

Η Ναυτιλία και οι κρίσεις της

(Σε ασύνδετο σχήμα)

7

Η Ναυτιλία, όπως γνωρίζουμε παραδοσιακά έχει έναν κύκλο ανεβοκατεβάσματος σε πολύ πιο ταχύ ρυθμό από άλλες κατηγορίες και αυτό σημαίνει σε τακτά κάποτε απρόβλεπτα χρονικά διαστήματα.

Μετά από μία περίοδο άνθισης της ναυτιλίας από το 2002 έως το 2008 η ναυτιλία βρίσκεται σε κάποια σχετική κρίση η οποία επιδυνώνεται με απρόβλεπτες προοπτικές ανάλογα ποιος τις κάνει ή τις λέει, όλα όμως δείχνουν ότι θα κρατήσει και το 2016.

Για να είμαι πιο σαφής η κρίση βρίσκεται στο τμήμα της ναυτιλίας που αφορά το ξηρό φορτίο γενικά ενώ τα δεξαμενόπλοια είναι σε ικανοποιητικά ναύλα.

Αυτή η κατάσταση της ναυτιλίας ξηρού φορτίου γίνεται πιο καταντητή και φανερή με τον δείκτη BDI (Baltic dry index) για ξηρό φορτίο, και είναι ο πιο ευρέως χρησιμοποιούμενος δείκτης.



Γράφει ο **Βύρων Τομάζος** Μηχανολόγος, Απόφοιτος Πολυτεχνείου Μονάχου / e-mail: btomazos@gmail.com

4. Financial risk - πόσα και πώς η εταιρεία έχει δανειστεί κ.α.

5. Credit risk - π.χ. αν ένα βαπόρι είναι χρονοναυλωμένο και ο ναυλωτής δεν πληρώνει

τον ναύλο κ.α.

6. Market risk - π.χ. μία εταιρεία που είναι στο χρηματιστήριο εξαρτάται από τις διακυμάνσεις της αγοράς κ.α.

7. Political risk - πολιτικοί κίνδυνοι σε διεθνές επίπεδο. Π.χ. έχεις έναν ναύλο σε μια συγκεκριμένη χώρα και γίνεται πραξικόπημα κ.α.

8. Technical & physical risk - τεχνικά ρίσκα είναι π.χ. μία ζημιά στη μηχανή και φυσικά είναι προφανώς οι φυσικές καταστροφές κ.α.

Ασχολήθηκα με τα ρίσκα στη ναυτιλία γιατί αυτά είναι πιο διαδεδομένα και με ευρύτερη εμβέλεια από άλλες business και κάνουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση πιο δύσκολη και απρόβλεπτη.

Για να δώσω ακόμα ένα έναυσμα στην προσγείωση των αριστερών, που βλέπουν ορισμένοι τουλάχιστον τι σημαίνει διαχείριση καταστάσεων και επιχειρηματικό ρίσκο.

Λέω προσγείωση γιατί έχουν προσγειωθεί με μνημόνιο στο οποίο έχουμε την πρώτη ένδειξη της ιδιωτικοποιήσεως των αεροδρομίων. Την πρώτη μεγαλύτερη που έγινε ποτέ στην Ελλάδα την έκανε αριστερή κυβέρνηση. Απίστευτο αλλά πραγματικό.

Κάθε επιχείρηση για να επιζήσει πρέπει να κάνει συνεχώς ποδήλατο. Πόσο μάλλον μια ναυτιλιακή που αντιμετωπίζει πολλούς διεθνείς κινδύνους από μία επιχείρηση στεριανή. Ίσως ορισμένοι ιδεοληπτικοί που έχουν κάνει μεγάλη ζημιά στη χώρα μας προσγειωθούν και κατεβάσουν τους τόνους ενάντια στην επιχειρηματικότητα, στους επιχειρηματίες στους εφοπλιστές διότι η συμβολή τους στο να μας βγάλουν από την κρίση είναι καθοριστική και ίσως αναγνωρίσουν στο ελάχιστο τη συμβολή τους στην οικονομία και το έθνος. Δεδομένου ότι σχεδόν όλες **οι μεγαλύτερες επενδύσεις που έχουν γίνει στην Ελλάδα προέρχονται από ναυτιλιακό συνάλλαγμα.**

