγχρονων τεχνολογιών και την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελείται από αρκετούς βασικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων:

- Ναυτιλιακές εταιρείες: Αυτές είναι οι εταιρείες που κατέχουν και διαχειρίζονται τα πλοία που μεταφέρουν εμπορεύματα. Υπάρχουν πολλοί διαφορετικοί τύποι πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων (container ships), των πλοίων εμπορευματοφόρων (bulk carriers), των δεξαμενόπλοιων (tankers), LNG & LPG και των επιβατικών πλοίων. Οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορεί να ειδικευθούν σε έναν τύπο πλοίου ή να διοικούν έναν στόλο διαφορετικών τύπων.
- Λιμάνια και τερματικοί σταθμοί: Τα λιμάνια είναι οι εγκαταστάσεις όπου τα πλοία φορτώνουν και εκφορτώνουν φορτία και οι τερματικοί σταθμοί είναι οι συγκεκριμένες περιοχές εντός του λιμανιού όπου συμβαίνει αυτό. Τα λιμάνια και οι τερματικοί σταθμοί μπορεί να ανήκουν σε κυβερνήσεις ή ιδιωτικές εταιρείες και μπορεί να εξειδικεύονται σε συγκεκριμένα είδη φορτίων, όπως τα εμπορευματοκιβώτια ή τα εμπορεύματα μεγάλου όγκου.
- Εταιρείες μεταφορών φορτίων (Freight forwarding): Αυτές είναι οι εταιρείες που βοηθούν στη διεύθυνση της μεταφοράς εμπορευμάτων από ένα μέρος σε ένα άλλο. Μπορούν να συνεργάζονται με ναυτιλιακές εταιρείες, εταιρείες μεταφοράς με φορτηγά και άλλους παρόχους μεταφορικών υπηρεσιών για να



διασφαλίσουν ότι τα εμπορεύματα μεταφέρονται αποτελεσματικά και οικονομικά.

- Τελωνειακοί διαμεσολαβητές (Customs Brokers): Οι τελωνειακοί διαμεσολαβητές είναι υπεύθυνοι για τη διασφάλιση ότι τα εμπορεύματα εισάγονται και εξάγονται σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς των χωρών που εμπλέκονται. Συνεργάζονται με ναυτιλιακές εταιρείες, εταιρείες μεταφοράς φορτίων και άλλους παρόχους μεταφορικών υπηρεσιών για να διασφαλίσουν ότι όλα τα απαραίτητα έγγραφα και διαδικασίες ολοκληρώνονται σωστά.
- Ασφαλιστικές εταιρείες: Οι ασφαλιστικές εταιρείες παρέχουν κάλυψη ασφάλισης για τα πλοία και τα φορτία τους, προστατεύοντας τις επιχειρήσεις από απώλειες λόγω ατυχημάτων, κλοπής ή άλλων κινδύνων.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία αυτό που θα αναλυθεί και θα παρουσιαστεί είναι οι βασικές αγορές των θαλασσιών μεταφορών καθώς και η διαδικασία αγοραπωλησίας πλοίων.

Εν συντομία, αυτές περιλαμβάνουν την αγορά νεότευκτων πλοίων, η οποία αναφέρεται στη διαδικασία απόκτησης ενός πλοίου που είναι καινούργιο και δεν έχει χρησιμοποιηθεί ποτέ προηγουμένως. Αυτά τα πλοία πωλούνται συνήθως από ναυπηγεία ή από ναυτιλιακές εταιρείες που τα παρήγαγαν για να εντάξουν στο στόλο τους νεότευκτα πλοία.

Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων αναφέρεται στην αγοραπωλησία πλοίων που έχουν ήδη χρησιμοποιηθεί από άλλους ιδιοκτήτες. Αυτό μπορεί να συμβεί είτε γιατί ο προηγούμενος ιδιοκτήτης ήταν αναγκασμένος να πουλήσει το πλοίο του, είτε γιατί έχει λήξει ο χρόνος ζωής του πλοίου και αποφασίζεται η πώλησή του.



Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων είναι σημαντική στη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς οι ναυλωτές και οι ναυπηγοί μπορούν να αποκτήσουν πλοία σε πιο προσιτές τιμές από ό,τι να κατασκευάσουν ένα νέο πλοίο. Επίσης, οι αγοραστές μεταχειρισμένων πλοίων μπορούν να βελτιώσουν την απόδοσή τους στην αγορά, ειδικά αν τα πλοία αναβαθμιστούν ή προσαρμοστούν στις ανάγκες τους.

Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων περιλαμβάνει διαδικασίες όπως η επιθεώρηση του πλοίου, η διαπραγμάτευση της τιμής, η μεταφορά του πλοίου στο νέο του προορισμό και η εκ νέου εγγραφή του στα αρμόδια ναυτιλιακά μητρώα.

Μια άλλη αγορά είναι αυτή της διάλυσης πλοίων η οποία αναφέρεται στη διαδικασία διάλυσης ενός πλοίου που έχει φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής του και δεν είναι πλέον ασφαλές ή κερδοφόρο να το διατηρήσει σε λειτουργία. Σε αυτήν την αγορά, το πλοίο που πρόκειται να διαλυθεί πωλείται σε μια ειδικευμένη εταιρεία διάλυσης πλοίων, η οποία αναλαμβάνει τη διαδικασία της διάλυσης και ανακύκλωσης του πλοίου. Συνήθως, η αξία του πλοίου στην αγορά διάλυσης είναι χαμηλότερη από την αξία του στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, καθώς το κόστος διάλυσης και ανακύκλωσης του πλοίου είναι υψηλό. Η αγορά διάλυσης πλοίων έχει σημαντική συνεισφορά στην παγκόσμια οικονομία και τον περιβαλλοντικό τομέα, καθώς προωθεί την ανακύκλωση υλικών και τη μείωση των αποβλήτων και της ρύπανσης.

Υπό το πρίσμα των προαναφερθέντων, είναι προφανές ότι οι εν λόγω αγορές έχουν διακριτά χαρακτηριστικά, δεδομένου ότι η καθεμία έχει ένα μοναδικό επιχειρηματικό μοντέλο. Η δομή της ναυτιλιακής αγοράς είναι ιδιαίτερα ελκυστική όσον αφορά την τιμολόγηση και την ικανότητα να εξυπηρετεί τις ανάγκες των πλοιοκτητών, επειδή υπάρχουν ευέλικτες θέσεις εισόδου και εξόδου. Λόγω της μετακίνησης των περιουσιακών στοιχείων μεταξύ των αγορών, υπάρχει έντονος ανταγωνισμός που πλησιάζει προς τον τέλειο ανταγωνισμό.



## 2. Αγορές Πλοίων

Το κεφάλαιο που έχει στη διάθεσή της μια ναυτιλιακή εταιρεία για να επενδύσει, μαζί με το κόστος, είναι η πιο κρίσιμη πτυχή για την ανάπτυξή της. Η αγοραπωλησία πλοίων είναι ένα κρίσιμο κομμάτι της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Όταν μια εταιρεία αποφασίζει να επεκτείνει το στόλο της ή να αντικαταστήσει ένα υπάρχον πλοίο, μπορεί να λάβει υπόψη την αγορά ενός νέου ή μεταχειρισμένου πλοίου από άλλον ιδιοκτήτη ή ναυπηγείο. Επιπλέον αγορές θεωρούνται η αγορά φορτίων και διάλυσης πλοίων.

### 2.1 Αγορά νεότευκτων πλοίων (Newbuilding ship market)

Η αγορά νεότευκτων πλοίων είναι η πρώτη αγορά που υπάρχει στην εμπορική ναυτιλία. Η αγορά αυτή διευρύνει τον στόλο στον οποίο έχει πρόσβαση ο πλοιοκτήτης, ενώ ταυτόχρονα ενισχύει τη χωρητικότητα της ευρύτερης αγοράς της εμπορικής ναυτιλίας. Επιπλέον, αυτό προκαλεί την έξοδο χρημάτων από την οικονομία και τη διοχέτευσή τους στη ναυπηγική βιομηχανία, η οποία είναι υπεύθυνη για την κατασκευή του νέου πλοίου. Ωστόσο, η εκροή αυτή είναι επίσης αποτέλεσμα των σημερινών ευνοϊκών συνθηκών της αγοράς και των προβλέψεων των ναυλωτών για συνεχή αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, η οποία πιθανότατα θα οδηγήσει σε αύξηση των τιμών των ναύλων. Είναι επίσης ζωτικής σημασίας να θυμάστε ότι μπορεί να χρειαστούν ένα έως τρία χρόνια από τη στιγμή που θα δοθεί η παραγγελία για να κατασκευαστεί μια νέα κατασκευή στο ναυπηγείο. Σε σύγκριση με την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, η τελευταία έχει το πλεονέκτημα ότι επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να επεκτείνει το μέγεθος του στόλου του σχεδόν αμέσως, χωρίς να βιώνει την καθυστέρηση που συνδέεται με την αγορά νέων κτιρίων.



Η αγορά θα μπορούσε να κινηθεί πτωτικά κατά τη διάρκεια της χρονικής υστέρησης, γεγονός που ενέχει σημαντικό κίνδυνο. Στην περίπτωση αυτή, ο αγοραστής θα έχει αγοράσει το πλοίο σε υψηλότερη τιμή από την τρέχουσα αγοραία αξία του πλοίου όταν ολοκληρωθεί η τελική παράδοση από το ναυπηγείο. Ταυτόχρονα, οι χαμηλές τιμές των ναύλων και η έλλειψη ζήτησης για μεταφορική ικανότητα μπορεί να καταστήσουν ασύμφορη τη χρήση του πλοίου για εμπορικούς σκοπούς. Η αγορά νεότευκτων πλοίων εξακολουθεί να είναι σημαντική, διότι, σε μια αγορά με ευνοϊκές συνθήκες, ένας πλοιοκτήτης μπορεί να κατασκευάσει έναν στόλο που είναι πιο ανταγωνιστικός και αποδοτικός και ενσωματώνει τις πιο πρόσφατες τεχνολογίες και ναυτιλιακούς κανονισμούς. Επιπλέον, ακόμη και σε μια πτωτική αγορά, η αγορά νεότευκτων πλοίων έχει νόημα επειδή ο πλοιοκτήτης θα είναι σε θέση να τα αγοράσει σε λογική τιμή και να πραγματοποιήσει ευκολότερα κεφαλαιακά κέρδη σε περίπτωση ανάκαμψης της αγοράς μεταπωλώντας τα ως μεταχειρισμένα (Stopford, 2009).

Η αγορά νεότευκτων πλοίων αφορά πλοία που δεν έχουν ακόμη ναυπηγηθεί, σε αντίθεση με άλλες αγορές. Από τη στιγμή της παραγγελίας έως την παράδοση, χρειάζονται δύο έως τρία χρόνια. Υπάρχουν πολλοί παράγοντες που μπορούν να παρακινήσουν έναν αγοραστή να κατασκευάσει ένα πλοίο. Μπορεί να απαιτεί ένα συγκεκριμένο είδος και μέγεθος πλοίου που δεν είναι διαθέσιμο στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Η άμεση διαθεσιμότητα περιορίζεται εάν η αγορά είναι σταθερή στο μεσοδιάστημα. Το γεγονός ότι οι τιμές των μεταχειρισμένων έχουν ξεπεράσει τις τιμές των νέων κατασκευών, όπως συνέβαινε τα προηγούμενα χρόνια, θα μπορούσε ωστόσο να είναι η αιτία. Τέλος, οι αισιόδοξοι επενδυτές μπορεί να συνδέουν τη ναυπήγηση πλοίων με περιόδους κατά τις οποίες τα ναυπηγεία έχουν έλλειψη παραγγελιών σε μια αγορά με ελπίδες ανάπτυξης. ως εκ τούτου, αποφεύγουν τις δύσκολες συνθήκες και τις υπερβολικές τιμές σε περιόδους ισχυρής ζήτησης. Όπως όλα τα άλλα πλοία, οι τιμές των νεότευκτων επηρεάζονται από την



προσφορά και τη ζήτηση. Οι τρέχουσες τιμές ναύλων, το κόστος συγκρίσιμων πλοίων στη δευτερογενή αγορά, η οικονομική σταθερότητα του αγοραστή, τα επιτόκια χρηματοδότησης και φυσικά οι προσδοκίες της αγοράς επηρεάζουν τη ζήτηση. Η προσφορά δημιουργείται από τα ναυπηγεία με βάση τον διαθέσιμο χώρο, τον όγκο των παραγγελιών και τα έξοδα κατασκευής του πλοίου. Τα ναυπηγεία με παραγγελίες διεισδυτικής διάρκειας ενδέχεται να διστάζουν να δεχτούν νέες παραγγελίες. Από την άλλη πλευρά, ένα ναυπηγείο με μικρό βιβλίο παραγγελιών θα είναι ανοιχτό στο να αναλάβει πελάτες. Ως αποτέλεσμα, οι μεταβολές στην προσφορά και τη ζήτηση έχουν αντίκτυπο στα επίπεδα τιμών ισορροπίας των νέων κατασκευών.

Συμπερασματικά, τα παρακάτω παρατίθενται κάποια βασικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της νέας κατασκευής είναι τα εξής (Καραδήμος, 2005):

Πλεονεκτήματα νεότευκτων πλοίων :

- Κάθε νεότευκτο πλοίο είναι σχεδιασμένο για ένα συγκεκριμένο είδος εμπορίου και αντιστοιχεί σε μια συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων με τα πιο σύγχρονα τεχνολογικά χαρακτηριστικά κατά τη στιγμή της παράδοσης.
- Κάθε ξεχωριστός τύπος πλοίου διαθέτει μοναδικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που αυξάνουν την ποιότητα των υπηρεσιών και καθιστούν απλούστερη την προσέλκυση πελατών.
- Σε σύγκριση με τα σύγχρονα, νεότευκτα πλοία, τα μεταχειρισμένα πλοία -και ιδίως τα παλαιότερα- έχουν υψηλότερες δαπάνες συντήρησης και λειτουργίας.
- Καθώς βελτιώνεται η ταχύτητα των πλοίων, βελτιώνεται και η κερδοφορία τους.



Μειονεκτήματα νεότευκτων πλοίων :

- Η περίοδος μεταξύ της παραγγελίας του πλοίου και της παράδοσής του για εμπορική χρήση μπορεί να διαρκέσει έως και τρία έτη. Ενδέχεται να είναι δύσκολο να χρησιμοποιηθεί το πλοίο για άλλα είδη ναύλωσης στο μεσοδιάστημα λόγω του όγκου των νάυλων και των αλλαγών στο παγκόσμιο εμπόριο.
- Τα νέα πλοία είναι γενικά πιο ακριβά από τα μεταχειρισμένα πλοία, κάτι το οποίο μπορεί να αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο για τις εταιρείες που λειτουργούν με περιορισμένο προϋπολογισμό
- Η διαδικασία κατασκευής ενός νέου πλοίου μπορεί να διαρκέσει πολύ και συχνά συμβαίνουν καθυστερήσεις λόγω διάφορων παραγόντων, όπως διακοπές στην εφοδιαστική αλυσίδα και απρόσμενες αλλαγές στον σχεδιασμό. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένα κόστη και απώλεια ευκαιριών εσόδων για τον αγοραστή.
- Υπάρχει πάντα ένα συγκεκριμένο επίπεδο κινδύνου που συνοδεύει την αγορά ενός νέου πλοίου, καθώς μπορεί να έχει σχεδιαστικά προβλήματα ή προβλήματα απόδοσης που δεν είναι αμέσως εμφανή κατά τις αρχικές δοκιμές στη θάλασσα.
- Η αξία επαναπώλησης ενός νέου πλοίου μπορεί να μειωθεί γρήγορα με την πάροδο του χρόνου.

