

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΚΑΛΥΒΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΤΟΥ ΧΡΗΣΤΟΥ

ΡΟΔΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΟΥ ΜΙΧΑΗΛ

ΤΑΣΟΥΛΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΟΥ ΒΑΙΟΥ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ

ΣΥΡΡΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ 2017

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΚΑΛΥΒΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΤΟΥ ΧΡΗΣΤΟΥ

chrikaly@logistiki.teimes.gr

ΡΟΔΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΟΥ ΜΙΧΑΗΛ

nikorodo@logistiki.teimes.gr

ΤΑΣΟΥΛΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΟΥ ΒΑΙΟΥ

elevtaso@logistiki.teimes.gr

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ

ΣΥΡΡΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ 2017

Η έγκριση της πτυχιακής εργασίας από το Τμήμα Λογιστικής Χρηματοοικονομικής / Μεσολογίου του ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Τμήματος.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Την σημαντικότητα της χρηματοδότησης της Ελληνικής Ναυτιλίας σηματοδοτεί πλέον εδώ και 10 χρόνια η καθιέρωση της Ημέρας Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης. Φέτος η διοργάνωση της κεντρικής ετήσιας εκδήλωσης πραγματοποιήθηκε με την συμμετοχή σημαντικών παραγόντων της Ελληνικής Ναυτιλιακής κοινότητας, της Ένωσης Τραπεζικών και Χρηματοοικονομικών Στελεχών της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Είναι γεγονός η υποστήριξη των τραπεζών στην Ελληνική ναυτιλιακή αγορά και μάλιστα οι τράπεζες αναγνωρίζουν τη σπουδαιότητα του κλάδου για την Ελληνική οικονομία συνεχίζοντας την αναγκαία και σημαντική στήριξή τους.

Η παρούσα πτυχιακή εργασία είναι αποτέλεσμα εκτενούς αναζήτησης και έρευνας και εκπονήθηκε στα πλαίσια του προπτυχιακού προγράμματος του τμήματος Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής της σχολής Διοίκησης & Οικονομίας του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Δυτικής Ελλάδας από τους φοιτητές-τριες Χριστίνα Καλύβα, Νίκο Ροδόπουλο και Ελευθερία Τασούλα.

Σε αυτό το σημείο θα θέλαμε να απευθύνουμε θερμές ευχαριστίες στον επιβλέπων καθηγητή μας κ. Σύρρο Νεκτάριο, για την καθοδήγηση και την άμεση και ουσιαστική βοήθεια που μας παρείχε κατά τη διάρκεια της εκπόνησης αυτής της πτυχιακής εργασίας. Αισθανόμαστε ιδιαίτερη ανάγκη να ευχαριστήσουμε όλους τους καθηγητές του τμήματός μας για την αμέριστη υποστήριξη που μας έδωσαν όλα τα χρόνια των σπουδών μας. Τέλος, θέλουμε να ευχαριστήσουμε τις οικογένειές μας που ήταν δίπλα μας σε κάθε μας βήμα. Χρωστάμε σε όλους ένα μεγάλο ευχαριστώ!

Χριστίνα Καλύβα, Νικόλαος Ροδόπουλος και Ελευθερία Τασούλα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το θέμα της παρούσης πτυχιακής εργασίας είναι η «Η Τραπεζική Χρηματοδότηση στη Ναυτιλία».

Αρχικά στην εισαγωγή δίνονται ο σκοπός, η δομή, η υπόθεση και η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε κατά την συγγραφή του πονήματος αυτού.

Στο 1^ο κεφάλαιο το: «Ελληνικό Τραπεζικό Σύστημα», καθορίζονται εισαγωγικές έννοιες, η λειτουργικότητα του χρηματοπιστωτικού συστήματος, η χρηματοδότηση του τραπεζικού συστήματος (τα πιστωτικά ιδρύματα, χρηματοοικονομική κρίση, προβλήματα στον διατραπεζικό δανεισμό, οι ελληνικές τράπεζες, καταθέσεις στα εγχώρια πιστωτικά ιδρύματα), η τραπεζική χρηματοδότηση του εγχώριου ιδιωτικού τομέα (χρηματοδότηση των επιχειρήσεων, χρηματοδότηση των ελεύθερων επαγγελματιών, αγροτών και ατομικών επιχειρήσεων, χρηματοδότηση των ιδιωτών και των ιδιωτικών μη κερδοσκοπικών ιδρυμάτων) και τέλος η εποπτεία του πιστωτικού συστήματος.

Στο 2^ο κεφάλαιο το: «Ελληνικό Τραπεζικό Σύστημα και η Οικονομική Ανάπτυξη», παρουσιάζονται ο ρόλος του τραπεζικού συστήματος στην οικονομική ανάπτυξη, οι κίνδυνοι - εποπτικό πλαίσιο, οι παθογένειες του ελληνικού τραπεζικού συστήματος και τέλος συμπερασματικά στοιχεία.

Το θέμα του 3^{ου} κεφαλαίου είναι: «η Ελληνική Ναυτιλία» καταγράφονται οι κύριες τάσεις της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο, η συμβολή των θαλασσίων μεταφορών στην ελληνική οικονομία, η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και τέλος οι προτάσεις και τα χρονοδιαγράμματα.

Στο 4^ο κεφάλαιο: «το Πλαίσιο του Ελληνικού Τραπεζικού Συστήματος στην Ναυτιλία», στοιχειοθετούνται οι στρατηγικές τραπεζικής δανειοδότησης της ναυτιλίας, η ναυτιλιακή χρηματοδότηση, η ιστορική αναδρομή της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, η επένδυση της ναυτιλίας στη ναύλωση (εμπορικός κύκλος, ναυτιλιακός κύκλος, χαρακτηριστικά ναυτιλιακών κύκλων), η επίδραση ναυτιλιακών κύκλων στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση και τέλος η πρόσφορα και ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Στο 5^ο κεφάλαιο η: «Τραπεζική Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση», καταγράφονται εισαγωγικές έννοιες, τα τραπεζικά ναυτιλιακά δάνεια, τα είδη ναυτιλιακής χρηματοδότησης (είδη ναυτιλιακών δανείων, αποπληρωμή ναυτιλιακών δανείων, εξασφάλιση τραπεζικού

δανεισμού), τα γεγονότα για τις τράπεζες δανεισμού (πλεονεκτήματα τραπεζικού δανεισμού, μειονεκτήματα τραπεζικού δανεισμού), τα βασικά προβλήματα ναυτιλιακών δανείων και τέλος η χρηματοδότηση της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Στο 6^ο κεφάλαιο η: «Έρευνα της Τραπεζικής Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης», παρουσιάζονται οι οικονομικές ναυτιλιακές εργασίες, οι τρόποι ενίσχυση της ακτοπλοΐας, η ανάταση της ελληνικής οικονομίας μέσω της ακτοπλοΐας, η αναμονή των εξελίξεων των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων, και τέλος τα αποτελέσματα της συνέντευξης αρμόδιων για την έκδοση ναυτιλιακών δανείων από τις εξής τράπεζες: Alpha Bank, Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος ΑΕ., Eurobank, Τράπεζα Πειραιώς.

Τέλος στα συμπεράσματα απαριθμούνται επιγραμματικά οι έννοιες που αναλύθηκαν κατά την συγγραφή της πτυχιακής εργασίας: «Η Τραπεζική Χρηματοδότηση στη Ναυτιλία».

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

| | |
|--|----|
| ΠΡΟΛΟΓΟΣ..... | 4 |
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ | 5 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ | 7 |
| ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ - ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ | 11 |
| ΠΙΝΑΚΕΣ..... | 11 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ | 11 |
| ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ - ΑΠΟΔΟΣΗ ΟΡΩΝ | 13 |
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 17 |
| ΣΚΟΠΟΣ | 18 |
| ΔΟΜΗ..... | 18 |
| ΥΠΟΘΕΣΗ..... | 18 |
| ΜΕΘΟΔΟΣ..... | 18 |
| 1 ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ» | 19 |
| 1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ..... | 19 |
| 1.2 Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ | 19 |
| 1.3 Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ..... | 20 |
| 1.3.1 Τα πιστωτικά ιδρύματα..... | 20 |
| 1.3.2 Χρηματοοικονομική κρίση | 20 |
| 1.3.3 Προβλήματα στον διατραπεζικό δανεισμό | 22 |
| 1.3.4 Οι ελληνικές τράπεζες | 22 |
| 1.3.5 Καταθέσεις στα εγχώρια πιστωτικά ιδρύματα | 24 |
| 1.4 ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΓΧΩΡΙΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ... | 24 |
| 1.4.1 Χρηματοδότηση των επιχειρήσεων..... | 24 |

| | | |
|-------|--|----|
| 1.4.2 | Χρηματοδότηση των ελεύθερων επαγγελματιών, αγροτών και ατομικών επιχειρήσεων | 25 |
| 1.4.3 | Χρηματοδότηση των ιδιωτών και των ιδιωτικών μη κερδοσκοπικών ιδρυμάτων..... | 25 |
| 1.5 | ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ..... | 28 |
| 2 | ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΙ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»..... | 32 |
| 2.1 | ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ..... | 32 |
| 2.2 | Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ | 32 |
| 2.3 | ΚΙΝΔΥΝΟΙ - ΕΠΟΠΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ | 34 |
| 2.4 | ΠΑΘΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ..... | 36 |
| 2.5 | ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑΤΙΚΑ..... | 38 |
| 3 | ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»..... | 40 |
| 3.1 | ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ..... | 40 |
| 3.2 | ΚΥΡΙΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ | 41 |
| 3.3 | Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ..... | 47 |
| 3.4 | Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ..... | 52 |
| 3.5 | ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ..... | 53 |
| 4 | ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ» | 55 |
| 4.1 | ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ..... | 55 |
| 4.2 | ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗΣ ΔΑΝΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ..... | 56 |
| 4.3 | ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ..... | 58 |
| 4.4 | ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ..... | 61 |

| | | |
|-------|--|----|
| 4.5 | ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΛΩΣΗ..... | 65 |
| 4.5.1 | Εμπορικός Κύκλος | 65 |
| 4.5.2 | Ναυτιλιακός κύκλος | 66 |
| 4.5.3 | Χαρακτηριστικά Ναυτιλιακών Κύκλων | 68 |
| 4.6 | ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ | 70 |
| 4.7 | ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ | 72 |
| 5 | ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ»..... | 75 |
| 5.1 | ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ..... | 75 |
| 5.2 | ΤΡΑΠΕΖΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΔΑΝΕΙΑ | 75 |
| 5.3 | ΕΙΔΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ..... | 77 |
| 5.3.1 | Είδη Ναυτιλιακών Δανείων | 77 |
| 5.3.2 | Αποπληρωμή Ναυτιλιακών Δανείων..... | 80 |
| 5.3.3 | Εξασφάλιση Τραπεζικού Δανεισμού..... | 80 |
| 5.4 | ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ | 81 |
| 5.4.1 | Πλεονεκτήματα Τραπεζικού Δανεισμού | 81 |
| 5.4.2 | Μειονεκτήματα Τραπεζικού Δανεισμού..... | 82 |
| 5.5 | ΒΑΣΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ..... | 83 |
| 5.6 | ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ..... | 86 |
| 6 | ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ..... | 94 |
| 6.1 | ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 94 |
| 6.2 | ΕΚ ΝΕΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ | 94 |
| 6.3 | ΤΡΟΠΟΙ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ..... | 95 |
| 6.4 | ΑΝΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ .. | 96 |

| | | |
|-------|---|-----|
| 6.5 | ΑΝΑΜΟΝΗ ΤΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ..... | 97 |
| 6.6 | ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ..... | 97 |
| 6.7 | ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗΣ | 98 |
| 6.7.1 | ΣΤΕΛΕΧΟΣ ALPHA BANK..... | 98 |
| 6.7.2 | ΣΤΕΛΕΧΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ..... | 101 |
| | ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ | 104 |
| | ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ | 108 |
| | ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ | 110 |
| | Συνέντευξη..... | 110 |

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ - ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΠΙΝΑΚΕΣ

| | |
|---|----|
| Πίνακας 1.1: Χρηματοδότηση του εγχώριου ιδιωτικού τομέα. | 25 |
| Πίνακας 3.1: Η συνολική συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, 2013 (σε εκ. \$). | 51 |
| Πίνακας 3.2: Το διάγραμμα Gantt της ναυτιλιακής πολιτικής..... | 54 |
| Πίνακας 5.1: Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2007. | 87 |
| Πίνακας 5.2: Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2008. | 88 |
| Πίνακας 5.3: Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2012-13. | 91 |
| Πίνακας 5.4: Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2014. | 92 |

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

| | |
|--|----|
| Διάγραμμα 3.1: Ο παγκόσμιος στόλος διαχρονικά, 1994-2014..... | 42 |
| Διάγραμμα 3.2: Εξέλιξη του δείκτη Baltic Dry από το 2000 έως το 2011..... | 43 |
| Διάγραμμα 3.3: Εξέλιξη του δείκτη HARPEX 2001-2011..... | 43 |
| Διάγραμμα 3.4: Οι ιδιοκτησίες με τις περισσότερες παραγγελίες το 2011. | 44 |
| Διάγραμμα 3.5: Η δομή των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων παγκοσμίως, 2011. | 45 |
| Διάγραμμα 3.6: Το Διεθνές Περιβάλλον-Ρυθμοί Ανάπτυξης (ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ). | 46 |
| Διάγραμμα 3.7: Ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου. | 47 |
| Διάγραμμα 3.8: Ο παγκόσμιος στόλος ανά εθνικότητα το 2010. | 48 |
| Διάγραμμα 3.9: Προσδιορισμός της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας των Θαλάσσιων Μεταφορών το 2009 (σε χιλ. \$)..... | 49 |
| Διάγραμμα 3.10: Η συνολική συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, 2013. | 51 |

| | |
|--|----|
| Διάγραμμα 3.11: Σύγκριση καταγεγραμμένης/δυνητικής συμβολής στην προστιθέμενη αξία. | 52 |
| Διάγραμμα 4.1: Ο εμπορικός κύκλος. | 66 |
| Διάγραμμα 5.1: Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2007. | 87 |
| Διάγραμμα 5.2: Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2008. | 89 |
| Διάγραμμα 5.3: Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2012-13. | 91 |
| Διάγραμμα 5.4: Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2014. | 93 |

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ - ΑΠΟΔΟΣΗ ΟΡΩΝ

ΑΕΠ: Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν

ΑΔΕΔΥ: Ανώτατη Διοίκηση Ενώσεων Δημόσιων Υπαλλήλων

Γ.Σ.Ε.Ε.: Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδας

ΔΕΠΣ: Διεύθυνση Εποπτείας Πιστωτικού Συστήματος

ΔΝΤ: Διεθνές Νομισματικό Ταμείο

ΕΕ: Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΕ: Ευρωπαϊκή Επιτροπή

ΕΚ: Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

ΕΚΤ: Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα

ΕΝΦΙΑ: Ενιαίος Φόρος Ακινήτων

ΕΤΠΘ/ ΕΠΑΘ: Αποφάσεις Επιτροπής Τραπεζικών και Πιστωτικών Θεμάτων

Η.Π.Α.: Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

ΜΜΕ: Μικρό - Μεσαίες Επιχειρήσεις

ΝΑΤ: Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο

ΟΝΕ: Οικονομική και Νομισματική Ένωση

ΠΔ: Προεδρικό Διάταγμα

ΤτΕ: Τράπεζα της Ελλάδος

ΦΕΚ: Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβέρνησης

Average haul: Μέση απόσταση μεταφορών φορτίων

Assets: μακροπρόθεσμα στοιχεία ενεργητικού

Bridge Loans: βραχυπρόθεσμα δάνεια

BDI: Baltic Dry Index (δείκτης ξηρού φορτίου)

Bulk carriers: χύδην φορτίου

Caihas: Ισπανικές μικρές περιφερειακές τράπεζες

Cash flows: διακυμάνσεων των χρηματικών ροών

Commercial banks: εμπορικές τράπεζες

Containers: εμπορευματοκιβώτια

Cluster: ναυτιλιακός κλάδος

Combis: μικτού φορτίου

Contagion: επιμόλυνση

Cronies: πελάτες/συνεταίροι

Crony banking: Πελατειακή τραπεζική

Crony capitalism: κλεπτοκρατικός καπιταλισμός

CRD: Capital requirements regulation (κανονισμός Κεφαλαιακών απαιτήσεων)

Cyclicality: διακυμάνσεις της αγοράς

Demolition sales: πωλήσεις για διάλυση

Decision markets: ομάδες λήψης αποφάσεων

Domino effect: αλυσιδωτές αντιδράσεις

Dual causality: αλληλένδετης αιτιότητας

Dwt: Deadweight tonnage (τόνοι νεκρού βάρους)

Export-Import Banks: Τράπεζες Ανάπτυξης

ELA: Emergency Liquidity Assistance (έκτακτος μηχανισμός ρευστότητας)

Exogenous factors: εξωγενείς παράγοντες

Freight rate expectations: προσδοκίες που δημιουργούν οι εξελίξεις ναύλων

Financial instability: χρηματοπιστωτική αστάθεια

Fractional reserve banks: τράπεζες κλασματικών αποθεμάτων

Guarantees: Εγγυημένο δάνειο

GDP: Gross Domestic Product (Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν)

IOR: Interbank offer rate: (διατραπεζικό επιτόκιο)

Investment Banks: Τράπεζες Επενδύσεων

Incumbent elite: άρχουσα ελίτ

Industrial shipping: βιομηχανική ναυτιλιακή δραστηριότητα

Landesbanken: Γερμανικές περιφερειακές τράπεζες

Lender of last resort: δανειστής τραπεζικού συστήματος

Liabilities: ενίσχυση ρευστότητας

LIBOR: London Interbank Offered Rate

Maritime Cluster: ναυτιλιακό πλέγμα

Maturity transformation: χρεωστικών αξιώσεων

Moratoria: Περίοδος χάριτος

Money laundering: προϊόντων εγκλήματος

Object financing: ναυτιλιακές χορηγήσεις

Overdrafts: υπερανάληψη

OPEC: Organization of the Petroleum Exporting Countries

Peaks: μέγιστα

Prudent banker: συνετός τραπεζίτης

Provision of liquidity on demand: παροχή δανειακών χορηγήσεων

Real estate bubbles: φούσκες ακινήτων

Recapitalization: ανακεφαλαιοποίηση

ROE: Return on equity (Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων)

Seaborne commodity trades: Διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου

Scrapping: διαλύσεις πλοίων

Self-dealing: σύνολο μετόχων και καταθετών

Shipping Finance: ναυτιλιακή χρηματοδότηση

Shipping risk: ανάληψη κινδύνου

Shipbuilding deliveries: παραδόσεις νεότευκτων πλοίων

Standby letter of credit: Πίστωση Εντιμότητας

Stock market bubbles: φούσκες χρηματιστηρίου

Subcontractors and cost minimizers: μείωση του κόστους στην εκτέλεση της μεταφοράς

Syndicated Loans: Κοινοπρακτικά Δάνεια

Tonnage tax: χωρητικότητα πλοίων

Trade cycle: εμπορικός κύκλος

Transport cost: Μεταφορικό κόστος

Troughs: ελάχιστα

Utility services: υπηρεσίες υποδομής

WOB: world order book

World economy: Παγκόσμια οικονομία

World fleet capacity: χωρητικότητα-παραγωγικότητα του παγκόσμιου στόλου εμπορικών πλοίων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι πρωτόγνωρες οι συνδυασμένες προκλήσεις στις οποίες η ελληνική οικονομία και το ελληνικό τραπεζικό σύστημα κλήθηκαν να ανταπεξέλθουν, ενώ για την σταθεροποίηση και την επάνοδο σε τροχιά βιώσιμης ανάπτυξης απαιτούνται συνεχείς προσπάθειες και πρωτοβουλίες. Ταυτόχρονα, ο ναυτιλιακός κλάδος, όντας περισσότερο εξοικειωμένος σε κρίσεις παγκόσμιας κλίμακας και περιόδους ακραίας μεταβλητότητας, δοκιμάστηκε νωρίτερα με το ξέσπασμα της διεθνούς κρίσης, ενώ συνεχίζει να βιώνει παρατεταμένη και βαθιά ύφεση.