Θα ήθελα για να κατανοήσει ο απλός κόσμος τις ευθύνες και τα ρίσκα που ενέχει η ναυτιλία, π.χ. ένα βαπόρι τύπου Panamax 75.000dwt έκανε πριν ενάμιση χρόνο περίπου 22 εκατομμύρια δολάρια και η σημερινή τιμή του είναι στα 8 εκατομμύρια δολάρια. Δηλαδή περίπου το 64% της αξίας του χάθηκε. Ο εφοπλιστής δε χρωστάει μόνο το δάνειο που πήρε αλλά πέραν των χρημάτων που έβαλε, πρέπει να συμπληρώσει ακόμα κι άλλα. Και αυτό μέσα σε ενάμιση χρόνο...

Στα 40 και χρόνια που ασχολούμαι με τη ναυτιλία, είδα πολλούς που έχασαν τα πάντα, *ορισμένους τους άφησαν και οι γυναίκες τους!* Ελπίζω αυτή η κρίση να μην πάρει σβάρνα πάλι πολλούς, όπως στο παρελθόν. Φυσικά υπάρχουν και οι επιτυχημένοι, δυστυχώς μόνο αυτούς βλέπει ο κόσμος και τους θαυμάζει και τους κατηγορούν ότι εκμεταλλεύονται το λαό κτλ. Και ξεχνάει ότι οι επιτυχημένοι έχουν περάσει πολλές κρίσεις πολλά ξενύχτια και ίσως να έχασαν και ορισμένοι τις γυναίκες τους κατά τη διάρκεια των εκάστοτε κρίσεων!...



Εγώ ακόμα δεν έχω βρει τη φόρμουλα ανταμοιβής του ρίσκου της ναυτιλίας.

Η ναυτιλία είναι μία «Κεφαλαιοβόρος» business γι' αυτό πρόσβαση στο κεφάλαιο είναι κριτικός παράγοντας στην επιβίωση και την επέκτασή της. Ειδικά σπουδαίο είναι η πρόσβαση στις αγορές και εκεί έχουν πετύχει τα τελευταία χρόνια οι Έλληνες εφοπλιστές. **Δηλαδή έχουν αποκτήσει την εμπιστοσύνη των διεθνών αγορών.**

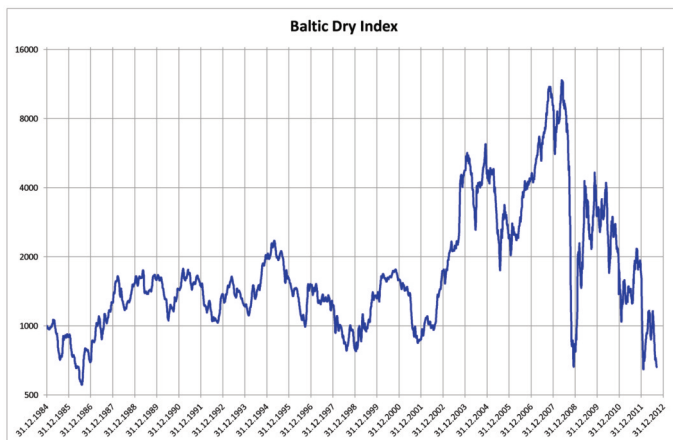
Η οικονομία και κατ' επέκταση η ναυτιλία είναι τόσο «παγκοσμιοποιημένη» σήμερα που άμεσα και ταχύτατα επηρεάζει τις ζωές όλων μας. Παραδείγματος χάριν η Κίνα επηρεάζει περισσότερο από ποτέ άλλοτε τα ναύλα. Η Κίνα π.χ. εισάγει τα 2/3 του σιδηρομεταλλεύματος που κινείται μέσω θαλάσσης και το ? του άνθρακα. Τα δύο αυτά προϊόντα είναι βαρόμετρα των ναύλων.