Συνολικά, η αγορά νέων πλοίων μπορεί να προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα, όπως μεγαλύτερη απόδοση και λειτουργικότητα, ωστόσο, υπάρχουν επίσης σημαντικοί μειονεκτήματα που πρέπει να ληφθούν υπόψη πριν από τη λήψη απόφασης για αγορά.



## 2.2 Αγορά μεταχειρισμένων πλοίων (Second hand ship market)

Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων είναι ένας κλάδος της ναυτιλιακής βιομηχανίας που ασχολείται με την αγοραπωλησία πλοίων που έχουν ήδη χρησιμοποιηθεί. Αυτά τα πλοία μπορεί να πωληθούν από τους αρχικούς τους κατόχους για διάφορους λόγους, όπως για παράδειγμα την αντικατάσταση με νεότευκτα πλοία ή τη διάλυση της εταιρείας.

Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων είναι ένας σημαντικός τομέας της ναυτιλιακής βιομηχανίας, καθώς πολλοί επαγγελματίες της ναυτιλίας επιλέγουν να αγοράζουν μεταχειρισμένα πλοία αντί να κατασκευάζουν καινούργια.

Οι λόγοι για αυτήν την επιλογή μπορεί να είναι διαφορετικοί. Μπορεί να είναι η ανάγκη για άμεση διάθεση ενός πλοίου για να καλύψει τις ανάγκες ενός πελάτη ή η αναζήτηση επενδυτικών ευκαιριών. Ανεξάρτητα από τον λόγο, η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων αποτελεί μια εναλλακτική λύση για τους πλοιοκτήτες αλλά και τους επενδυτές.

Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων λειτουργεί σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον, καθώς υπάρχουν πολλά πλοία προς πώληση και πολλοί επενδυτές που αναζητούν την καλύτερη ευκαιρία. Η τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων καθορίζεται από πολλούς παράγοντες, όπως η ηλικία, η κατάσταση, οι δυνατότητες και ο τύπος του πλοίου.

Οι αγορές μεταχειρισμένων πλοίων μπορεί να γίνουν είτε από άλλους ναυτιλιακούς φορείς είτε από επενδυτές που επιθυμούν να αγοράσουν ένα πλοίο για να το εκμεταλλευτούν για εμπορικούς σκοπούς. Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων μπορεί





να είναι επικερδής για τους αγοραστές, καθώς οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων συνήθως είναι χαμηλότερες από αυτές των νεότευκτων πλοίων.

Γενικά, η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων προσφέρει στους αγοραστές την ευκαιρία να αυξήσουν άμεσα τον στόλο τους με την αγορά πλοίων και να τα απασχολήσουν κατάλληλα, ώστε να επωφεληθούν από τις ευνοϊκές τάσεις ενός ακμάζοντος κλάδου. Ταυτόχρονα, η διαδικασία της συναλλαγής παρέχει στον πωλητή μια μεγάλη πηγή εσόδων και, σε μια ανοδική αγορά, του επιτρέπει να πραγματοποιήσει κέρδος. Από την άλλη πλευρά, ο πωλητής είναι πιθανότερο να υποστεί κεφαλαιακή ζημία σε μια πτωτική αγορά που χαρακτηρίζεται από πτώση των επιπέδων των ναύλων, της παγκόσμιας εμπορικής δραστηριότητας και των τιμών των πλοίων. Παρά ταύτα, η πώληση του πλοίου στη δευτερογενή αγορά θα οδηγήσει σε άμεση και σημαντική εισροή μετρητών που θα επιτρέψει στον πλοιοκτήτη να πληρώσει διάφορα πρόσθετα έξοδα και υποχρεώσεις προς τρίτους. Από τη σκοπιά του αγοραστή, η αγορά ενός πλοίου σε μια αγορά που παρουσιάζει πτώση μπορεί να μην οδηγήσει άμεσα σε σημαντικά χρηματικά κέρδη λόγω της συμμετοχής του πλοίου στις αγορές ναύλωσης.

Μακροπρόθεσμα, ωστόσο, και στο βαθμό που η αγορά θα παρουσιάσει αυξητικές τάσεις στο μέλλον, ο αγοραστής θα είναι ήδη εξοπλισμένος για να τις εκμεταλλευτεί ή, εναλλακτικά, να πουλήσει το εν λόγω πλοίο στη δευτερογενή αγορά προκειμένου να πραγματοποιήσει κεφαλαιακά κέρδη. Σε κάθε περίπτωση, είναι κρίσιμο να θυμόμαστε ότι, ενώ η μεταφορική ικανότητα του στόλου του πωλητή μειώνεται και η μεταφορική ικανότητα του στόλου που διατίθεται στην ευρύτερη ναυτιλιακή αγορά παραμένει σταθερή, η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων επιτρέπει στον αγοραστή να επεκτείνει τη μεταφορική ικανότητα του στόλου του. Το ίδιο ισχύει και για το κεφάλαιο που διατίθεται στην ευρύτερη ναυτιλιακή αγορά, εκτός από τη μεταφορική ικανότητα του στόλου. Το ποσό των μετρητών που υπάρχει μέσα σε μια



συγκεκριμένη ναυτιλιακή αγορά παραμένει σταθερό για ολόκληρη την αγορά, ακόμη και όταν η συναλλαγή μεταξύ αγοραστή και πωλητή προκαλεί μείωση των μετρητών του αγοραστή και αύξηση των μετρητών του πωλητή (Stopford, 2009). Σε αυτό το δοκίμιο, δεν θα ορίσουμε την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων- αντίθετα, θα την αναλύσουμε καθώς σχετίζεται με την αγορά και την πώληση προϋπαρχόντων πλοίων μεταξύ των πλοιοκτητών. Οι ενδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες μπορούν να επεκτείνουν τον στόλο τους στη δευτερογενή αγορά αγοράζοντας μεταχειρισμένα πλοία τα οποία μπορούν να εκμεταλλευτούν ανεξάρτητα, να επωφεληθούν από τις ευνοϊκές τάσεις της αγοράς σε περιόδους άνησης διατηρώντας την απαραίτητη χωρητικότητα και να βελτιώσουν το κεφαλαιακό τους κέρδος .Ο αγοραστής του μεταχειρισμένου πλοίου θα υποστεί ζημία λόγω κακής χρονικής συγκυρίας της αγοράς του περιουσιακού στοιχείου, ωστόσο, στο σενάριο όπου η τάση της αγοράς είναι πτωτική, δηλαδή οι ναύλοι είναι σε χαμηλές τιμές. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, είναι προφανές ότι η εν λόγω αγορά είναι εξαιρετικά ευμετάβλητη και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό τόσο από τις τάσεις των τιμών των ναύλων όσο και από το στάδιο του μεταφορικού κύκλου στο οποίο βρίσκεται σήμερα.

Κατά συνέπεια, ο πλοιοκτήτης θα έχει κέρδη ή ζημίες ανάλογα με τη χρονική περίοδο κατά την οποία αποφασίζει να αγοράσει ένα μεταχειρισμένο πλοίο. Εάν το μεταχειρισμένο πλοίο αγοραστεί σε μια περίοδο κατά την οποία οι ναύλοι είναι πολύ υψηλοί, ο πλοιοκτήτης μπορεί να αποκομίσει πολύ υψηλά οικονομικά οφέλη, αλλά εάν οι ναύλοι μειωθούν σημαντικά, η έλλειψη ρευστότητας μπορεί να αποτελέσει πρόκληση για τον πλοιοκτήτη. Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων είναι εξαιρετικά ευμετάβλητη και από την άποψη αυτή, είναι σημαντικό να έχουμε κατά νου ότι ένα πλοίο χάνει περίπου το 5-6% της αρχικής εμπορικής του αξίας ανά έτος, σύμφωνα με τον M. Stopford (Stopford, 2009).



Συμπερασματικά, τα παρακάτω παρατίθενται κάποια βασικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων νέας κατασκευής είναι τα εξής :

Πλεονεκτήματα μεταχειρισμένων πλοίων :

- Χαμηλότερο κόστος: Τα μεταχειρισμένα πλοία είναι συνήθως πιο οικονομικά από τα νέα, καθώς έχουν ήδη χρησιμοποιηθεί και έχουν αποπερατωθεί το αρχικό κόστος κατασκευής τους.
- Άμεση παραλαβή: Ενώ η κατασκευή ενός νέου πλοίου μπορεί να διαρκέσει πολλούς μήνες ή ακόμα και χρόνια, η παραλαβή ενός μεταχειρισμένου πλοίου μπορεί να είναι πολύ πιο γρήγορη.
- Άμεσα κερδοφόρα: Επειδή τα μεταχειρισμένα πλοία είναι πιο οικονομικά, οι επενδυτές μπορούν να πετύχουν υψηλότερα ποσοστά κερδοφορίας πιο γρήγορα.
- Άμεσο εισόδημα: Τα μεταχειρισμένα πλοία μπορούν να αγοραστούν και να τεθούν σε λειτουργία πιο γρήγορα από τα νέα πλοία, γεγονός που σημαίνει ότι μπορούν να αρχίσουν να παράγουν εισόδημα πιο γρήγορα.
- Τέλος, η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων μπορεί να προσφέρει μια πιο οικονομικά βιώσιμη λύση στους αγοραστές, καθώς η αξία τους μειώνεται με την πάροδο του χρόνου και μπορούν να αγοραστούν σε πιο προσιτές τιμές. Επιπλέον, η εξυπηρέτηση και η συντήρηση του πλοίου μπορεί να γίνεται από το ίδιο το πλήρωμα, μειώνοντας το κόστος και την εξάρτηση από τρίτους παρόχους υπηρεσιών.

Παρά τα πλεονεκτήματά τους, η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων έχει και μειονεκτήματα που πρέπει να ληφθούν υπόψη. Ορισμένα από αυτά περιλαμβάνουν:



Μειονεκτήματα μεταχειρισμένων πλοίων :

- Συντήρηση: Τα μεταχειρισμένα πλοία μπορεί να χρειάζονται συντήρηση ή επισκευές, πράγμα που μπορεί να αυξήσει το κόστος κατά την αγορά τους. Επιπλέον, το κόστος συντήρησης μπορεί να είναι υψηλότερο σε μεταχειρισμένα πλοία σε σχέση με νεότευκτα, καθώς τα μεταχειρισμένα πλοία μπορεί να έχουν υποστεί σοβαρές φθορές.
- Απόδοση: Τα μεταχειρισμένα πλοία μπορεί να μην έχουν την ίδια απόδοση με τα νεότευκτα, κυρίως λόγω της τεχνολογικής προόδου που έχει σημειωθεί στον τομέα της ναυπηγικής και της ναυτιλίας. Αυτό μπορεί να έχει αρνητικό αντίκτυπο στην απόδοση του πλοίου στη θάλασσα και την αποτελεσματικότητα των λειτουργιών του.
- Συχνότερες επισκευές μετά την αγορά του: Τα μεταχειρισμένα πλοία μπορεί να έχουν ήδη ξεπεράσει την οικονομική ζωή τους και να χρειάζονται συνεχή επισκευή και συντήρηση, που μπορεί να αυξήσει το κόστος λειτουργίας τους.
- Ακριβότερη ασφαλιστική κάλυψη: Επιπλέον, η ιστορία τους μπορεί να καθιστά δύσκολη την ασφαλιστική κάλυψη, καθώς κάποια πλοία μπορεί να έχουν υποστεί ζημιές ή ατυχήματα στο παρελθόν με αποτέλεσμα αυτό να τα καθιστά πιο επιρρεπή και οι ασφαλιστικές εταιρείες να απαιτούν πιο ακριβά ασφαλιστικά πακέτα κάλυψης.
- Τέλος, γρήγορη μείωση της μεταπωλητικής αξίας του πλοίου : Η αξία του πλοίου μπορεί να μειωθεί πολύ γρήγορα σε σχέση με την αρχική του τιμή. Αυτό μπορεί να επηρεάσει την ικανότητα του ιδιοκτήτη να αποπληρώσει τα δάνεια που έχει πάρει για την αγορά του πλοίου, και μπορεί να καταστήσει δύσκολη την πώλησή του σε μεταγενέστερο στάδιο αλλά και να ρίξει την μεταπωλητική του αξία.



### 2.3 Αγορά διάλυσης πλοίων (Scraping market)

Η αγορά διάλυσης είναι η τελευταία από τις τέσσερις μεγάλες και αλληλένδετες ναυτιλιακές αγορές. Η αγορά διάλυσης πλοίων συχνά συνδέεται με τον κύκλο ζωής των πλοίων, καθώς όταν ένα πλοίο φθάσει στο τέλος της ζωής του, οι ιδιοκτήτες συχνά επιλέγουν να το διαλύσουν αντί να το συντηρήσουν. Η διάλυση πλοίων είναι μια διαδικασία που περιλαμβάνει την αποσυναρμολόγηση και την αποθήκευση των επικίνδυνων υλικών, όπως οικοτοξικά και ασβεστόλιθοι, και την ανακύκλωση των χρήσιμων υλικών, όπως μέταλλα και σιδηροπυρίτης.

Η απόσυρση πλοίων πρέπει να συμμορφώνεται με τις διεθνείς και εθνικές κανονιστικές απαιτήσεις για να εξασφαλιστεί η ασφαλής και βιώσιμη διάθεση του πλοίου. Τα υλικά στη συνέχεια πωλούνται και ανακυκλώνονται σε άλλες βιομηχανίες. Η αξία των υλικών εξαρτάται από τη ζήτηση στην αγορά και τις τιμές των πρώτων υλών. Η διάλυση πλοίων μπορεί να είναι μια κερδοφόρα δραστηριότητα για τους ιδιοκτήτες πλοίων και τους διαχειριστές τους, καθώς μπορεί να παρέχει έναν εναλλακτικό τρόπο απορρόφησης του κόστους της απόσυρσης του πλοίου από την υπηρεσία. Ωστόσο, η διάλυση πλοίων μπορεί να επηρεάσει αρνητικά το περιβάλλον, καθώς μερικές φορές γίνεται με μη βιώσιμο τρόπο.

Επιπλέον, η αγορά πλοίων για διάλυση συνήθως είναι φθηνότερη από την αγορά νέων πλοίων, καθώς τα πλοία που πωλούνται για διάλυση συνήθως έχουν ήδη υπηρετήσει για μεγάλο χρονικό διάστημα και έχουν φθαρεί ή έχουν ζημιές. Ωστόσο, οι αγοραστές πρέπει να λάβουν υπόψη τους το κόστος της διάλυσης και αποθήκευσης του πλοίου, καθώς και της απόρριψης των υλικών του πλοίου σύμφωνα με τους κανονισμούς από τις περιβαλλοντικές αρχές.