Η ναυτιλία συμβάλλει ουσιαστικά στην ελληνική οικονομία. Η συνεισφορά της τόσο άμεσα όσο και έμμεσα, υπολογίζεται άνω του 6% ετησίως στην οικονομική δραστηριότητα. Παράλληλα συνιστά την αιχμή, αλλά και το πιο αναγνωρίσιμο σύμβολο της επιτυχημένης εξωστρεφούς επιχειρηματικότητας του Έλληνα, που ανταγωνίζεται με επιτυχία σε διεθνές επίπεδο.

Σταχυολογώντας τα πλεονεκτήματα της ναυτιλίας αναφέρεται ότι (Τουρκολιάς, 2013):

- Στον ναυτιλιακό κλάδο, άμεσα ή έμμεσα, απασχολούνται περισσότεροι από 160.000 εργαζόμενοι.
- Οι Έλληνες πλοιοκτήτες διαθέτουν όλων των τύπων και μεγεθών πλοία συνολικής χωρητικότητας 260 εκ. τόνων (dwt) περίπου, κατέχοντας την πρώτη θέση παγκοσμίως - σε όρους χωρητικότητας.
- Στην ελληνόκτητη ναυτιλία απαριθμούνται περισσότερες από 700 εταιρείες με περί τα 4.500 πλοία στην ιδιοκτησία τους.
- Στα μεγαλύτερα ναυπηγεία στον κόσμο πρωτοστατούν οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων από Έλληνες πλοιοκτήτες.
- Στα δύο μεγαλύτερα διεθνή χρηματιστήρια το 52% των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών έχει ελληνικό μετοχικό ενδιαφέρον.
- Στον ελλαδικό χώρο παρατηρείται σημαντική δράση και συμμετοχή των Ελλήνων εφοπλιστών σε επενδύσεις σε σημαντικούς τομείς για την ελληνική οικονομία, όπως ο τουρισμός, οι κατασκευές και η ενέργεια, δημιουργώντας πλήθος θέσεων εργασίας.

ΣΚΟΠΟΣ

Σκοπός της παρούσης πτυχιακής εργασίας είναι η εμπεριστατωμένη αποτύπωση του τρόπου, του ρόλου και των αποτελεσμάτων της τραπεζικής χρηματοδότησης στη Ναυτιλία για την ενίσχυσή της αλλά και την ανάταξη της ελληνικής οικονομίας μέσω αυτής.

ΔΟΜΗ

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία θα υπάρξει εκτενής αναφορά στο Ελληνικό Τραπεζικό Σύστημα. Θα εξεταστεί η σχέση του Ελληνικού Τραπεζικού Συστήματος και της Οικονομικής Ανάπτυξης. Θα καταγράφουν οι κύριες τάσεις της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο αλλά και το πλαίσιο του Ελληνικού Τραπεζικού Συστήματος στην Ναυτιλία. Έπειτα θα παρουσιαστεί έρευνα της Τραπεζικής Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης, τρόποι ενίσχυση της ακτοπλοΐας και η ανάταξη της ελληνικής οικονομίας μέσω της ακτοπλοΐας,

Τέλος θα προκύψουν προβληματισμοί και θα προκύψουν συμπεράσματα για την τραπεζική χρηματοδότηση στη Ναυτιλία.

ΥΠΟΘΕΣΗ

Η υπόθεση της παρούσης Πτυχιακής Εργασίας έγκειται στην προσπάθειά μας να δώσουμε όλες τις διαστάσεις της τραπεζικής χρηματοδότησης στη Ναυτιλία.

ΜΕΘΟΔΟΣ

Η μέθοδος βασίζεται στην τεχνική της βιβλιογραφικής έρευνας αλλά και την συλλογή πρωτογενών στοιχείων με συνεντεύξεις μέσω ερωτήσεων, των οποίων ο κύριος λειτουργικός ρόλος είναι να δημιουργηθούν και να επεξεργαστούν τα δεδομένα έτσι ώστε να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα που αφορούν τον ρόλο και τις διαστάσεις της τραπεζικής χρηματοδότησης στη Ναυτιλία.

1 ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ»

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην Ελλάδα αλλά και στις άλλες Μεσογειακές χώρες, η διεθνής και η ευρωπαϊκή οικονομική κρίση έχει δημιουργήσει τις δυσμενέστερες συνθήκες κοινωνικό-οικονομικής αβεβαιότητας και ανασφάλειας στον κόσμο της μισθωτής εργασίας, των ανέργων και των συνταξιούχων. Κατά την τελευταία τριετία οι εφαρμοζόμενες πολιτικές στην Ευρώπη και την Ελλάδα δεν κατόρθωσαν να εμποδίσουν την διείσδυση της χρηματοπιστωτικής κρίσης στους αρμούς της πραγματικής οικονομίας, δημιουργώντας έτσι συνθήκες ανάσχεσης της οικονομικής κρίσης και περιορισμό των επιπτώσεών της στον κόσμο της μισθωτής εργασίας, με απολύσεις, αύξηση της ανεργίας (1 ½ εκατ. άτομα στο τέλος του 2015), μείωση του εισοδήματος (-40%), μείωση των συντάξεων (-35% μέχρι -50%), διεύρυνση των κοινωνικών ανισοτήτων και γενικότερα συρρίκνωση των κοινωνικό-ασφαλιστικών και κοινωνικών δικαιωμάτων (Ινστιτούτο Εργασίας ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ, 2011).

1.2 Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Το χρηματοπιστωτικό σύστημα είναι ένας από τους πιο σημαντικούς παράγοντες λειτουργίας της διεθνοποιημένης οικονομίας. Στη συγκέντρωση και διοχέτευση κεφαλαίων από τις πλεονασματικές οικονομικές μονάδες (νοικοκυριά, επιχειρήσεις, κράτη, φορείς κ.ά.) προς τις ελλειμματικές στηρίζεται η λειτουργία του. οι εκδοτικές-κεντρικές τράπεζες, οι εμπορικές τράπεζες, οι επενδυτικές τράπεζες και οι πάσης φύσεως χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί είναι μέρη αυτών των συστημάτων. Αναμφισβήτητα, στην σταθερότητα και στην ανάπτυξη κάθε σύγχρονης οικονομίας πολύ σημαντικό ρόλο διαδραματίζει το χρηματοπιστωτικό σύστημα. Κομβικός κρίνεται ο ρόλος των τραπεζών και της τραπεζικής διαμεσολάβησης και οφείλεται στη διοχέτευση των διαθέσιμων αποταμιευτικών πόρων προς τις επενδύσεις και άλλες τοποθετήσεις τους με ασφάλεια και χαμηλό κόστος. Έχει μεγάλη σημασία η σταθερότητα στην εκπλήρωση αυτού του ρόλου, κυρίως για τις οικονομίες όπου υπάρχει χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων και των νοικοκυριών, κατά κύριο λόγο μέσω των τραπεζών αντί απευθείας από τις αγορές. Τέτοια είναι και η περίπτωση της ελληνικής οικονομίας, στην οποία ο ιδιωτικός τομέας αντλεί από το εγχώριο τραπεζικό

σύστημα το σύνολο σχεδόν των δανειακών του αναγκών (Ινστιτούτο Εργασίας ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ, 2011).

Επιπλέον, στη σωστότερη κατανομή των κεφαλαίων στους επιμέρους τομείς της οικονομίας βοηθά η αποτελεσματική λειτουργία των εμπορικών τραπεζών. Ωστόσο, δεν πρόκειται για μια απλή διαδικασία η συγκέντρωση και κατανομή των κεφαλαίων από τις τράπεζες, καθώς υπάρχουν πολλές εναλλακτικές πηγές άντλησης και πιθανοί αποδέκτες με διαφορετικά χαρακτηριστικά, αποδόσεις και κινδύνους. Από την υλοποίηση ορισμένων παρεμβάσεων στην ελληνική οικονομία συνοδεύθηκε η ένταξη της Ελλάδας στην ΟΝΕ. Η απελευθέρωση του τραπεζικού συστήματος και η ελεύθερη διακίνηση των κεφαλαίων ήταν μία από τις παρεμβάσεις αυτές.

1.3 Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

1.3.1 Τα πιστωτικά ιδρύματα

Η κύρια δραστηριότητα των πιστωτικών ιδρυμάτων είναι η επικέντρωση στην αποδοχή καταθέσεων ή άλλων επιστρεπτέων κεφαλαίων από το κοινό ή τις επιχειρήσεις και η χορήγηση δανείων ή άλλων πιστώσεων για λογαριασμό τους. Από τους ίδιους τους μετόχους ή ιδρυτές τους (μετοχικό κεφάλαιο) προέρχεται μέρος των κεφαλαίων που χρησιμοποιούν για την ίδρυση και λειτουργία τους. Βέβαια, τα ίδια κεφάλαια για τις τράπεζες δεν είναι μια πηγή από όπου μπορούν να αντλήσουν ιδιαίτερα μεγάλα ποσά.

Μόλις το 6%-8% των συνολικά απασχολούμενων κεφαλαίων αποτελούν για τις κυριότερες ελληνικές τράπεζες τα ίδια κεφάλαια. Το δείκτη της αποδοτικότητάς τους (ROE) θα έπληττε σημαντικά μια ενδεχόμενη μεγάλη αύξηση των ιδίων κεφαλαίων. Έτσι, λοιπόν οι τράπεζες προσφεύγουν στην επιλογή άλλων πηγών κεφαλαίων, από όπου μπορούν να αντλήσουν μεγαλύτερα ποσά και με μικρότερο κόστος (Μιχαλόπουλος, 2015).

1.3.2 Χρηματοοικονομική κρίση

Μετά την κατάρρευση της Lehman Brothers και άλλων μεγάλων πιστωτικών ιδρυμάτων κατά την πρόσφατη χρηματοοικονομική κρίση, άρχισε να κλονίζεται η εμπιστοσύνη μεταξύ των τραπεζών με αποτέλεσμα τη μείωση της ρευστότητάς τους, ενώ τα δεδομένα για την άντληση των κεφαλαίων τους άλλαξαν δραματικά.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση προσπαθώντας να βοηθήσει στη λύση του προβλήματος ρευστότητας, υιοθέτησε κοινή στρατηγική. Αυτή περιλαμβάνει κρατικές εγγυήσεις τραπεζικών καταθέσεων, χορήγηση κρατικών εγγυήσεων διατραπεζικού δανεισμού και δυνατότητα εισροής κρατικών κεφαλαίων στις τράπεζες. Για το λόγο αυτό πολλές κυβερνήσεις των κρατών-μελών, μεταξύ των οποίων και η ελληνική, ανακοίνωσαν πακέτα στήριξης της ρευστότητας των τραπεζών και παρόμοια μέτρα, όπως κρατικές εγγυήσεις διατραπεζικού δανεισμού, εγγύηση τραπεζικών καταθέσεων, εγγυήσεις για νέα δάνεια με όρους αγοράς, επαναγορά κρατικών ομολόγων κ.ά.

Στην Ελλάδα το αρχικό πακέτο των 28 δις ευρώ δεν είχε τα αποτελέσματα που αναμενόταν, καθώς οι περισσότερες τράπεζες δεν ήθελαν να κάνουν χρήση ενώ η ρευστότητα που αντλήθηκε δεν έφτασε στην πραγματική οικονομία. Η παράταση και η επέκταση των κρατικών μέτρων ενίσχυσης της ρευστότητας της ελληνικής οικονομίας μέσω της παροχής εγγυήσεων που είχε θεσπιστεί με τον Ν. 3723/2008 κρίθηκαν αναγκαίες λόγω των συνθηκών που επικράτησαν. Η ρευστότητα των ελληνικών τραπεζών σε όλη τη διάρκεια του 2010 και τους πρώτους μήνες του 2011 δέχθηκε ισχυρές πιέσεις, λόγω της δημοσιονομικής κρίσης και των συνθηκών μακροοικονομικής ύφεσης¹ (Μιχαλόπουλος, 2015).

Από τη στιγμή που οι διεθνείς οίκοι αξιολόγησης υποβάθμισαν την πιστοληπτική ικανότητα του Ελληνικού Δημοσίου συμπαρέσυραν και τις αξιολογήσεις για τις ελληνικές τράπεζες, με επακόλουθο την αποκοπή της πρόσβασης των τελευταίων στις διεθνείς αγορές χρήματος και κεφαλαίων. Αυτό έγινε όταν συρρικνώθηκε σημαντικά η καταθετική βάση, η έκταση της οποίας, από τις αρχές του 2010 μέχρι και τον Απρίλιο του 2011, ξεπέρασε τα 40 δισεκατομμύρια ευρώ. Ταυτόχρονα οι τράπεζες έπρεπε να αντιμετωπίσουν τη σημαντική μείωση της αξίας των συνολικών εγγυήσεων (κρατικών τίτλων, τραπεζικών ομολόγων, καλυμμένων ομολογιών κ.ά.) που είχαν προσκομίσει στο Ευρωσύστημα για την άντληση ρευστότητας.

¹Το μέτρο της ενίσχυσης της ρευστότητας της οικονομίας μέσω των τραπεζών που αφορά τις εγγυήσεις συνίσταται στην έναντι αμοιβής παροχή από το Δημόσιο εγγυήσεων για τους τίτλους που εκδίδουν οι τράπεζες. Οι παρεχόμενες εγγυήσεις διευκολύνουν τις τράπεζες να αντλούν ρευστότητα από το Ευρωσύστημα. Πάντως, τα κεφάλαια που αντλούνται από τα πιστωτικά ιδρύματα μέσω των τίτλων που είναι εγγυημένοι από το κράτος υπολείπονται σημαντικά της ονομαστικής αξίας αυτών των τίτλων

1.3.3 Προβλήματα στον διατραπεζικό δανεισμό

Την περίοδο της τρέχουσας κρίσης η γενικευμένη δυσπιστία μεταξύ των τραπεζών τις οδήγησε σε απροθυμία δανεισμού μεταξύ τους, επιδρώντας έτσι ανασταλτικά στο διατραπεζικό δανεισμό. Η διατραπεζική αγορά αποτελεί πλέον τον πυρήνα του τραπεζικού συστήματος καθώς γνώρισε σημαντική άνθηση την τελευταία δεκαετία. Ο στόχος τους είναι να μπορούν οι τράπεζες που έχουν πλεονάζουσα ρευστότητα να την προσφέρουν στις τράπεζες που έχουν ανάγκη κεφαλαίων.

Η Τράπεζα της Ελλάδος (ΤτΕ) και η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ) παρακολουθεί στενά τη διατραπεζική αγορά, η οποία ουσιαστικά καθορίζει το επιτόκιο-στόχο το οποίο πρέπει να υπάρχει στην διατραπεζική αγορά. Παρόλα αυτά, η χρηματοπιστωτική κρίση προκάλεσε την έλλειψη εμπιστοσύνης μεταξύ των τραπεζών, κάτι που αρχικά προκάλεσε συνεχή άνοδο των διατραπεζικών επιτοκίων, παρά τις διαδοχικές μειώσεις των βασικών επιτοκίων από τις κεντρικές Τράπεζες.

Το «πάγωμα» της διατραπεζικής αγοράς ως συνέπεια της πρόσφατης κρίσης του χρηματοπιστωτικού συστήματος ήταν το αποτέλεσμα των υψηλών διατραπεζικών επιτοκίων. Είναι προφανές ότι οι κυβερνήσεις θα πρέπει να παρέμβουν στη διαχείριση του τραπεζικού τομέα, ώστε να αποκατασταθεί η αμοιβαία εμπιστοσύνη, για να διορθωθεί αυτή η ανισορροπία. Έως ένα βαθμό η προσπάθεια των κυβερνήσεων για προσφορά ρευστότητας στις τράπεζες πέτυχε να αντιμετωπίσει το πρόβλημα συνεργασίας μεταξύ των τραπεζών. Στην ενίσχυση της ρευστότητας συνέβαλε η μείωση του βασικού επιτοκίου της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας (Μιχαλόπουλος, 2015).

1.3.4 Οι ελληνικές τράπεζες

Συνολικά πάνω από 90 δις ευρώ από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα έχουν δανειστεί οι ελληνικές τράπεζες με ενέχυρο κρατικά ομόλογα και άλλους τίτλους με χαμηλότερη πιστοληπτική διαβάθμιση. Οι ελληνικές τράπεζες τα τελευταία χρόνια έχουν εκδώσει σε διεθνείς αγορές ομόλογα διαφόρων τύπων, όπως κυμαινόμενου επιτοκίου με τοκομερίδια βασισμένα στο Euribor 3 μηνών πλέον περιθωρίου.

Η σύγχυση η οποία δημιουργήθηκε από τις συνεχείς αρνητικές αξιολογήσεις της Ελλάδας από τους διεθνείς οίκους Fitch και Moody's, οδήγησαν τις ελληνικές τράπεζες σε κλίμα πανικού στην αγορά ομολόγων, με άμεσες συνέπειες στη χρηματοδότηση του ελληνικού χρέους. Το αποτέλεσμα ήταν, από το τέλος του 2009 να δρομολογηθεί μία

εκρηκτική αύξηση των spreads των ελληνικών ομολόγων συγκριτικά με τα γερμανικά ομόλογα αναφοράς, ενώ ανάλογη αύξηση είχε προηγηθεί και για τα ομόλογα της Ιρλανδίας.

Στην περίπτωση της Ελλάδας, η αύξηση αυτή έφτασε σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα ακόμα και 1500 μονάδων τους τελευταίους μήνες, λόγω της έντονης αβεβαιότητας και των σεναρίων χρεοκοπίας της χώρας. Εκρηκτική ήταν, όμως, από τον Απρίλιο του 2010 και η αύξηση στα spreads των ομολόγων της Πορτογαλίας, της Ισπανίας και της Ιταλίας. Ένας πρόσθετος κίνδυνος αλυσιδωτών αντιδράσεων (domino effect) δημιουργήθηκαν από τις εξελίξεις αυτές, πιέζοντας ουσιαστικά τα όργανα της ΕΕ και τους διεθνείς οργανισμούς να σταθούν πιο αλληλέγγυα και προσεκτικά στα προβλήματα των περιφερειακών τους οικονομιών.

Η εμφάνιση αρνητικών ρυθμών χρηματοδότησης έως και τους πρώτους μήνες του 2011 απέτρεψε τη δυνατότητα των πιστωτικών ιδρυμάτων να αντλούν ρευστότητα από το Ευρωσύστημα αξιοποιώντας την παροχή των κρατικών εγγυήσεων. Αν και το 2010 το ονομαστικό ΑΕΠ μειώθηκε κατά 2,1%, τα υπόλοιπα της συνολικής τραπεζικής χρηματοδότησης του ιδιωτικού τομέα παρέμειναν στα επίπεδα της αρχής του έτους. Αν δεν υπήρχε η έκτακτη παροχή ρευστότητας από το Ευρωσύστημα, δεδομένου του συνολικού χρηματοοικονομικού περιβάλλοντος, οι τράπεζες θα έπρεπε να επισπεύδουν την είσπραξη των απαιτήσεων, να περικόπτουν την ανακύκλωση δανείων, να περιορίζουν τις ρυθμίσεις συμβάσεων που διευκολύνουν την εξυπηρέτηση υφιστάμενων δανείων και να απορρίπτουν νέες αιτήσεις δανειοδότησης. Ο κίνδυνος διαμόρφωσης συνθηκών πιστωτικής ασφυξίας αποτράπηκε λόγω των έκτακτων νομισματικών μέτρων της ΕΚΤ και των κρατικών μέτρων ενίσχυσης της ρευστότητας της οικονομίας. Παρόλα αυτά, οι τράπεζες χρειάζεται να είναι σε θέση να διαμεσολαβούν αυτοδύναμα μεταξύ των αποταμιευτών και επενδυτών, ούσες ανεξάρτητες από την ανάγκη έκτακτων στηρίξεων της ΕΚΤ ή του κράτους² (Μιχαλόπουλος, 2015).