Επαναλαμβάνω λοιπόν, πρέπει να αλλάξουμε νοοτροπία, να απαλλαγούμε από τις ιδεοληψίες, χρειάζεται σε όλους μας μια αυτοπεποίθηση ένα lean start up, όπως έγραψα στο παρελθόν, πρέπει να ενθαρρύνουμε την καινοτομία και την επιχειρηματικότητα, να κρατήσουμε τους νέους εδώ, πεδίο υπάρχει και όχι μόνο στη ναυτιλία.

Η ναυτιλία που έχει προσφέρει και θα προσφέρει πολλά ακόμα, θα επανέλθει, εύχομαι σύντομα, δε χρειάζεται καμία αρωγή από το κράτος. Μια ηθική αναγνώριση μόνο για να ανταπεξέρχεται στους οχτώ και άλλους κινδύνους που συνεχώς αντιμετωπίζει.

Υ.Γ. Βλέπω με ευχαρίστηση ότι οι νέοι μας σιγά σιγά στρέφονται πάλι προς τη θάλασσα δεδομένου ότι π.χ. οι ναυπηγοί του Πολυτεχνείου μας από πενήντα πήγαν στους 120 και όλες οι ναυτιλιακές σχολές είναι υπερπλήρεις με το μεγαλύτερο δυνατό αριθμό.

Η ανεργία δε στη ναυτιλία στους μεν νέους ναυπηγούς είναι 2% στις δε άλλες ναυτιλιακές σχολές είναι 10%. Δηλαδή προσλαμβάνεται το 90% αμέσως μόλις τελειώσουν τη σχολή. Να και ένα καλό σημάδι της κρίσης...



Δηλαδή από 13.000 που ήταν περίπου το 2008 σήμερα είναι περίπου 600. Δηλαδή ένα βαπόρι που κέρδιζε περίπου 80.000 δολάρια την ημέρα τότε, σήμερα κερδίζει περίπου 3.000 δολάρια.

Η ναυτιλία είναι μία business υψηλού κινδύνου. «Η θάλασσα σου τα φέρνει με τη σέσουλα και σου τα παίρνει με τη σέσουλα» έλεγαν οι παλιοί χιώτες εφοπλιστές. Επίσης έλεγαν «αν έχεις δυο βαπόρια και να θες να κοιμάσαι ήσυχα το ένα να το έχεις να δουλεύει και το άλλο να έχεις τα λεφτά στην τράπεζα». Για την αντιμετώπιση των κινδύνων...

Δυστυχώς σήμερα έχει αλλάξει η δομή και το μοντέλο μιας ναυτιλιακής επιχείρησης. Εκείνο όμως στο οποίο θέλω να εστιάσω στο σημερινό μου άρθρο είναι οι δείκτες κινδύνου περιληπτικά τους οποίους αντιμετωπίζει η ναυτιλία. Και στο βιβλίο του Μανώλη Καβουσάνου Risk Management in Shipping, τους συνοψίζει σε οχτώ.

1. Business risk - η διακύμανση των ναύλων όπως περιγράφεται στο προηγούμενο διάγραμμα. Αυτή η διακύμανση στα ναύλα επιφέρουν αβεβαιότητα στα έσοδα και επηρεάζουν την κερδοφορία της επιχείρησης κ.α.

2. Liquidity Risk - ο κίνδυνος ρευστότητας. Είναι πολύ πιο δύσκολο να πάρεις ρευστότητα πουλώντας τα πλοία παρά όταν έχεις άλλα assets - περιουσιακά στοιχεία π.χ., μετοχές κτλ. στο portfolio σου.

3. Default risk - όταν η εταιρία δεν μπορεί να αποπληρώσει τα δάνειά της.