Παρακάτω παρουσιάζονται τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα του scraping στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Πλεονεκτήματα διάλυσης πλοίων :

- Αύξηση της προσφοράς ατόμων και απασχόλησης στην αποσυναρμολόγηση των πλοίων στις αναπτυσσόμενες χώρες.
- Απόσυρση παλαιών πλοίων που είναι επικίνδυνα για το περιβάλλον και αντικατάστασή τους με νέα πλοία που είναι πιο φιλικά προς το περιβάλλον.
- Προσφέρει μεγαλύτερη δυνατότητα για την επεξεργασία και ανακύκλωση των υλικών που βρίσκονται στα παλαιά πλοία.

Μειονεκτήματα διάλυσης πλοίων :

- Επιπλέον κόστος για τους ιδιοκτήτες πλοίων για την αποσυναρμολόγηση των πλοίων και την απόρριψη των υλικών που δεν μπορούν να ανακυκλωθούν.
- Απώλεια αξίας του πλοίου και μείωση του κέρδους για τους ιδιοκτήτες πλοίων.
- Μείωση του αριθμού των πλοίων στον στόλο, με αποτέλεσμα να αυξηθεί η τιμή των μεταφορικών υπηρεσιών και να δυσχεραίνεται η επιλογή των διαθέσιμων επιλογών μεταφοράς.

Ένας ιδιοκτήτης πλοίου μπορεί να αποφασίσει να αποσύρει ακόμα και ένα νέο πλοίο αντί για ένα παλιό για αρκετούς λόγους. Ένας κοινός λόγος είναι να εκμεταλλευτούν τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς. Εάν η αγορά είναι κορεσμένη με συγκεκριμένο τύπο πλοίων ή οι ναύλοι είναι χαμηλοί, ο ιδιοκτήτης ενός πλοίου μπορεί να αποφασίσει να αποσύρει ένα νέο πλοίο για να μειώσει τον κορεσμό της αγοράς και να αυξήσει τους ναύλους.



Επιπλέον, ένας πλοιοκτήτης μπορεί να αποσύρει ένα νέο πλοίο αν αυτό δεν ανταποκρίνεται στις προσδοκίες ή αν έχει σημαντικά μηχανολογικά ή δομικά προβλήματα που θα απαιτούσαν δαπανηρές επισκευές. Σε τέτοιες περιπτώσεις, μπορεί να είναι οικονομικά καλύτερο να αποσυρθεί το πλοίο παρά να επενδύσει σε εκτενείς επισκευές του.

Το scrapping ενός νέου πλοίου μπορεί επίσης να είναι μια στρατηγική απόφαση εάν ο πλοιοκτήτης επιθυμεί να αλλάξει κατηγορία στην ναυτιλιακή αγορά ή εάν διαθέτει νεότερα πλοία που είναι καλύτερα προσαρμοσμένα στην τρέχουσα επιχειρηματική του στρατηγική. Αποσύροντας νεόκτιστα πλοία, μπορούν να απελευθερωθούν πόροι για επενδύσεις σε πιο κερδοφόρους τομείς της επιχείρησής τους.

Ωστόσο, υπάρχουν και δυνητικά μειονεκτήματα στην απόσυρση ενός νέου πλοίου. Παρακάτω παρατίθενται μερικά από τα μειονεκτήματα αυτά.

- Απώλεια προστιθέμενης αξίας: Η απόσυρση ενός νεόκτιστου πλοίου μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια προστιθέμενης αξίας, καθώς η παραγωγή και η κατασκευή του πλοίου απαιτούν σημαντική επένδυση κεφαλαίου.
- Επίδραση στο περιβάλλον: Η απόσυρση ενός νεόκτιστου πλοίου μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, καθώς μπορεί να προκαλέσει την απελευθέρωση επικίνδυνων χημικών ουσιών ή τη δημιουργία αποβλήτων που πρέπει να διαχειριστούν με κατάλληλο τρόπο.



## 2.4 Αγορά φορτίων (Freight Market)

Η αγορά φορτίων (Freight Market) αποτελεί έναν κρίσιμο στοιχείο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, καθώς διευκολύνει τη μεταφορά εμπορευμάτων και προϊόντων σε όλον τον κόσμο. Η αγορά φορτίων είναι ουσιαστικά μια αγορά όπου οι εταιρείες που μεταφέρουν εμπορεύματα, οι μεσίτες φορτίων και οι μεταφορείς μπορούν να αγοράσουν και να πουλήσουν χώρο φόρτωσης στα πλοία. Η τιμή του φορτίου καθορίζεται από την προσφορά και τη ζήτηση και μπορεί να διακυμανθεί ανάλογα με διάφορους παράγοντες, όπως ο τύπος και το μέγεθος του πλοίου, η διαδρομή, ο τύπος του φορτίου που μεταφέρεται και ο χρόνος του έτους.

Η αγορά φορτίων διαιρείται σε δύο βασικές κατηγορίες: την αγορά ευκαιρίας και τη συμβατική αγορά. Η αγορά ευκαιρίας αναφέρεται στην αγοραπωλησία χώρου φόρτωσης για μεμονωμένα ταξίδια, ενώ η συμβατική αγορά περιλαμβάνει συμφωνίες μεταξύ εταιρειών μεταφοράς εμπορευμάτων και μεταφορέων για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγάλο βαθμό για μια περίοδο έως και ένα έτος ή περισσότερο. Στη συνέχεια, η αγορά φορτίων χωρίζεται σε διάφορες υποκατηγορίες.

Η αγορά φορτίων είναι απαραίτητη για τη λειτουργία της ναυτιλιακής βιομηχανίας και παρέχει πολλά πλεονεκτήματα, όπως η δυνατότητα να προγραμματίζεται εκ των προτέρων η μεταφορά εμπορευμάτων, η μείωση των κενών διαδρομών των πλοίων και η αύξηση της αποδοτικότητας. Ωστόσο, η αγορά φορτίων επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες, όπως οι οικονομικές συνθήκες, οι πολιτικές αλλαγές και οι αλλαγές στη ζήτηση και τη προσφορά για εμπορεύματα, οπότε η ευκαιρία για κερδοσκοπία ή απώλειες στην αγορά είναι μεγάλη.

Επιπλέον, η αγορά φορτίων στη ναυτιλία είναι επιρρεπής σε απάτες όπως παραποίηση εγγράφων, παράνομη μεταφορά εμπορευμάτων ή απάτες πληρωμής.





Παρόλα αυτά, η αγορά φορτίων παραμένει ζωτική για τη λειτουργία της ναυτιλιακής βιομηχανίας, και πολλές εταιρείες και επενδυτές εξακολουθούν να επενδύουν σε αυτή την αγορά παρά τους παραπάνω κινδύνους και περιορισμούς.

Η αγορά φορτίων στη ναυτιλία είναι επίσης επηρεασμένη από διάφορους αστάθμητους παράγοντες, όπως οικονομικές συνθήκες, ζήτηση και προσφορά, γεωπολιτικούς παράγοντες και περιβαλλοντικούς κανονισμούς. Κατά τη διάρκεια περιόδων υψηλής ζήτησης, οι τιμές των φορτίων αυξάνονται, ενώ κατά τη διάρκεια περιόδων χαμηλής ζήτησης, οι τιμές μειώνονται. Η κατανόηση των παραγόντων που επηρεάζουν την αγορά φορτίων και η ικανότητα πρόβλεψης των τάσεων της αγοράς αποτελούν σημαντικά εργαλεία για τους επαγγελματίες του κλάδου της ναυτιλίας.

Συνολικά, η αγορά φορτίων στη ναυτιλία αποτελεί μια πολύπλοκη και δυναμική αγορά, με πολλούς παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές και τις συνθήκες της. Παρά τους κινδύνους και τις περιορισμένες εγγυήσεις, η αγορά φορτίων στη ναυτιλία παραμένει ζωτική για την ομαλή λειτουργία του κλάδου, και απαιτεί την επιμονή και την εμπειρία των επαγγελματιών του κλάδου.

Τα συμβαλλόμενα μέρη της παραπάνω αγοράς είναι οι μεταφορείς (carriers) και οι φορτωτές (shippers). Τα δύο μέρη συνάπτουν μεταξύ τους συμβάσεις προκειμένου να πραγματοποιήσουν τη μεταφορά του φορτίου. Η συμφωνηθείσα τιμή για τη μεταφορά των εμπορευμάτων δημιουργεί κέρδη για τους μεταφορείς και κόστος για τους φορτωτές. Τα πλοία ναυλώνονται είτε με βάση το ταξίδι ανά ταξίδι, δηλαδή για ένα και μόνο εμπορικό ταξίδι, είτε με βάση τη χρονοναύλωση. Στο δεύτερο σενάριο, οι ναυλωτές έχουν την εξουσία να κατευθύνουν το πλοίο να μεταφέρει φορτίο για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα, σύμφωνα πάντα με τους όρους της σύμβασης ναύλωσης. Στο πρώτο σενάριο, το εισόδημα του πλοιοκτήτη εκφράζεται σε δολάρια ανά τόνο ναύλου ή ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου. Στη δεύτερη περίπτωση, η



πληρωμή για τη μίσθωση του πλοίου εκφράζεται σε δολάρια ανά ημέρα χρήσης και όχι σε "φορτίο" όπως στην πρώτη περίπτωση (Stopford, 2009).

Η Ναύλωση Εργολαβικής Μεταφοράς (Contract of Affreightment, COA) είναι ένα άλλο είδος ναυλώσεως. Στην περίπτωση αυτή, η σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των μερών ορίζει συγκεκριμένη ποσότητα φορτίου που πρέπει να παραδοθεί μεταξύ λιμένων που είναι παρόμοιοι και εντός συγκεκριμένου χρονικού πλαισίου. Σε αντίθεση με τις προηγούμενες συμφωνίες, ο πλοιοκτήτης δεν είναι υποχρεωμένος να χρησιμοποιήσει ένα συγκεκριμένο πλοίο για την υπηρεσία μεταφοράς. Εφόσον τα πλοία πληρούν τις απαιτήσεις (όπως χωρητικότητα, ταχύτητα κ.λπ.) που περιγράφονται στις συμβάσεις, είναι σε θέση να προμηθεύσει οποιοδήποτε πλοίο από τον στόλο του για να κάνει τη μεταφορά. Στα συμβόλαια COA, ο πλοιοκτήτης πληρώνεται σε δολάρια ανά τόνο φορτίου και συχνά ακολουθεί τα πρότυπα ναυτιλίας των ταξιδιών.

Η "ναύλωση γυμνού πλοίου" (bare boating) είναι ένας πρόσθετος τύπος ναύλωσης. Σε αυτή τη περίπτωση το πλοίο τίθεται στη διάθεση του ναυλωτή για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα και ο ιδιοκτήτης αποζημιώνεται σε δολάρια ανά ημέρα, γεγονός που μοιράζεται ορισμένα χαρακτηριστικά με τη χρονοναύλωση. Σε αντίθεση με τη χρονοναύλωση όμως, ο πλοιοκτήτης δεν παρέχει το δικό του πλήρωμα ή υπηρεσίες διαχείρισης όταν προσφέρει το πλοίο στον ναυλωτή. Αντί να έχει μόνο το δικαίωμα να χρησιμοποιεί το πλοίο, όπως συμβαίνει με τη χρονοναύλωση, ουσιαστικά νοικιάζει ολόκληρο το πλοίο ως περιουσιακό στοιχείο (Gratsos et al, 2012).

Επιπρόσθετοι τύποι ναυλώσεων αποτελούν η ναύλωση κατ'αποκοπή (lumpsum basis charter), που πρόκειται για ναύλωση με καθορισμένο ναύλο, ανεξάρτητα της ποσότητας του προς μεταφορά φορτίου και η ναύλωση γραμμής κατά τον οποίο τα



πλοία γραμμής που ναυλώνονται εκτελούν τακτικά συγκεκριμένο δρομολόγιο και μεταφέρουν φορτία πολλών φορτωτών και παραληπτών.

Η γεωγραφική περιοχή στην οποία πραγματοποιούνται οι θαλάσσιες μεταφορές περιλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής της ναυτιλιακής αγοράς, γεγονός που μπορεί να έχει αντίκτυπο στις τιμές της. Αυτό το ευρύ φάσμα της ναυτιλιακής αγοράς περιλαμβάνει επίσης τους εμπειρογνώμονες που αναλαμβάνουν το καθήκον της εκτέλεσης αυτής της θαλάσσιας μεταφοράς, εξασφαλίζοντας την ασφαλή μεταφορά του φορτίου σε όλο τον κόσμο, τηρώντας πάντοτε τους όρους των ναυτιλιακών συμβάσεων. Το γεγονός αυτό έχει καταστήσει αναγκαία τη δημιουργία πολυάριθμων ναυτιλιακών οργανισμών και ναυλοσυμφώνων, οι οποίοι επηρεάζουν τις τάσεις της ναυτιλιακής αγοράς (Χολέβας, 2001).

Έχει παρατηρηθεί ιστορικά ότι σε περιόδους που υπάρχει συντριπτική ζήτηση για χωρητικότητα πλοίων, οι τιμές των ναύλων ή η τάση των ναύλων αυξάνονται σημαντικά. Αντίθετα, η αγορά ναύλων γνωρίζει απότομη πτώση και οι τιμές των ναύλων είναι εξαιρετικά χαμηλές σε σύγκριση με την προαναφερθείσα κατάσταση σε περιόδους κατά τις οποίες υπάρχει μεγάλη προσφορά χωρητικότητας στα πλοία. Η ναυτιλιακή αγορά είναι ένα περίπλοκο σύστημα με διασυνδεδεμένους ανθρώπους, πράγματα και συνθήκες που μέσω οικονομικών μηχανισμών, μελετών και πρακτικών διαδικασιών, καθορίζουν τους ναύλους που χρησιμοποιούνται για όλες τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές (Γκιζιάκης, 2006).



## 2.5 Αγορά πλοίου ανάλογα με τον τύπο φορτίου

Η αγορά πλοίων σχετίζεται άμεσα με τον τύπο του φορτίου που θα μεταφέρουν αυτά τα πλοία. Κάθε τύπος φορτίου έχει διαφορετικές απαιτήσεις και ανάγκες από το πλοίο που τα μεταφέρει, όπως π.χ. χωρητικότητα, ταχύτητα και απόδοση καυσίμων.