² Στο άρθρο 19 του νομοσχεδίου για την αναμόρφωση του πλαισίου λειτουργίας του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων, προβλέπεται ενίσχυση κατά 30 δις ευρώ του πυλώνα των εγγυήσεων του άρθρου 2 του Ν. 3723/2008 που αφορά το χρηματοπιστωτικό σύστημα. Η ενίσχυση αυτή θα παρέχεται μόνο εφόσον το αιτούμενο πιστωτικό ίδρυμα έχει καταρτίσει λεπτομερές σχέδιο για τις μεσοπρόθεσμες ανάγκες χρηματοδότησής του, το οποίο θα εγκρίνεται από την Τράπεζα της Ελλάδος και την ΕΚΤ, σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το ΔΝΤ.

1.3.5 Καταθέσεις στα εγχώρια πιστωτικά ιδρύματα

Το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων τους οι ελληνικές τράπεζες αντλούσαν και αντλούν από τις καταθέσεις. Οι καταθέσεις διακρίνονται σε καταθέσεις ταμειυτηρίου, καταθέσεις όψεως, προθεσμιακές καταθέσεις και γeros. Από τις πηγές αυτές άντλησης κεφαλαίων καλύπτεται το 45-65% των συνολικών κεφαλαίων των ελληνικών τραπεζών και για το λόγο αυτό αποτελούν τη φθηνότερη πηγή κεφαλαίων τους. Παραδείγματος χάριν, οι λογαριασμοί καταθέσεων ταμειυτηρίου είχαν μέχρι πρόσφατα πολύ χαμηλά επιτόκια ή ακόμη και μηδενικά. Ωστόσο, οι τράπεζες οδηγήθηκαν πρόσφατα σε αύξηση των επιτοκίων των λογαριασμών ταμειυτηρίου λόγω της έντασης του ανταγωνισμού και της διεθνούς κρίσης (Μιχαλόπουλος, 2015).

1.4 ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΓΧΩΡΙΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής της συνολικής χρηματοδότησης του εγχώριου ιδιωτικού τομέα διαμορφώθηκε το Φεβρουάριο του 2016, σε -2,3%, από -2,1% τον προηγούμενο μήνα. Κατά 295 εκατ. ευρώ ήταν αρνητική η μηνιαία καθαρή ροή της συνολικής χρηματοδότησης προς τον εγχώριο ιδιωτικό τομέα, έναντι αρνητικής καθαρής ροής 504 εκατ. ευρώ τον προηγούμενο μήνα (Η Τράπεζα της Ελλάδος, 2016).

1.4.1 Χρηματοδότηση των επιχειρήσεων

Το Φεβρουάριο του 2016 η μηνιαία καθαρή ροή της χρηματοδότησης προς τις επιχειρήσεις ήταν αρνητική κατά 48 εκατ. ευρώ, έναντι αρνητικής καθαρής ροής 205 εκατ. ευρώ τον προηγούμενο μήνα. Παράλληλα, ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής διαμορφώθηκε στο -1,9% από -1,4% τον προηγούμενο μήνα. Πιο συγκεκριμένα, ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής της χρηματοδότησης των μη χρηματοπιστωτικών επιχειρήσεων παρέμεινε σταθερός στο -1,6%, έναντι του Ιανουαρίου του 2016 και η μηνιαία καθαρή ροή της χρηματοδότησής τους ήταν αρνητική κατά 49 εκατ. ευρώ, έναντι αρνητικής καθαρής ροής 14 εκατ. ευρώ τον προηγούμενο μήνα. Το Φεβρουάριο του 2016 ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής της χρηματοδότησης των ασφαλιστικών επιχειρήσεων και των λοιπών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων διαμορφώθηκε στο -6,1%, από 1,3% τον προηγούμενο μήνα ενώ η μηνιαία καθαρή ροή της χρηματοδότησής τους ήταν θετική κατά 1 εκατ. ευρώ, έναντι

αρνητικής καθαρής ροής 191 εκατ. ευρώ τον προηγούμενο μήνα (Η Τράπεζα της Ελλάδος, 2016).

1.4.2 Χρηματοδότηση των ελεύθερων επαγγελματιών, αγροτών και ατομικών επιχειρήσεων

Κατά 20 εκατ. ευρώ ήταν αρνητική, η μηνιαία καθαρή ροή της χρηματοδότησης προς τους ελεύθερους επαγγελματίες, αγρότες και ατομικές επιχειρήσεις το Φεβρουάριο του 2016, έναντι αρνητικής καθαρής ροής 12 εκατ. ευρώ τον προηγούμενο μήνα, ενώ ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής διαμορφώθηκε στο -1,0% από -1,2% τον προηγούμενο μήνα (Η Τράπεζα της Ελλάδος, 2016).

1.4.3 Χρηματοδότηση των ιδιωτών και των ιδιωτικών μη κερδοσκοπικών ιδρυμάτων

Κατά 226 εκατ. ευρώ η μηνιαία καθαρή ροή της χρηματοδότησης προς τους ιδιώτες και τα ιδιωτικά μη κερδοσκοπικά ιδρύματα ήταν αρνητική το Φεβρουάριο του 2016, έναντι αρνητικής καθαρής ροής 287 εκατ. ευρώ τον προηγούμενο μήνα και ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής διαμορφώθηκε στο -2,9%, από -3,0% τον Ιανουάριο του 2016 (Η Τράπεζα της Ελλάδος, 2016).

Πίνακας 1.1: Χρηματοδότηση του εγχώριου ιδιωτικού τομέα.

| ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ³ ΤΟΥ ΕΓΧΩΡΙΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (Υπόλοιπα και καθαρές ροές ⁴ σε εκατ. ευρώ) | | | |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|
| | ΔΕΚ. 2015 | ΙΑΝ. 2016 | ΦΕΒ. 2016 |
| I. ΣΥΝΟΛΟ | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 204.340 | 203.540 | 203.213 |
| Μηνιαία καθαρή ροή | 210 | -504 | -295 |
| (%) 12μηνη μεταβολή | -2,0% | -2,1% | -2,3% |
| II. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 96.364 | 96.081 | 96.104 |
| Μηνιαία καθαρή ροή | 355 | -205 | -48 |
| (%) 12μηνη μεταβολή | -0,9% | -1,4% | -1,9% |
| II.A. ΜΗ | | | |

³ Στα υπόλοιπα περιλαμβάνονται τα δάνεια και οι τοποθετήσεις σε εταιρικά ομόλογα, ανεξάρτητα από το αν έχουν τιτλοποιηθεί.

⁴ Οι καθαρές ροές και οι ρυθμοί μεταβολής υπολογίζονται αφού ληφθούν υπόψη οι αναταξινομήσεις και μεταβιβάσεις δανείων/εταιρικών ομολόγων, οι διαγραφές, καθώς και οι συναλλαγματικές διαφορές.

| ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ | | | |
|---|--------|--------|--------|
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 89.141 | 89.051 | 89.072 |
| Μηνιαία καθαρή ροή | 411 | -14 | -49 |
| (%) 12μηνη μεταβολή | -1,2% | -1,6% | -1,6% |
| 1. Γεωργία | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 1.410 | 1.406 | 1.408 |
| (%) 12μηνη μεταβολή | -4,4% | -4,5% | -3,9% |
| 2. Βιομηχανία | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 20.949 | 20.901 | 20.868 |
| (%) 12μηνη μεταβολή | 2,4% | 0,8% | 0,0% |
| 2.1 Ορυχεία και Λατομεία | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 392 | 463 | 461 |
| (%) 12μηνη μεταβολή | 17,7% | 24,5% | 21,0% |
| 2.2 Μεταποίηση | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 20.557 | 20.437 | 20.406 |
| (%) 12μηνη μεταβολή | 2,1% | 0,4% | -0,3% |
| 3. Εμπόριο | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 18.689 | 18.813 | 18.839 |
| (%) 12μηνη μεταβολή | -1,1% | -1,3% | -1,3% |
| 4. Τουρισμός | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 7.465 | 7.455 | 7.478 |
| (%) 12μηνη μεταβολή | 0,6% | 0,4% | 0,8% |
| 5. Ναυτιλία | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 9.323 | 9.247 | 9.230 |
| (%) 12μηνη μεταβολή | -10,4% | -8,6% | -7,8% |
| 6. Κατασκευές | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 10.149 | 10.152 | 10.147 |
| (%) 12μηνη μεταβολή | -0,9% | -0,6% | -0,4% |
| 7. Ηλεκτρισμός - Φωταέριο - Υδρευση | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 4.803 | 4.764 | 4.780 |
| (%) 12μηνη μεταβολή | -2,2% | -5,0% | -3,2% |
| 8. Αποθηκεύσεις και Μεταφορές πλην Ναυτιλίας | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 838 | 844 | 848 |
| (%) 12μηνη μεταβολή | 0,7% | 0,8% | 0,7% |
| 9. Λοιπά | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 15.514 | 15.470 | 15.475 |
| (%) 12μηνη μεταβολή | 1,4% | 0,6% | 0,0% |

| | | | |
|--|--------|--------|--------|
| 9.1 Ενημέρωση και Επικοινωνία | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 2.469 | 2.453 | 2.448 |
| (%) 12μηνιαία μεταβολή | 3,1% | 2,6% | 2,2% |
| 9.2 Διαχείριση Ακίνητης Περιουσίας | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 4.527 | 4.507 | 4.524 |
| (%) 12μηνιαία μεταβολή | -1,0% | -1,6% | -1,3% |
| 9.3 Επαγγελματικές και Λοιπές Δραστηριότητες | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 3.425 | 3.406 | 3.431 |
| (%) 12μηνιαία μεταβολή | 4,6% | 1,5% | 2,7% |
| 9.4 Λοιποί Κλάδοι | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 5.093 | 5.105 | 5.072 |
| (%) 12μηνιαία μεταβολή | 0,8% | 1,1% | -1,7% |
| II.B. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 7.223 | 7.031 | 7.033 |
| Μηνιαία καθαρή ροή | -56 | -191 | 1 |
| (%) 12μηνιαία μεταβολή | 3,2% | 1,3% | -6,1% |
| III. ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ, ΑΓΡΟΤΕΣ & ΑΤΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 13.402 | 13.373 | 13.367 |
| Μηνιαία καθαρή ροή | -47 | -12 | -20 |
| (%) 12μηνιαία μεταβολή | -1,2% | -1,2% | -1,0% |
| IV. ΙΔΙΩΤΕΣ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΜΗ ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 94.573 | 94.086 | 93.742 |
| Μηνιαία καθαρή ροή | -98 | -287 | -226 |
| (%) 12μηνιαία μεταβολή | -3,1% | -3,0% | -2,9% |
| 1. Στεγαστικά | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 67.593 | 67.162 | 66.838 |
| Μηνιαία καθαρή ροή | -93 | -253 | -203 |
| (%) 12μηνιαία μεταβολή | -3,5% | -3,4% | -3,4% |
| 2. Καταναλωτικά | | | |
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 25.509 | 25.457 | 25.434 |
| Μηνιαία καθαρή ροή | 23 | -38 | -20 |
| (%) 12μηνιαία μεταβολή | -2,3% | -2,1% | -1,9% |
| 3. Λοιπά | | | |

| | | | |
|-------------------------|-------|-------|-------|
| Υπόλοιπο χρηματοδότησης | 1.470 | 1.468 | 1.469 |
| Μηνιαία καθαρή ροή | -29 | 3 | -3 |
| (%) 12μηνη μεταβολή | -0,1% | 1,0% | 0,4% |

Πηγή: (Η Τράπεζα της Ελλάδος, 2016).

1.5 ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Παρακάτω ακολουθεί το πλαίσιο που διέπει τις εποπτικές αρμοδιότητες της Τράπεζας της Ελλάδος στο νέο χρηματοοικονομικό περιβάλλον. Η Διεύθυνση Εποπτείας Πιστωτικού Συστήματος (ΔΕΠΣ) της Τράπεζας της Ελλάδος έχει την ευθύνη της άσκησης της προληπτικής εποπτείας των πιστωτικών και χρηματοδοτικών ιδρυμάτων, η οποία έχει ως στόχο τη διασφάλιση της σταθερότητας και της εύρυθμης λειτουργίας του εγχώριου χρηματοπιστωτικού συστήματος (Εποπτεία Πιστωτικού Συστήματος, 2016).

Κατά κύριο λόγο το θεσμικό πλαίσιο για την άσκηση της εποπτείας έχει διαμορφωθεί από την ενσωμάτωση της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας, η οποία με τη σειρά της είναι συμβατή με τις αρχές της Βασιλείας II. Πιο συγκεκριμένα, ο Νόμος 3601/2007⁵ (όπως τροποποιήθηκε από τους ν.3693/2008⁶, ν.3746/2009⁷, ν.3862/2010, 4002/2011 και 4021/2011) και οι Πράξεις Διοικητή 2630/2010, 2588/2007, 2589/2007, 2590/2007, 2646/2011, 2592/2007, 2645/2011, 2594/2007, 2595/2007, 2635/2010 συνιστούν το πλαίσιο εποπτείας (Βασιλεία II). Επιπλέον, στο θεσμικό εποπτικό πλαίσιο περιλαμβάνονται και οι Πράξεις Διοικητή, 2577/2006, 2595/2007 και 2597/2007 που αφορούν τα Συστήματα Εσωτερικού Ελέγχου, καθώς και οι αποφάσεις ΕΤΠΘ

⁵ Με το νόμο αυτόν εξετάζεται η ενσωμάτωση στην ελληνική τραπεζική νομοθεσία των διατάξεων των Οδηγιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, υπ' αριθμ. 2006/48/EK σχετικά με την ανάληψη και την άσκηση δραστηριότητας από τα πιστωτικά ιδρύματα (L 177/30.6.2006) και 2006/49/EK για την επάρκεια των ιδίων κεφαλαίων των επιχειρήσεων επενδύσεων και των πιστωτικών ιδρυμάτων (L 177/30.6.2006).

⁶ Ο παρών νόμος έχει ως αντικείμενο την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της Οδηγίας 2006/43/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Μαΐου 2006 (EE L157 της 9.6.2006) και τη συνεπαγόμενη, λόγω της προαναφερόμενης εναρμόνισης, συμπλήρωση και μεταβολή του νομοθετικού πλαισίου, που διέπει τον ελεγκτικόλογιστικό θεσμό, όπως, κυρίως, το νομοθετικό αυτό πλαίσιο έχει ρυθμισθεί από το ν. 3148/2003 «Επιτροπή Λογιστικής Τυποποίησης και Ελέγχων, αντικατάσταση και συμπλήρωση των διατάξεων για τα ιδρύματα ηλεκτρονικού χρήματος και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 136 Α' /5.6.2003).

⁷ Με τις διατάξεις του κεφαλαίου αυτού αντικαθίστανται τα άρθρα 1 έως 17 του ν. 2832/2000 (ΦΕΚ 141 Α'), με τα οποία κωδικοποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν οι διατάξεις του ν. 2324/1995 (ΦΕΚ 146 Α') που είχαν ενσωματώσει την Οδηγία 94/19/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 1994 «περί των συστημάτων εγγύησης των καταθέσεων» και κωδικοποιούνται οι ρυθμίσεις σχετικά με τα συστήματα αποζημίωσης καταθετών και επενδυτών – πελατών πιστωτικών ιδρυμάτων.

281/17.03.2009, 285/6/9.7.2009 και 290/12/11.11.2009 που αφορούν την πρόληψη της χρησιμοποίησης του χρηματοπιστωτικού συστήματος για τη νομιμοποίηση των εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες και τη χρηματοδότηση της τρομοκρατίας και λοιπά θέματα, οι οποίες συμπληρώθηκαν και τροποποιήθηκαν από την Απόφαση ΕΤΠΘ 300/30/28.7.2010, την ΠΔ/ΤΕ 2652/29.2.2012 και την Απόφαση ΕΠΑΘ 94/23/15.11.2013.

Ειδικότερα, ο ν. 3601/2007, όπως ισχύει, και οι ανωτέρω ΠΔ/ΤΕ σχετικά με το πλαίσιο εποπτείας «Βασιλεία ΙΙ» αποτελούν ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη των αντίστοιχων διατάξεων των Οδηγιών 2006/48/ΕΚ, 2006/49/ΕΚ, και 2007/64/ΕΚ, 2009/111/ΕΚ (CRD ΙΙ) και 2010/76/ΕΕ (CRD ΙΙΙ) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των Οδηγιών 2009/27/ΕΚ και 2009/83/ΕΚ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Με το ν. 4021/2011 ενσωματώθηκαν οι διατάξεις της Οδηγίας 2009/111/ΕΚ (CRD ΙΙ) οι οποίες αφορούν τροποποιήσεις του ν. 3601/2007 και συνίστανται κυρίως στα εξής (Εποπτεία Πιστωτικού Συστήματος, 2016):

- Ορισμός της έννοιας των σημαντικών υποκαταστημάτων πιστωτικών ιδρυμάτων,
- Καθιέρωση του θεσμού του «σώματος εποπτών» (ομάδα συγκροτούμενη από τις εποπτικές αρχές πιστωτικών ιδρυμάτων με παρουσία σε άλλα κράτη-μέλη ή τρίτες χώρες, μέσω θυγατρικού πιστωτικού ιδρύματος ή σημαντικού υποκαταστήματος),
- Καθιέρωση της υποχρέωσης υιοθέτησης των κατευθυντήριων γραμμών, προτύπων, συστάσεων της Ευρωπαϊκής Τραπεζικής Αρχής με γνώμονα τη σύγκλιση των εποπτικών μέσων και μεθόδων σε ευρωπαϊκό επίπεδο και θεσπίζεται η υποχρέωση της Τράπεζας της Ελλάδος να συμμετέχει στις δραστηριότητές της,
- Καθορισμός του πλαισίου συνεργασίας των αρμόδιων εποπτικών αρχών και λήψης απόφασης σε περιπτώσεις πιστωτικών ιδρυμάτων με παρουσία σε διαφορετικά κράτη-μέλη σε καιρούς ομαλής λειτουργίας ή κρίσεων.

Οι λοιπές διατάξεις της Οδηγίας 2009/111/ΕΚ (CRD ΙΙ)⁸ προκάλεσαν την αντικατάσταση ή/και τροποποίηση προϋπάρχουσων κανονιστικών διατάξεων. Συγκεκριμένα, εκδόθηκαν οι ΠΔ/ΤΕ 2630-2631-2632-2633-2634-2635/29.10.2010, που αφορούν αντίστοιχα:

- a) τον ορισμό των Ιδίων Κεφαλαίων,

⁸Για την τροποποίηση των οδηγιών 2006/48/ΕΚ, 2006/49/ΕΚ και 2007/64/ΕΚ όσον αφορά τράπεζες συνδεδεμένες με κεντρικούς οργανισμούς, ορισμένα στοιχεία των ιδίων κεφαλαίων, τα μεγάλα χρηματοδοτικά ανοίγματα, τις εποπτικές ρυθμίσεις και τη διαχείριση κρίσεων.

- b) την εφαρμογή της Τυποποιημένης Προσέγγισης, της Προσέγγισης Εσωτερικών Διαβαθμίσεων και τον λειτουργικό κίνδυνο,
- c) τη δημοσιοποίηση στοιχείων (Πυλώνας III),
- d) την τιτλοποίηση,
- e) τους κινδύνους αγοράς και αντισυμβαλλομένου, και
- f) τα μεγάλα χρηματοδοτικά ανοίγματα.

