

Η Ελληνική Ναυτιλία και οι παράμετροι που την επηρεάζουν

του
Γεωρ. Α. Γράτσου
Προέδρου Ναυτικού
Επιμελητηρίου
Ελλάδος

Η ναυτιλία είναι αναπόσπαστο τμήμα της ιστορίας της Ελλάδας και η εμπορική μας ναυτιλία, σημαντική πηγή πλούτου για την χώρα.

Υπάρχουν περίπου 3.360 Ελληνόκτητα ποντοπόρα πλοία, άνω των 1.000 κ.ο.χ.. Ατυχώς όμως, μόνο 920 υψώνουν την Ελληνική σημαία.

Έλληνες, σήμερα, ελέγχουν το 9.26% των πλοίων και το 15.82% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας. Με άλλα λόγια, περίπου ένα στα δέκα πλοία είναι Ελληνόκτητο και ένας στους έξι τόννους φορτίο, μεταφέρεται από Ελληνόκτητο πλοίο.

Όπως ίσως είναι γνωστό, η ναυτιλία είναι το πιο περιβαλλοντολογικά υπεύθυνο μέσο διακίνησης ανθρώπων και εμπορευμάτων και είναι φειδωλό στην χρήση μη ανανεώσιμων πόρων. Για να μεταφέρει ένα όποιο βάρος ένα φορτηγό αυτοκίνητο, χρειάζεται 10 φορές πιο πολλά καύσιμα, ένα BOEING 747, 45 φορές, ένα μοτοποδήλατο, 100 φορές, ένα FIAT 500, 220 φορές πιο πολλά καύσιμα, από ένα μέσου μεγέθους φορτηγό πλοίο.

Η ναυτιλία συμβάλλει στην αποσυμφόρηση των οδικών αρτηριών, απελευθερώνοντας παραγωγικό ανθρώπινο δυναμικό και μειώνοντας την κατανάλωση μη ανανεώσιμων πόρων, μειώνει επίσης, τα θανατηφόρα ατυχήματα, εφ' όσον προτιμάται η διακίνηση φορτίων διά θαλάσσης. Τοιουτοτρόπως, πολλαπλώς βοηθά την παγκόσμια οικονομία.

Σύμφωνα με μελέτη που εξεπόνησε το 1990 το U.S. National Academy of Sciences, μόνο το 12% της ρύπανσης της θάλασσας, οφείλεται στα πλοία. Το 88% οφείλεται σε δραστηριότητες της ξηράς. Στα πλοία οφείλεται μόνο το 2% της επιβάρυνσης της ατμόσφαιρας σε διοξείδιο του άνθρακα.

Δοθέντος ότι, πλοία μεταφέρουν το 80%, σε όγκο, των φορτίων που έχει ανάγκη ο πολιτισμός που δημιουργήσαμε, δικαιολογημένα είμαστε υπερήφανοι για την οικολογική ευαισθησία του κλάδου μας.

Η ναυτιλία λειτουργεί ως αναπόσπαστο μέρος της παγκόσμιας παραγωγής. Ενώ τα πλοία ενδεχομένως θα συνεχίσουν να μετεξελισσονται για να εξυπηρετούν καλύτερα το παγκόσμιο εμπόριο, δεν υπάρχει περίπτωση να καταργηθούν ποτέ.

Η ναυτιλία είναι ένα σύστημα που ως βάση του έχει την ύπαρξη του πλοίου.

Το «Σύστημα Ναυτιλία»

Κάθε σωστή ανάλυση, βασίζεται σε απλές και θεμελιώδεις αρχές και θέσεις. Η διασπορά ανά τον κόσμο πρώτων υλών, παραγωγών και καταναλωτών, είναι ο λόγος για τον οποίο οι θαλάσσιες μεταφορές είναι τόσο απαραίτητες, για να υπάρχει ουσιαδής οικονομική ανάπτυξη.

Η ναυτιλία δεν λειτουργεί αυτόνομα, υπάρχει για να εξυπηρετεί την παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή και ως εκ τούτου, επηρεάζεται πολύ από τις διακυμάνσεις της.

Η ναυτιλία κατά το μεγαλύτερό της μέρος, λειτουργεί με βάση τον ελεύθερο ανταγωνισμό, μακριά από κρατικές παρεμβάσεις. Οι ναυπλιακές εταιρείες στο κνήμη του κέρδους, γρήγορα ανατρέπουν τα δεδομένα.

Σκοπός της ναυτιλίας είναι να προσφέρει αξιόπιστο, ασφαλές, φιλικό προς το περιβάλλον και αποτελεσματικό, ιδίως όσον αφορά το κόστος, μεταφορικό έργο.

Η κρίσιμη παράμετρος κόστους είναι ο ναύλος ανά τόνο φορτίου.

Όταν μιλάμε για αποτελεσματικότητα μεταφορικού έργου, εννοούμε τον φθηνότερο ναύλο, στο σύνολο της μεταφοράς, από το σημείο της παραγωγής του ορυκτού ή του προς μεταφορά, αγαθού έως τον τελικό χρήστη.

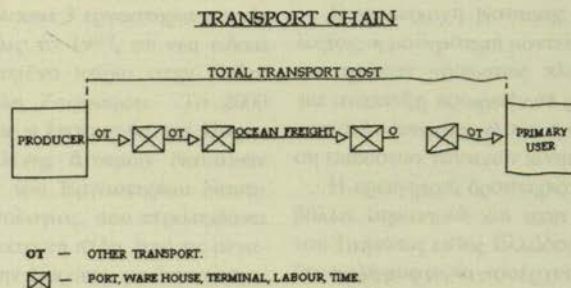
Αυτή η ανάγκη, δημιουργεί μία συνεχή μετεξέλιξη, αφ' ενός στους συνδυασμούς χερσαίων, ποταμίων και θαλασσιών μέσων μεταφοράς, αφ' ετέρου στους τρόπους φορτοεκφορτώσεων και αποθηκεύσεως και εν τέλει σ' αυτά τα ίδια τα πλοία.

Παράμετροι κόστους για την μεταφορά

Τα στοιχεία που θα παρατεθούν, αφορούν, κυρίως, τις μεταφορές ξηρών φορτίων χύδην αλλά το σκεπτικό και η λειτουργία των λοιπών κλάδων της ναυτιλίας είναι παρόμοια.

Με τον υγιή ανταγωνισμό και με γνώμονα το κέρδος, η ναυτιλία κατάφερε να ανδρωθεί, προσφέροντας στο κοινωνικό σύνολο, ολοένα φθηνότερο μεταφορικό έργο. Αρκεί να σημειωθεί ότι, στα μέσα της δεκαετίας του 1950, ο μέσος ναύλος για την μεταφορά ενός τόνου άνθρακα από το HAMPTON ROADS των Ηνωμένων Πολιτειών στο ROTTERDAM, ήταν περίπου \$5.00/τόνο, ενώ σήμερα, 45 χρόνια αργότερα, στα τέλη του αιώνα, ο ναύλος αυτός κημάνεται, σε μία περίοδο κακής ναυλαγοράς, στα \$ 4.00/τόνο σε σημερινά δολάρια. Εάν λάβουμε υπ' όψιν ότι ο συνολικός πληθωρισμός της αμερικάνικης οικονομίας, τα τελευταία

ΠΥΡΦΟΡΟΣ 2000



Σχ. 1. Σχηματική παρουσίαση αλυσίδας μεταφορών

45 χρόνια, ήταν της τάξεως του 500%, τα σημερινά δολάρια αντιπροσωπεύουν περίπου \$ 0.80 του 1954.