Οι κύριοι τύποι φορτίων που μεταφέρονται σε πλοία είναι οι εξής:

- Εμπορευματοκιβώτια (container ships): Τα πλοία αυτά σχεδιάζονται για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και είναι συνήθως μεγάλου μεγέθους. Απαιτούν υψηλή χωρητικότητα και απόδοση καυσίμων, καθώς και ειδικό εξοπλισμό για τη φόρτωση και την εκφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων.
- Μπαλκ κάριες (bulk carriers): Τα πλοία αυτά σχεδιάζονται για τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων μαζικών εμπορευμάτων, όπως π.χ. σιτηρά, άμμος, σίδηρος κ.λπ. Απαιτούν υψηλή χωρητικότητα και είναι συνήθως μεγάλου μεγέθους. Δεδομένου ότι υπάρχει αυξανόμενη ανάγκη για υλικά αγαθά σε παγκόσμια κλίμακα, θα υπάρξει επίσης αυξανόμενη ζήτηση για τις πρώτες ύλες που απαιτούνται για την παραγωγή αυτών των πραγμάτων. Αυτό έχει σημαντική επίδραση στη μεταφορική δραστηριότητα αυτών των πλοίων καθώς και στο μέγεθός τους (Alizadeh & Nomikos, 2009).
- Τα δεξαμενόπλοια (Tankers) : Τα πλοία αυτά ειδικεύονται στη μεταφορά υγρών φορτίων, αντιπροσωπεύουν ένα άλλο σημαντικό τμήμα του τομέα των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων. Τα κύρια εμπορεύματα που μεταφέρονται από αυτά τα πλοία είναι το αργό πετρέλαιο και τα παράγωγά του. Ωστόσο, συμμετέχουν επίσης στη μεταφορά άλλων εμπορευμάτων, όπως κρασί, μαγειρικά έλαια και υγρά χημικά προϊόντα. Αλλά και σε αυτόν τον τομέα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η αγορά αργού πετρελαίου είναι μακράν η μεγαλύτερη- ως εκ τούτου, ο όρος "αγορά δεξαμενόπλοιων" συνήθως



χρησιμοποιείται για να αναφερθεί στην εμπορία αργού πετρελαίου και των προϊόντων του (Glen & Christy, 2010).

- Η ναυτιλία γραμμών είναι η τρίτη μεγαλύτερη αγορά της εμπορικής ναυτιλίας. Παρά το γεγονός ότι αναπτύχθηκε ως εξέχον είδος εμπορικής μεταφοράς τη δεκαετία του 1870, η εισαγωγή και η ευρεία χρήση της ναυτιλίας με εμπορευματοκιβώτια αύξησε σημαντικά τη σημασία και την επιρροή της στο παγκόσμιο εμπόριο (Sjostrom, 2010). (Notteboom, 2012). Με τον όρο "τακτικές γραμμές", αναφερόμαστε κυρίως σε έναν στόλο πλοίων που διαχειρίζεται μία μόνο εταιρεία και προσφέρει συνεπή, τακτικά δρομολόγια. Κάποιες υποκατηγορίες μπορεί να είναι και οι παρακάτω: Ακτοπλοϊκά πλοία: Αυτά τα πλοία πλέουν κοντά στην ακτή και μεταφέρουν επιβάτες και εμπορεύματα μεταξύ παραλίων και λιμένων.

Φορτηγά πλοία: Αυτά τα πλοία μεταφέρουν εμπορεύματα και άλλα φορτία σε μεγάλες αποστάσεις στο ανοικτό θαλάσσιο χώρο.

Ταχύπλοα πλοία: Αυτά τα πλοία σχεδιάζονται για να πλέουν σε υψηλές ταχύτητες και χρησιμοποιούνται συνήθως για μεταφορές επιβατών σε μικρές αποστάσεις.

Σταθερής σύνδεσης (roll-on/roll-off ships): Αυτά τα πλοία μεταφέρουν αυτοκίνητα και άλλα οχήματα.

Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της είναι ότι τα πλοία που δραστηριοποιούνται σε αυτήν επισκέπτονται συγκεκριμένα λιμάνια σε τακτά, προγραμματισμένα χρονικά διαστήματα και παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες σε φορτωτές που τις ζητούν για τα εμπορεύματά τους που βρίσκονται εκείνη τη στιγμή στο λιμάνι (Stopford, 2009).

Για την εμπορική ναυτιλία δημιουργούνται επίσης πρόσθετοι υποτομείς. Οι αγορές για το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) και το υγροποιημένο αέριο πετρελαίου (LPG), τις ψυκτικές μεταφορές εμπορευμάτων και τις μεταφορές επιβατών είναι μεταξύ αυτών που αναφέρει ο Stopford (2009). Είναι σαφές ότι ο κλάδος αυτός



διαχωρίζεται σε διάφορες ομάδες με βάση τον τύπο του φορτίου και την εμπορική/οικονομική δραστηριότητα.

## 2.6 Πραγματικές και βοηθητικές αγορές

Λαμβάνοντας υπόψιν τις προαναφερθείσες τέσσερις αγορές, οι οποίες αποτελούν συνιστώσες της ευρύτερης αγοράς της εμπορικής ναυτιλίας, οι Eriksen και Norman (1976) και ο Strandenes (2010) τις κατατάσσουν περαιτέρω σε δύο διακριτές κατηγορίες. Η πρώτη ομάδα αναφέρεται ως "πραγματικές αγορές" και περιλαμβάνει τις αγορές για άμεσες εμπορευματικές μεταφορές, νέες κατασκευές και παλιοσιδέρα. Υποστηρίζουν ότι, επειδή έχουν αντίκτυπο στη διαθέσιμη χωρητικότητα, οι συναλλαγές στις αγορές νέων κατασκευών και διάλυσης καθορίζουν το σημείο ισορροπίας που εμφανίζεται στην ευρύτερη αγορά. Το επίπεδο του ναύλου ισορροπίας στην αγορά, το οποίο αντιπροσωπεύεται σε τιμές άμεσης χρέωσης, καθορίζεται από την προσφερόμενη χωρητικότητα σε συνδυασμό με τη ζήτηση των φορτωτών για υπηρεσίες μεταφοράς θαλάσσιων προϊόντων. Από την άλλη πλευρά, ως "βοηθητικές αγορές" ορίζονται η αγορά χρονοναύλωσης, η αγορά χρηματοοικονομικών ναυτιλιακών παραγώγων και η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Λόγω του γεγονότος ότι δεν επηρεάζει τη συνολική ναυτιλιακή χωρητικότητα της αγοράς ή τα ρευστά διαθέσιμα που περιέχει, η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων θεωρείται βοηθητική. Όπως ήδη αναφέρθηκε, το ιδιοκτησιακό καθεστώς ενός πλοίου αλλάζει όταν πωλείται σε έναν αγοραστή έναντι χρημάτων, μια συναλλαγή γνωστή ως "συναλλαγή της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων". Οι συμφωνίες χρονοναύλωσης και τα χρηματοοικονομικά ναυτιλιακά παράγωγα θεωρούνται ως συμπληρωματικές αγορές, δεδομένου ότι χρησιμοποιούνται κυρίως ως μέσο άμβλυνσης της αστάθειας που παρατηρείται στην αγορά των θαλάσσιων ναύλων. Καθώς σταθεροποιούν τα έσοδα του πλοίου στο



συμφωνημένο δολάριο ανά ημέρα για μια μακρά περίοδο ναύλωσης και δεν επηρεάζονται άμεσα από τις μεταβολές στην αγορά spot ταξιδιών, οι τιμές χρονοναύλωσης μπορούν να θεωρηθούν από αυτή την άποψη ως ένα είδος φυσικής αντιστάθμισης. Αντίθετα, τα ναυτιλιακά παράγωγα συμβόλαια είναι είδη χρηματοοικονομικής αντιστάθμισης που επιτρέπουν σε κάθε συμμετέχοντα στην αγορά να λάβει μια χρηματοοικονομική θέση για να διασφαλιστεί από πιθανές δυσμενείς μεταβολές που θα επηρέαζαν τα έσοδα και την κερδοφορία του (Alizadeh and Nomikos, 2009). Ο ιδιοκτήτης ενός πλοίου που δεν μπορεί να πωληθεί θα αναγκαστεί να το πουλήσει για παλιοσίδερα. Συνήθως, οι μεσίτες αναλαμβάνουν αυτή τη συμφωνία. Αποκαλύπτοντας πληροφορίες σχετικά με τις προδιαγραφές του πλοίου στα ναυπηγεία, ο μεσίτης λειτουργεί εις βάρος του πλοιοκτήτη. Γνωρίζει ποιοι αγοραστές ενδιαφέρονται χάρη στο επάγγελμα του μεσίτη. Οι διαπραγματεύσεις καθορίζουν τις τελικές τιμές πώλησης, οι οποίες βασίζονται στην παρούσα διαθεσιμότητα πλοίων για παλιοσίδερα και, από την πλευρά των ναυπηγείων, στην τρέχουσα ζήτηση μετάλλων. Επιπλέον, είναι πιθανό οι πλοιοκτήτες να χρησιμοποιήσουν αυτή την αγορά για να πουλήσουν ένα πλοίο ακόμη και αν έχει φτάσει στο τέλος της ωφέλιμης ζωής του, αν υπάρχει κρίση ή ύφεση στην εμπορική ναυτιλία και ταυτόχρονα αν υπάρχει πλεόνασμα μεταφορικής ικανότητας που δεν εκφράζεται σε όρους πραγματικού φορτίου που μεταφέρεται από τους ναυλωτές.



### 3. Πώληση πλοίων

Για να εξυπηρετηθούν τα συμφέροντα των ναυλωτών- αγοραστών, οι οποίοι ενδιαφέρονται να μεταφέρουν τα προϊόντα που είτε έχουν πουλήσει είτε έχουν αγοράσει, δημιουργούνται επιχειρηματικές σχέσεις μεταξύ των μεταφορέων, οι οποίοι παρέχουν τις υπηρεσίες για τη θαλάσσια μεταφορά (Talley, 2012). Πάνω από το 80% των αγαθών που διακινούνται παγκοσμίως χρησιμοποιεί το νερό, γεγονός που καταδεικνύει τη σημασία των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών (Mason and Nair, 2013).

Η πώληση πλοίων μπορεί να γίνει μέσω διάφορων τρόπων, ανάλογα με τις προτιμήσεις και τις ανάγκες του πωλητή. Η ανάλυση της πώλησης ενός πλοίου περιλαμβάνει την εκτίμηση της αξίας του πλοίου, τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή, καθώς και τη σύνταξη και την επίσημη εκτέλεση των συμβάσεων αγοραπωλησίας.

Η αξία του πλοίου μπορεί να εκτιμηθεί από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες. Οι εμπειρογνώμονες αυτοί έχουν εξειδικευμένη γνώση και εμπειρία στην αξιολόγηση της κατάστασης και των χαρακτηριστικών των πλοίων, και χρησιμοποιούν συνήθως πρότυπα και μεθόδους αξιολόγησης που έχουν αναπτυχθεί για αυτόν τον σκοπό.

Οι εμπειρογνώμονες μπορούν να εκτιμήσουν την αξία του πλοίου με βάση πολλούς παράγοντες, όπως η ηλικία, η κατάσταση, η ιστορική αξία, η απόδοση, η τεχνολογία και η τρέχουσες αγοραστικές τάσεις και οι προοπτικές ανάπτυξης της εμπορικής ναυτιλίας. Οι αξιολογήσεις αυτές μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τους ιδιοκτήτες πλοίων για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με την αγοραπωλησία ή το εκτιμώμενο αποτίμημα του πλοίου.





Οι Alderton και Rowlison μελέτησαν τις πολλές μεταβλητές που επηρεάζουν τις διακυμάνσεις της παραγόμενης ζήτησης σε σχέση με την εμπορική ναυτιλία (2010).

Η έρευνά τους δείχνει ότι τα στοιχεία αυτά είναι τα εξής:

- τα επίπεδα οικονομικής δραστηριότητας των περιοχών που εμπλέκονται στην εμπορική συναλλαγή.
- η πραγματική απόσταση που χωρίζει τις περιοχές αυτές.
- οι διαφορές στην οικονομική κατάσταση των τοπικών πληθυσμών στις διάφορες περιοχές
- οι γενικότερες τάσεις της αγοράς.

Παρόμοια παραδείγματα μπορούν να βρεθούν για διάφορα αγαθά, τόσο στην αγορά των πρώτων υλών όσο και στα τελικά προϊόντα που απευθύνονται στον καταναλωτή. Η διαπραγματευτική δύναμη μεταξύ αγοραστή και πωλητή, όπως και σε κάθε άλλο εμπόρευμα, καθορίζει την τιμή των πλοίων, και η τιμή στην οποία καθορίζονται οι τιμές βασίζεται στο πόσο πρόθυμα είναι διατεθειμένος είτε ο αγοραστής είτε ο πωλητής να αγοράσει ή να πουλήσει.

### 3.1 Η πώληση ενός μεταχειρισμένου πλοίου με βάση το Αγγλικό δίκαιο

Η πώληση και η αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου βασίζεται στις βασικές αρχές του αγγλικού δικαίου σχετικά με την πώληση και την αγορά αγαθών. Αυτή η συναλλαγή επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες όπως η φύση και η αξία του μεταβιβαζόμενου αγαθού, η διεθνής φύση της συναλλαγής και η νομική μορφή των εμπλεκόμενων και συνεπώς απαιτείται η εφαρμογή των διατάξεων του αγγλικού δικαίου κατά τρόπο που να ανταποκρίνεται στις ειδικές συνθήκες της συναλλαγής.



Η πώληση ενός μεταχειρισμένου πλοίου βάσει του αγγλικού δικαίου ακολουθεί τις προϋποθέσεις του συμβολαίου πώλησης που συνήθως συντάσσεται μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή. Το συμβόλαιο αυτό πρέπει να αποτυπώνει ξεκάθαρα τους συμφωνηθέντες όρους πληρωμής, περιγραφή του πλοίου, συνθήκες παράδοσης και ιδιότητες του πλοίου, όπως οι δυνατότητες ναυσιπλοΐας, η κατάσταση του κινητήρα, η ηλικία και οποιαδήποτε άλλη σημαντική πληροφορία για το πλοίο.

Οι πωλητές πρέπει να παρέχουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για την κατάσταση του πλοίου, καθώς και για τις αναλυτικές συντηρήσεις που έχουν γίνει. Επιπλέον, οι πωλητές πρέπει να είναι σε θέση να παρέχουν ένα σαφές ιστορικό του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των προηγούμενων ιδιοκτητών και των περιπτώσεων ατυχημάτων ή ζημιών στο πλοίο.

Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, για την πλειονότητα των συμβάσεων, η γραπτή μορφή δεν είναι υποχρεωτική, πράγμα που σημαίνει ότι η σύνταξη γραπτής σύμβασης δεν απαιτείται για την ισχύ της. Εάν κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων προ-απαιτήθηκε η έγγραφη μορφή της σύμβασης, τότε το έντυπο αποτελεί απαραίτητο στοιχείο για την ισχύ της σύμβασης και όχι απλώς αποδεικτικό.

Με βάση τα παραπάνω και σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, απαιτούνται τα ακόλουθα στοιχεία για την απόδειξη της ύπαρξης συμφωνίας:

- Η ύπαρξη προσφοράς, γραπτής ή προφορικής, ισχυρής, μη ανακλήσιμης και καθορισμένης.
- Αποδοχή της προσφοράς, γραπτής προφορικής, με τους ίδιους όρους και περιεχόμενο, που εκφράζεται εξωτερικά. Η σιωπή δεν μπορεί να θεωρηθεί ως αποδοχή. Εάν το περιεχόμενο της αποδοχής διαφέρει από αυτό της προσφοράς, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως αποδοχή αλλά ως νέα προσφορά, αντιπροσφορά, η οποία θα υπόκειται σε αποδοχή από το άλλο μέρος.