Επιπλέον και σύμφωνα με το ν. 4021/2011⁹:

- Ενσωματώνονται ορισμένες διατάξεις της Οδηγίας 2010/76/ΕΕ (CRD III), σχετικά με τα μέτρα του Πυλώνα II (ν. 3601/2007, άρθρο 62, παρ. 2, εδ. στ) και η)) και με τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό του κατάλληλου επιπέδου των ιδίων κεφαλαίων των πιστωτικών ιδρυμάτων (ν. 3601/2007, άρθρο 62, παρ. 4).
- Υιοθετούνται οι διατάξεις της Οδηγίας 2009/110/ΕΚ για τη ρύθμιση έκδοσης ηλεκτρονικού χρήματος και την εποπτεία της έκδοσης ηλεκτρονικού χρήματος. Οι διατάξεις του κεφ. I του ν. 3601/2007 που αναφέρονται στα ιδρύματα ηλεκτρονικού χρήματος (άρθρα 51-59) καταργούνται δεδομένου ότι με τις νέες διατάξεις τα Ιδρύματα Ηλεκτρονικού Χρήματος παύουν να είναι πιστωτικά ιδρύματα και εντάσσονται πλέον στην κατηγορία των χρηματοδοτικών ιδρυμάτων.
- Ενισχύεται το πλαίσιο εποπτείας των πιστωτικών ιδρυμάτων και θεσπίζονται μέτρα εξυγίανσης εκ μέρους της Τράπεζας της Ελλάδος επί αυτών, στοχεύοντας στην αποτελεσματική διασφάλιση της χρηματοοικονομικής σταθερότητας. Πιο συγκεκριμένα, ενισχύονται σημαντικά οι εποπτικές αρμοδιότητες της Τράπεζας της Ελλάδας προκειμένου να αντιμετωπισθεί έγκαιρα η μη συμμόρφωση ή ο κίνδυνος μη συμμόρφωσης πιστωτικών ιδρυμάτων με τις απαιτήσεις του νόμου και των σχετικών αποφάσεών της, και εξειδικεύεται περαιτέρω το ισχύον καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης.

Επιπλέον, με την ΠΔ/ΤΕ 2651/20.1.2012, επανακαθορίζονται και συμπληρώνονται οι υποχρεώσεις περιοδικής υποβολής εποπτικής φύσεως στοιχείων και πληροφοριών από τα πιστωτικά ιδρύματα, ορισμένα χρηματοδοτικά ιδρύματα και τα ιδρύματα πληρωμών προς την Τράπεζα της Ελλάδος και καθορίζονται τα πρόσωπα που έχουν ειδική σχέση με το πιστωτικό ίδρυμα

⁹Ενισχυμένα μέτρα εποπτείας και εξυγίανσης των πιστωτικών ιδρυμάτων – Ρύθμιση θεμάτων χρηματοπιστωτικού χαρακτήρα – Κύρωση της Σύμβασης – Πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας και των τροποποιήσεών της και άλλες διατάξεις.

Τέλος, για την ενημέρωση των εποπτευόμενων ιδρυμάτων και άλλων φορέων της τραπεζικής αγοράς και των συναλλασσομένων, διατίθενται σχετικά κείμενα με τις διαδικασίες Διαβούλευσης, τη συνεργασία με άλλες αρχές, την πιστοποίηση των στελεχών, καθώς και Ανακοινώσεις εποπτικού περιεχομένου, κατά χρονολογική σειρά.

2 ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΙ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Σε κατάρρευση οποιουδήποτε τραπεζικού συστήματος θα μπορούσε να οδηγήσει η εκροή καταθέσεων περίπου 120 δις ευρώ, εκ των οποίων 40 δις μόνον στο τελευταίο οκτάμηνο, λόγω της νομισματικής αβεβαιότητας που έχει συνοδεύσει την Ελληνική κρίση. Ταυτόχρονα, η υπερδανεισμένη ελληνική οικονομία από το 2008 βυθίστηκε σε μια τόσο τρομακτική ύφεση η οποία δημιούργησε έναν τεράστιο αριθμό μη εξυπηρετούμενων δανείων, τα οποία δημιούργησαν αξεπέραστα κεφαλαιακά προβλήματα στις ελληνικές τράπεζες (Αυγουλέας, 2015).

Για αυτούς τους λόγους, σημαντικοί τομείς της ελληνικής οικονομίας είτε χρηματοδοτούνται λιγότερο είτε δε μπορούν να βρουν χρηματοδότηση, δεδομένου και του γεγονότος, ότι η πολύ χαμηλή διαβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας του ελληνικού δημοσίου αποκλείει τη δυνατότητα των μεγάλων ελληνικών επιχειρήσεων να εξασφαλίσουν εξωτερικό δανεισμό. Ταυτόχρονα η οικονομική και νομισματική αβεβαιότητα καθώς και η πολιτική αστάθεια αποτρέπουν τη διεξαγωγή αυξησεων μετοχικών κεφαλαίων των επιχειρήσεων μεγάλης κλίμακας, που θα μπορούσαν ίσως να επιλύσουν το πρόβλημα της δραματικής υπό-χρηματοδότησης. Η κατάσταση αυτή επιδεινώθηκε λόγω των περιορισμών που επιβλήθηκαν στην ελεύθερη διακίνηση κεφαλαίων τον Ιούλιο του 2015 και πλέον αφορά και τις πολύ μεγάλες επιχειρήσεις.

2.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Στη δημιουργία δανειακών/επενδυτικών κεφαλαίων μακράς χρήσης οδηγεί η συγκέντρωση διαθέσιμων ρευστών από τους καταθέτες ή από τους επενδυτές μέσα από τράπεζες, κεφαλαιαγορές και λοιπούς χρηματοοικονομικούς οργανισμούς, π.χ. τα αμοιβαία κεφάλαια, που συναπαρτίζουν το εθνικό και διεθνές (διασυνοριακό) χρηματοπιστωτικό σύστημα. Καταρχήν, στην αποτελεσματικότερη χρήση των συσσωρευμένων χρηματικών πόρων στην οικονομία αλλά και σε αποτελεσματικότερη διαχείριση και διασπορά των

κινδύνων που ενέχονται σε πιστωτικές χορηγήσεις και επενδυτικές πράξεις, υψηλού ή χαμηλού ρίσκου, οδηγεί η εν λόγω λειτουργία του χρηματοπιστωτικού συστήματος.

Όμως είναι ευρύτερη η σχέση μεταξύ των τραπεζών με την εύρυθμη λειτουργία της οικονομίας και της οικονομικής ανάπτυξης. Μια ιδιαίτερα προνομιακή θέση στις τράπεζες κλασματικών αποθεμάτων (fractional reserve banks) εξασφαλίζει η οικονομική θεωρία και πράξη, αφού πρόκειται κυρίως για εμπορικές τράπεζες (commercial banks) στην κατηγορία των οποίων ανήκουν και οι ελληνικές τράπεζες, όσον αφορά τη συμβολή τους στην οικονομική πρόοδο στο σύγχρονο κόσμο. Από τα συγκεκριμένα πιστωτικά ιδρύματα παρέχονται απαραίτητες υπηρεσίες υποδομής (utility services) για την εξυπηρέτηση των πληρωμών και την εκκαθάριση συναλλαγών, χωρίς τις οποίες θα ήταν δύσκολη η πραγματοποίηση οικονομικών συναλλαγών, σε εθνικό επίπεδο αλλά και σε διασυνοριακό. Επιπλέον, αυτά τα πιστωτικά ιδρύματα λειτουργούν ως συλλέκτες και επεξεργαστές πληροφοριών πιστωτικής αξιοπιστίας, με αποτέλεσμα να οδηγούν στην κατάλληλη τιμολόγηση δανειακών χορηγήσεων και στον αποκλεισμό αφερέγγυων υποψήφιων οφειλετών (Αυγουλέας, 2015).

Ο κύριος οικονομικός και κοινωνικός ρόλος που επιτελούν οι εμπορικές τράπεζες, εκτός των υπηρεσιών υποδομής, είναι η παροχή δανειακών χορηγήσεων - δηλαδή ρευστότητας - όποτε κριθεί απαραίτητο (provision of liquidity on demand). Απαραίτητη προϋπόθεση είναι ο υποψήφιος οφειλέτης - χρήστης της ρευστότητας - να πληροί τα απαραίτητα κριτήρια πιστοληπτικής αξιοπιστίας ή να είναι σε θέση να παρέχει τις απαραίτητες εξασφαλίσεις. Οι εμπορικές τράπεζες έχουν τη δυνατότητα να εκπληρώνουν το ρόλο του κύριου παρόχου ρευστότητας στην οικονομία, όποτε αυτή ζητηθεί, εφόσον πληρούνται προϋποθέσεις αξιοπιστίας. Αυτό συμβαίνει κυρίως λόγω της δυνατότητας που έχουν να μετατρέπουν τα βραχυπρόθεσμα στοιχεία του παθητικού τους. Πρόκειται δηλαδή για χρηματικές αξιώσεις χρέους σε βάρος τους, όπως είναι οι τραπεζικές καταθέσεις ή τα δάνεια από άλλες τράπεζες, ή η ενίσχυση ρευστότητας από την κεντρική τράπεζα (liabilities), σε μακροπρόθεσμα στοιχεία του ενεργητικού τους (assets), δηλαδή σε μακροπρόθεσμες χορηγήσεις δανείων ή άλλων χρεωστικών αξιώσεων υπέρ της τράπεζας (maturity transformation).

Οι τράπεζες κλασματικών αποθεμάτων εκπληρώνοντας αυτό το έργο τους ενισχύουν άμεσα την ανάπτυξη των επιχειρήσεων που δεν έχουν τη δυνατότητα να αυτό-χρηματοδοτήσουν την επέκτασή τους ή την επενδυτική τους πολιτική, διευκολύνοντας τις

πληρωμές σε επιχειρήσεις και νοικοκυριά. Έτσι, για παράδειγμα, με την απορρόφηση ελλείψεων ρευστότητας ή με μετατροπή των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων πληρωμών των επιχειρήσεων και των νοικοκυριών σε μεσοπρόθεσμες ή μακροπρόθεσμες, ως ένα βαθμό ενισχύουν την πραγματοποίηση προσχεδιασμένων επενδύσεων ή την αγοραστική ζήτηση/κατανάλωση.

Βέβαια, ένας συνετός τραπεζίτης (prudent banker) προχωρεί στη χορήγηση δανείων μόνον σε αξιόπιστους δανειολήπτες και μέχρις εκείνου του ορίου όπου η απαίτηση της τράπεζας δεν θεωρείται εξ αρχής επισφαλής λόγω του ύψους του εισοδήματος/κερδοφορίας του δανειστή ή της αξίας των υλικών και άυλων περιουσιακών στοιχείων που δίδονται στην τράπεζα ως εξασφάλιση αποπληρωμής του δανείου. Πρακτικά όμως, οι τράπεζες βγαίνουν κερδισμένες μέσω της αύξησης των δανείων τους, για τα οποία εισπράττουν υψηλότερο επιτόκιο από εκείνο που πληρώνουν στους καταθέτες. Έτσι λοιπόν οι τράπεζες, σε εποχές οικονομικής ευφορίας και χαμηλών επιτοκίων, τείνουν να υπερδανείζουν, με αποτέλεσμα την αύξηση της κατανάλωσης ή τη δημιουργία συνθηκών υπερεπένδυσης, οι οποίες με την σειρά τους οδηγούν σε υπέρμετρη αύξηση των αγοραίων τιμών πολλών κατηγοριών περιουσιακών στοιχείων (π.χ. ακίνητα, μετοχές real estate bubbles, stock market bubbles). Ως εξασφάλιση δανεισμού δίδονται στις τράπεζες τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία, τα οποία τη συγκεκριμένη περίοδο αποτιμώνται σε αυτές τις «φουσκωμένες» αξίες, και αποτελούν μέρος των απαιτήσεων του ενεργητικού τους.

Όπως εξηγήθηκε από τον Μίνσκυ, ο υπερδανεισμός οδηγεί συνήθως σε χρηματοπιστωτική αστάθεια (financial instability) και σε οικονομική κρίση. Τέτοιου είδους είναι και η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση του 2008, η οικονομική κρίση της δεκαετίας του 1930, η οποία ξεκίνησε από τη διαδοχική χρεωκοπία τουλάχιστον 3.000 τραπεζών οι οποίες είχαν χορηγήσει μετοχοδάνεια σε επενδυτές που καταστράφηκαν στο χρηματιστήριο και όχι από την κατάρρευση του χρηματιστηρίου της Νέας Υόρκης, αλλά, και η Ασιατική κρίση του 1997-1998. Αυτό που δεν ενδιαφέρει κανέναν είναι τί έρχεται πρώτο, η οικονομική κρίση ή η κρίση στο χρηματοοικονομικό σύστημα, καθώς οι επιπτώσεις είναι πάνω κάτω οι ίδιες (Αυγουλέας, 2015).

2.3 ΚΙΝΔΥΝΟΙ - ΕΠΟΠΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η «αχίλλειος πτέρνα» των τραπεζών κλασματικών αποθεμάτων είναι η δυνατότητα δημιουργίας αξιώσεων χρέους και από τις δύο πλευρές του ισολογισμού τους.

Αυτομάτως δημιουργούνται προβλήματα ρευστότητας και σε πολλές περιπτώσεις οικονομικής βιωσιμότητας λόγω της μερικής ή ολικής μη πληρωμής δανειακών αξιώσεων της τράπεζας από τους οφειλέτες. Για την αντιμετώπιση αυτού του κινδύνου, οι τράπεζες υποχρεούνται να δημιουργούν αποθέματα ρευστότητας και κεφαλαίου, έτσι ώστε να μπορούν να απορροφούν ζημιές από μη εξυπηρετούμενα δάνεια ή ελλείψεις ρευστότητας. Όταν δεν είναι αρκετά αυτά τα αποθέματα, οι τράπεζες οφείλουν να ακολουθήσουν δύο οδούς, για να αποφύγουν τη χρεωκοπία και την επακόλουθη επιμόλυνση (contagion), δηλαδή τη μετάδοση των προβλημάτων τους σε ολόκληρο το χρηματοπιστωτικό σύστημα, στην πραγματική οικονομία και την κοινωνία (Αυγουλέας, 2015).

Από τη στιγμή που υπάρχουν προβλήματα ρευστότητας, οι τράπεζες αναζητούν τη ρευστότητα που είναι απαραίτητη από την κεντρική τράπεζα έχοντας το ρόλο του ύστατου δανειστή στο τραπεζικό σύστημα (lender of last resort), με αντάλλαγμα τα εξυπηρετούμενα στοιχεία του ενεργητικού τους, δηλαδή τραπεζικά δάνεια που εξυπηρετούνται. Τα εποπτικά κεφάλαια της τράπεζας¹⁰ που είναι (σύμφωνα με τους διεθνώς αποδεκτούς κανόνες της επιτροπής της Βασιλείας) μόνον ένα κλάσμα της αξίας των στοιχείων του ενεργητικού τους απορροφούν τυχόν ζημιές από τα στοιχεία του ενεργητικού, δηλαδή από πλήρως ή μερικώς μη εξυπηρετούμενα δάνεια. Από τη στιγμή που με την απορρόφηση τέτοιων ζημιών οι δείκτες κεφαλαιουχικής επάρκειας της τράπεζας οδηγούνται σε επίπεδα κάτω από τα επιτρεπόμενα από την κείμενη νομοθεσία και τις εποπτικές αρχές, τότε η τράπεζα οφείλει αρχικά να ανακεφαλαιοποιηθεί (recapitalization), είτε με ιδιωτικά είτε με δημόσια κεφάλαια (bailout).

Βεβαίως, είναι πολύ πιο οξυμένοι οι κίνδυνοι για την ευστάθεια του χρηματοπιστωτικού συστήματος, όταν αυτό πρέπει να αντιμετωπίσει τις συνέπειες ενός δανεισμού άφρονος και μιας επόμενης διάρρηξης της σχετικής επενδυτικής φούσκας, είτε πρόκειται για δραστική μείωση των τιμών στην αγορά ακινήτων, ή στο χρηματιστήριο, ή στις αποδόσεις ομολόγων, συμπεριλαμβανομένων και των κρατικών ομολόγων, εφόσον ο οφειλέτης βρίσκεται σε αδυναμία αποπληρωμής των δανείων. Σε αυτή την περίπτωση ζήτημα επιβίωσης για την εθνική οικονομία γίνεται η δραστική ανακεφαλαιοποίηση και αναδιάρθρωση του τραπεζικού συστήματος, και όχι μόνον η ανακεφαλαιοποίηση και αναδιάρθρωση μεμονωμένων τραπεζικών ιδρυμάτων.

¹⁰ Δηλαδή, ίδια κεφάλαια, προβλέψεις, και δανεισμός στον οποίο έχει προβεί η τράπεζα με σκοπό την κάλυψη τυχόν ζημιών που προέρχονται από το δανειακό της βιβλίο.

Το κόστος της διάσωσης λόγω της συγκεκριμένης χρηματοοικονομικής τραγωδίας και της επιβράδυνσης της εθνικής οικονομίας που την ακολουθεί, οδηγούν (Αυγουλέας, 2015):

- a) σε εκμηδένιση της οικονομικής θέσης των παλαιών μετόχων, οι οποίοι απέτυχαν να αποτρέψουν τον προαναφερόμενο υπερδανεισμό και την επακόλουθη υπέρ-έκθεση των εν λόγω τραπεζών σε κινδύνους χρεωκοπίας, εάν δεν ενθάρρυναν κιάλας επιθετικά την επεκτατική δανειακή πολιτική, λόγω της αυξημένης κερδοφορίας που αυτή εξασφάλιζε και
- b) στην απομάκρυνση και τιμωρία των παλαιών διοικήσεων.

Η τιμωρητική αυτή προσέγγιση των κύριων παραγόντων διακυβέρνησης των τραπεζών που είχαν πρόβλημα φερεγγυότητας και τίθενται σε καθεστώς αναδιάρθρωσης ή εκκαθάρισης αφορά και στους πιστωτές των εν λόγω τραπεζών.

2.4 ΠΑΘΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Εκτός από τη γενικευμένη συστημική κατάρρευση λόγω του υπερδανεισμού, συχνά τα τραπεζικά συστήματα υποφέρουν από συστημικές παθογένειες που κάποια στιγμή θα οδηγήσουν τις τράπεζες, και την εθνική οικονομία, σε βαθιά κρίση. Συνοπτικά, οι κύριες αδυναμίες είναι τρεις (Αυγουλέας, 2015):

- a) Πελατειακή (ή αλλιώς κλεπτοκρατική) τραπεζική (crony banking), πρόκειται για έναν από τους πυλώνες του φαινομένου του πελατειακού -κλεπτοκρατικού καπιταλισμού (crony capitalism). Είναι μια κατάσταση όπου οι τράπεζες δανείζουν επιχειρηματίες της άρχουσας ελίτ (incumbent elite) αλλά και εκείνους που έχουν πρόσβαση στους μηχανισμούς εξουσίας ή πρόσκεινται φιλικά στο κυβερνών κόμμα χωρίς τα απαραίτητα εχέγγυα. Τέτοια πιστωτική συμπεριφορά υπήρχε στην Ασιατική κρίση (Κορέα, Ινδονησία, Ταϊλάνδη), στη Ρωσική οικονομική κρίση του 1998, αλλά και στην κρίση του ελληνικού τραπεζικού συστήματος. Το ελληνικό τραπεζικό σύστημα είτε δάνειζε αδιαλείπτως υπέρ-δανεισμένες εμπορικές εταιρείες επιχειρηματιών με στενές σχέσεις με πολιτικά κόμματα και πολιτικές οικογένειες, είτε υπέρ- χρεωμένες επιχειρήσεις ΜΜΕ. Πολλά από αυτά τα δάνεια δόθηκαν για έξω-επιχειρηματικούς σκοπούς, αλλά κυρίως εξυπηρέτησαν στην αύξηση της προσωπικής περιουσίας των μεγαλομετόχων με

αποτέλεσμα να είναι σήμερα μη εξυπηρετούμενα ενώ διερευνώνται και από τη δικαιοσύνη¹¹.

- b) Κατάχρηση του τραπεζικού συστήματος συνήθως μέσω της χρήσης του για εγκληματικούς σκοπούς, π.χ. συστηματική υπεξαίρεση καταθέσεων ή νομιμοποίηση προϊόντων εγκλήματος (money laundering).
- c) Αδύναμη εταιρική διακυβέρνηση: στην περίπτωση αυτή η τράπεζα λειτουργεί κυρίως προς όφελος του κύριου μετόχου και των διευθυντικών της στελεχών για διαφορετικούς σκοπούς. Η επικυριαρχία αυτή των μεγαλομετόχων και των διοικήσεων των τραπεζών σημαίνει είτε υπέρογκες και αδικαιολόγητες πληρωμές σε διευθυντικά στελέχη και μερίσματα σε μεγαλομετόχους, είτε συναλλαγές αυτών με την τράπεζα με όρους βλαπτικούς προς την τράπεζα, το σύνολο των μετόχων και των καταθετών της (self-dealing).