Αυτό επετεύχθη, κυρίως, με την αύξηση της χωρητικότητας και την μείωση της πραγματικής τιμής των πλοίων, συνέβαλαν όμως και άλλοι παράγοντες, που βοήθησαν στην συμπίεση του λειτουργικού κόστους, όπως π.χ. αυτοματισμοί κλπ.

Για να γίνει αναληπτή η σχέση του ναύλου με το κόστος του μεταφερομένου προϊόντος, ενδεικτικά αναφέρεται ότι, το κόστος ενός τόννου σιδηρομεταλλεύματος, είναι περίπου \$ 20.00, ενώ ο ναύλος για την μεταφορά του από την Βραζιλία στην Ελλάδα, είναι περίπου \$4.80. Αντίστοιχα, το κόστος ενός τόννου άνθρακα, είναι περίπου \$27.00, ενώ ο ναύλος του για να έρθει από HAMP-TON ROADS εδώ, είναι περίπου \$5.50. Ένας τόννος σιταριού κοστίζει, περίπου, από \$ 120.00 έως \$180.00 στην Αμερική, αναλόγως με την ποιότητα, ο δε ναύλος για να έρθει εδώ σήμερα, είναι της τάξεως των \$9.50.

Όπως φαίνεται, ο ναύλος που πληρώνει ένα φορτίο για την μεταφορά από τον τόπο παραγωγής του, είναι ουσιαστικό ποσοστό του κόστους C.I.F. και ασφαλώς, κυμαίνεται ανάλογα με την ναυλαγορά.

Πλέον σημαντικά όμως, εν σχέσει με το επιτελούμενο έργο μεγέθη, είναι το κόστος φορτοεκφορτώσεως, αποθηκεύσεως και περαιτέρω μεταφοράς, δηλαδή κάθε άλλη κίνηση ή ανθρωπινη παρέμβαση που χρειάζεται το εμπόρευμα έως τον προορισμό του. Το κόστος της ανθρωπινώρας στις πιο ανεπτυγμένες οικονομίες, οι οποίες και απορροφούν το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου, γίνεται ολόένα πιο ακριβό.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι, το κόστος εκφορτώσεως σιτηρών στον Πειραιά, είναι περίπου \$3.00 ανά τόννο, το δε κόστος μεταφοράς του από τον Πειραιά έως π.χ. την Δραπετσώνα, είναι περίπου \$3.50 ανά τόννο.

Η εκφόρτωση ενός εμπορευματοκιβωτίου 20 ποδών TEU στον Πειραιά, κοστίζει, περίπου, \$90, ενώ ο ναύλος για να έρθει από την Αμερική, είναι περίπου \$ 1,400 και από την Ευρώπη \$530. Ο ναύλος για να πάει στο Hong

Kong, είναι περίπου \$ 250 ή φθηνότερος από το να μεταφερθεί με φορτηγό από την Αθήνα στην Θεσσαλονίκη.

Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι, το κόστος της θαλασσίας μεταφοράς για το έργο που προσφέρεται, είναι πολύ μικρότερο από το όποιο κόστος φορτοεκφορτώσεως ή περαιτέρω προωθήσεως, κυρίως στη στεριά. Για αυτό το λόγο, η τάση στο διεθνές μεταφορικό σύστημα, είναι η κατά το δυνατόν μείωση των επιμέρους μετακινήσεων και όποιων άλλων ανθρωπίνων παρεμβάσεων στα φορτία. Αυτό οδήγησε στην μοναδοποίηση των επεξεργασμένων ή ευπαθών προϊόντων και στην συνεχώς αυξανόμενη χρήση των εμπορευματοκιβωτίων και ως εκ τούτου, των αντιστοιχών πλοίων, ενώ οι σύγχρονες βιομηχανίες που πρωτογενώς χρησιμοποιούν ή μεταποιούν πρώτες ύλες, κτίζονται πάνω στη θάλασσα και συνήθως, έχουν δικά τους λιμάνια και μώλους, όπως π.χ. ΑΓΕΤ, ΠΕΤΡΟΛΑ, ΣΟΓΙΑ ΕΛΛΑΣ και άλλες στην πατρίδα μας, για να αποφεύγουν το κόστος μετακινήσεων φορτίων στην στεριά.

Είδος πλοίου

Τα είδη πλοίων μετεξελίσσονται, εξυπηρετώντας το διαμορφούμενο μεταφορικό σύστημα.

Κάποτε υπήρχαν, κυρίως, πλοία γενικού φορτίου, που φόρτωναν χύμα φορτία, σακκάδα φορτία, αυτοκίνητα, μηχανήματα κλπ., ακόμη και φορτία κατεψυγμένων, σε ειδικά μικρά αμπάρια.

Αυτά τα πλοία προσέφεραν γενικό μεταφορικό έργο, αλλά το έργο αυτό ήταν ακριβό.

Η συνεχής αύξηση του διακινούμενου εμπορίου και η αναζήτηση της κερδοφορίας, οδήγησε στην μεγαλύτερη εξειδίκευση, με την δημιουργία πιο αποτελεσματικών πλοίων. Αυτό επέφερε μείωση του κόστους μεταφοράς. Έτσι, δημιουργήθηκαν οι γνωστές σήμερα κατηγορίες πλοίων π.χ. των πετρελαιοφόρων, των χύδην φορτίων, των ψυγείων, των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, χημικών, ζώων, αυτοκινήτων κλπ.

Σήμερα, βλέπουμε σιγά-σιγά τον παραγκωνισμό των πλοίων ψυγείων από τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων με υποδομή για εμπορευματοκιβώτια, που

ήδη μεταφέρουν το 50%, περίπου, των φορτίων, για τα οποία απαιτούνται συνθήκες ψύξης.

Στην ανάγκη όμως, όταν είναι πολύ υψηλοί οι ναύλοι, οι ναυλωτές στην προσπάθειά τους να μειώσουν το κόστος μπορούν, σε κάποιο μέτρο, να υποκαθιστούν ένα είδος πλοίου με άλλο. Για παράδειγμα, έχουν χρησιμοποιηθεί πετρελαιοφόρα για την μεταφορά σιτηρών, ακόμη και άνθρακος στην μορφή «sluigt», αυτοκίνητα έχουν μεταφερθεί σε πλοία ψυγεία, χύμα φορτία σε πλοία εμπορευματοκιβωτίων κλπ. Πάντα όμως, ένα εξειδικευμένο πλοίο ομοιογενούς μεταφοράς θα είναι το οικονομικότερο.

Εδώ είναι σκόπιμο επίσης να σημειωθεί ότι, στην ελεύθερη αγορά, δεν μπορούν να υπάρχουν για μεγάλο διάστημα κερδοφόρες περιφερειακές αγορές (niche markets). Ανακαλύπτονται και ο ανταγωνισμός τις καταστρέφει προς όφελος του καταναλωτού.

Μέγεθος πλοίου

Ενώ σε γενικές γραμμές, πλοία διαφόρων μεγεθών, συνήθως, μπορούν να υποκαταστήσουν το ένα το άλλο, είναι η μεταφορά ενός εμπορεύματος σε μεγαλύτερη ποσότητα, επειδή έτσι επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακος.