- Οικονομική αξιολόγηση του περιεχομένου της προσφοράς και αποδοχή.
- Η πρόθεση δέσμευσης των μερών και δημιουργίας έννομης σχέσης μέσω της σύνταξης σύμβασης.

Σύμφωνα με την ερμηνεία των προδιατυπωμένων όρων του Προσυμφώνου Αγοραπωλησίας Πλοίου (Memorandum of Agreement, MOA), η αρχή της καλής πίστης δεν περιλαμβάνεται. Επομένως, η ερμηνεία ότι η καλή πίστη είναι μια σιωπηρή αρχή που διέπει τη συμφωνία πώλησης και αγοράς πλοίων είναι αντίθετη με τους ρητούς όρους του MOA.

Αναλυτικά βήματα για την πώληση ενός πλοίου είναι αρχικά η διάθεση του πλοίου στην αγορά. Ένας μεσίτης επιλέγεται από τον αγοραστή ή τον πωλητή για να ενημερώσει τον κλάδο για τις λεπτομέρειες της πώλησης ή της αγοράς ενός πλοίου. Ο ίδιος αγοραστής και πωλητής μπορεί επίσης να πραγματοποιήσει αυτή τη διαδικασία για να διαδώσει πληροφορίες στους συμμετέχοντες στην αγορά. Οι διαπραγματεύσεις σχετικά με τους όρους και την τιμολόγηση αρχίζουν μόλις εντοπιστεί ο υποψήφιος αγοραστής. Εάν ο αγοραστής βρίσκεται σε μια ανταγωνιστική αγορά, πρέπει να αποφασίσει σχετικά γρήγορα και με λίγες πληροφορίες. Αντίθετα, ο αγοραστής θα πρέπει να έχει αρκετό χρόνο για να αξιολογήσει και να επιθεωρήσει έναν σημαντικό αριθμό σκαφών που θα είναι διαθέσιμα προς αγορά εν ευθέτω χρόνο σε μια χαμηλή και αδύναμη αγορά. Πριν προχωρήσουν στα επόμενα βήματα της συναλλαγής, οι μεσίτες συνήθως συντάσσουν μια περίληψη των βασικών πληροφοριών σχετικά με το σκάφος και τη συναλλαγή, εφόσον ο υποψήφιος αγοραστής και ο πωλητής έχουν καταλήξει σε συμφωνία. Ακολουθεί το προσύμφωνο (MOA), το οποίο περιγράφει τις διοικητικές πληροφορίες σχετικά με την πώληση, συμπεριλαμβανομένου του πού, πότε και υπό ποιες προϋποθέσεις, καθώς και τον καθορισμό συγκεκριμένων συμβάσεων και δικαιωμάτων. Ωστόσο, επειδή σε αυτό το σημείο το προσύμφωνο δεν είναι ακόμη



νομικά δεσμευτικό, διαφέρει από τις συνήθειες συμβάσεις πώλησης. Η πώληση δεν μπορεί να προχωρήσει λογικά χωρίς κάποια είδους επιθεώρηση του πλοίου από την πλευρά του αγοραστή.

Ο αγοραστής ή ένας εκπρόσωπος του αγοραστή θα διενεργήσει οποιοσδήποτε ελέγχους επιτρέπονται από τη σύμβαση πώλησης, συμπεριλαμβανομένων των φυσικών και υποβρύχιων επιθεωρήσεων του πλοίου, καθώς και των αρχείων που παρέχονται στον νηογνώμονα και περιγράφουν λεπτομερώς το μηχανολογικό και δομικό ιστορικό του πλοίου. Πρόκειται για μια κρίσιμη περίοδο, δεδομένου ότι οι συμφωνίες συχνά ακυρώνονται επειδή ο αγοραστής δεν είναι ικανοποιημένος από τις επιθεωρήσεις. Εάν ο πωλητής δεν κάνει άλλες προσφορές, μπορεί να μην υπάρξει αγορά του πλοίου. Εναλλακτικά, ο αγοραστής μπορεί να αποφασίσει να ρισκάρει και να αγοράσει το πλοίο παρά τα ελαττώματά του, εάν η αγορά αποδειχθεί πολύ δύσκολη για να ολοκληρωθεί. Το τελευταίο βήμα είναι η ολοκλήρωση της αγοραπωλησίας, κατά την οποία το πλοίο παραδίδεται στους νέους ιδιοκτήτες του και τα απαιτούμενα κεφάλαια κατατίθενται στο λογαριασμό του πλοιοκτήτη.

### 3.2 Προβλήματα που μπορεί να προκύψουν κατά την αγορά και τη πώληση πλοίων

Η αγοραπωλησία πλοίων είναι μια σύνθετη διαδικασία που μπορεί να αντιμετωπίσει διάφορα προβλήματα. Μερικά από τα συνηθέστερα προβλήματα που μπορεί να προκύψουν είναι:

- **Νομικά ζητήματα:** Η αγοραπωλησία πλοίων περιλαμβάνει συνήθως διάφορους νομικούς όρους και συμβάσεις που πρέπει να τηρούνται αυστηρά. Πρέπει να εξασφαλιστεί ότι όλες οι συμβάσεις που σχετίζονται με την αγοραπωλησία είναι σαφείς και νόμιμες.



- **Τεχνικά προβλήματα:** Πριν από την αγοραπωλησία ενός πλοίου, πρέπει να διενεργηθούν διάφορες τεχνικές επιθεωρήσεις και έλεγχοί για να εξασφαλιστεί ότι το πλοίο είναι σε καλή κατάσταση και ότι δεν υπάρχουν κρυφά προβλήματα.
- **Οικονομικά προβλήματα:** Η αγοραπωλησία πλοίων μπορεί να συνοδεύεται από διάφορα οικονομικά προβλήματα, όπως τη διαπραγμάτευση της τιμής, τη χρηματοδότηση της αγοράς και τις φορολογικές επιπτώσεις της αγοραπωλησίας.
- **Διακινητικά/Μεταφορικά προβλήματα:** Η μεταφορά ενός πλοίου από το σημείο αγοράς στον προορισμό του μπορεί να απαιτήσει διάφορα θέματα στη διακίνησή και τη μεταφορά του. Πρέπει να διασφαλιστεί ότι όλα τα απαραίτητα έγγραφα και προετοιμασίες για τη μεταφορά είναι σε τάξη για να μην βρεθούν οι αγοραστές προ εκπλήξεως.
- **Προβλήματα με τους πωλητές:** Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι πωλητές μπορεί να παραπλανήσουν τους αγοραστές σχετικά με την κατάσταση ή την ιστορία του πλοίου. Πρέπει να επιβεβαιωθεί η ακρίβεια και η αξιοπιστία των πληροφοριών που παρέχονται από τους πωλητές πριν από την αγορά.
- **Προβλήματα με τους αγοραστές:** Από την άλλη πλευρά, οι αγοραστές μπορεί να μην είναι σε θέση να καλύψουν τις χρηματοδοτικές απαιτήσεις για την αγορά του πλοίου ή να μην έχουν την κατάλληλη εμπειρία για τη διαχείριση του πλοίου. Πρέπει να εξασφαλιστεί ότι οι αγοραστές έχουν την απαιτούμενη οικονομική ισχύ και εμπειρία για την αγορά και τη διαχείριση του πλοίου.
- **Προβλήματα στην επισκευή και τη συντήρηση:** Η επισκευή και η συντήρηση ενός πλοίου μπορεί να είναι αρκετά δαπανηρή και απαιτητική από άποψη κόστους καθώς και χρόνου. Επίσης, μπορεί να υπάρχουν προβλήματα με τη διαθεσιμότητα των απαραίτητων ανταλλακτικών και τεχνικών υπηρεσιών σε



κάποιες περιοχές. Αυτό μπορεί να επηρεάσει τη λειτουργία και την αξία του πλοίου πριν την ολοκλήρωση της αγοραπωλησίας.

- **Νομικά προβλήματα:** Η αγοραπωλησία πλοίων μπορεί να προκαλέσει νομικά προβλήματα, όπως προβλήματα με τους τίτλους ιδιοκτησίας, τις δηλώσεις και τα έγγραφα του πλοίου, την πληρωμή φόρων και δασμών, και τη συμμόρφωση με διεθνείς και εθνικούς κανονισμούς. Είναι σημαντικό λοιπόν για να αποφευχθούν τέτοια θέματα να προσληφθούν ειδικοί νομικοί εμπειρογνώμονες.
- **Πολιτικά και γεωπολιτικά προβλήματα:** Οι αλλαγές στην πολιτική και στη γεωπολιτική κατάσταση σε διάφορες περιοχές μπορεί να επηρεάσουν τη λειτουργία και την αξία του πλοίου κατά τη διαδικασία της αγοραπωλησίας. Για παράδειγμα, οι πολιτικές αλλαγές σε μια περιοχή μπορεί να οδηγήσουν σε απαγόρευση της εισόδου του πλοίου σε λιμένες, καθυστερήσεις στη διαδρομή λόγω αστάθειας των υποδομών και ασφαλείας κλπ. Ακόμα, η αλλαγή των διεθνών σχέσεων και συμφωνιών μπορεί να επηρεάσει τις αγοραπωλησίες πλοίων και τον ανταγωνισμό στη βιομηχανία
- **Οικονομικά προβλήματα:** Οι αλλαγές στις οικονομικές συνθήκες μπορούν να επηρεάσουν τη ζήτηση και την τιμή των πλοίων. Για παράδειγμα, οι αυξήσεις στο κόστος των καυσίμων μπορεί να επηρεάσουν το κόστος λειτουργίας του πλοίου και να μειώσουν το κέρδος του ιδιοκτήτη. Επίσης, οι αλλαγές στον ρυθμό της οικονομικής ανάπτυξης μπορεί να επηρεάσουν τη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες και συνεπώς τη ζήτηση για πλοία. Επιπλέον, η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και η εισαγωγή περιβαλλοντικών κανονισμών μπορεί να αυξήσει το κόστος αντικατάστασης παλαιότερων πλοίων με νεότερα που συμμορφώνονται με τους κανονισμούς, επηρεάζοντας έτσι την αξία τους.



- Προβλήματα διαχείρισης: Η κακή διαχείριση του πλοίου μπορεί να οδηγήσει σε αστοχίες και ατυχήματα, με αποτέλεσμα τη μείωση της αξίας του. Επίσης, η έλλειψη συντήρησης μπορεί να προκαλέσει σοβαρά προβλήματα και να αυξήσει το κόστος αντικατάστασης των εξαρτημάτων του πλοίου.
- Περιβαλλοντικά προβλήματα: Η παραβίαση των περιβαλλοντικών κανονισμών μπορεί να έχει σοβαρές συνέπειες στη λειτουργία και την αξία του πλοίου. Για παράδειγμα, η ανακύκλωση επικίνδυνων υλικών μπορεί να είναι δαπανηρή και να μειώσει την αξία του πλοίου. Επίσης, η παραβίαση κανονισμών για την εκπομπή ρύπων μπορεί να οδηγήσει σε πρόστιμα που μπορεί να τα επωμιστεί ο αγοραστής.

### 3.3 Ναυτιλιακές επενδυτικές αποφάσεις

Οι ναυτιλιακές επενδυτικές αποφάσεις αφορούν τη λήψη αποφάσεων σχετικά με την αγορά, την πώληση, τον εκσυγχρονισμό, την αναβάθμιση ή την αντικατάσταση των πλοίων, καθώς και τη γενική διαχείριση της ναυτιλιακής εταιρείας.

Οι ναυτιλιακές επενδυτικές αποφάσεις επηρεάζονται από πολλούς παράγοντες, όπως οικονομικοί, πολιτικοί, γεωπολιτικοί και τεχνολογικοί παράγοντες. Ορισμένα από τα σημαντικότερα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη κατά τη λήψη ναυτιλιακών επενδυτικών αποφάσεων είναι:

- Ανάλυση της αγοράς: Η ανάλυση των τάσεων της αγοράς μπορεί να βοηθήσει στη λήψη αποφάσεων για το πότε να αγοραστεί ή να πωληθεί ένα πλοίο, καθώς και για το πότε να αναβαθμιστεί ή να αντικατασταθεί.
- Κόστος και απόδοση: Οι ναυτιλιακές εταιρείες αξιολογούν το κόστος και την απόδοση της επένδυσης. Αυτό μπορεί να βασίζεται στην πρόβλεψη των



μελλοντικών κερδών, στα ποσοστά επιστροφής, στα κόστη λειτουργίας του πλοίου και τα κόστη συντήρησής του, καθώς και σε άλλους παράγοντες.

- **Νομικές πτυχές:** Η ναυτιλιακή επένδυση είναι ένα σύνθετο θέμα και η διατήρηση της συμμόρφωσης με τους νόμους και τις κανονιστικές απαιτήσεις είναι ζωτικής σημασίας. Οι ναυτιλιακοί επενδυτές πρέπει να εξετάσουν τη νομική δομή της ναυτιλιακής εταιρείας, καθώς και τις νομικές απαιτήσεις που αφορούν στη λειτουργία του πλοίου.
- **Τεχνολογική αναβάθμιση:** Η ταχέως εξελισσόμενη τεχνολογία στη ναυτιλία μπορεί να παίζει σημαντικό ρόλο στη λήψη επενδυτικών αποφάσεων. Η αντικατάσταση παλαιότερων πλοίων με πιο σύγχρονα, πιο αποδοτικά και πιο φιλικά ως προς το περιβάλλον μπορεί να αυξήσει την απόδοση των επενδύσεων.
- **Γεωπολιτικοί παράγοντες:** Οι ναυτιλιακές επενδύσεις επηρεάζονται επίσης από γεωπολιτικούς παράγοντες, όπως η περιοχή δραστηριοποίησης του πλοίου, οι πολιτικές σταθερότητας και η ασφάλεια στην περιοχή, οι διαπραγματεύσεις με τις αρχές του λιμένα και οι πρακτικές κυβερνητικής ρύθμισης που επηρεάζουν τις ναυτιλιακές επενδύσεις.

Τέλος, η λήψη ναυτιλιακών επενδυτικών αποφάσεων είναι μια δύσκολη διαδικασία που απαιτεί την αξιολόγηση των πολλών παραγόντων που επηρεάζουν την απόδοση της επένδυσης μακροπρόθεσμα. Η εμπειρία στον τομέα, η κατανόηση των παραγόντων που επηρεάζουν την απόδοση και η χρήση κατάλληλων εργαλείων ανάλυσης μπορούν να βοηθήσουν τους ναυτιλιακούς επενδυτές να λάβουν αποφάσεις που θα βοηθήσουν στην επίτευξη των στόχων τους και την λήψη όσο το δυνατόν μικρότερων ρίσκων.