Μια τέταρτη παθογένεια θα μπορούσε να είναι η έλλειψη ανταγωνισμού στην αγορά για τραπεζικά προϊόντα και υπηρεσίες, που οφείλεται στην υπέρ-συγκέντρωση της αγοράς, ή στην ύπαρξη συμφωνημένων/συγχρονισμένων τιμολογιακών πολιτικών τύπου καρτέλ. Όμως η έλλειψη ανταγωνισμού μπορεί να μην επηρεάσει τη συστημική σταθερότητα, λόγω της συνακόλουθης δημιουργίας υπερκερδών, το οποία αυξάνουν τα ίδια κεφάλαια της τράπεζας. Στην προ του 2012 εποχή η ελληνική τραπεζική αγορά δεν υπέφερε από υπέρ-συγκέντρωση. Ένδειξη καρτελοποίησης της αγοράς και απληστίας αποτελούν τα υψηλότερα από τα ευρωπαϊκά επιτόκια δανεισμού την εποχή εκείνη, που την ίδια στιγμή ενέργησαν ευεργετικά αποτρέποντας τον υπερδανεισμό του ιδιωτικού τομέα, και ίσως ήταν απλώς ένδειξη πως τα λειτουργικά κόστη των ελληνικών τραπεζών ήταν υψηλότερα των ανταγωνιστριών τους τραπεζών εντός της ζώνης του ευρώ (Καραβίας, Μονοκρούσος, Μαλλιάρopoulos, & Αναστασάτος, 2012).

Συνεπώς, στις βασικές παθογένειες του ελληνικού τραπεζικού συστήματος περιλαμβάνονται, αρχικά οι πιστωτικές πρακτικές οι οποίες δίνουν την εντύπωση πως ως ένα βαθμό οι τράπεζες λειτουργούν προς όφελος των ολίγων, ισχυρών και πολιτικά

¹¹Επίσης, η πελατειακή/κλεπτοκρατική τραπεζική μπορεί να αφορά δάνεια σε φυσικά πρόσωπα, τα οποία στερούνται πιστωτικής αξιοπιστίας αλλά είναι ψηφοφόροι-πελάτες των κεντρικών ή περιφερειακών αρχών. Κλασικό παράδειγμα αποτελούν όλες οι περιφερειακές τράπεζες της Βραζιλίας και άλλων Νότιο-Αμερικανικών χωρών στις δεκαετίες του 1980 και 1990, οι Ισπανικές μικρές περιφερειακές τράπεζες (Caihas), έως και πρόσφατα, οι Γερμανικές περιφερειακές τράπεζες (Landesbanken) και σε μικρότερο βαθμό οι Ελληνικές συνεταιριστικές τράπεζες. Όλες οι ως άνω περιφερειακές τράπεζες είτε χρεοκόπησαν σε προηγούμενες δεκαετίες, είτε είναι ακόμη χρεωκοπημένες και απλώς διατηρούνται στη ζωή με κρατικές ενισχύσεις για κοινωνικούς και πολιτικούς λόγους και σε κάποιο βαθμό για να αποφευχθεί συστημική κρίση.

διασυνδεδεμένων επιχειρηματιών (crony banking), με αντίστοιχο, μερικό αποκλεισμό εκείνων που δεν είναι πολιτικοί πελάτες/συνεταίροι (cronies). Κατόπιν, οι προνομιακές σχέσεις των ιδιωτικών τραπεζών με τα πολιτικά κόμματα. Και τέλος, οι αδύναμες δομές εταιρικής διακυβέρνησης, οι οποίες παρείχαν την ευκαιρία στους μεγαλομετόχους των τραπεζών και στα κορυφαία διευθυντικά τους στελέχη να επωφελούνται πολλαπλάσια του μεριδίου τους ή της συμβολής τους στην κερδοφορία της τράπεζας και στην υιοθέτηση ανορθολογικών αποφάσεων δανεισμού και αναχρηματοδότησης επιχειρηματικών δανείων.

Τέλος, την εντύπωση πως οι ελληνικές τράπεζες υπέρ-εκτέθηκαν σε κινδύνους στεγαστικής πίστης, δίνει η πτώση των τιμών των ακινήτων και ο αριθμός των μη εξυπηρετούμενων στεγαστικών δανείων. Όμως η υπέρ-έκθεση σε ζημιόγωνα στεγαστικά δάνεια δεν μπορεί να αποδοθεί κυρίως σε κακές επιχειρηματικές αποφάσεις των τραπεζών, καθώς η καθίζηση της ελληνικής αγοράς στέγης κατά πάσα πιθανότητα οφείλεται στη μεγάλη απομείωση του ΑΕΠ από το 2008, στον τριπλασιασμό της ανεργίας των εργαζόμενων στον ιδιωτικό τομέα κατά την ίδια περίοδο, και στη βαριά φορολογία που επιβλήθηκε στα ακίνητα, κυρίως τα αστικά (π.χ. ΕΝΦΙΑ) (Καραβίας, Μονοκρούσος, Μαλλιαρόπουλος, & Αναστασάτος, 2012).

2.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑΤΙΚΑ

Για τις προσπάθειες ανακεφαλαιοποίησης του ελληνικού τραπεζικού συστήματος δεν ακολουθήθηκε η διεθνής πρακτική τραπεζικής διάσωσης και ανασυγκρότησης, απλώς η προσοχή στράφηκε στην ενίσχυση των τραπεζών με δεκάδες δισεκατομμύρια κρατικών χρημάτων και σε επιπλέον υπέρ-συγκέντρωση του ελληνικού τραπεζικού συστήματος. Έτσι δημιουργήθηκε μια πληθώρα αντικινήτρων τα οποία υπονόμευσαν τις προσπάθειες ριζικής εξυγίανσης των ελληνικών τραπεζών. Σε δύο τομείς είχαν καθοριστική σημασία οι δυσλειτουργίες και οι παραλείψεις της τακτικής που ακολουθήθηκε ως προς τη διάσωση των τραπεζών, απότοκο των θεσμικών και πολιτικών αδυναμιών της ελληνικής δημοκρατίας: στην υπονόμηση της βιωσιμότητας του Ελληνικού τραπεζικού συστήματος και στην περαιτέρω μείωση της θέσης του ως παρόχου ρευστότητας στην οικονομία.

Πάντως, καθώς η σχέση μεταξύ ύφεσης και τραπεζικών ζημιών είναι αλληλένδετης αιτιότητας (dual causality) και το υψηλό κόστος δανεισμού των ελληνικών τραπεζών από τον έκτακτο μηχανισμό ρευστότητας (ELA), λόγω της φυγής καταθέσεων, έχει ζημιώσει την κερδοφορία των ελληνικών τραπεζών, εκείνο που γίνεται κατανοητό είναι πως

η Ελλάδα μετά το 2008 διέπραξε πολύ σημαντικά λάθη όσον αφορά τη διαχείριση του ήδη ασθενούντος τραπεζικού συστήματος (Καραβίας, Μονοκρούσος, Μαλλιαρόπουλος, & Αναστασάτος, 2012).

Συνοψίζοντας, οι μεν πολιτικές ηγεσίες προσπάθησαν να λύσουν τα προβλήματα αναχρηματοδότησης του εθνικού χρέους σε βάρος των ελληνικών τραπεζών, ενώ οι δε ηγεσίες των τραπεζών δεν αναδιάρθρωσαν τα δανειακά τους χαρτοφυλάκια ως όφειλαν, λόγω της βεβαιότητας πως οι αδυναμίες δημοκρατικής διακυβέρνησης της χώρας θα λειτουργούσαν προς όφελός τους. Συνέπεια ήταν, το φορολογικό βάρος να γίνει δυσβάσταχτο για τις ιδιωτικές επιχειρήσεις χωρίς να υπάρξουν αντίστοιχες δραματικές περικοπές στο δημόσιο τομέα.

Τα συμπεράσματα αυτά θα ήταν χρήσιμα στην επερχόμενη ανακεφαλαιοποίηση των ελληνικών τραπεζών, που θα πρέπει να βασισθεί στο μηχανισμό διαχωρισμού των εξυπηρετούμενων και μη εξυπηρετούμενων δανείων, και στη λειτουργία των ελληνικών τραπεζών με απόλυτο σκοπό την παροχή ρευστότητας στην ελληνική οικονομία.

Για να επιτελέσουν αυτόν τον στόχο οι ελληνικές τράπεζες χρειάζεται όμως να πληρωθούν και τρεις περαιτέρω προϋποθέσεις, εκτός της αποτελεσματικής αναδιάρθρωσης του τραπεζικού συστήματος: εξάλειψη της νομισματικής αβεβαιότητας, πλήρης αναβάθμιση της εταιρικής διακυβέρνησης και αποτελεσματικότητας των ελληνικών τραπεζών και στενή εποπτεία, η οποία εν μέρει εξασφαλίζεται με τη μεταφορά της εποπτείας των τεσσάρων μεγάλων ελληνικών τραπεζών στον Ενιαίο (Ευρωπαϊκό) Μηχανισμό Εποπτείας. Χρειάζεται επίσης δραστική αναδιάρθρωση των θεσμών οικονομικής διακυβέρνησης της ελληνικής πολιτείας και κατάργηση οιασδήποτε δυνατότητας πολιτικής ή άλλης παρέμβασης στο τραπεζικό σύστημα.

Τέλος, επειδή η νομισματική αβεβαιότητα είναι πολύ πιθανόν να συνεχισθεί στο μεσοδιάστημα μέχρι την επαναφορά της χώρας σε συνθήκες πολιτικής και οικονομικής σταθερότητας και να μην επιστρέψει στις ελληνικές τράπεζες ο κύριος όγκος καταθετών που τις εγκατέλειψε, θα πρέπει να υπάρξουν σχέδια για την χρήση εναλλακτικών σχημάτων όπως για παράδειγμα το ειδικό επενδυτικό ταμείο. Οι εγγυήσεις που παρείχε το κράτος στο τραπεζικό σύστημα γενναιόδωρα πρέπει να αποσυρθούν και να κατευθυνθούν προς τέτοιους επενδυτικούς μηχανισμούς, που θα εξασφαλίσουν άμεσα συνθήκες ρευστότητας για τις ελληνικές μικρομεσαίες επιχειρήσεις και αντιστροφή των συνθηκών πιστωτικής ασφυξίας που επικρατούν τώρα.

3 ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου είναι η Ελλάδα. Στυλοβάτες της εθνικής οικονομίας αποτελούν η εμπορική ναυτιλία, μαζί με τον τουρισμό.

Εκτός Ελλάδας η Ελληνόκτητη ναυτιλία στη σύγχρονη εποχή αναπτύχθηκε και γιγαντώθηκε από Έλληνες επιχειρηματίες. Η ραγδαία ανάπτυξη της εγκατάστασης ναυτιλιακών εταιριών και δραστηριοτήτων στην Ελλάδα άρχισε από τη δεκαετία του '70 και με την μεταπολίτευση, όταν το θεσμικό πλαίσιο έγινε ανταγωνιστικό και αναπτύχθηκαν οι κατάλληλες υποδομές, καθώς και η ελληνική σημαία, που το 1979 έφθασε στην κορύφωσή της, πριν τη μεγάλη ναυτιλιακή κρίση. Αποτέλεσμα ήταν οι υποστηρικτικές υπηρεσίες της ναυτιλίας να μεταφερθούν σταδιακά στην Ελλάδα ώστε να δημιουργηθεί ο Ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος (cluster).

Σήμερα, του παγκόσμιου στόλου ηγείται η Ελληνόκτητη ναυτιλία, κατέχοντας την πρώτη θέση σε χωρητικότητα με περισσότερα από 4.000 πλοία. Για να κατανοηθεί καλύτερα το μέγεθος αυτό ας αναλογιστεί κανείς ότι η Ελληνόκτητη ναυτιλία έχει το 16% της παγκόσμιας εμπορικής χωρητικότητας ενώ το ποσοστό του Ελληνικού Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ) συγκριτικά με το Παγκόσμιο είναι 0,4%, δηλαδή 40 φορές μικρότερο από το ποσοστό της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας παγκοσμίως.

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η Ελλάδα αυτή την περίοδο διανύει την μεγαλύτερη οικονομική κρίση, καθώς βρίσκεται σε συνεχή συρρίκνωση του ΑΕΠ, ενώ από πολλούς εκτιμάται ότι ο δρόμος προς την οικονομική ανάκαμψη θα είναι μακρύς και δύσκολος.

Ο Ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος σε αυτή την κρίσιμη στιγμή, συμβάλλοντας σημαντικά στο Ελληνικό ΑΕΠ, θα μπορούσε να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης ώστε να υποστηρίξει την Ελληνική οικονομία σε ρευστότητα, απασχόληση, συνεισφορά στο ΑΕΠ και επενδύσεις (Boston Consulting Group, 2013), (Damian & Ntantsef, 2013).

3.2 ΚΥΡΙΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

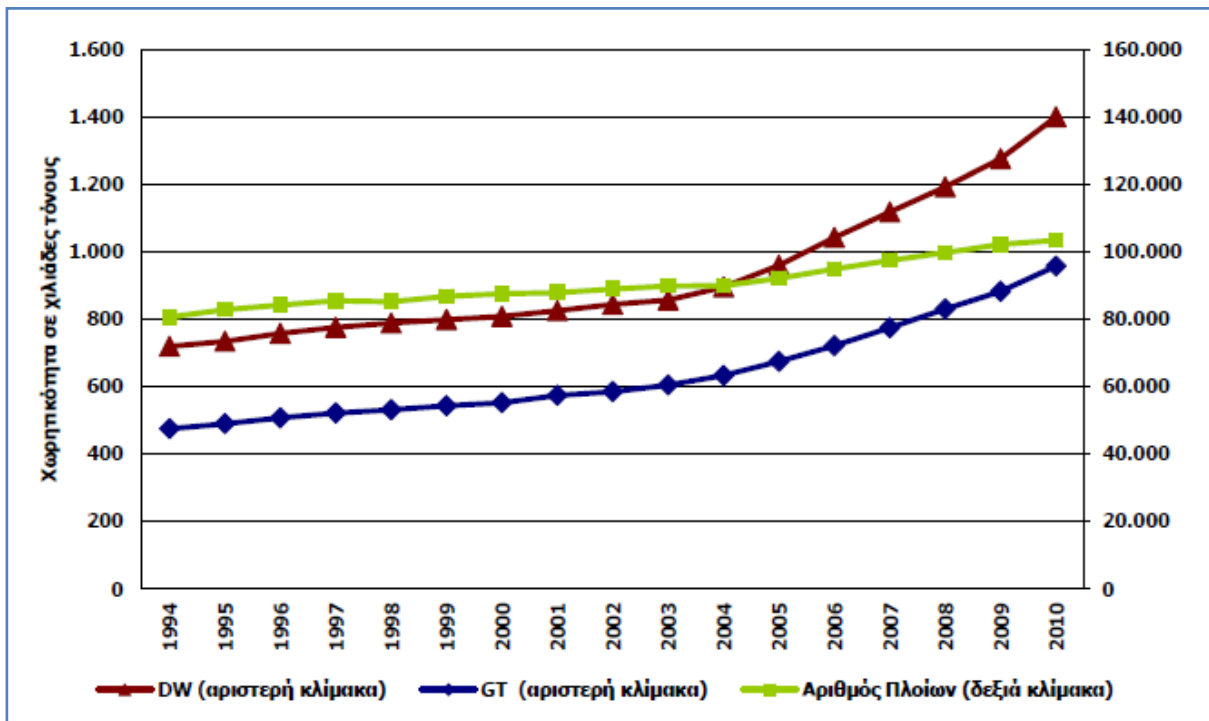
Πλέον, το μεγαλύτερο μέρος (90%) του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης, ενώ εξέχουσα πορεία τις τελευταίες δεκαετίες διαγράφει η παγκόσμια ποντοπόρος ναυτιλία. Ωστόσο, σε βαθιά κάμψη των σχετικών δεικτών εργασιών του κλάδου, ήδη από το 2008, οδήγησαν η παγκόσμια οικονομική ύφεση σε συνδυασμό με σωρεία λοιπών γεγονότων.

Η παγκόσμια ναυτιλία πέραν της οικονομικής κρίσης πρέπει να αντιμετωπίσει μια σειρά προβλημάτων που έχουν άρρηκτη σχέση με το οικονομικό κλίμα. Από τη μια περιορίζεται η ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής (εξορύξεις πρώτων υλών, παραγωγή ενέργειας), ενώ από την άλλη κάμπτεται η ζήτηση για βιομηχανικά και καταναλωτικά προϊόντα, συμπαρασύροντας τις ανάγκες για θαλάσσιες μεταφορές (Boston Consulting Group, 2013).

Λόγω της σημαντικής μείωσης της μεταφορικής ζήτησης, υποβαθμίστηκε η παγκόσμια ναυλαγορά, συμπαρασύροντας και τις τιμές των νεότευκτων πλοίων. Αυτό το γεγονός είχε ως αποτέλεσμα η αγορά να οδηγείται σε συνθήκες έντονης υπερπροσφοράς τονάζ έναντι χαμηλής διαθεσιμότητας μεταφερόμενων φορτίων, ώστε να πιέζεται η αγορά των ναύλων σχεδόν σε όλες τις αγορές. Οι εφοπλιστές, λόγω των έντονα θετικών τάσεων που επικρατούσαν στον κλάδο πριν την ύφεση, οδηγήθηκαν ορμώμενοι από τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες, στην αύξηση παραγγελιών νεότευκτων πλοίων, με αποτέλεσμα τη συνεχιζόμενη αύξηση του τονάζ σε παγκόσμιο επίπεδο (Διάγραμμα 3.1). Την περίοδο 2007-2009 οι παραγγελίες (σύμφωνα με το world order book) αυξήθηκαν, αντίθετα από το 2010 όπου ο ρυθμός αύξησης περιορίστηκε. Πλέον στις νέες παραγγελίες κυριαρχούν τα πλοία χύδην φορτίου (bulk carriers) και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers). Επειδή δεν επαρκούσε η ικανότητα κάλυψης της ζήτησης από τα μεγάλα ναυπηγεία παγκοσμίως (Κίνα, Κορέα, Ιαπωνία), σημειώνονταν σημαντικές καθυστερήσεις.

Ο κοινός παρανομαστής της αδυναμίας κάλυψης των περαιτέρω επενδύσεων των εφοπλιστών από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμιο επίπεδο ήταν ένα επιπλέον πρόβλημα, γεγονός που έθεσε σε κίνδυνο επιβίωσης ακόμα και σημαντικές ναυτιλιακές εταιρείες.