Τα βασικά κριτήρια που επηρεάζουν το μέγεθος του επιλεγόμενου πλοίου είναι:

- Μέγιστες επιτρεπτές διαστάσεις πλοίου στα λιμάνια (LOA, BEAM),
 - Μέγιστες επιτρεπτές διαστάσεις πλοίου στις διώρυγες,
 - Επιθυμητό μέγεθος παρτίδας φορτίου, που ορίζεται συνήθως, από τον παραλήπτη (έχει μια τάση να αυξάνεται διαχρονικά),
 - Κόστος μεταφορτώσεως, εφ' όσον υπάρχει,
 - Airdraft, ήτοι ύψος του κουβουσιού από το μέγιστο βύθισμα υπό έρμα, καθ' ότι υπάρχουν ακόμη πολλές χαμηλές γερανογέφυρες,
 - Το μέγιστο βύθισμα, στο μέτρο που ορίζεται από το λιμάνι. Αυτό όμως δεν επηρεάζει την επιλογή του πλοίου, καθ' ότι, το μεγαλύτερο πλοίο, συνήθως, θα μπορεί να μεταφέρει περισσότερο φορτίο σε όποιο βύθισμα.
- Τα τελευταία χρόνια έχουν διαμορφωθεί από τις μεταφορικές ανάγκες, τρία προτιμώμενα μεγέθη πλοίων

Διαμόρφωση μέσου μεγέθους πλοίων:

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	MTDW	ίων:
			ΜΕΣΟ ΜΕΓΕΘΟΣ TDW
1977	3363	124.7	34.000
1987	4232	190.5	45.000
1997	5527	262.0	47.400
1998	5528	265.3	48.000

Κατανομή των πλοίων αμιγώς φορτίου:

ΜΕΓΕΘΟΣ TDW	1977		1998		ΔΙΑΦΟΡΑ%	
	ΑΡΙΘΜΟΣ	MTDW	ΑΡΙΘΜΟΣ	MTDW	ΑΡΙΘΜΟΣ	MTDW
10-30.000	2214	47.1	2231	48.8	0.8	3.6
30-50.000	818	29.8	1779	70.6	117.5	136.9
50-80.000	432	26.6	1003	66.8	132.3	151.1
80.000+	199	21.2	515	79.1	158.8	273.1
ΣΥΝΟΛΟ	3663	124.7	5528	265.3	50.9	112.8

Σχ. 2 Στοιχεία στόλου πλοίων αμιγώς χύδην φορτίων

ξηρού φορτίου, το cape size (170.000 tdw), το panamax (72.000 tdw) και το handymax (48.000 tdw), οι δε παρτίδες φορτίων που διακινούνται, είναι αντίστοιχες με μικρές δυνατότητες προσαρμογής. Ο στόλος των πλοίων στα ενδιάμεσα ή και μικρότερα μεγέθη, αναγκαστικά μειώνεται, διότι γίνεται ασύμφορη η λειτουργία τους, ενώ έχει παρατηρηθεί ότι, παλαιότερα πλοία ανταγωνιστικών προδιαγραφών, συνεχίζουν να ναυλώνονται.

Σήμερα, τα Capesize μεταφέρουν το 80% της διακίνησης σιδηρομεταλλεύματος και το 47% της διακίνησης άνθρακα, τα Panamax το 16% και 30% αντιστοίχως, ενώ μεταφέρουν το 55% της διακίνησης των σιτηρών. Τα μικρότερα πλοία μεταφέρουν το 4% της διακίνησης σιδηρομεταλλεύματος,

το 23% της διακίνησης του άνθρακα και το 44% της διακίνησης σιτηρών. Ας σημειωθεί ότι σιδηρομετάλλευμα, άνθρακας και σιτηρά, αντιπροσωπεύουν το 61% της διακίνησης χύδην φορτίων.

Όσο μετεξελίσσεται το διεθνές μεταφορικό σύστημα, θα υπάρξουν και άλλες διαφοροποιήσεις στις προδιαγραφές των προτιμωμένων πλοίων.

Είναι ενδιαφέρον να δει κανείς τη διαμόρφωση του στόλου των πλοίων χύδην φορτίου κατά το διαρρέυσαν ενδεκάμηνο της ναυπλιακής κρίσης, όπου γίνονται πιο εμφανείς οι συνθήκες λειτουργίας των περισσότερων πλοίων.

Παρατηρείται η μεγάλη μείωση του αριθμού των πλοίων μεγέθους 10-30.000 tdw, ενώ οι στόλοι των πλοίων

μεγέθους 30-50.000 tdw και 50.80.000 tdw, που αντιπροσωπεύουν τα πιο εύχρηστα σήμερα πλοία χύδην φορτίων, αυξάνονται. Παρατηρείται επίσης και μία μείωση του στόλου των πλοίων μεγέθους άνω των 80.000 tdw που χρησιμοποιούνται κυρίως, για την μεταφορά βιομηχανικών πρώτων υλών και δη άνθρακα και σιδηρομετάλλευμα. Τούτο συμβαίνει, λόγω της διάλυσης των μικροτέρων πλοίων αυτής της κατηγορίας. Το μέσο μέγεθος των πλοίων που διαλύονται είναι 113.000 tdw, ενώ το μέσο μέγεθος αυτών που παραδίδονται, είναι 146.000 tdw και το προτιμητέο μέγεθος, φαίνεται να είναι από 165-170.000 tdw.

Για να μπορέσει να υπάρξει αντικειμενική αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας ενός πλοίου, θα πρέπει

TDW	ΣΤΟΛΟΣ ΝΟΕΜΒΡ. 1998		ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΠΟ ΔΕΚ. 1997	
	ΑΡΙΘΜΟΣ	MTDW	ΑΡΙΘΜΟΣ	MTDW
10-30.000	2230	48.8	-38	-0.8
30-50.000	1781	70.8	+13	+1.2
50-80.000	1061	70.8	+20	+1.9
80.000+	606	91.2	-22	-2.5
ΣΥΝΟΛΟ	5695	282.2	-28	-0.4

Σχ. 3 Διαμόρφωση του στόλου πλοίων χύδην και μικτών φορτίων απο τον Δεκέμβριο 1997

να συγκρίνεται με το προτιμώμενο πλοίο της κατηγορίας του και η τιμή κτήσεώς του να είναι τέτοια, που να προσφέρει το ίδιο ή καλύτερο κόστος μεταφοράς ανά τόνο εμπορεύματος από αυτό.

Πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπ' όψιν και οι παράμετροι που επηρεάζουν το κόστος λειτουργίας του.

Παράμετροι κόστους του πλοίου.

Βασική αρχή για μία οποιαδήποτε επένδυση, είναι να παράγει κέρδος. Θα είναι όμως κερδοφόρος, μόνο όταν μπορεί να παράγει το επιθυμητό έργο σε συναγωνιστικό κόστος.

Σε γενικές γραμμές, οι παράμετροι κόστους της ναυτιλίας είναι:

α) τα καθημερινά έξοδα, στα οποία συμπεριλαμβάνονται μισθοί, τροφοδοσία, ασφάλιστρα κλπ., τα οποία αντιμετωπίζονται από διαχειριστικές επιλογές.