### 3.4 Οικονομικοί Κύκλοι ναυτιλιακής αγοράς (Shipping market cycles)

Με τον όρο κύκλοι της ναυτιλιακής αγοράς αναφερόμαστε την περιγραφή της κυκλικής φύσης της αγοράς των ναυτιλιακών μεταφορών. Αυτό σημαίνει ότι η αγορά των ναυτιλιακών μεταφορών επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες που προκαλούν αλλαγές στη ζήτηση και την προσφορά των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Ο ναυτιλιακός κύκλος είναι ένα από τα πιο θεμελιώδη στοιχεία μιας ναυτιλιακής αγοράς και συνδέεται στενά με τις σημαντικές επενδυτικές επιλογές που κάνει μια ναυτιλιακή επιχείρηση, δεδομένου ότι οι επιλογές αυτές βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στα στάδια και την εξέλιξη του ναυτιλιακού κύκλου. Ειδικότερα, οι μεταβολές των ναύλων και των αξιών των πλοίων έχουν μεγάλο αντίκτυπο στις επενδυτικές επιλογές. Για την κατανόηση της έννοιας του ναυτιλιακού κύκλου πρέπει να παρατεθούν οι ορισμοί που χρησιμοποιούνται συχνότερα. Σύμφωνα με τον Γκιζιάκη ένας οικονομικός κύκλος, γνωστός ως ναυτιλιακός κύκλος, παράγεται ως αποτέλεσμα των μεταβολών των ναύλων που επηρεάζονται τόσο από εσωτερικούς όσο και από εξωτερικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των μεταβολών στην ενεργό προσφορά χωρητικότητας και των μεγάλων διακυμάνσεων στο επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας (Giziakis et al.,2010).



Εικόνα 1: 4 κύριες φάσεις ναυτιλιακής αγοράς

Πηγή: LinkedIn, Arthur Richier, Making Waves #6: The shipping cycle and why it's different this time round

Οι κύκλοι της ναυτιλιακής αγοράς καταλαμβάνουν τέσσερις κύριες φάσεις (A. Richier, 2021):

1. Φάση ύφεσης: Αρχίζει όταν η προσφορά των ναυτιλιακών υπηρεσιών είναι υψηλή και η ζήτηση είναι χαμηλή. Σε αυτή τη φάση, ο αριθμός των πλοίων που προσφέρονται για ναυτιλιακές μεταφορές είναι υψηλός, ενώ η ζήτηση για αυτές τις υπηρεσίες είναι χαμηλή. Αυτό οδηγεί σε μειωμένα ταξίδια για τα πλοία και μειωμένα κέρδη για τους ναυλωτές.
2. Φάση ανάκαμψης: Κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης, η ζήτηση για ναυτιλιακές μεταφορές αρχίζει να αυξάνεται, ενώ η προσφορά παραμένει υψηλή. Αυτό οδηγεί σε μεγαλύτερη αξιοποίηση των πλοίων και σε αύξηση των κερδών των ναυλωτών.



3. Φάση κατάρρευσης : Σε αυτή τη φάση, η ζήτηση για ναυτιλιακές μεταφορές είναι υψηλή και η προσφορά έχει μειωθεί. Αυτό οδηγεί σε αύξηση των τιμών των ναυλωτικών συμβάσεων και σε αύξηση των κερδών των ναυλωτών.
4. Φάση υπερπροσφοράς: Κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης, η προσφορά των ναυτιλιακών υπηρεσιών είναι υψηλή και η ζήτηση είναι χαμηλή. Αυτό οδηγεί σε μεγάλη ανταγωνιστικότητα μεταξύ των ναυλωτών, με αποτέλεσμα να μειωθούν οι τιμές των ναυλωτικών συμβάσεων και να μειωθούν τα κέρδη των ναυλωτών.

Οι κύκλοι της ναυτιλιακής αγοράς είναι ένας σημαντικός παράγοντας στην αγορά ναυτιλίας και επηρεάζουν τους εμπλεκόμενους σε όλο τον κλάδο. Οι εταιρείες ναυτιλίας πρέπει να είναι σε θέση να προβλέπουν τα shipping cycles και να προσαρμόζουν τη στρατηγική τους ανάλογα.

Επιπλέον, οι κύκλοι αυτοί επηρεάζουν τους επενδυτές στον κλάδο της ναυτιλίας. Κατά τις φάσεις υπερπροσφοράς, οι επενδυτές μπορούν να αγοράζουν ναυτιλιακά περιουσιακά στοιχεία, όπως πλοία, σε χαμηλότερες τιμές, ενώ κατά τις φάσεις ανάκαμψης και ανθοδέσμης, οι τιμές αυξάνονται, και οι επενδυτές μπορούν να πουλήσουν τα περιουσιακά στοιχεία τους σε υψηλότερες τιμές.

Ωστόσο, η πρόβλεψη των shipping cycles δεν είναι πάντα ακριβής, και οι απρόβλεπτες αλλαγές στην οικονομία και στις παγκόσμιες αγορές μπορούν να επηρεάσουν τα shipping cycles. Επίσης είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι κύκλοι αυτοί διαφέρουν ανάλογα με τον τύπο της ναυτιλίας, όπως η ακτοπλοΐα, η επιβατηγός ναυτιλία, τα φορτηγά πλοία κλπ. Επομένως, οι εταιρείες ναυτιλίας πρέπει να εξετάζουν τις ειδικές ανάγκες και προκλήσεις του τομέα τους όταν αναλύουν τα shipping cycles.



Ο M. Stopford έδωσε μεγάλη έμφαση στη διάρκεια των ναυτιλιακών κύκλων στην έρευνά του. Εξέτασε τα έτη 1872 έως 1989 και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι διαρκούν κατά μέσο όρο 8,2 έτη. Επειδή όμως υπάρχουν σημαντικές τυπικές αποκλίσεις από τον μέσο όρο, αυτό δεν αποτελεί ένδειξη για την πρόβλεψη της ναυτιλιακής αγοράς. Ο πλοιοκτήτης πρέπει να επιλέξει αν θα παραγγείλει νέα πλοία, αν θα αγοράσει και θα πουλήσει μεταχειρισμένα πλοία, αν θα χρησιμοποιήσει τον στόλο του ή αν θα τον διαλύσει μέσα σε αυτή την κυκλικότητα (Τρούλης, 2013).

Τέλος, η κατανόηση των shipping cycles είναι σημαντική όχι μόνο για τις επιχειρήσεις και τους επενδυτές, αλλά και για τους φορτωτές. Κατά τις φάσεις υπερπροσφοράς, οι παραπάνω μπορούν να απολαμβάνουν χαμηλότερες τιμές για τα προϊόντα που μεταφέρονται μέσω της ναυτιλίας, ενώ κατά τις φάσεις ανάκαμψης και ανθοδέσμης, οι τιμές μπορεί να αυξηθούν.



### 3.5 Θεωρητικά στοιχεία αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων

Η αγορά και η πώληση πλοίων που δραστηριοποιούνται σήμερα στην εμπορική ναυτιλία αναφέρεται ως αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Οι ιδιοκτήτες πλοίων έχουν δύο επιλογές για τη δημιουργία εισοδήματος: είτε εκμισθώνοντας τον στόλο τους και εισπράττοντας τα τέλη ναύλωσης, είτε αποκομίζοντας σημαντικά κεφαλαιακά κέρδη μέσω έγκαιρων αγορών και πωλήσεων πλοίων. Η ανάπτυξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχει σημαντικό αντίκτυπο στο κόστος των μεταχειρισμένων πλοίων. Επειδή η χωρητικότητα που παρέχεται στα μεταχειρισμένα πλοία είναι άμεσα διαθέσιμη, σε αντίθεση με ένα ναυπηγικό έργο όπου υπάρχει καθυστέρηση μεταξύ αγοράς και παράδοσης, θεωρούνται πιο ευμετάβλητα (Βλάχος, 2003). Το κόστος των μεταχειρισμένων πλοίων είναι υψηλό όταν η αγορά βρίσκεται σε άνθηση. Τα πλοία συχνά χάνουν την αξία μεταπώλησής τους σε αξία παλιοσίδερα κατά τη διάρκεια της τρέχουσας ύφεσης της αγοράς. Πριν από την κρίση στον κλάδο της φορτηγού ναυτιλίας, τα μεταχειρισμένα πλοία ήταν πολύ ακριβά λόγω του πλεονεκτηματός τους ότι δεν μπορούσαν να παραδοθούν αμέσως στους αγοραστές τους. Καθώς η αγορά γνώρισε ιστορικά υψηλές τιμές τον Μάιο του 2008, άρχισε μια απότομη πτώση που τελικά έφερε τις τιμές σε αρκετά χαμηλά επίπεδα τον Αύγουστο του ίδιου έτους. Η πτώση της ναυτιλιακής βιομηχανίας μείωσε την αξία των παλαιών πλοίων και δημιούργησε απαισιόδοξες προβλέψεις για το μέλλον. Ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου, οι τιμές πώλησης μεταχειρισμένων φορτηγών πλοίων μειώθηκαν μεταξύ Μαΐου 2008 και Αυγούστου 2008 κατά 32% έως 65%. Η τιμή αγοράς ή πώλησης ενός πλοίου είναι κρίσιμη τόσο για τους αγοραστές όσο και για τους πωλητές πλοίων. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την τιμή αυτή είναι οι ναύλοι, η ηλικία του πλοίου, ο πληθωρισμός και οι προοπτικές των πλοιοκτητών (Stopford, 2009).

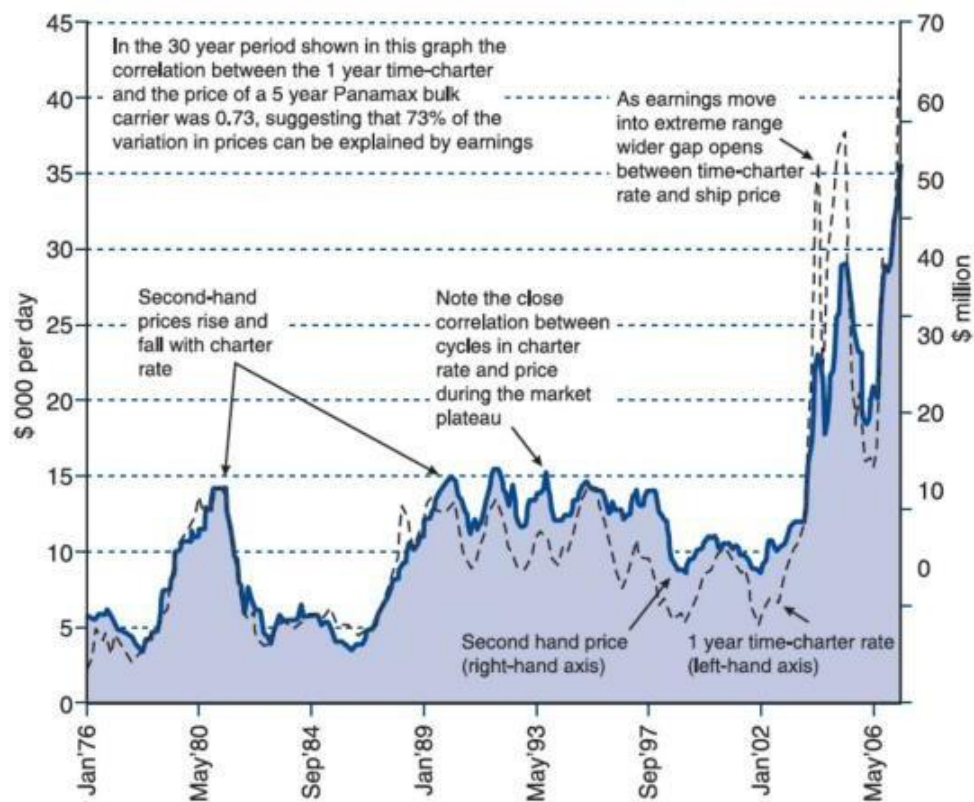


Πιο συγκεκριμένα:

Μια σημαντική πτυχή που επηρεάζει τα επίπεδα των τιμών των πλοίων είναι οι τιμές των ναύλων. Οι πωλήσεις στην αγορά επηρεάζονται άμεσα από τις μεταβολές στην αγορά ναύλων. Το γεγονός αυτό αποδεικνύεται στο παρακάτω γράφημα, το οποίο παρουσιάζει την εξέλιξη των τιμών για ένα φορτηγό πλοίο πέντε ετών από το 1976 έως το 2006 και παρουσιάζει γραμμική σχέση με το επίπεδο των ναύλων. Όπως παρατηρείται, υπάρχει σημαντική θετική συσχέτιση μεταξύ του επιπέδου των ναύλων και της τιμολόγησης του πλοίου, με δείκτη Pearson  $r = 0,73$ . Στην πραγματικότητα, αυτό υποδηλώνει ότι το 73% των διακυμάνσεων στο κόστος των μεταχειρισμένων πλοίων (στην προκειμένη περίπτωση, ενός Panamax 5 ετών) μπορεί να αποδοθεί στις διακυμάνσεις των επιπέδων ναύλων. Όταν η αγορά μεταβαίνει από χαμηλά σε υψηλά επίπεδα, η σχέση αυτή είναι πιο εμφανής.

Για παράδειγμα, σημειώνουμε ότι ενώ οι αξίες των πλοίων μειώθηκαν από 12 εκατομμύρια δολάρια σε 3 εκατομμύρια δολάρια (μείωση 75%), οι ναύλοι μειώθηκαν από 8.500 δολάρια ανά ημέρα το 1981 σε 3.600 δολάρια ανά ημέρα το 1985 (μείωση 57,6%). Αντίθετα, οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων αυξήθηκαν στα 15 εκατ. δολάρια όταν ο ναύλος ανέκαμψε στα 8.500 δολάρια ανά ημέρα και στα 57 εκατ. δολάρια όταν έφτασε τα 41.000 δολάρια ανά ημέρα το 2007 (Stopford, 2009). Η τεχνική του μικτού κέρδους για την αποτίμηση των πλοίων μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως οδηγός λόγω αυτής της συσχέτισης. Η τιμή ενός πενταετούς φορτηγού πλοίου φέρεται να είναι τέσσερις έως έξι φορές μεγαλύτερη από τα ετήσια παρόντα κέρδη της χρονονάυλωσης όταν οι ναύλοι είναι υψηλοί, σύμφωνα με την ιστορική σχέση μεταξύ ναύλων και τιμολόγησης. Για παράδειγμα, εάν οι πωλήσεις είναι 4 εκατομμύρια δολάρια ετησίως, το πλοίο αξίζει 24 εκατομμύρια δολάρια. Το στάδιο του κύκλου της αγοράς θα έχει επίσης αντίκτυπο σε αυτό. Αν και δεν υπάρχει γενικός κανόνας που να το υποστηρίζει αυτό, επειδή όλα εξαρτώνται από τη

ρευστότητα και τις προσδοκίες της αγοράς, ο πολλαπλασιαστής εσόδων τείνει να αυξάνεται όταν η αγορά μειώνεται και να μειώνεται όταν η αγορά αυξάνεται.



Γράφημα 2: Σχέση τιμών μεταχειρισμένων πλοίων και ναυτιλιακών κύκλων.

Πηγή: Stopford, 2009.

Η ηλικία του πλοίου παίζει επίσης σημαντικό ρόλο στα επίπεδα των τιμών με την παραδοχή ότι το πλοίο έχει επιχειρησιακή ζωή 15-20 ετών, ο Stopford (2009) εκτιμά ότι η αξία του πλοίου μειώνεται κατά 5% έως 6% ετησίως. Ένα πλοίο ηλικίας δέκα ετών αξίζει λιγότερο από ένα πλοίο ηλικίας πέντε ετών.