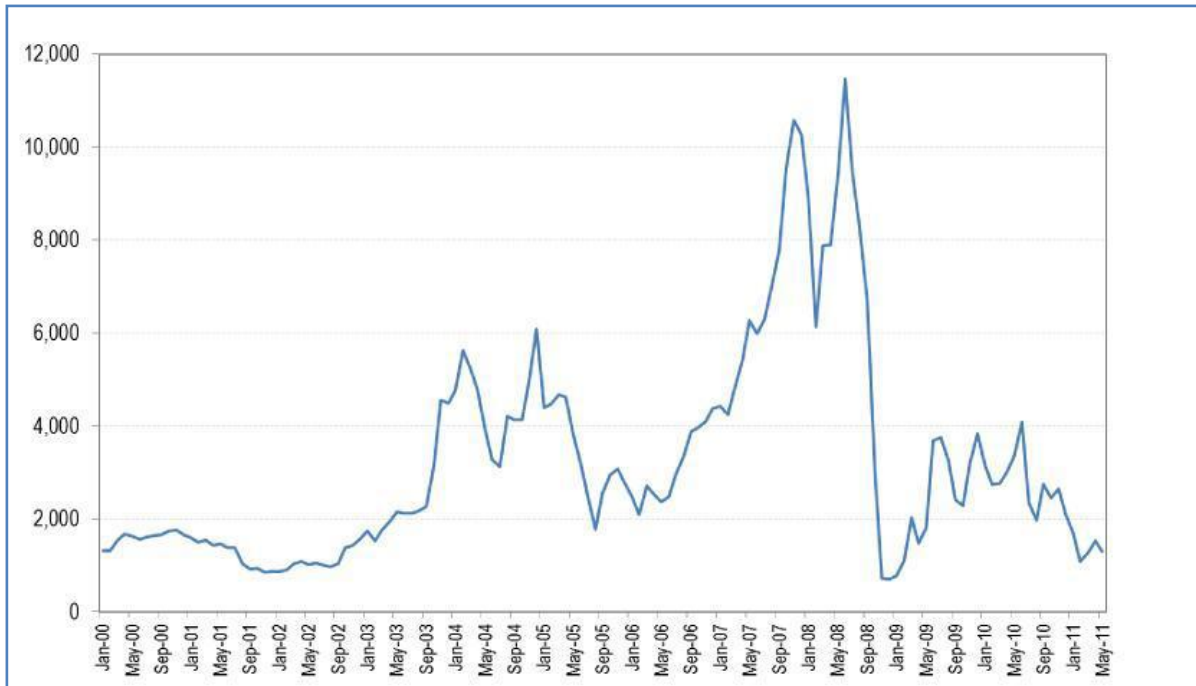
Ως αποτέλεσμα ήταν η κατακόρυφη πτώση του δείκτη ναυλαγοράς ξηρού φορτίου BDI ήδη από το δ' τρίμηνο του 2008, ενώ παρά τις επόμενες προσπάθειες ανάκαμψης, οι ναύλοι στην αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου εξακολουθούν να βρίσκονται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Πιο συγκεκριμένα, ο δείκτης το Φεβρουάριο του 2012 υποχώρησε στις 703 μονάδες μειωμένος κατά 32% συγκριτικά με τον Ιανουάριο του ίδιου έτους, ενώ πλέον κυμαίνεται κάτω από τις 1000 μονάδες, σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα όμοια με αυτά του Αυγούστου του 1986 (Damian & Ntantsef, 2013).



Διάγραμμα 3.1: Ο παγκόσμιος στόλος διαχρονικά, 1994-2014.

Πηγή: (Damian & Ntantsef, 2013).

Και στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι παρόμοια η εικόνα, καθώς ο αντίστοιχος δείκτης HARPEX σημειώνει σημαντικές απώλειες την ίδια χρονική περίοδο με τον δείκτη BDI (Baltic Dry Index), μαρτυρώντας ότι η παγκόσμια ναυτιλία πλέον εισήλθε σε μια νέα φάση όπου κυριαρχεί η χαμηλή ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες (Διάγραμμα 3.2 και Διάγραμμα 3.3).



Διάγραμμα 3.2: Εξέλιξη του δείκτη Baltic Dry από το 2000 έως το 2011.

Πηγή: (Damian & Ntantsef, 2013).

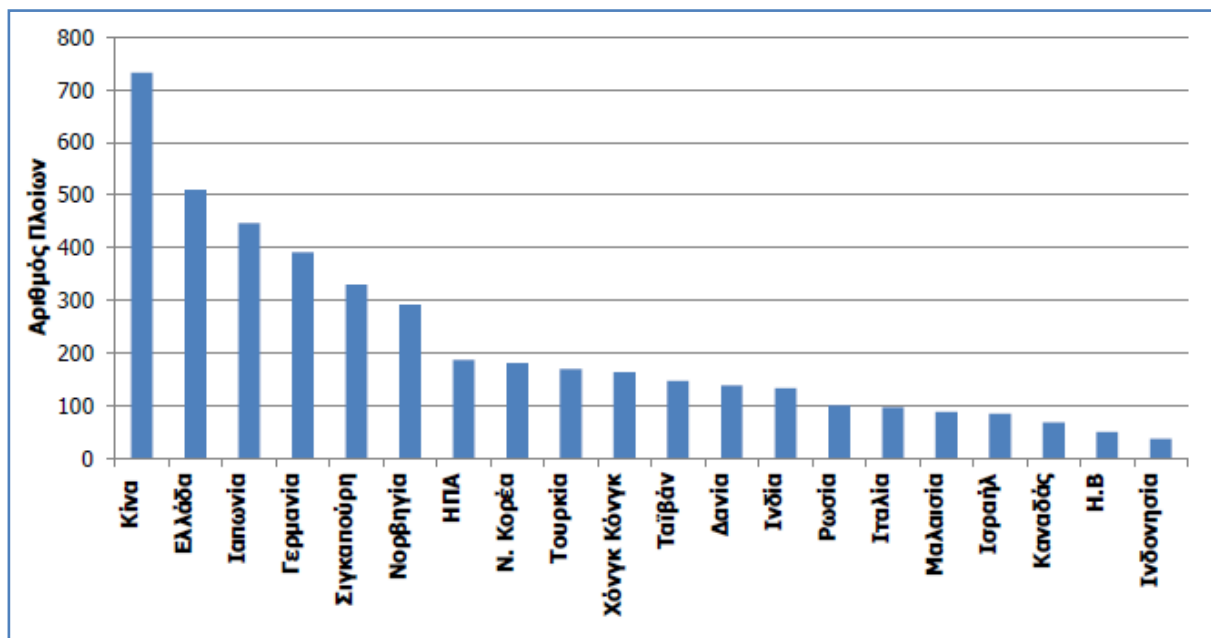


Διάγραμμα 3.3: Εξέλιξη του δείκτη HARPEX 2001-2011.

Πηγή: (Damian & Ntantsef, 2013).

Αν και μειώθηκαν σημαντικά τα ναύλα σε όλες τις αγορές φορτίων αλλά και προεξοφλήθηκε η πτωτική εικόνα στο προσεχές μέλλον, οι εφοπλιστές συνέχισαν τις

παραγγελίες νεότευκτων πλοίων σκοπεύοντας να εκμεταλλευτούν το χαμηλότερο κόστος κατασκευής αλλά και την άμεση εξυπηρέτηση της δυνητικά μεγαλύτερης ζήτησης στο μέλλον (βλ. Διάγραμμα 3.4). Έτσι, σε παγκόσμιο επίπεδο το 2016 για την παραγγελία 1.354 νέων πλοίων συνολικής χωρητικότητας 54,4 χιλιάδων τόνων, επενδύθηκαν \$96,3 δις., η πλειοψηφία των οποίων είναι ποντοπόρα. Σε σχέση με προηγούμενα έτη το μίγμα των παραγγελιών δεν δείχνει να διαφοροποιείται, αφού η πλειονότητα αφορά σε πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου (βλ. Διάγραμμα 3.5) και σε δεξαμενόπλοια (Damian & Ntantsef, 2013).



Διάγραμμα 3.4: Οι ιδιοκτησίες με τις περισσότερες παραγγελίες το 2011.

Πηγή: (Damian & Ntantsef, 2013).



Διάγραμμα 3.5: Η δομή των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων παγκοσμίως, 2011.

Πηγή: (Damian & Ntantsef, 2013).

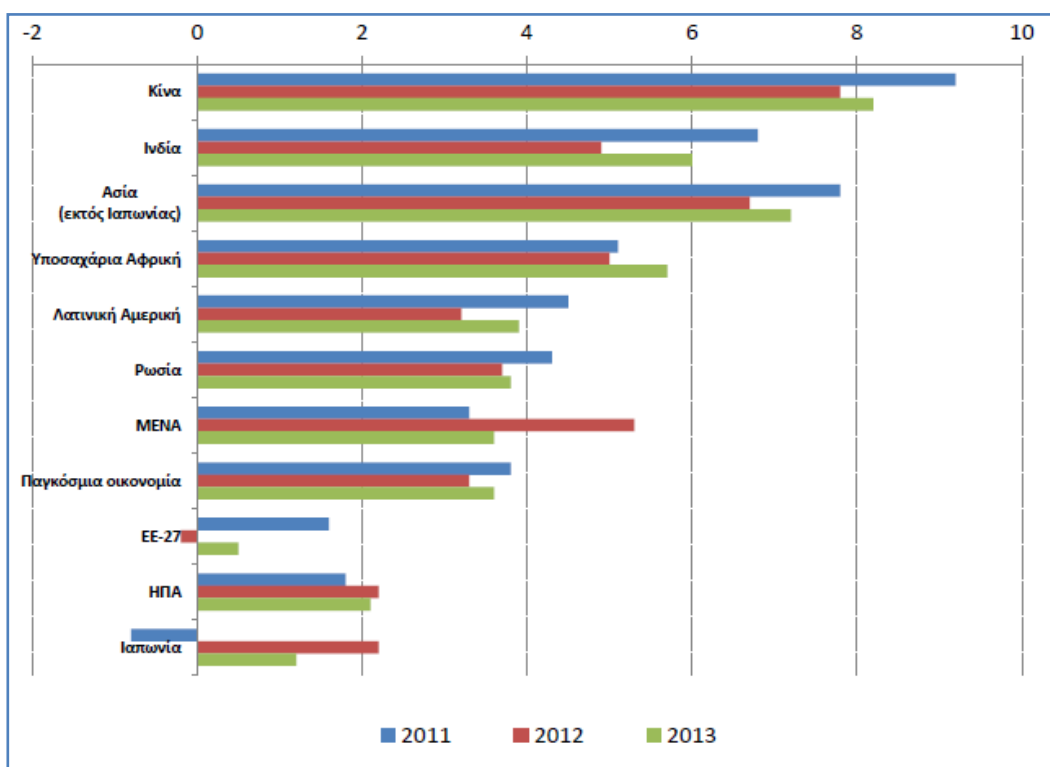
Βέβαια, μπορεί από τη μια μεριά η αύξηση των παραγγελιών, να αύξησε το διαθέσιμο τονάζ, ωστόσο από την άλλη οδήγησε σε σημαντική βελτίωση τη μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου, γεγονός που συνδέεται με πλεονεκτήματα τόσο για τις διαχειρίστριες εταιρείες (νέες τεχνολογίες, αποδοτικότερη μεταφορά φορτίων, μικρότερα λειτουργικά έξοδα) όσο και για το φυσικό περιβάλλον που επιβαρύνεται λιγότερο. Διεθνή στοιχεία που δημοσιεύτηκαν το Μάρτιο του 2012, έδειξαν ότι η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου (ανεξαρτήτως τύπου πλοίου) είναι τα 20,6 έτη, ενώ τα ελληνικά στοιχεία έχουν καλύτερη εικόνα με τη μέση ηλικία των ποντοπόρων πλοίων να μην ξεπερνά τα 16 έτη.

Παράλληλα οι χαμηλοί ναύλοι δεν καλύπτουν το ημερήσιο κόστος λειτουργίας των παλαιότερων πλοίων με αποτέλεσμα τελευταία να αυξάνεται ο ρυθμός διάλυσης πλοίων με σαφή ωστόσο τάση μείωσης σε σχέση με τα πρώτα έτη της ναυτιλιακής κρίσης (2009). Πιο συγκεκριμένα, κατά το 2011 οι πωλήσεις για διάλυση (demolition sales) ξεπέρασαν τα 1078 πλοία, χωρητικότητας 25,6 χιλιάδων τόνων που αντιστοιχούν περίπου στο 1,5% του παγκόσμιου στόλου.

Από τα παραπάνω σκιαγραφείται η εικόνα του κλάδου τα τελευταία έτη. Ωστόσο, οι επιχειρηματικές προσδοκίες των αναλυτών του χώρου για την εξέλιξη της παγκόσμιας ναυλαγοράς μελλοντικά δείχνουν ανάκαμψη παρά το γεγονός ότι σύμφωνα με πολλούς θα χρειαστούν τουλάχιστον 3 έτη για να βρεθεί η ναυτιλία στα επίπεδα που βρισκόταν προ

κρίσης. Από μελέτη του οίκου Moore Stephens, προκύπτει ότι οι επιχειρηματικές προσδοκίες του κλάδου βρίσκονται σαφώς υψηλότερα συγκριτικά με αυτές προ τριετίας (Μάρτιος του 2009). Αν και για πολλούς εφοπλιστές, ναυλωτές και αναλυτές αναμένονται υψηλότερες τιμές της αγοράς ναύλων στο άμεσο μέλλον (σχεδόν σε όλα τα είδη φορτίων), ωστόσο υπογραμμίζεται ότι η αγορά θα συνεχίσει να βρίσκεται σε χαμηλότερα επίπεδα συγκριτικά με την εποχή προ κρίσης. Παράλληλα, σε σχέση με το 2010 παρουσιάζεται αυξημένο το ποσοστό των αναλυτών που θεωρεί ότι θα περιορισθεί η αύξηση του κόστους διαχείρισης του στόλου, γεγονός που θα έχει ευνοϊκά αποτελέσματα για τον κλάδο.

Ωστόσο, λιγότερο αισιόδοξες είναι οι εκτιμήσεις για τα μακροοικονομικά μεγέθη που σχετίζονται με τον κλάδο. Ο ρυθμός ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας παρουσίασε περαιτέρω επιβράδυνση το 2012 και μικρή ανάκαμψη στα επόμενα έτη έως και το 2015 (Διάγραμμα 3.6).

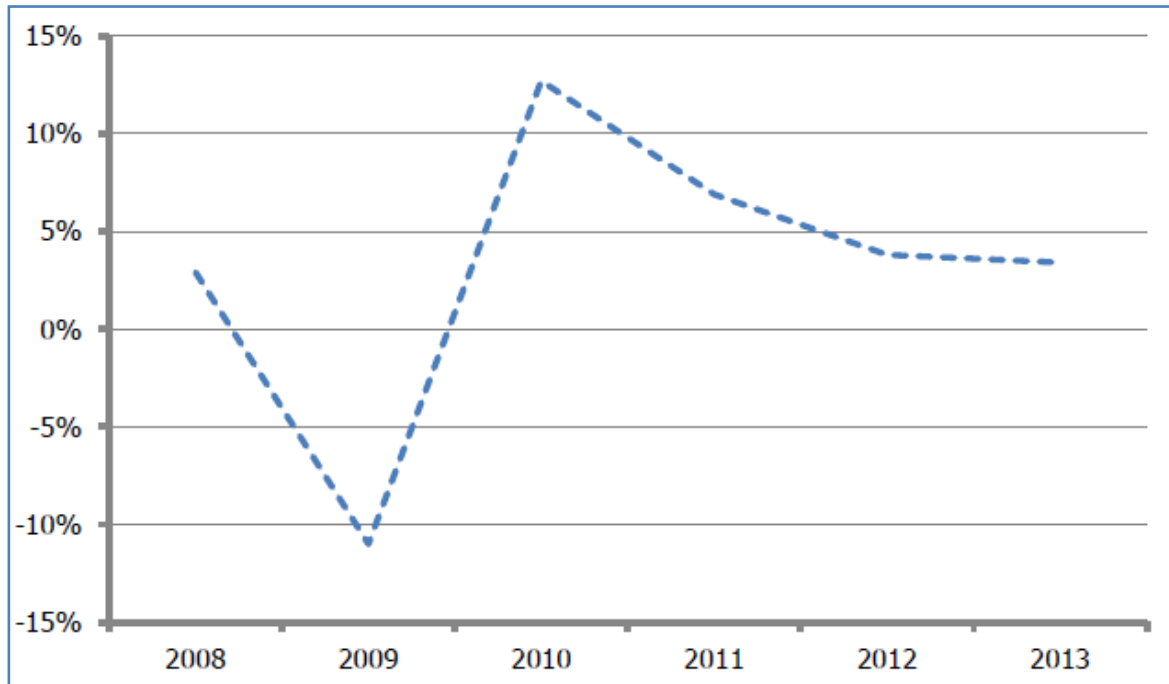


Διάγραμμα 3.6: Το Διεθνές Περιβάλλον-Ρυθμοί Ανάπτυξης (ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ).

Πηγή: (Damian & Ntantsef, 2013).

Αλλά και η κατάσταση σε χώρες που είναι υπεύθυνες για το 45% των μεταφερόμενων όγκων παγκοσμίως (Κίνα, Ινδία) αναμένεται παρόμοια, καθώς ο ρυθμός ανάπτυξης συρρικνώνεται περαιτέρω. Έτσι από τα μέσα του 2008 το παγκόσμιο εμπόριο περιορίζεται σημαντικά, ενώ το 2009 μειώνεται κατά -11,0%. Κατόπιν παρουσιάζεται

ανάκαμψη του δείκτη, ενώ οι προβλέψεις που αφορούν στην επόμενη διετία (2012-2013) μαρτυρούν τάσεις σταθεροποίησης του ρυθμού αύξησης του εμπορίου κοντά στο 4% (Διάγραμμα 3.7).

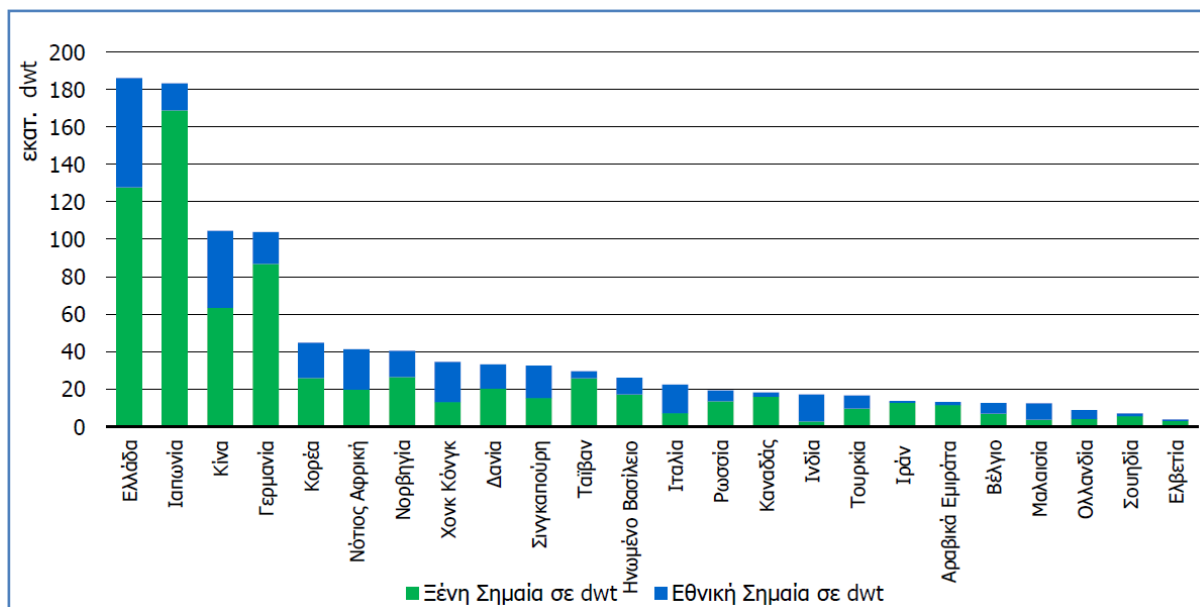


Διάγραμμα 3.7: Ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου.

Πηγή: (Damian & Ntantsef, 2013).