β) έξοδα συντηρήσεως του πλοίου, τα οποία έχουν σχέση, κυρίως, με την κατασκευή του πλοίου και τα φορτία που μεταφέρει, και

γ) το χρηματο-οικονομικό κόστος, το οποίο ορίζεται, κυρίως, από την τιμή κτήσεως του πλοίου.

Κόστος κτήσεως και συντηρήσεως

Για μία εφοπλιστική επιχείρηση, το κόστος ενός πλοίου είναι ο συγκεκριμένος κόστος κατασκευής ή απόκτησης και του κόστους συντηρήσεως. Στην διαμόρφωση του κόστους αυτού, σημαντικό ρόλο παίζει η ποιότητα κατασκευής ενός πλοίου και η κατάστασή του, προκειμένου περί αγοράς μεταχειρισμένου πλοίου.

Είναι αυτονόητο ότι, τα ναυπηγεία προσπαθούν να κατασκευάζουν πλοία στις ελάχιστες προδιαγραφές των νηογυμνώνων, μειώνοντας έτσι το κόστος τους. Λέγεται δε ότι προσπαθούν να τα κατασκευάζουν, έτσι, που να χρειάζεται ο στόλος ανανέωση, σε συντομότερα χρονικά διαστήματα. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι εγγυήσεις που προσφέρουν τα ναυπηγεία για την ποιότητα των πλοίων τους, είναι πολύ μικρότερες από αυτές που προσφέρει οποιαδήποτε άλλη βιομηχανία, που παράγει πολύ ευτελέστερα προϊόντα.

Από την άλλη πλευρά, είναι γνωστό ότι τα χύδην φορτία, λόγω του τρόπου φορτώσεως και εκφορτώσεως,

καταστρέφουν σε σύντομο χρονικό διάστημα τα επιστρώματα των κυτών ιδίως στα κατώτερα σημεία νομέων, αγκώνων και φρακτών. Είναι επίσης γνωστό ότι φορτία όπως ο άνθρακας, έχουν τη δυνατότητα να διαβρώνουν απροστάτευτα ελάσματα κατά 0,5mm ετησίως. Δοθέντος ότι η επανεπίστρωση των κυτών, λόγω των διαστάσεών τους και της απαραίτητης προεργασίας (αμμοβολή), μπορεί να γίνει μόνο σε ναυπηγεία, όπου το πλοίο, συνήθως, εισέρχεται κάθε 4η ή 5η χρονιά, θεωρώ αδιανόητο να κατασκευάζονται πλοία, με μόνο 1mm περιθώριο διαβρώσεως στα ελάσματά τους. Εάν οι σχετικές μελέτες αληθεύουν, τμήματα των πλοίων αυτών, θα χρειάζονται αντικατάσταση από την πρώτη πενταετία της ζωής τους και σίγουρα στον χρόνο αυτό, θα έχουν ήδη δημιουργηθεί και ρήγματα από κοπώσεις.

Παρόμοια πλοία είναι, εκ των πραγμάτων σχεδιασμένα για μικρό οικονομικό χρόνο ζωής, δηλαδή λιγότερο από 20 χρόνια ή για πολύ ακριβή και συχνή συντήρηση και μερική ανακατασκευή. Και τα δύο όμως, τελικά αυξάνουν το κόστος εκμεταλλεύσεως, διότι η μεν μικρή οικονομική ζωή συνεπάγεται την αναγκαστική απόσβεση σε μικρότερο χρόνο, δηλαδή την μεγαλύτερη κατ' έτος χρέωση αποσβέσεων, το δε αυξημένο κόστος συντηρήσεως, είναι εννόητο ότι αυξάνει το κόστος λειτουργίας.

Ατυχώς όμως, τέτοια πλοία, και σχεδιάζονται και κατασκευάζονται.

Οι κατασκευαστές δικαιολογούν τις ευτελέστερες κατασκευαστικές παραμέτρους που χρησιμοποιούν, λέγοντας ότι, το πλοίο έχει την απαραίτητη αντοχή και έτσι, θα μπορεί να μεταφέρει περισσότερο φορτίο (από πολλούς προβάλλεται η έκφραση «carry cargo, not steel»). Επίσης λένε ότι, ενώ ενδεχομένως χρειάζεται πιο προσεκτική συντήρηση, θα είναι φθινότερο στην κατασκευή και έτσι, συνολικά συμφέρει περισσότερο. Για να επιτύχουν την ελαφρύτερη κατασκευή, χρησιμοποιούν κατά κόρον λεπτότερα ελάσματα υψηλής αντοχής ενώ γνωρίζουν ότι τα ελάσματα αυτά διαβρώνονται γρηγορότερα και επειδή είναι σχετικά δυσεύρετα, δυσκολεύουν την όποια επισκευή.

Ενώ σε άλλες βιομηχανίες οι κατασκευαστές προβάλλουν τις επιτευξεις τους σε αξιοπιστία, αντοχή στην προβλεπόμενη χρήση και χαμηλό κόστος συντήρησης, δεν φαίνεται να απασχολεί αρκοúτως τους ναυπηγούς και τα ναυπηγεία.

Αυτοί που τα παραγγέλλουν, ευελπιστούν ότι θα βρουν να πωλήσουν το πιθανό μελλοντικό τους πρόβλημα, σαν σωστό καλοκτισμένο και καλοσυντηρημένο πλοίο, σε ανθρώπους που δεν γνωρίζουν.

Ευτυχώς όμως, που Ιδρύματα όπως το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, δημιουργούν καταρτισμένους ναυπηγούς, που μπορούν να διακρίνουν τα προβληματικά πλοία, διασφαλίζοντας έτσι τα συμφέροντα των πιθανών αγοραστών. Έτσι, θα μπορούν να ενημερώνουν τους πιθανούς αγοραστές έγκαιρα, εάν το εν λόγω πλοίο είναι από αυτά που θα χρειάζεται συνεχή, ακριβή συντήρηση και επισκευή και ως εκ τούτου, η αγορά του μπορεί να συμφέρει μόνο, σε κάποια αντίστοιχα μειωμένη τιμή.

Μόνο με τεχνολογική διαφάνεια θα μπορεί να προστατευθεί ένας πιθανός αγοραστής και επειδή εμείς οι Έλληνες συνήθως, αγοράζουμε μεταχειρισμένα πλοία, παρόμοιες συμβουλές θα μας είναι πολύ χρήσιμες. Επιπροσθέτως, πιθανόν να πεισθούν όλοι οι εμπλεκόμενοι στην παραγγελία ενός νεότευκτου ότι ένα καλοκτισμένο πλοίο πραγματικά συμφέρει.

Θα ήθελα επίσης να τονίσω την ανάγκη να σχεδιάζονται τα πλοία με γνώμονα την εύκολη συντήρηση. Πρέπει να σημειωθεί ότι η παράμετρος αυτή, παίζει μεγάλο ρόλο στον σχεδιασμό κάθε άλλου μεταφορικού μέσου. Πολλά πλοία, σχεδιάζονται με διπλά τοιχώματα και άλλους χύδους τόσο στενούς, που είναι προβληματική η επιθεώρηση, πόσο μάλλον, η συντήρηση. Σε άλλα, για να μειωθεί το κόστος κατασκευής του μηχανοστασίου, η πρόσβαση σε μηχανήματα, βάνες, σωλήνες κλπ., είναι τόσο προβληματική, που χρειάζεται εξάρμωση πολλών άλλων αντικειμένων, πράγμα που αυξάνει το κόστος της όποιας επισκευής ή συντήρησης.