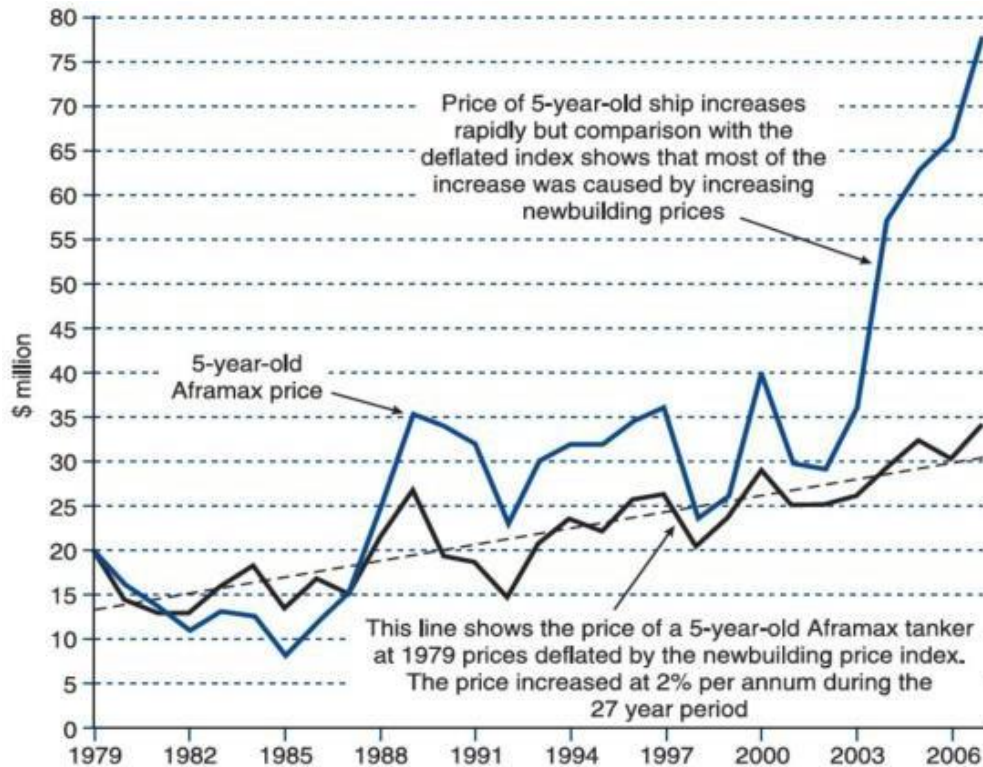


Το πλοίο δεν αποτελεί πλέον εμπορεύσιμο περιουσιακό στοιχείο στην αγορά μεταχειρισμένων όταν η τιμή πώλησής του προσεγγίζει την τιμή που θα λάμβανε στην αγορά παλιοσίδερων. Η γήρανση του πλοίου, η ξεπερασμένη τεχνολογία του, τα υψηλά έξοδα συντήρησης και οι αλλαγές στους διεθνείς κανόνες για τη θαλάσσια ασφάλεια και το περιβάλλον (όπως η απαίτηση του IMO να χρησιμοποιούνται δεξαμενόπλοια με διπλό κύτος) μπορούν να συμβάλουν στη μείωση της αξίας αυτής.

Κατι ακόμα που επιρεάζει την τιμολόγηση των πλοίων είναι η πάροδος του χρόνου και ο πληθωρισμός. Οι πληροφορίες στα δεδομένα του Γραφήματος 2 παρακάτω το δείχνουν αυτό. Το πρώτο πράγμα που ξεχωρίζει είναι το πόσο δραστικά μπορεί να αλλάξει η τιμολόγηση ενός πλοίου. Ξεκίνησε από 20 εκατομμύρια δολάρια το 1979, έπεσε στα 8 εκατομμύρια δολάρια το 1985, έφτασε τα 34 εκατομμύρια δολάρια το 1990, κυμάνθηκε μεταξύ 30 και 35 εκατομμυρίων δολαρίων το 2003 και αυξήθηκε στα 78 εκατομμύρια δολάρια μέχρι το 2007. Πρέπει πρώτα να επιλέξουμε ποιον δείκτη πληθωρισμού θα χρησιμοποιήσουμε προτού μπορέσουμε να αξιολογήσουμε τον ρόλο που έχει ο πληθωρισμός στον καθορισμό της οικονομικής αξίας ενός πλοίου. Καθώς οι τιμές των πλοίων είναι σε δολάρια, μια δυνατότητα είναι ο δείκτης τιμών καταναλωτή (CPI), ωστόσο οι τιμές των νεότευκτων πλοίων, οι οποίες καθορίζουν το κόστος αντικατάστασης ενός πλοίου, είναι πιο κατάλληλο μέτρο.

Για παράδειγμα, ένας επενδυτής δεν κερδίζει στην πραγματικότητα χρήματα αν πουλήσει ένα πλοίο για το διπλάσιο του κόστους του, αλλά πρέπει να πληρώσει διπλάσιο ποσό για την αντικατάστασή του. Ως εκ τούτου, συνεχίζοντας να αποκλιμακώνουμε το περιουσιακό στοιχείο με το κόστος του νέου πλοίου, μπορούμε να δούμε με μεγαλύτερη σαφήνεια αν η οικονομική αξία ενός πλοίου αυξάνεται ή μειώνεται. Η κλίση της καμπύλης στο Γράφημα, η οποία χρησιμοποιεί τις τιμές των νεότευκτων πλοίων ως ένδειξη, δείχνει την αποκλιμακούμενη αξία ενός aframax πέντε ετών.





Γράφημα 3: Αποπληθωρισμένη τιμή ενός μεταχειρισμένου πλοίου. Πηγή: Stopford, 2009

Για τα 27 έτη που λαμβάνονται υπόψη, η τιμή αυτή έχει θετική κλίση 2% κάθε χρόνο. Το γεγονός αυτό δείχνει ότι η τιμή των παλαιών πλοίων αυξήθηκε πιο δραματικά μεταξύ 2003 και 2006, με την τιμή των νεότευκτων πλοίων να αποτελεί τον κύριο παράγοντα (Stopford, 2009).

Συμπερασματικά, παρόλο που οι τιμές των πλοίων που προκύπτουν στατιστικά φαίνεται να αυξάνονται, οι τιμές στην πραγματικότητα αλλάζουν όταν λαμβάνεται υπόψη το κόστος αντικατάστασης και εφαρμόζεται ο συνοδευτικός αποπληθωρισμός. Για την πλήρη κατανόηση της αγοράς και της δυναμικής της, είναι



σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις του πληθωρισμού και των ναύλων κατά τον καθορισμό της τιμολόγησης ενός πλοίου.

Άλλη μία από τις σημαντικότερες μεταβλητές που επηρεάζουν το κόστος των μεταχειρισμένων πλοίων είναι οι προσδοκίες των πωλητών και των αγοραστών για το μέλλον της αγοράς. Για παράδειγμα, προκειμένου να παρατηρήσουν τις τάσεις της αγοράς, τόσο οι αγοραστές όσο και οι πωλητές υιοθετούν μια στάση αναμονής. Οι πωλητές έχουν ισχυρό κίνητρο να πουλήσουν ένα μέρος του στόλου τους εάν παρατηρήσουν ότι η αγορά είναι ανοδική, προκειμένου να πραγματοποιήσουν κεφαλαιακά κέρδη. Η ναυτιλιακή βιομηχανία, ωστόσο, μπορεί να αλλάξει σημαντικά μέσα σε λίγες εβδομάδες, όπως έχει παρατηρηθεί σε πολλές περιπτώσεις μέχρι σήμερα, και όσοι επιλέγουν να παραμείνουν αδρανείς κινδυνεύουν να χάσουν την ευκαιρία να αποκομίσουν σημαντικά κέρδη (Stopford, 2009). Καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η πώληση ενός πλοίου είναι ένα παίγνιο μηδενικού αθροίσματος όταν πραγματοποιείται σε μια αγορά ισορροπίας, δηλαδή όταν οι τιμές δεν είναι ούτε πολύ υψηλές ούτε πολύ χαμηλές.

Ο αγοραστής ανέλυσε προσεκτικά την αγορά και το εύρος των τιμών πριν προβεί στην επένδυση, προκειμένου να διαπραγματευτεί κατάλληλα. Αντίθετα, όταν η αγορά πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια μιας ανοδικής αγοράς, ο αγοραστής πληρώνει υψηλότερη τιμή αφού λάβει υπόψη του πράγματα όπως το γεγονός ότι το πλοίο είναι εύκολα προσβάσιμο και δεν θα απαιτήσει μακρύ χρόνο αναμονής, ενώ παράλληλα παρακινείται από αισιόδοξες ελπίδες για μια διαρκή άνοδο της αγοράς. Αντίθετα, ο πωλητής είναι πολύ πιθανό να υποστεί κεφαλαιακές απώλειες σε μια πτωτική αγορά, διότι πιθανότατα θα πουλήσει το πλοίο σε τιμή χαμηλότερη από αυτήν που πλήρωσε γι' αυτό. Το βασικό κίνητρο για να προβεί σε ένα τέτοιο βήμα είναι να μειώσει τα λειτουργικά έξοδα του στόλου και να έχει μια εισροή μετρητών που θα τον βοηθήσει να αντιμετωπίσει τη δύσκολη αγορά (Stopford, 2009)



### 3.6 Επιστημονικές έρευνες για τους παράγοντες που επηρεάζουν την τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων

Ο Beenstock ήταν ένας από τους πρωτοπόρους στη διατύπωση εξισώσεων που περιγράφουν τη σχέση μεταξύ των ναυτιλιακών αγορών και των τιμών των πλοίων (1985). Ο κύριος ισχυρισμός του ήταν ότι, επειδή τα πλοία είναι κεφαλαιουχικά προϊόντα με σχετικά μεγάλη διάρκεια ζωής, η μελέτη της διασύνδεσης των δυνάμεων της προσφοράς και της ζήτησης δεν είναι η κατάλληλη μέθοδος. Οι Tsolakis και συν. (2003), οι οποίοι διεξήγαγαν τη δική τους έρευνα και προσέφεραν επαρκή υποστήριξη για τη χρήση των συνιστωσών της προσφοράς και της ζήτησης στη μοντελοποίηση των τιμών των πλοίων, διαπίστωσαν ότι το επιχειρήμα του ήταν εξαιρετικά αμφιλεγόμενο. Χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία του Beenstock (1985) ως οδηγό, ο εν λόγω ερευνητής ανέπτυξε μια εξίσωση που λαμβάνει υπόψη την τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων, τον παγκόσμιο πλούτο, το μέγεθος του στόλου (φορτηγά ή δεξαμενόπλοια ανάλογα με την περίπτωση), τα αναμενόμενα κέρδη των πλοίων για το επόμενο έτος (υπολογίζονται ως τα έσοδα από τη σύμβαση χρονοναύλωσης μείον τα λειτουργικά έξοδα), την αναμενόμενη τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων για το επόμενο έτος και το τραπεζικό επιτόκιο.

Στη δική της έρευνα, η Strandenes (1986) υπέθεσε ότι οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων ήταν στην πραγματικότητα ένας σταθμισμένος μέσος όρος των βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων κερδών. Η Strandenes (1986) υποστηρίζει ότι υπάρχει μεγάλος βαθμός συμπληρωματικότητας μεταξύ των αγορών για τα νέα και τα μεταχειρισμένα πλοία. Λαμβάνει επίσης υπόψη ότι οι προσδοκίες για τις μελλοντικές εξελίξεις σε άλλες ναυτιλιακές αγορές επηρεάζουν το κόστος των μεταχειρισμένων πλοίων.



Γενικά η τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες, όπως η ηλικία του πλοίου, η κατάσταση του, η διαθεσιμότητα και η ζήτηση στην αγορά, καθώς και οι παράγοντες που επηρεάζουν την απόδοση του πλοίου, όπως η κατανάλωση καυσίμου και η εκπομπή ρύπων.

Οι επιστημονικές έρευνες για τους παράγοντες αυτούς έχουν εστιαστεί σε διάφορες πτυχές της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων, όπως η ανάλυση των τιμών των πλοίων στην αγορά και η εκτίμηση της απόδοσης τους σε συνάρτηση με τους παράγοντες αυτούς.

Συμπερασματικά, η τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες, όπως η ηλικία, η κατάσταση, το μέγεθος και η ζήτηση στην αγορά. Υπάρχουν πολλές επιστημονικές έρευνες που έχουν διεξαχθεί για τη μελέτη αυτών των παραγόντων και την επίδρασή τους στην τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων.

Μερικά από τα κύρια ευρήματα των επιστημονικών αυτών μελετών είναι τα εξής:

1. Η ηλικία του πλοίου είναι ένας σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει την τιμή του. Η περίοδος ζωής των πλοίων είναι συνήθως 25-30 έτη, οπότε ένα πλοίο που είναι πιο παλιό από αυτό δύσκολα θα πουληθεί σε υψηλή τιμή Kavussanos και Alizadeh (2002).
2. Η κατάσταση του πλοίου είναι επίσης σημαντική. Τα πλοία που διατηρούνται σε καλή κατάσταση και έχουν τακτικά σέρβις, αξιολογούνται υψηλότερα από εκείνα που έχουν υποστεί ζημιές ή έχουν παραμείνει αχρησιμοποίητα για πολύ καιρό.
3. Το μέγεθος του πλοίου επηρεάζει επίσης την τιμή του. Τα μεγαλύτερα πλοία συνήθως πωλούνται σε υψηλότερες τιμές από εκείνα με μικρότερο μέγεθος,



- καθώς έχουν μεγαλύτερη χωρητικότητα και επομένως μπορούν να μεταφέρουν περισσότερα φορτία.
4. Η ζήτηση στην αγορά είναι ένας σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει την τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων. Όταν υπάρχει μεγάλη ζήτηση για πλοία σε μια συγκεκριμένη κατηγορία, οι τιμές μπορούν να αυξηθούν.
  5. Άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν την τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων είναι η τεχνολογία, ο τύπος του πλοίου, οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί και η διαθεσιμότητα καυσίμων Kavussanos (1997).

Συνολικά, οι παραπάνω επιστημονικές έρευνες στον τομέα της τιμής των μεταχειρισμένων πλοίων παρέχουν σημαντικές πληροφορίες στους επαγγελματίες του τομέα, καθώς βοηθούν στην κατανόηση των παραγόντων που επηρεάζουν την αξία των πλοίων. Οι έρευνες αυτές μπορούν να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις τάσεις της αγοράς και τον ανταγωνισμό με αποτέλεσμα αν κάποιος δεν είναι ειδικός στη μελέτη τους να αποβεί μοιραίο για την εκάστοτε επιχείρηση.



#### 4. Συμπεράσματα

Καταρχάς ο κλάδος της ναυτιλίας είναι διαφορετικός από κάθε άλλο καθώς παρατηρούνται πολλές ιδιομορφίες σε σύγκριση με τους άλλους κλάδους της οικονομίας. Από τη μελέτη της παρούσας εργασίας προκύπτει ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί ζωτικό κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας καθώς διευκολύνει τη μεταφορά εμπορευμάτων σε όλο τον κόσμο. Η εξέλιξη της βιομηχανίας με τη χρήση σύγχρονων τεχνολογιών και την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου έχει ενισχύσει ακόμα περισσότερο τη σημασία της.