3.3 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

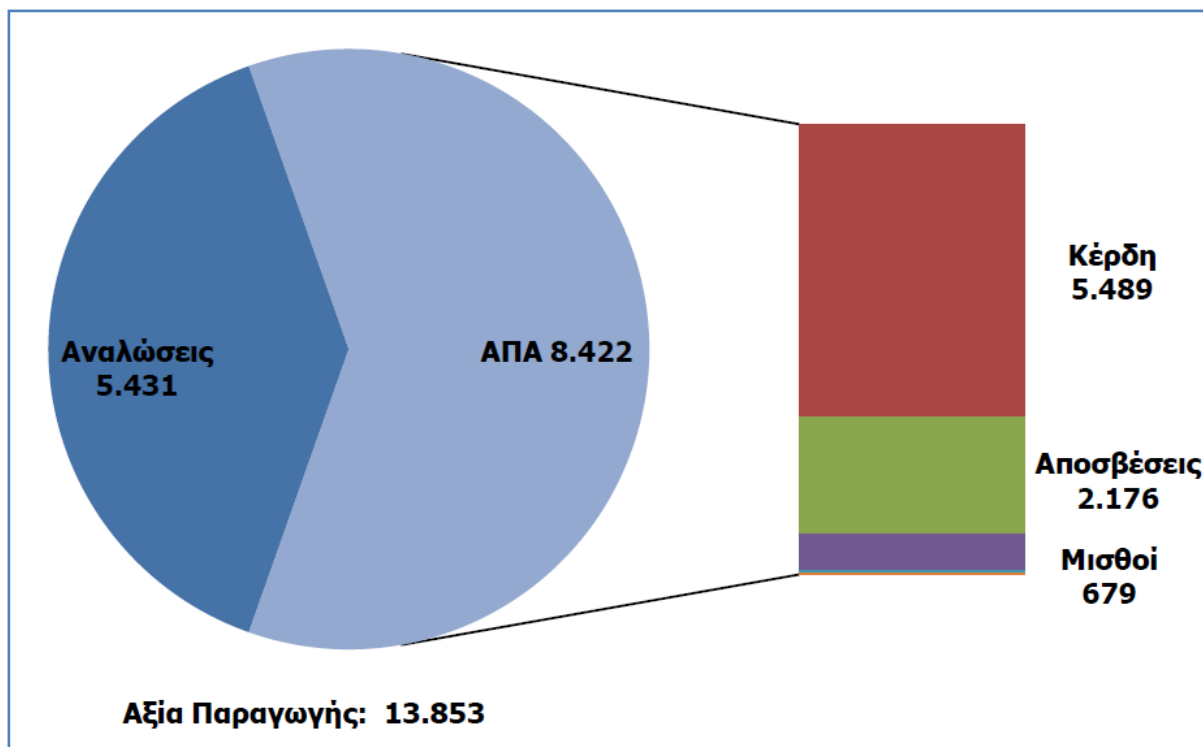
Στην παγκόσμια αγορά η ελληνική Ναυτιλία κατέχει ηγετική θέση. Πάνω από 4.065 φορτηγά πλοία ελέγχονται από τους Έλληνες πλοιοκτήτες, εκ των οποίων περίπου 3.760 εκτιμώνται ότι είναι ποντοπόρα, σύμφωνα με στοιχεία του IHS Fairplay World Shipping Encyclopedia για το 2012. Όσον αφορά τα μεγέθη χωρητικότητας, ο ελληνόκτητος στόλος ηγείται της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς με 184 εκατ. τόνους (dwt), ενώ κοντά βρίσκεται η Ιαπωνία (Διάγραμμα 3.8). Όπως ισχύει και στις περισσότερες χώρες με σημαντικό στόλο, έτσι και τα περισσότερα ελληνόκτητα πλοία είναι νηολογημένα υπό ξένη σημαία. Το γεγονός ότι το 52% των εισηγμένων ναυτιλιακών στα δύο μεγαλύτερα (με βάση την κεφαλαιοποίηση) χρηματιστήρια στο κόσμο -NYSE και NASDAQ- έχει Έλληνες ιδιοκτήτες αποτελεί μια επιπλέον ένδειξη της δύναμης της ελληνικής Ναυτιλίας (Boston Consulting Group, 2013), (Damian & Ntantsef, 2013).



Διάγραμμα 3.8: Ο παγκόσμιος στόλος ανά εθνικότητα το 2010.

Πηγή: (Damian & Ntantsef, 2013).

Παράλληλα, έναν ιδιαίτερα σημαντικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας αποτελεί η ναυτιλία. Από τις θαλάσσιες μεταφορές προέκυψαν άμεσα 8,4 δις \$. προστιθέμενη αξία το 2009 (περίπου το 4% του συνόλου της οικονομίας). Από αυτά, τα 5,4 δις \$ αφορούν εταιρικά κέρδη, τα 2,2 δις \$. Αποσβέσεις, ενώ τα 680 εκατ. \$ μισθούς και εισφορές. Από την ποντοπόρο ναυτιλία προέρχεται η πλειοψηφία της προστιθέμενης αξίας του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών, καθώς σε εξαγωγές αντιστοιχεί το 93% της συνολικής αξίας των παραγόμενων υπηρεσιών του κλάδου. Από τους πίνακες εισροών-εκροών της Eurostat προκύπτουν στοιχεία σύμφωνα με τα οποία, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν το υψηλότερο εμπορικό πλεόνασμα από όλους τους κλάδους της οικονομίας (καθαρές εξαγωγές 12,7 δις \$ το 2009 και 14,5 δις \$ το 2010), ενώ το 46,9% του πλεονάσματος στο ισοζύγιο υπηρεσιών για το 2011 προήλθε από καθαρές εισπράξεις του τομέα μεταφορών (ΤτΕ). Κλάδο υψηλής παραγωγικότητας αποτελεί η ελληνική ναυτιλία, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές σε όρους προστιθέμενης αξίας ανά εργαζόμενο κατέχουν την υψηλότερη θέση στην ελληνική οικονομία, μετά από τον κλάδο διαχείρισης ακίνητης περιουσίας.



Διάγραμμα 3.9: Προσδιορισμός της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας των Θαλάσσιων Μεταφορών το 2009 (σε χιλ. \$).

Πηγή: (Damian & Ntantsef, 2013).

Η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας, συνυπολογίζοντας τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας μέσα από το υπόδειγμα εισροών/εκροών, πολλαπλασιάζεται έτσι ώστε η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο (άμεσα και έμμεσα) 14,8388 δις \$ εγχώρια προστιθέμενη αξία το 2009, δηλαδή περίπου 6,1% του ΑΕΠ της χώρας. Οι κλάδοι που ευνοούνται έμμεσα (με ή χωρίς την ιδιωτική κατανάλωση) είναι, από τη μια εκείνοι που καλούνται να εξυπηρετήσουν τις δραστηριότητες του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών (αποθήκευση, διαχείριση φορτίου – cargo handling, ταξιδιωτικά γραφεία, συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες, χονδρικό εμπόριο, πετρελαιοπροϊόντα και άλλα) και από την άλλη οι κλάδοι που έχουν σχέση με βασικά αγαθά και υπηρεσίες που αγοράζουν τα νοικοκυριά με το επιπλέον εισόδημα που δημιουργείται κατά το μήκος της αλυσίδας αξίας των θαλάσσιων μεταφορών (ακίνητη περιουσία-ενοίκια, τρόφιμα ποτά, υπηρεσίες υγείας, ξενοδοχεία-εστιατόρια και άλλα). Αντίστοιχα, αυτοί οι κλάδοι πρόκειται να πληγούν περισσότερο από την - για οποιοδήποτε λόγο - παύση της διαχείρισης των πλοίων εντός της χώρας.

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2009, η άμεση καταγεγραμμένη συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών στην απασχόληση, περιορίζεται στα 34 χιλ. άτομα. Το σχετικά υψηλό ποσοστό απασχόλησης ξένων υπηκόων αποτελεί σημαντικό χαρακτηριστικό του κλάδου, καθώς σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ το 2008, το 42% των απασχολούμενων στα πλοία συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) δεν ήταν Έλληνες. Ταυτόχρονα, σε υποεκτίμηση του συνόλου των απασχολούμενων στην ποντοπόρο ναυτιλία που διαχειρίζεται από εγχώρια ναυτιλιακά γραφεία, όπως αναδεικνύεται από το πολύ χαμηλό ποσοστό απασχολούμενων σε πλοία υπό ξένη σημαία, οδηγεί η καταγραφή της απασχόλησης μόνο σε συμβεβλημένα με το NAT πλοία.

Ωστόσο, είναι πολύ σημαντικό το συνολικό όφελος για την ελληνική οικονομία από τις θαλάσσιες μεταφορές σε όρους απασχόλησης, καθώς εκτιμάται με τη χρήση του υποδείγματος εισροών-εκροών της ελληνικής οικονομίας του IOBE ότι το 2009 ξεπέρασε τα 192 χιλ. άτομα. Τα αντίστοιχα οφέλη στο εισόδημα των νοικοκυριών υπολογίζονται στα \$ 3,0127 δις.

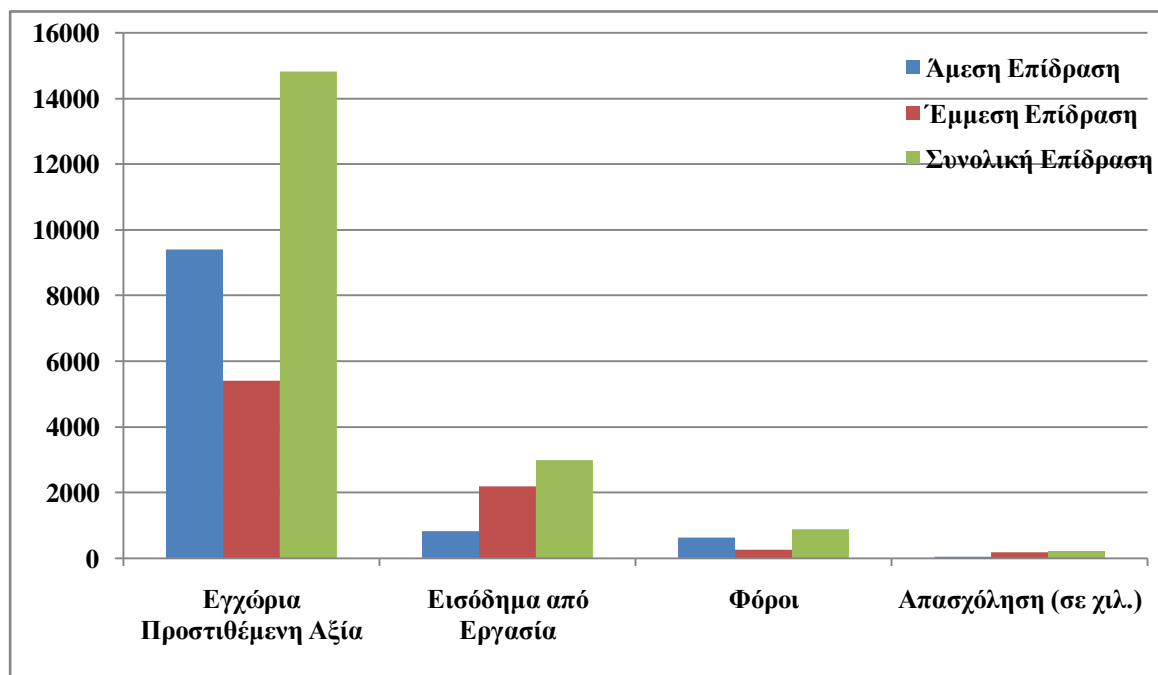
Σε σύγκριση με τους υπόλοιπους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας η ποντοπόρος ναυτιλία απολαμβάνει ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο. Στο καθεστώς φορολόγησης της χωρητικότητας των πλοίων (tonnage tax) που ισχύει στην Ελλάδα, θεσπίζεται ένας συγκεκριμένος φορολογικός συντελεστής ανά τόνο (ρυθμιζόμενος με βάση τις κλίμακες χωρητικότητας και την ηλικία του πλοίου), ενώ από τη φορολόγηση απαλλάσσονται τα εταιρικά κέρδη. Σε όλα τα κράτη με αναπτυγμένη ποντοπόρο ναυτιλία και δη της Ευρωπαϊκής Ένωσης Παρόμοια παρατηρείται ευνοϊκή μεταχείριση, λόγω της διεθνοποιημένης φύσης της συγκεκριμένης δραστηριότητας. Επειδή το μεταφορικό έργο της ποντοπόρου ναυτιλίας εκτελείται σε διεθνή ύδατα και συχνά σε μεγάλη απόσταση από τα γραφεία διαχείρισης, γι' αυτό η δραστηριότητα διαχείρισης εύκολα μπορεί να μεταναστεύσει σε άλλο κράτος με πιο ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς, αρκεί να υπάρχει η κατάλληλη τεχνοοικονομική υποδομή και κατάλληλα εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό. Έτσι, το κυρίαρχο σύστημα φορολόγησης (με ελάχιστες διαφοροποιήσεις) ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες με ναυτική παρουσία, είναι η φορολόγηση της χωρητικότητας των πλοίων, εξαντλώντας τις φορολογικές υποχρεώσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων απέναντι στα κράτη νηολόγησης ή εγκατάστασης (Boston Consulting Group, 2013), (Damian & Ntantsef, 2013).

Σε μείωση της οικονομικής δραστηριότητας, των θέσεων εργασίας, ακόμα και σε μείωση των καθαρών φορολογικών εσόδων, ως αποτέλεσμα μετανάστευσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ενδέχεται να οδηγήσει μια απότομη αλλαγή του φορολογικού καθεστώτος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, χωρίς προσεκτική μελέτη των αντίστοιχων καθεστώτων σε ανταγωνιστικά ναυτιλιακά κέντρα. Οι θαλάσσιες μεταφορές παρά τις ευνοϊκές φορολογικές ρυθμίσεις για την ποντοπόρο ναυτιλία, συνεισέφεραν άμεσα και έμμεσα στα φορολογικά έσοδα του κράτους περισσότερα από 881 εκατ. \$ το 2009 (Πίνακας 3.1 και το αντίστοιχο Διάγραμμα 3.1).

Πίνακας 3.1: Η συνολική συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, 2013 (σε εκ. \$).

| σε εκ. \$ | Άμεση Επίδραση | Έμμεση Επίδραση | Συνολική Επίδραση |
|---------------------------|----------------|-----------------|-------------------|
| Εγχώρια Προστιθέμενη Αξία | 9397 | 5407 | 14804 |
| Εισόδημα από Εργασία | 816 | 2174 | 2991 |
| Φόροι | 623 | 257 | 881 |
| Απασχόληση (σε χιλ.) | 37 | 176 | 214 |

Πηγή: (Damian & Ntantsef, 2013).

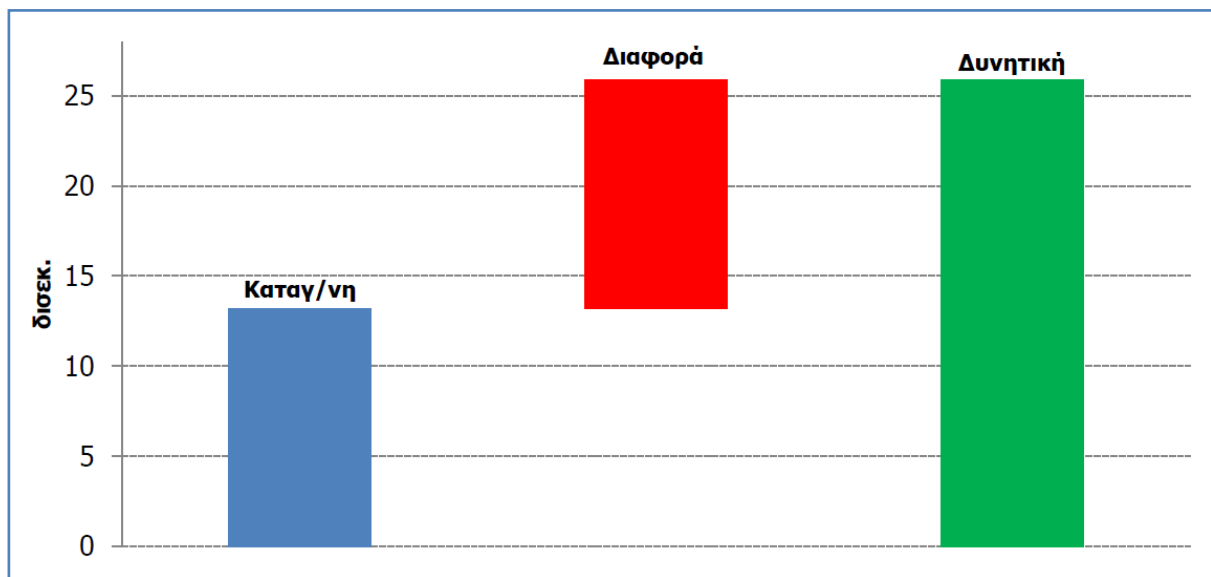


Διάγραμμα 3.10: Η συνολική συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, 2013.

Πηγή: (Damian & Ntantsef, 2013).

3.4 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η δυνητική συνεισφορά από την ενίσχυση των εργασιών της ναυτιλίας η οποία θα διεκπεραιώνεται από γραφεία ευρισκόμενα στην ελληνική επικράτεια είναι απαραίτητη, με ταυτόχρονη επαρκή ανταπόκριση των υπολοίπων κλάδων στην κάλυψη της αυξημένης ζήτησης για προϊόντα και υπηρεσίες. Για να γίνουν τα παραπάνω, χρησιμοποιήθηκαν δείκτες παραγωγικότητας και συντελεστές παραγωγής της φορτηγού ναυτιλίας ευρωπαϊκών ναυτικών χωρών, καθώς και το υπόδειγμα εισροών/εκροών της Ελληνικής οικονομίας του IOBE (Damian & Ntantsef, 2013).



Διάγραμμα 3.11: Σύγκριση καταγεγραμμένης/δυνητικής συμβολής στην προστιθέμενη αξία.

Πηγή: (Damian & Ntantsef, 2013).

Τα \$29 δις αναμένεται να ξεπεράσει η δυνητική συνεισφορά της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας σε όρους εγχώριας προστιθέμενης αξίας, κατά 14,1 δις \$ υψηλότερη σε σχέση με την καταγεγραμμένη προστιθέμενη αξία, δηλαδή επιπλέον ΑΕΠ της τάξης του 5,8% ετησίως (Διάγραμμα 3.10). Παράλληλα, δημιουργούνται δυνητικά περίπου μισό εκατομμύριο επιπλέον θέσεις εργασίας.

Ξένοι υπήκοοι αναμένεται να καλύψουν σημαντικό μέρος των επιπλέον θέσεων εργασίας στα πλοία, εκτός και εάν λόγω της βαθύτατης οικονομικής κρίσης αναγκαστούν περισσότεροι Έλληνες να ενδιαφερθούν ακόμα και για τις ανειδίκευτες θέσεις ναυτικής

εργασίας. Βέβαια αυτό δεν σημαίνει ότι τα οφέλη που μπορούν να προκύψουν σε όρους απασχόλησης δεν έχουν πραγματικό αντίκτυπο στην απασχόληση επί του ελληνικού έδαφος, αφού το 86% της δυναμικής απασχόλησης αφορά στους κλάδους που προμηθεύουν την ποντοπόρο ναυτιλία (αποθήκευση, διαχείριση φορτίου, συμβουλευτικές, νομικές και λοιπές υπηρεσίες κ.ά.) ή εξυπηρετούν την εγχώρια κατανάλωση των νοικοκυριών (γεωργία, ξενοδοχεία- εστιατόρια, λιανικό εμπόριο, τρόφιμα-ποτά κ.ά.).

3.5 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Πολιτική και οικονομική σταθερότητα απαιτείται αρχικά για την υλοποίηση του οράματος προσέλκυσης ξένων ναυτιλιακών γραφείων καθώς και την επιχειρηματική αξιοποίηση των παράπλευρων δραστηριοτήτων. Η ναυτιλιακή πολιτική πρέπει να ανεξαρτητοποιηθεί από τον πολιτικό κύκλο εναλλαγών των κυβερνήσεων υιοθετώντας ένα στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης με ευρεία πολιτική και κοινωνική στήριξη.