Είναι σαφές πλέον ότι, για να αποβέγονται ικανοποιητικά τα πλοία,

πρέπει να είναι καλοσχεδιασμένα, καλοκτισμένα και καλοσυντηρημένα, η δε τιμή μεταπωλήσεως των μεταχειρισμένων, διαμορφώνεται όχι μόνο από τις προδιαγραφές και την ηλικία αλλά και από την κατάσταση του πλοίου.

Εξυπακούεται ότι με την αυξανόμενη τυποποίηση των πλοίων, πράγμα που διευκολύνει τα ναυπηγεία στην οργάνωση της κατασκευής με παραμέτρους μαζικής παραγωγής, είναι ακόμη πιο απαραίτητο να σχεδιάζονται εξ αρχής σωστά τα πλοία γιατί οι όποιες βελτιώσεις που θα ήθελε να ενσωματώσει ένας συντηρητικός πλοιοκτήτης είτε κοστίζουν δυσανάλογα πολύ είτε δεν είναι δυνατόν να γίνουν, επειδή ανατρέπουν την διαδικασία παραγωγής.

Με τις σημερινές γνώσεις και υπολογιστική δυνατότητα, θα ήταν δυνατόν στα πλοία, όπως και σε άλλα πολύπλοκα κατασκευάσματα, να υπολογίζεται με διαφάνεια το «life cycle cost» βάσει δεδομένων παραμέτρων για κάθε κατασκευαστική επιλογή, ούτως ώστε, ο πλοιοκτήτης που παραγγέλλει το νεότευκτο πλοίο, να μπορεί να έχει πέρα από την τιμή αγοράς και συγκρίσιμα στοιχεία και για την συντήρηση τα οποία να δεσμεύουν και το ναυπηγείο.

Διακυμάνσεις αξιών / Συναλλαγματική ισοτιμία.

Είναι γνωστό ότι, οι τιμές των πλοίων, μεταχειρισμένων ή και νεοτεύκτων, κυμαίνονται, παρακολουθώντας κυρίως την ναυλαγορά. Ως εκ τούτου, όσοι επενδύουν σε στιγμές ευφορίας, αναγκαστικά έχουν υψηλότερο συνολικό κόστος λειτουργίας, παρ' όλο που δεν προσφέρουν ούτε καλύτερη ποιότητα ούτε μεγαλύτερη ασφάλεια μεταφοράς και ως εκ τούτου, αποτυγχάνουν.

Είναι σκόπιμο να γίνει επίσης αναφορά στον παράγοντα «συναλλαγματική ισοτιμία».

Η ναυπλία, συναλλάσσεται κυρίως σε δολάρια και ως εκ τούτου, συνήθως, τα λογιστικά συστήματα των εταιρειών χρησιμοποιούν το δολάριο ως νόμισμα προσμετρήσεως οικονομικών αποτελεσμάτων.

Ενώ συναλλασσόμεθα σε δολάρια, τα περισσότερα αγαθά και υπηρεσίες που πληρώνουμε, παράγονται σε

χώρες που έχουν διάφορα νομίσματα.

Παραδείγματος χάριν, τα περισσότερα πλοία, τα μηχανήματα και τα ανταλλακτικά τους, παράγονται στην Ιαπωνία, στην Κορέα και στην Ευρώπη. Η άνοδος του δολλαρίου, μειώνει το κόστος του νεότευκτου Ιαπωνικής κατασκευής πλοίου ή μηχανήματος και αντίστροφα.

Η συντήρηση και οι επισκευές των πλοίων, χρεώνονται συνήθως, στο τοπικό νόμισμα, που εκτελείται το έργο.

Το κόστος των επισκευών, έχει άμεσο αντίκτυπο στο κόστος των ασφαλιστρών.

Τέλος, το μισθολογικό, κυρίως όσον αφορά στην Ελληνική ναυπλία, εξαρτάται, καθ' ο μέτρο απασχολούνται Έλληνες ναυτικοί, από την ισοτιμία του ECU με το δολάριο, καθ' ό,τι, ως γνωστόν, η δραχμή είχε σχεπικά σταθερή διολίσθηση, εν σχέσει με το ECU. Σύντομα θα συνδεθεί με το EURO, με σταθερή πλέον ισοτιμία.

Διακυμάνσεις της ναυλαγοράς.

Ως σύστημα η ναυπλία είναι αυτοδιορθούμενο και ακολουθεί πιστά τους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης.

Αν για την μεταφορά 10 φορτίων προσφέρονται μόνο 9 πλοία, οι ναύλοι θα ανέβουν διότι οι ναυλωτές, προσπαθώντας να εξασφαλίσουν μεταφορικό μέσον, αναγκαστικά θα προσφέρουν υψηλότερο ναύλο, αντίθετα αν για τα ίδια 10 φορτία υπάρχουν 11 πλοία, οι ναύλοι θα πέσουν διότι οι εφοπλιστές, θα αναγκαστούν να δέχονται ολοένα φθηνότερα ναύλα για τα πλοία τους, ούτως ώστε, να συνεχίσουν να κινούνται και να μην τα παροπλίσουν.

Η κατάσταση της ναυλαγοράς είναι κρίσιμο στοιχείο για την οποία επιχειρηματική απόφαση των εφοπλιστών και το ακριβές βαρόμετρο της προσφοράς και της ζήτησης.

Ναυλαγορά - παράμετροι ζήτησης.

Οι κύριες παράμετροι που επηρεάζουν τον όγκο διακινήσεως ξηρών χύδην φορτίων και ως εκ τούτου τη ζήτηση, είναι:

- Η βιομηχανική παραγωγή και κυρίως, η μεταφορά σιδηρομεταλλεύ-

ματος και άνθρακα. Από το 1983, το πρόσφατο ναδίρ της παγκοσμίου παραγωγής, μέχρι το 1998, η αύξηση της διακινήσεως σιδηρομεταλλεύματος, ήταν της τάξης του 3.9% ετησίως, ενώ του άνθρακα ήταν 6.3% ετησίως και των λοιπών χύδην φορτίων, 2.6% ετησίως. Το σύνολο των βιομηχανικών χύδην φορτίων αυξήθηκε σ' αυτή την περίοδο κατά 3.8% ετησίως, περίπου, αντίστοιχα με την αύξηση του παγκοσμίου εθνικού προϊόντος κατά το ΔΝΤ, ενώ ο δείκτης βιομηχανικής παραγωγής των χωρών του ΟΟΣΑ αυξήθηκε κατά 3.0% ετησίως. Δεν αναμένονται δομικές αλλαγές στη χρήση πρώτων υλών για την βιομηχανική παραγωγή. Ολοένα όμως και περισσότερη ηλεκτρική ενέργεια θα παράγεται από ατμοηλεκτρικές μονάδες, οι οποίες χρησιμοποιούν, κυρίως, κάρβουνο. Τέλος, συνεχώς μειώνονται ή κλείνουν τα ανθρακορυχεία των βιομηχανικών χωρών, με αποτέλεσμα να εισάγουν περισσότερο κάρβουνο, πράγμα που φαίνεται από την μεγάλη αύξηση μεταφοράς του.