Παράλληλα, αναφέρονται και οι βασικοί παράγοντες της βιομηχανίας, που περιλαμβάνουν ναυτιλιακές εταιρείες, λιμάνια και τερματικούς σταθμούς, εταιρείες μεταφορών φορτίων, τελωνειακούς διαμεσολαβητές και ασφαλιστικές εταιρείες.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύονται οι τέσσερις βασικές αγορές της ναυτιλίας, η αγορά νεότευκτων πλοίων, η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, η αγορά πλοίων για διάλυση και η ναυλαγορά. Στην αγορά νεότευκτων πλοίων συμπεραίνουμε ότι υπάρχουν πολλοί παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν την αγορά αυτή, όπως η ζήτηση και η προσφορά, οι τιμές των ναυλών, η οικονομική σταθερότητα του αγοραστή, τα επιτόκια χρηματοδότησης και οι προσδοκίες της αγοράς. Από τη στιγμή της παραγγελίας έως την παράδοση, χρειάζονται δύο έως τρία χρόνια και μπορεί να απαιτείται ένα συγκεκριμένο είδος και μέγεθος πλοίου που δεν είναι διαθέσιμο στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Τέλος, η άμεση διαθεσιμότητα περιορίζεται εάν η αγορά είναι σταθερή στο μεσοδιάστημα.

Εν κατακλείδι, θα πρέπει να τονιστεί ότι οι παράγοντες της προσφοράς και της ζήτησης, όπως ακριβώς συμβαίνει και με τα μεταχειρισμένα πλοία, καθορίζουν την τιμολόγηση των νεότευκτων πλοίων στην αγορά τους. Τα ναυπηγεία είναι οι



πωλητές στην περίπτωση των πλοίων που κατασκευάζονται επί του παρόντος. Έτσι, οι βασικοί προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης είναι το επίπεδο των ναύλων, το κόστος των μεταχειρισμένων πλοίων, η οικονομική σταθερότητα των αγοραστών, η προσβασιμότητα των δανείων και, κυρίως, οι προσδοκίες τους για το μέλλον. Το κόστος κατασκευής, ο αριθμός των διαθέσιμων θέσεων ελλιμενισμού και ο αριθμός των πλοίων που παραγγέλθηκαν (βιβλίο παραγγελιών) είναι υψίστης σημασίας για την πλευρά της προσφοράς των ναυπηγείων. Καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι το κόστος των μεταχειρισμένων πλοίων επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τις τάσεις της αγοράς, καθώς είναι πιο ασταθές, επειδή η συγκεκριμένη χωρητικότητα είναι πάντα διαθέσιμη, σε αντίθεση με τα νέα πλοία όπου υπάρχει καθυστέρηση μεταξύ παραγγελίας και παράδοσης. Επίσης, το κόστος των μεταχειρισμένων πλοίων είναι υψηλό όταν η αγορά επεκτείνεται. Τα πλοία συχνά χάνουν όλη τους την αξία όταν πωλούνται για παλιοσίδερα κατά τη διάρκεια μιας ύφεσης. Γενικά, η τιμή αγοράς ή πώλησης ενός πλοίου παίζει σημαντικό ρόλο τόσο για τους αγοραστές όσο και για τους πωλητές πλοίων. Οι τιμές των ναύλων, η ηλικία του πλοίου, ο πληθωρισμός και τα σχέδια των πλοιοκτητών για το μέλλον επηρεάζουν την τιμή. Όσον αφορά την αγορά διάλυσης πλοίων, η λειτουργία της μοιράζεται πολλές ομοιότητες με την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.

Όσο σημαντικές είναι οι προηγούμενες αγορές εξίσου είναι και η αγορά φορτίων για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τη μεταφορά εμπορευμάτων και προϊόντων σε όλον τον κόσμο. Η αγορά φορτίων αναφέρεται στην αγοραπωλησία χώρου φόρτωσης στα πλοία, με την τιμή του φορτίου να καθορίζεται και εδώ από την προσφορά και τη ζήτηση και να διακυμαίνεται ανάλογα με διάφορους παράγοντες. Η αγορά φορτίων διαιρείται σε δύο βασικές κατηγορίες, την αγορά ευκαιρίας και τη συμβατική αγορά. Η αγορά φορτίων είναι απαραίτητη για τη λειτουργία της ναυτιλιακής βιομηχανίας και παρέχει πολλά πλεονεκτήματα, όπως η δυνατότητα προγραμματισμού της μεταφοράς εμπορευμάτων και η μείωση των κενών διαδρομών των πλοίων.



Η αγορά πλοίων σχετίζεται άμεσα με τον τύπο του φορτίου που θα μεταφέρουν αυτά τα πλοία. Κάθε τύπος φορτίου έχει διαφορετικές απαιτήσεις και ανάγκες από το πλοίο που τα μεταφέρει, όπως π.χ. χωρητικότητα, ταχύτητα και απόδοση καυσίμων.

Σύμφωνα με τους Eriksen και Norman και τον Strandenes, οι αγορές αυτές κατηγοριοποιούνται σε δύο κατηγορίες, τις "πραγματικές αγορές" και τις "βοηθητικές αγορές". Οι πραγματικές αγορές περιλαμβάνουν τις αγορές για άμεσες εμπορευματικές μεταφορές, νέες κατασκευές και παλιοσίδερα, και οι συναλλαγές σε αυτές τις αγορές καθορίζουν το σημείο ισορροπίας που εμφανίζεται στην ευρύτερη αγορά. Από την άλλη πλευρά, οι βοηθητικές αγορές περιλαμβάνουν τη χρονοναύλωση, την αγορά χρηματοοικονομικών ναυτιλιακών παραγώγων και την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, οι οποίες δεν επηρεάζουν τη συνολική ναυτιλιακή χωρητικότητα της αγοράς ή τα ρευστά διαθέσιμα που περιέχει. Συνολικά, η διαίρεση αυτή μας βοηθά να κατανοήσουμε τον τρόπο με τον οποίο οι διαφορετικές αγορές συνεισφέρουν στη διαμόρφωση του επιπέδου του ναύλου ισορροπίας στην αγορά της εμπορικής ναυτιλίας.

Στο τρίτο κεφάλαιο όπου αναλύεται η διαδικασία πώλησης των μεταχειρισμένων πλοίων και η σημασία της εκτίμησης της αξίας τους από εμπειρογνώμονες. Ουσιαστικά, η πώληση και αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου βασίζεται στις βασικές αρχές του αγγλικού δικαίου σχετικά με την πώληση και την αγορά αγαθών και ότι αυτή η συναλλαγή επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες, όπως η φύση και η αξία του μεταβιβαζόμενου αγαθού, η διεθνής φύση της συναλλαγής και η νομική μορφή των εμπλεκόμενων. Για την επίτευξη αυτής της συναλλαγής απαιτείται η εφαρμογή των διατάξεων του αγγλικού δικαίου κατά τρόπο που να ανταποκρίνεται στις ειδικές συνθήκες της συναλλαγής. Η πώληση ενός μεταχειρισμένου πλοίου βάσει του αγγλικού δικαίου ακολουθεί τις προϋποθέσεις του συμβολαίου πώλησης





που συνήθως συντάσσεται μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή και περιέχει ξεκάθαρους όρους πληρωμής, περιγραφή του πλοίου και συνθήκες παράδοσης και ιδιότητες του πλοίου, όπως η δυνατότητα ναυσιπλοΐας και η κατάσταση του κινητήρα.

Γενικά, η αγοραπωλησία πλοίων είναι μια σύνθετη διαδικασία και μπορεί να αντιμετωπίσει διάφορα προβλήματα. Ανάμεσα στα πιθανά προβλήματα αναφέρονται νομικά ζητήματα, τεχνικά προβλήματα, οικονομικά προβλήματα, διακινητικά/μεταφορικά προβλήματα, προβλήματα με τους πωλητές, προβλήματα με τους αγοραστές, προβλήματα στην επισκευή και τη συντήρηση, νομικά προβλήματα, πολιτικά και γεωπολιτικά προβλήματα, προβλήματα διαχείρισης και περιβαλλοντικά προβλήματα. Συνεπώς, η αγοραπωλησία πλοίων απαιτεί προσοχή, σχεδιασμό και διαχείριση πολλών παραγόντων προκειμένου να αποφευχθούν αυτά τα προβλήματα και να εξασφαλιστεί η ομαλή διεξαγωγή της διαδικασίας.

Οι ναυτιλιακές επενδυτικές αποφάσεις αφορούν τη λήψη αποφάσεων για την αγορά, πώληση, εκσυγχρονισμό, αναβάθμιση ή αντικατάσταση των πλοίων, καθώς και τη γενική διαχείριση της ναυτιλιακής εταιρείας. Οι ναυτιλιακές επενδυτικές αποφάσεις επηρεάζονται από πολλούς παράγοντες, όπως οικονομικοί, πολιτικοί, γεωπολιτικοί και τεχνολογικοί. Για την λήψη επενδυτικών αποφάσεων σημαντική είναι η προγενέστερη μελέτη των οικονομικών κύκλων στην ναυτιλιακή αγορά. Από τη μελέτη των ναυτιλιακών οικονομικών κύκλων μπορούν με μεγάλο ποσοστό επιτυχία να προβλεφθούν οι μεταβολές των ναύλων και των αξιών των πλοίων καθώς αυτά έχουν μεγάλο αντίκτυπο στις επενδυτικές επιλογές μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

Ο Beenstock ήταν ένας από τους πρώτους που διατύπωσαν εξισώσεις για τη σχέση μεταξύ των ναυτιλιακών αγορών και των τιμών των πλοίων. Ο ισχυρισμός του ήταν ότι η μελέτη της διασύνδεσης των δυνάμεων της προσφοράς και της ζήτησης δεν



είναι κατάλληλη μέθοδος λόγω του κεφαλαιουχικού χαρακτήρα των πλοίων και της μεγάλης διάρκειας ζωής τους. Ωστόσο, η έρευνα των Tsolakis διαφώνησε με το επιχείρημά του και παρουσίασε αρκετή υποστήριξη για τη χρήση των συνιστωσών της προσφοράς και της ζήτησης στη μοντελοποίηση των τιμών των πλοίων. Η έρευνα της Strandenes εξέτασε τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων και υποστήριξε ότι είναι ένας σταθμισμένος μέσος όρος των βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων κερδών. Επομένως, σύμφωνα με τα παραπάνω συμπεράνουμε ότι η ηλικία, η κατάσταση και το μέγεθος του πλοίου είναι σημαντικοί παράγοντες που επηρεάζουν την τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων. Επίσης, η ζήτηση στην αγορά, η τεχνολογία, ο τύπος του πλοίου, οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί και η διαθεσιμότητα καυσίμων είναι επίσης παράγοντες που επηρεάζουν την τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων. Τα πλοία που διατηρούνται σε καλή κατάσταση και έχουν τακτικά σέρβις, αξιολογούνται υψηλότερα από εκείνα που έχουν υποστεί ζημιές ή έχουν παραμείνει αχρησιμοποίητα για πολύ καιρό.



## Βιβλιογραφία

Alizadeh, A., & Nomikos, N. (2009). *Shipping derivatives and risk management*. Springer.

Beenstock, M., (1985), “*A theory of ship prices*”, *Maritime Policy and Management*, 12, pp. 215–225.

Beenstock, M., Vergottis, A., (1993), “*Econometric modeling of world shipping*”, *London: Chapman & Hall*.

Glen, D. (2010). *Modelling the impact of double hull technology on oil spill numbers*. *Maritime Policy & Management*, 37(5), 475-487.

Glen, D. R., Martin, B. T., (1998), “*Conditional modelling of tanker market risk using route specific freight rates*”, *Maritime Policy and Management*, 25, pp. 117–128

Gratsos, G. A., Thanopoulou, H. A., & Veenstra, A. W. (2012). *Dry bulk shipping*. *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, 11, 187.

Haralambides H.E., Tsolakis S.D., Cridland C., (2003), “*Econometric Modelling of Newbuilding and Secondhand Ship Prices*”, *Research in Transportation Economics*, Volume 12, pp. 65–106

Kavussanos, M. G., (1997), “*The dynamics of time-varying volatilities in different size second-hand ship prices of the dry-cargo sector*”, *Applied Economics*, 29, pp. 433–443.



Kavussanos, M. G., Alizadeh, A. M., (2002), “*The expectations hypothesis of the term structure and risk premiums in dry bulk shipping freight markets*”, *Journal of Transport Economics and Policy*, 36(2), pp. 267–304

Mason, R., & Nair, R. (2013). *Supply-side strategic flexibility capabilities in container liner shipping. The International Journal of Logistics Management.*

Notteboom, T. (2012). *Container shipping. The Blackwell Companion to Maritime Economics*, 230-262.

Sjostrom, S., & Krutka, H. (2010). *Evaluation of solid sorbents as a retrofit technology for CO2 capture. Fuel*, 89(6), 1298-1306.

Stopford, M., (2009) “*Maritime Economics*”, 3rd Edition, London and New York: Routledge

Stopford, M., (2010) “*Shipping Market Cycles*” in Grammenos C.T.(ed.) *The Handbook of Maritime Economics and Business*, 2nd edn, London: Lloyd’s List, pp. 235 – 259.

Strandenes, S. R., (1986), “*Norship: A simulation model of markets in bulk shipping*”, *Discussion Chapter 11, Norwegian School of Economics and Business Administration, Bergen, Norway.*

Talley, W. K. (Ed.). (2012). *The Blackwell companion to maritime economics (Vol. 11)*. John Wiley & Sons.



Tsolakis S.D., Cridland C., Haralambides H.E., (2005), “*Econometric Modelling of Second-hand Ship Prices*”, *Maritime Economics & Logistics*, 5, pp. 347-377

Βλάχος Γ.Π., Γεωργαντόπουλος Ε., (2003), “*Ναυτιλιακή Οικονομική*”, Πειραιάς : Τζέι & Τζέι Ελλάς

Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., (2010) , *Εισαγωγή στις ναυλώσεις*, Αθήνα : Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε

Καραδήμος Ιωάννης Δ. Καραδήμος (2005) *Εναλλακτικές μορφές χρηματοδοτήσεως ναυτιλιακών επιχειρήσεων Διπλωματική Εργασία του Πανεπιστημίου Πειραιώς.*

Κοριτσίδου Βασιλική (2009). *Ανάλυση ναυτιλιακών κύκλων: θεωρητική και εμπειρική προσέγγιση.* Διπλωματική Εργασία του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Τρούλης Ιωάννης (2013). *Το μέλλον της χρηματοοικονομικής κατάστασης των ελληνικών επιχειρήσεων.* Διπλωματική εργασία του Πανεπιστημίου Μακεδονίας

Χολέβας, Ι. Κ. (2001). *Η πρακτική των ναυλώσεων: Ανάλυση ναυλοσυμφώνων και φορτωτικών: Ναύλωση κατά ταξίδι: Χρονοναύλωση: Θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων: Θαλάσσια μεταφορά επιβατών.* Σμπύλιας.

Richier A. (2021), *Making Waves #6: The shipping cycle and why it's different this time round*, *LinkedIn*