- Η μεταφορά δημοπρατικών και άλλων βασικών ειδών διατροφής, οι ανοδικές διακινήσεις των οποίων συμπίπτουν με εύρωστη ναυλαγορά. Φέτος αναμένεται διακίνηση 4 εκατομμυρίων τόννων σιτηρών στην Ρωσία περισσότεροι του συνήθους, λόγω κακής σοδειάς. Από το 1983 έως σήμερα, η διακίνηση των δημοπρατικών δείχνει μία ελαφρά πτωτική τάση, 1.1% ετησίως, παρ' όλο που η κατανάλωση έχει αυξηθεί, πάνω από 50%, τα τελευταία 30 χρόνια. Η μείωση αυτή της διακινήσεως σιτηρών, παρά την αυξημένη κατανάλωση, έχει επιτευχθεί χρησιμοποιώντας καλύτερες γεωργικές μεθόδους, που έχουν αυξήσει την αγροτική παραγωγικότητα, κατά 85%, περίπου.

- Οι καθυστερήσεις στα λιμάνια. Ένα μεγάλο πλοίο εκτελεί περίπου 6 ταξίδια το χρόνο, πηγαίνοντας σε περίπου 15 λιμάνια. Εάν κάθε πλοίο καθυστερούσε μία επιπλέον ημέρα σε κάθε λιμάνι, η αύξηση της ζήτησεως μεταφορικού έργου θα ήταν της τάξεως του 4.1% του εμπορικού στόλου. Προφανώς, σε περιόδους οικονομικής κρίσεως, οπότε περιορίζονται οι διακινήσεις φορτίων, περιορίζεται και ο χρόνος αναμονής στα λιμάνια, επιδει-

νώνοντας την κρίση.

- Πολεμικό ή πολιτικό γεγονός που μπορεί να φέρει διατάραξη ή και αύξηση της συνήθους εμπορικής κίνησης και σε ακραίες περιπτώσεις, την μη λειτουργία της Διώρυγας του Σουέζ, πράγμα που συνέβη δύο φορές μεταπολεμικώς. Πρόσφατα, ένα τέτοιο γεγονός, ήταν ο πόλεμος του Περσικού Κόλπου το 1991.

Υπάρχουν και άλλες παράμετροι οι οποίες επηρεάζουν τη διαμόρφωση του όγκου διακινήσεως πρώτων υλών και εμπορευμάτων, όπως π.χ. η δυνατότητα εναλλαγής σταθμών παραγωγής ηλεκτρικού από κάρβουνο σε πετρέλαιο ή σε αέριο, η ολοένα αυξανόμενη ανακύκλωση πρώτων υλών, κυρίως σιδήρου και αλουμινίου, η τάση διαφόρων παραγωγών πρώτης ύλης να επεξεργάζονται, σε πρώτη φάση, το ορυκτό τους, δημιουργώντας ημιεπεξεργασμένα προϊόντα κλπ. Οι τάσεις όμως αυτές είναι σταθερές και ως εκ τούτου, συμπεριλαμβάνονται στις υπάρχουσες στατιστικές.

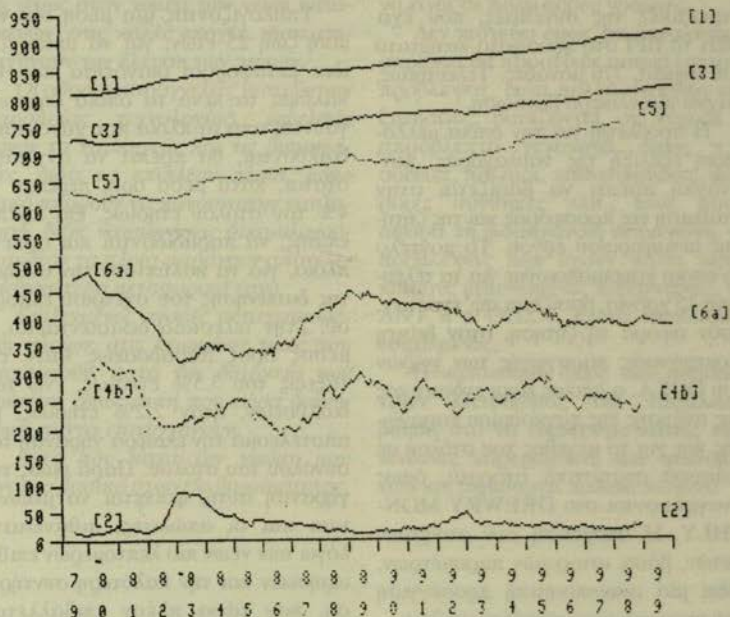
Ναυλαγορά - παράμετροι προσφοράς - ο στόλος.

Ασχέτως, αν ορισμένα πλοία είναι καταλληλότερα από άλλα για κάποιες μεταφορές, εν πολλοίς υπό ορισμένες συνθήκες, μπορούν να αλληλοαντικαθίστανται, εφ' όσον δεν υπάρχουν περιοριστικοί παράμετροι (μήκος, πλάτος, ύψος και βύθισμα, μέγεθος, σχήμα κυτών κλπ.).

Η μεταφορική ικανότητα των πλοίων, μετράται σε τόννους. Το μέγεθος αυτό όμως, σε συνδυασμό με την οικονομική ταχύτητα λειτουργίας τους, ορίζει την μεταφορική ικανότητα του εμπορικού στόλου σε τοννο-μίλια. Εδώ, πρέπει να τονισθεί ότι, η οικονομική ταχύτητα λειτουργίας ενός πλοίου, διαφέρει αναλόγως των περιστάσεων, με κύριες παραμέτρους το ύψος της ναυλαγοράς και την τιμή των πετρελαίων. Η οικονομική ταχύτητα είναι αυτή στην οποία μεγιστοποιείται το ημερήσιο κέρδος μίας ναυλώσεως.

Το σύνολο της μεταφορικής ικανότητας του στόλου, μπορεί σε γενικές γραμμές να χαρακτηριστεί ως η συνολική μεταφορική ικανότητα όλων των πλοίων. Κατά μέσον όρο, τα πλοία χύδην φορτίων, μεταφέρουν, περίπου, 7 φορτία το χρόνο. (Πίνακας DBS 8).

1. Total BC+CC in MIDW = ((Y * Factor)+500)
2. Percent Inactive BC+CC = (i * b + (Factor*8))
3. OECD Industrial Production Index = (((Y-105)*WGMF)+700)*factor
- 4b. Currency Weighted MIRC Index (65x in USD) = ((10.65*Y4) + (1.21*Y4a.1)) / 21*20
5. Forbes Index = ((Y * Factor)+300)



Σχ. 4. Δεδομένα από τη Ναυτιλία

Διακυμάνσεις ναυλαγοράς.

Οι διακυμάνσεις της ναυλαγοράς είναι, σχεδόν πάντα, απότομες. Διακυμάνσεις ναύλων κατά 2.000 δολάρια την ημέρα, σε διάστημα λίγων εβδομάδων, είναι αρκετά συνήθεις.

Οι διακυμάνσεις μικράς διάρκειας, οφείλονται σε περιστασιακές τοπικές ανισορροπίες, οι οποίες σύντομα διορθώνονται, επειδή τα πλοία έχουν την ικανότητα να κινήθουν προς εύρεση ναύλου σε άλλη περιοχή.

Οι φυσιολογικές διακυμάνσεις της αγοράς, την τελευταία δεκαετία, από το 1987 στο 1997, ήταν από τις 1050 έως τις 1700 μονάδες του δείκτη BFI, με μέσο όρο, περί το 1400. Οι κύκλοι ήταν σχετικά μικροί, δηλαδή της τάξεως των 12 έως 18 μηνών, από κορυφή σε κορυφή της καμπύλης.

Παρατηρώντας τις μεγάλες διακυμάνσεις της ναυλαγοράς τα τελευταία

40 χρόνια, βλέπουμε ότι συνήθως συμπίπτουν με ουσιαστικές οικονομικές και πολιτικές συγκυρίες, όπως το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ το 1969, η πρώτη πετρελαϊκή κρίση του 1973, η δεύτερη πετρελαϊκή κρίση και ο υψηλός πληθωρισμός στα τέλη του 1979/80, που για να καταπολεμηθεί, χρειάστηκε να περισταλεί η κυκλοφορία του χρήματος με υψηλά επιτόκια. Αυτό έριξε την παγκόσμια οικονομία σε κρίση και ως εκ τούτου την ναυτιλία το 1982/83, σε συνδυασμό με τις μεγάλες παραγγελίες νεοτευκτών της εποχής. Η κρίση αυτή με μικρή ανάκαμψη το 1984, κράτησε έως το 1987, λόγω των πρωτοφανών σε όγκο παραγγελιών νεοτευκτών που έγιναν το 1983, μεσοσύσης της κρίσεως, οι οποίες παρεδόθησαν το 1984, το 1985 και το 1986.

Ο δείκτης BFI που πρωτοεμφανίστηκε τον Ιανουάριο του 1985 με αρχική τιμή 1000, είχε πέσει στα τέλη

Ιουλίου/αρχές Αυγούστου του 1986 στο κατώτατο του σημείο, στις 554 μονάδες, για να φθάσει στις 1114 μονάδες τον Μάρτιο του 1987 και στις 1650 τον Απρίλιο του 1988. Το 1995 έφθασε το υψηλότερο σημείο αυτής της δεκαετίας, στις 2352 μονάδες. Τώρα, η Ασιατική κρίση που επηρεάζει το 50% περίπου των μεταφορών χύδην φορτίων, έχει επιφέρει τις καταστρεπτικές της συνέπειες, που έχει ρίξει το BFI στο πρόσφατο κατώτατο του σημείο, 776 μονάδες. Τελευταίως, δείχνει μία ελαφρά βελτίωση.

Η πρόβλεψη για την όποια μελλοντική εξέλιξη της ναυλαγοράς, κατ'ανάγκη πρέπει να βασίζεται στην στάθμιση της προσφοράς και της ζήτησης μεταφορικού έργου. Το μοντέλο το οποίο χρησιμοποιούμε για τα τελευταία 15 χρόνια, βασίζεται αφ' ενός μεν, όσον αφορά τη ζήτηση, στον δείκτη βιομηχανικής παραγωγής των χωρών του ΟΟΣΑ, ο οποίος είναι ενδεικτικός της αύξησης της παγκοσμίου παραγωγής και για το μέγεθος του στόλου σε διάφορα στατιστικά στοιχεία, όπως αναγράφονται στο DREWRY MONTHLY. Η συσχέτιση των στοιχείων αυτών, βάσει ιστορικών παραμέτρων, δίνει μία ικανοποιητική προσέγγιση του αναμενόμενου επιπέδου ναύλων.

Οι προβλέψεις για τις παραδόσεις νέων πλοίων και την αύξηση της παγκοσμίου παραγωγής, είναι λίγο πιο δύσκολες. Τα στοιχεία που έχουν σχέση με την αύξηση του στόλου έχουν αποδειχθεί, σχετικά, αξιόπιστα. Ατυχώς, οι εκτιμήσεις για την αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής των χωρών του ΟΟΣΑ, όπως και οι προβλέψεις του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου για την παγκόσμια παραγωγή, ιδιαίτερος τους τελευταίους 18 μήνες, έχουν αποδειχθεί, άκρως αναξιόπιστες.

Εκτιμάται ότι η φυσιολογική οικονομική ζωή των πλοίων είναι μεταξύ 20 και 30 ετών, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους, την ποιότητα κατασκευής τους και συντηρήσεως, που τους γίνεται. Υπολογίζεται ότι το 30%, περίπου, του στόλου των πλοίων χύδην φορτίων, είναι άνω των 20 ετών.

Τα πλοία επιθεωρούνται εμπεριστατωμένα από τους νηογνώμονες ανά πενταετία. Κρίσιμη απόφαση για τον

εφοπλιστή είναι, εάν συμφέρει ή όχι, να γίνουν οι όποιες επισκευές είναι απαραίτητες, για να πιστωθεί το πλοίο την 4η ή και την 5η πενταετούς κύκλου εμπεριστατωμένη επιθεώρηση (special survey). Σημαντικός αριθμός πλοίων προωθείται στα διαλύτηρια προ της 5ης εμπεριστατωμένης επιθεωρήσεως, ιδίως σε περιόδους χαμηλής ναυλαγοράς.

Υπολογίζοντας μία μέση οικονομική ζωή 25 ετών, για να υπάρχει η ίδια μεταφορική ικανότητα που θα καλύψει τα κενά τα οποία δημιουργούνται από τα πλοία που χάνονται ή διαλύονται, θα πρέπει να αντικαθίσταται, κατά μέσο όρο, περίπου το 4% του στόλου ετησίως. Θα πρέπει επίσης, να παραδίδονται και αρκετά πλοία, για να καλύπτουν την αύξηση της διακίνησης του σχετικού εμπορίου. Στην τελευταία δεκαετία, ο μέσος όρος παραδόσεως ήταν της τάξεως του 3.5% ετησίως, ενώ των διαλύσεων, ήταν 2.2% ετησίως, με αποτέλεσμα την ελαφρά γήρανση του συνόλου του στόλου. Παρά όμως την γήρανση αυτή, φαίνεται να μειώνονται και οι απώλειες, πιθανότατα λόγω των νέων πιο λεπτομερών επιθεωρήσεων και την καλύτερη συντήρηση, που τώρα πλέον επιβάλλεται. Όπως είναι φυσικό, υπάρχει μεγάλη συσχέτιση του ποσοστού των πλοίων τα οποία διαλύονται ετησίως, με το επίπεδο της ναυλαγοράς. Εάν η αναμενόμενη αύξηση του στόλου είναι μεγαλύτερη από την αναμενόμενη αύξηση της παγκόσμιας παραγωγής, αναπόφευκτα θα πέσουν οι ναύλοι και σε περίπτωση που αυτή η πτώση αποδειχθεί παρατεταμένη, οι ιδιοκτήτες πλοίων που χρίζουν μεγάλων επισκευών, θα επιλέξουν την διάλυση καθ' ό,τι ο παροπλισμός συνεπάγεται έξοδα, ενώ το κόστος επισκευής και επαναδραστηριοποίησης των πλοίων, θα τείνει να αυξάνει.

Προοπτική της ναυτιλίας.

Όπως προαναφέρθηκε, η ναυτιλία εκτελεί περίπου το 80% του παγκοσμίου εμπορίου και δεν φαίνεται να υπάρξει στο προβλέψιμο μέλλον τεχνολογική εξέλιξη τέτοια, που να υποκαταστήσει αυτόν τον τρόπο μεταφοράς. Ως εκ τούτου, τα φορτηγά πλοία θα συνεχίσουν να είναι απαραίτητα και οι

ναυτιλιακές κρίσεις παροδικές και όχι δομικές.

Η Κίνα, η Νοτιανατολική Ασία και η Ινδία, αντιπροσωπεύουν περίπου το μισό πληθυσμό της γης. Μέχρι πρότινος, η ανάπτυξη των χωρών αυτών ήταν εκπληκτική, σύντομα, λόγω της φύσεως του ανθρώπινου δυναμικού τους, η ανοδική πορεία των οικονομικών τους θα επανέλθει και η ανάκαμψη αυτή θα επιφέρει σημαντική αύξηση μεταφορικού έργου.

Για να υπάρχει, να επισκευάζεται, να αντικαθίστανται και να αυξάνει ο στόλος, για να εξυπηρετεί τις μεταφορικές ανάγκες που δημιουργεί ο πολιτισμός μας, θα πρέπει οι επενδύσεις στα πλοία να είναι κερδοφόρες, κατά μέσον όρον, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις όποιες διακυμάνσεις της ναυλαγοράς, οι οποίες προφανώς είναι μόνο προσωρινές, καθ' ό,τι η παγκόσμια ανάπτυξη, θα συνεχίζεται.

Οι φυσιολογικές διακυμάνσεις της ναυλαγοράς, έχουν έναν κύκλο, περίπου, 12 έως 18 μηνών και εύρος από 1050 έως 1700 του δείκτη BFI, δηλαδή μεταξύ 6,000 και 11,000 δολλαρίων ημερησίως, για πλοία του τύπου Panamax. Οι μεγάλες διακυμάνσεις είναι πιο σπάνιες. Πολύ υψηλά επίπεδα ναυλαγοράς είδαμε το 1980, 1989 και το 1995, καταστρεπτικά χαμηλά το 1983, 1986 και το 1998.

Σήμερα, ο στόλος των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων στα 282.2 εκατομμύρια tdw, είναι λίγο μικρότερος από ό,τι ήταν πέρυσι τέτοια εποχή. Οι αναμενόμενες παραδόσεις νέων πλοίων το 2000 είναι της τάξεως των 16 εκατομμυρίων tdw ή περίπου 5.7% του στόλου.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, η αύξηση του παγκοσμίου προϊόντος θα είναι 2.2% το 1998 και 2.2% το 2000. Εάν οι προβλέψεις του ΔΝΤ αυτή την φορά βγουν σωστές, υπάρχουν πολύ σημαντικές πιθανότητες ανάκαμψης της ναυλαγοράς, το 2000.

Άσχετα όμως με την κατάσταση της ναυλαγοράς, έχουν αλλάξει και οι παράμετροι λειτουργίας της ναυτιλίας.

Το διεθνές κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο ρυθμίζει τους όρους ασφαλών λειτουργίας της ναυτιλίας, γίνεται ολοένα και πιο απαιτητικό, έτσι

ώστε, να μειωθούν στο ελάχιστο οι απώλειες ανθρωπίνων ζωών και η ρύπανση του περιβάλλοντος. Οι πιστοποιήσεις και επιθεωρήσεις που απαιτούνται τώρα από πλοία και γραφεία είναι πολλές και πλησιάζουν τις απαιτήσεις του τομέα των αερομεταφορών. Από τότε που ετέθησαν σε εφαρμογή οι νέοι αυτοί κανονισμοί, μειώθηκαν σημαντικά οι απώλειες ναυτικών και πλοίων, καθώς και άλλα σοβαρά ατυχήματα.

Αυτή η εξέλιξη περιορίζει τη δράση των ευκαιριακών εφοπλιστών, μερικοί των οποίων δημιουργούσαν αθέμιτο ανταγωνισμό, ταξιδεύοντας τα πλοία τους με χαμηλότερα επίπεδα ασφαλείας. Οι αυξημένες αυτές απαιτήσεις, θα έχουν αποτέλεσμα, οι θαλάσσιες μεταφορές να εξυπηρετούνται από εταιρείες, οι οποίες έχουν επιλέξει να ασχοληθούν μακροχρόνια και σοβαρά με την ναυτιλία.

Επειδή η ναυτιλία είναι πρωτίστως κλάδος υπηρεσιών, επιβραβεύονται προτιμήσεις που παρέχουν σταθερά αξιόπιστο μεταφορικό έργο, πράγμα

που προϋποθέτει καλή συντήρηση και απρόσκοπτη λειτουργία των πλοίων. Τόση δε είναι η εξειδίκευση στο χώρο, με ομοιογενή ανταγωνιστικά πλοία.

Η ουσιαστική προσφορά της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία και η έντονη της κυκλικότητα, κατά την γνώμη μου, επιβάλλει μία πολιτική που να αποτρέπει την ενθουσιώδη ανάπτυξη, ιδίως στον τομέα των νέων κατασκευών, στις καλές εποχές, γιατί επιταχύνουν την έλευση των κακών.

Οι αθρόες παραγγελίες νεοτεύκτων παρομοιάς τεχνολογίας, ωφελούν μόνον τα ναυπηγεία και τις βιομηχανίες, διότι τα επιπλέον πλοία, μόνο κακό μπορούν να κάνουν στην ναυλαγορά. Νέες ναυπηγήσεις δικαιολογούνται όταν τα πλοία παράγουν αποτελεσματικότερο μεταφορικό έργο.

Επιλεγμένες αγορές μεταχειρισμένων πλοίων, στις μειωμένες τιμές που επικρατούν, κατά την διάρκεια των κρίσεων, όπως αυτή που τώρα διανύουμε, πάντα επιτυγχάνουν.

Αυτό που κατά την γνώμη μου είναι το βασικό στοιχείο βιωσιμότητας,

είναι η σωστή επιλογή των πλοίων, η κατάσταση και η εύρυθμη και οικονομική λειτουργία τους. Η ναυλαγορά πάντα ανακάμπτει, λόγω της αναγκαιότητας του θαλασσίον μεταφορικού έργου, έχοντας αναγκάσει τον εμπορικό στόλο να αποβάλει τα μη ανταγωνιστικά του πλοία.

Η ανάλυση που επαίρησα τείνει να είναι σε πολύ αδρές γραμμές.

Δεν πιστεύω όμως ότι μεγαλύτερη ακρίβεια θα προσέδιδε ασφαλέστερες προβλέψεις, διότι πολλά στοιχεία της ζητήσεως, βασίζονται σε τυχαία ή απρόβλεπτα γεγονότα, όπως π.χ. σοδειές, πόλεμοι, καθυστερήσεις, καιρικές συνθήκες κλπ., ενώ, όσον αφορά τη βιομηχανική παραγωγή, οι προβλέψεις που έχουν κάνει κατά καιρούς μεμονωμένες κυβερνήσεις, το ΔΝΤ ή ο ΟΟΣΑ, έχουν αποδειχθεί εσφαλμένες.

Η κατανόηση όμως των παραμέτρων λειτουργίας της ναυτιλίας, βοηθά στο να αποφεύγει κανείς επικίνδυνες παρερμηνείες των φαινομένων και δημιουργεί κάποιο πλαίσιο