Επιπλέον, είναι απαραίτητη η ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά ως ενός κέντρου ναυτιλίας, όπου θα συγκεντρώνεται το σύνολο του ναυτιλιακού πλέγματος (Maritime Cluster) σκοπεύοντας στην μετατροπή του σε ανταγωνιστικό πόλο έλξης για την παγκόσμια ναυτιλία. Οι επενδύσεις στη δημιουργία δεξαμενής εκπαιδευμένων Ελλήνων ναυτικών πρέπει να συνοδεύουν και την ενίσχυση της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας, ενώ γενικά η εξέταση βέλτιστων πολιτικών που μπορούν να ενισχύσουν τη συμβολή του κλάδου στην ελληνική οικονομία και εφαρμόζονται με επιτυχία σε άλλες ναυτιλιακές δυνάμεις κρίνεται απαραίτητη.

Μια διαδικασία που πρέπει να ξεκινήσει άμεσα στο μέγιστο δυνατό βαθμό είναι η εφαρμογή των προτάσεων πολιτικής με σκοπό την ενίσχυση της ναυτιλιακής δραστηριότητας εντός συνόρων, ενώ απαραίτητη είναι και η τοποθέτηση και αξιολόγηση στόχων μέσα σε συγκεκριμένα χρονικά πλαίσια.. Τα πρώτα απτά οφέλη από την προσέλκυση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε όρους προστιθέμενης αξίας και απασχόλησης μπορούν να προκύψουν από τα μέσα του 2015, μεγαλώνοντας σταδιακά στη συνέχεια, δεδομένου του απαιτούμενου χρόνου προσαρμογής στους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας.

Σημαντικές προοπτικές για την ανάπτυξη του συνολικού ναυτιλιακού πλέγματος, πέραν των άλλων θα δημιουργηθούν από την ενίσχυση της υγιούς επιχειρηματικότητας μέσα από ένα στρατηγικό πλαίσιο πολιτικής, όπου θα δημιουργούνται βιώσιμες οδοί για την αποφυγή των εμποδίων του επιχειρείν, ευνοώντας την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και

επιχειρηματικών δομών. Αποτέλεσμα θα είναι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των σχετικών κλάδων στην παγκόσμια αγορά (τροφοδοσία, συντήρηση πλοίων, ναυπήγηση και λοιπά), ώστε να προσελκύσουν ακόμα και τη ναυτιλία ξένων συμφερόντων, με ακόμα μεγαλύτερα δυναμικά οφέλη για την ελληνική οικονομία. Αντίθετα, η ύπαρξη ενός σχετικά ασταθούς υποβάθρου για τη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα στο χώρο της ναυτιλίας πρόκειται να ωθήσει περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην αναζήτηση στέγης σε κράτη με πιο ευνοϊκά πολιτικά και οικονομικά συστήματα, με αποτέλεσμα να πληγεί τόσο η απασχόληση και το ΑΕΠ όσο και όλοι οι κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας που σχετίζονται σήμερα, άμεσα ή έμμεσα με την κάλυψη της ναυτιλιακής ζήτησης.

Οι δραστηριότητες που θα λάβουν χώρα κατά την διάρκεια της ναυτιλιακής πολιτικής αλλά και οι τυχόν απαραίτητες ενέργειες που θα χρειαστούν να γίνουν αν κάποια δραστηριότητα ξεφύγει από τα χρονικά της πλαίσια είναι οι εξής (πίνακας 3.2):

Πίνακας 3.2: Το διάγραμμα Gantt της ναυτιλιακής πολιτικής¹².

| Δραστηριότητα/ ενέργεια | 07/2012 | 01/2013 | 07/2013 | 01/2014 | 07/2014 | 01/2015 | 07/2015 | 01/2016 | 07/2016 |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Σταθεροποίηση πολιτικής κατάστασης | ←→ | | | | | | | | |
| Εθνικό σχέδιο για την Ναυτιλία | | ←→ | | | | | | | |
| Αξιοποίηση/ανάπτυξη υποδομών | | | | ←→ | | | | | |
| Ενίσχυση Ναυτιλιακής εκπαίδευσης | | | | ←→ | | | | | |
| Προσέλκυση Ναυτιλιακών δραστηριοτήτων | | | | | | ←→ | | | |
| Ενίσχυση των συναφών κλάδων | | | | | | | ←→ | | |
| Ενίσχυση των υπολοίπων κλάδων | | | | | | | | ←→ | |

¹² Απαριθμούνται όλες οι δραστηριότητες κατά την ναυτιλιακή πολιτική και οι αντίστοιχες διάρκειες τους. Στη συνέχεια γίνεται η χάραξη των δραστηριοτήτων πάνω στον πίνακα γραφικών παραστάσεων (Διάγραμμα Gantt), σχεδιάζονται όλες οι δραστηριότητες. Στον οριζόντιο άξονα του διαγράμματος τοποθετείται ο χρόνος σε κατάλληλες υποδιαίρεσεις που ταιριάζουν με τις ανάγκες και την χρονική διάρκεια της συγγραφής της ναυτιλιακής πολιτικής, ενώ στον κατακόρυφο άξονα τοποθετούνται οι τίτλοι των δράσεων.

4 ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Ως φυσικός διάυλος στήριξης της ναυτιλιακής δραστηριότητας, αλλά και της διάχυσης των ωφελειών της στην υπόλοιπη οικονομία, το ελληνικό τραπεζικό σύστημα δεν θα μπορούσε να μείνει αλώβητο από τις συνέπειες της ελληνικής κρίσης. Ως εκ τούτου, δημιουργήθηκαν κατάλληλες στρατηγικές ώστε να προσαρμοστεί το εγχώριο τραπεζικό σύστημα στις απαιτήσεις της κρίσης, με επακόλουθο να δρομολογηθεί η διαδικασία ανακεφαλαίωσης για αποκατάσταση της ευρωστίας και της δυνατότητας των τραπεζών να παράσχουν ουσιαστική στήριξη στην οικονομία. Ταυτόχρονα, οι ελληνικές τράπεζες συνέχιζαν να προετοιμάζονται για την επόμενη μέρα, όταν δηλαδή θα χρειαστεί να προσφέρουν άμεση και αποφασιστική στήριξη στην επανεκκίνηση της ελληνικής οικονομίας (Τουρκολιάς, 2013).

Στα όρια των δυνατοτήτων τους, οι ελληνικές τράπεζες προσπάθησαν να αναχαιτίσουν τις δυσμενείς συνέπειες για την οικονομία από την πρωτόγνωρη κρίση. Αυτό συνέβη με τη διατήρηση χαμηλών ρυθμών απομόχλευσης, με ανοικτές τις ζωτικές πιστωτικές γραμμές και με τη ρύθμιση δανειακών υποχρεώσεων προς τα νοικοκυριά και τους υγιείς, αν και δοκιμαζόμενους, κλάδους της οικονομίας. Παράλληλα, για να επουλώσουν τα τεράστια πλήγματα από την ενεργή συνεισφορά τους στην εξασφάλιση της βιωσιμότητας του ελληνικού δημοσίου χρέους μέσω της αναδιάρθρωσης εργάστηκαν εντατικά (PSI, debt buyback). Στη συνέχεια ακολουθούν βασικές πτυχές αυτής της στρατηγικής:

Συγκριτικά με τα προγράμματα στήριξης άλλων χωρών, ήταν χαμηλότερη η καθαρή/αναγκαστική απομόχλευση, που συντελέστηκε στην ελληνική οικονομία την περίοδο της κρίσης. Όσον αφορά τα δάνεια από το ελληνικό τραπεζικό σύστημα προς τη ναυτιλία, η μέση ετήσια συρρίκνωση του υπολοίπου των δανείων προς τον κλάδο ήταν επίσης πιο χαμηλή του μέσου όρου των επιχειρηματικών δανείων, λόγω κυρίως και των πολύ καλών αποπληρωμών των ναυτιλιακών δανείων.

4.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗΣ ΔΑΝΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Σε περίοδο επανεκτίμησης των στρατηγικών τραπεζικής δανειοδότησης της ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο, οι προσαρμογές στο σταθμισμένο κίνδυνο των δανείων προς τον κλάδο είναι ιδιαίτερα επιβαρυντικές για τα τραπεζικά χαρτοφυλάκια. Αν και μεγάλες ευρωπαϊκές τράπεζες που κατείχαν ηγετική θέση στον τομέα αποχώρησαν τελείως ή συρρίκνωσαν τα σχετιζόμενα με τη ναυτιλία χαρτοφυλάκιά τους, ωστόσο οι ελληνικές τράπεζες στήριξαν τον κλάδο. Για το 2012 συνολικά 9 ελληνικές τράπεζες συμμετείχαν στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας με 14 δις \$ περίπου και 42 τράπεζες ξένων συμφερόντων, οι οποίες είχαν έκθεση στην ελληνόκτητη ναυτιλία, με το σύνολο των δανειακών κεφαλαίων να ανέρχονται σε \$ 44 δις περίπου (Τουρκολιάς, 2013).

Αρνητικά επηρεάστηκε η ναυτιλιακή χρηματοδότηση από διάφορους παράγοντες, όπως η πτώση των ναύλων, η μείωση των αξιών-τιμών των πλοίων, οι χαμηλές προσδοκίες για το μέλλον της ναυλαγοράς, οι αυξημένες παραγγελίες για νεότευκτα αλλά και οι περισσότερες προσθήκες νέων πλοίων, έναντι των διαλύσεων. Τα τελευταία χρόνια οι Έλληνες εφοπλιστές, μόνο στα κινεζικά ναυπηγεία, έχουν επενδύσει περισσότερα από 17 δις δολάρια για νέες κατασκευές, προφανώς και με ανταγωνιστικό κόστος. Αυτό όμως έχει επιπτώσεις στο σύνολο του κλάδου κυρίως σε ό, τι αφορά στη διαχείριση υφιστάμενου στόλου. Από τη μια η εξισορρόπηση της αγοράς και από την άλλη η δυνατότητα πρόσβασης σε κεφάλαια για αγορά μεταχειρισμένων πλοίων συμβάλλουν στην ταχύτερη ανάκαμψη της ναυλαγοράς. Δυνατότητες πραγματοποίησης κεφαλαιακού κέρδους δημιουργούν οι επενδύσεις σε αγορές πλοίων σε τιμές κατώτερες από την αποσβεσθείσα αξία. Το γεγονός της συρρίκνωσης της προσφοράς των νέων πλοίων με την επιτάχυνση της διάλυσης σκαφών μεγάλης ηλικίας και μη ανταγωνιστικών μονάδων, σε συνδυασμό με το μειωμένο ρυθμό αύξησης νέων παραγγελιών, επιφέρει αναγκαστικά το νέο σημείο ισορροπίας στη ναυλαγορά.

Ωστόσο, μεγάλο πλήγμα στην κεφαλαιακή βάση των ελληνικών τραπεζών, που δεν μπορούσε να επουλωθεί αποκλειστικά με χρήση ιδίων μέσων, επέφερε ουσιαστικά η αναγκαία αναδιάρθρωση του ελληνικού χρέους. Για το λόγο αυτό, οι τράπεζες αναγκάστηκαν να προβούν σε όλες τις αναγκαίες προσαρμογές για να μειώσουν τις

κεφαλαιακές τους ανάγκες και να σταθεροποιήσουν τις πηγές και τους όρους άντλησης ρευστότητας.

Πιο αναλυτικά, η βαθιά ύφεση και η αβεβαιότητα προκάλεσαν περισσότερα κεφαλαιακά πλήγματα και στέρησαν το πιστωτικό σύστημα από πολύτιμη ρευστότητα. Σημαντική ήταν η υποστήριξη από την ΕΚΤ, αλλά δεν μπορούσε να υποκαταστήσει λειτουργικά σταθερές και μακροχρόνιες πηγές ρευστότητας. Ωστόσο, συγκυριακές εξελίξεις, όπως κρίσεις πανικού στην καταθετική συμπεριφορά και μετάπτωση από τον απευθείας δανεισμό της ΕΚΤ στο ELA, δημιούργησαν αύξηση στο κόστος πρόσβασης και στη συνολική προς αξιοποίηση ρευστότητα. Τον Ιούνιο του 2012, οι καταθέσεις άγγιξαν το χαμηλότερό τους σημείο, σημειώνοντας μείωση, συγκριτικά με το 2009, μεγαλύτερη από 111 δις \$ (ισοδύναμη με πτώση 40%). Από τότε έχουν ανακάμψει κατά σχεδόν 14 δις \$ (Καραβίας, Μονοκρούσος, Μαλλιαρόπουλος, & Αναστασάτος, 2012).

Συνεπώς, το Πρόγραμμα οικονομικής στήριξης της χώρας και οι σχετικές δανειακές συμβάσεις με τους εταίρους, την ΕΕ και το ΔΝΤ, είχαν ως στόχο τη δέσμευση απαραίτητων κονδυλίων, ώστε να ολοκληρωθεί η ανακεφαλαιοποίηση, σε συνδυασμό με κεφάλαια του ιδιωτικού τομέα.

Σαφείς ενδείξεις βελτίωσης του κλίματος και των ευνοϊκών επιδράσεων από τη μείωση της αβεβαιότητας και της ομαλής υλοποίησης του προγράμματος, αποτελούν η ανάκαμψη των καταθέσεων σε συνδυασμό με την αποκατάσταση της πρόσβασης στον απευθείας δανεισμό από την ΕΚΤ. Ακόμα μεγάλη σημασία έχει η πρόοδος σε όρους αναδιάρθρωσης, όσον αφορά στο σκέλος του κόστους με εξορθολογισμό των λειτουργικών δαπανών και εκμετάλλευσης δυνητικών συνεργειών, όσο και στο σκέλος πώλησης ορισμένων περιουσιακών στοιχείων που δεν σχετίζονται με οργανικές δραστηριότητες. Το σημείο επανεκκίνησης του τραπεζικού συστήματος σε ένα χρονικό σημείο, που η συνεισφορά τους θα είναι καίρια για την ανάκαμψη της οικονομίας αποτελούν η ολοκλήρωση της ανακεφαλαιοποίησης, καθώς και η σταθεροποίηση και σταδιακή ανάκαμψη της καταθετικής βάσης.

Είναι γεγονός ότι η ένταση και ο συνδυασμός των προαναφερόμενων προκλήσεων καθιστούν την τρέχουσα συγκυρία εξαιρετικά απαιτητική. Ωστόσο, κάθε φάση προσαρμογής, όσο επώδυνη και να είναι, έχει μία φυσική πορεία εξέλιξης, που το τέλος της σημαίνει και νέα αφετηρία. Αναμφισβήτητα, ακόμη μεγαλύτερη πρόκληση συνιστά η

πρόκληση ανάταξης και επαναπροσδιορισμού ενός βιώσιμου οικονομικού υποδείγματος ανάπτυξης μιας ολόκληρης οικονομίας.

Στη νέα κατάσταση, οι παραγωγικοί κλάδοι με υψηλό συντελεστή εξωστρέφειας, όπως η ναυτιλία, οι εξαγωγικές επιχειρήσεις, ο τουρισμός αλλά και το πιστωτικό σύστημα μετά την επιτυχή διεξόδου του στη ΝΑ Ευρώπη θα αποτελέσουν την αιχμή του δόρατος.

Από τις πολλαπλές διαστάσεις της κρίσης, δημοσιονομική, μακροοικονομική, χρηματοπιστωτική δοκιμάζονται οι ικανότητες, η διορατικότητα, οι αντοχές και η προσαρμοστικότητα όλων. Αλλά μεγάλες ευκαιρίες δημιουργούν και η έκταση των αναδιαρθρώσεων και των προσαρμογών που συνοδεύουν συνδυασμένες κρίσεις αντίστοιχης κλίμακας.

Η ταχεία επανεκτίμηση από τις χρηματοοικονομικές αγορές είναι χαρακτηριστική. Αυτή αποτυπώνεται στα ελληνικά ομόλογα ή στις χρηματιστηριακές αποτιμήσεις των σημαντικά βελτιωμένων προοπτικών της χώρας, μετά από ένα επαρκές χρονικό διάστημα αξιόπιστης εφαρμογής του προγράμματος και επίτευξης των ονομαστικών στόχων, μαζί με έναν υψηλότερο βαθμό αμοιβαίας κατανόησης με τους εταίρους. Οι προκλήσεις είναι τεράστιες, όμως, βασικές παράμετροι του οικονομικού περιβάλλοντος έχουν μεταβληθεί σημαντικά προς το καλύτερο (Μιχαλόπουλος, 2015).

Η τρέχουσα οικονομική κρίση, μπορεί να είναι έντονη και πολυεπίπεδη, ωστόσο δεν μπορεί παρά να έχει ως νομοτελειακή κατάληξη τη νέα εκκίνηση της οικονομίας και του τραπεζικού συστήματος. Ο κλάδος της ναυτιλίας μπορεί να αποτελέσει το κεντρικό δομικό συστατικό του νέου οικονομικού υποδείγματος, στο οποίο θα βασιστεί η ανάκαμψη της χώρας.

Το ελληνικό τραπεζικό σύστημα θα είναι παρόν στη μεγάλη πρόκληση για τη σταθεροποίηση και τη βιώσιμη ανάταξη της οικονομίας, με το ναυτιλιακό τομέα να διαδραματίζει πάλι πρωταγωνιστικό ρόλο.

4.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Λέγοντας χρηματοδότηση εννοείται η παροχή χρημάτων για την έναρξη, ολοκλήρωση ή βελτίωση μίας επιχείρησης ή δραστηριότητας με ευκολίες στην ανταπόδοση του ποσού. Όμως λέγοντας ναυτιλιακή χρηματοδότηση εννοείται ο δανεισμός χρηματικού κεφαλαίου από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις έναντι επιτοκίου, το οποίο κάθε φορά

καθορίζεται με βάση το διατραπεζικό επιτόκιο (Interbank offer rate) που υπάρχει στις κυριότερες χρηματοοικονομικές αγορές του κόσμου, και ειδικότερα του Λονδίνου (LIBOR)¹³, ώστε να παραμείνει εφικτή τόσο η συνέχιση της λειτουργίας της εταιρείας με την αγορά νέου ή μεταχειρισμένου πλοίου, όσο και η περαιτέρω ανάπτυξή της (Φαλαγγάρη, 2015).

Βασικό παράγοντα για την ανάπτυξη και την επέκταση της επιχειρηματικής δραστηριότητας των ναυτιλιακών εταιρειών αποτελεί η ναυτιλιακή χρηματοδότηση, η οποία διακρίνεται σε βραχυχρόνια και μακροχρόνια. Στη βραχυχρόνια ναυτιλιακή χρηματοδότηση, η ζήτηση χρήματος γίνεται για την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων του πλοίου (προμήθειες, έκτακτες ή τακτικές επιθεωρήσεις, ναυπηγικές επισκευές ή μετασκευές κτλ.) και η διάρκειά της είναι 1 με 2 το πολύ έτη. Από την άλλη, η μακροχρόνια χρηματοδότηση αφορά την αγορά ή ναυπήγηση πλοίου ή πλοίων και έχει διάρκεια 3-4 και 6-8 το πολύ έτη αντίστοιχα. Το ναυτιλιακό έργο καθιστούν ριψοκίνδυνο η έλλειψη σταθερότητας και η αβεβαιότητα για το μέλλον, κάτι που δεν είναι αποδεκτό από τις πηγές χρηματοδότησης, όπως είναι αυτή του Χρηματιστηρίου.

Έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες για τη δημιουργία και την ανάπτυξη μιας ναυτιλιακής επιχείρησης αποτελεί η ναυτιλιακή χρηματοδότηση (Shipping Finance). Όμως, την καλύτερη προϋπόθεση για τη δημιουργία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, αλλά κυρίως για την ανάπτυξη του στόλου της στα μελλοντικά χρόνια συνιστά ο συνδυασμός τεχνογνωσίας (συμπεριλαμβάνονται και οι τεχνικές του management και chartering), του ίδιου κεφαλαίου και του καλού ανθρώπινου δυναμικού.

Από τις πιο σημαντικές αποφάσεις που καλούνται να πάρουν οι ειδικοί μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι η επιλογή της μεθόδου χρηματοδότησης που θα ακολουθήσει. Με την πάροδο των χρόνων αλλάζει συνεχώς η μορφή της χρηματοδότησης της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αυτό συμβαίνει λόγω της κατάστασης των εκάστοτε οικονομικών συνθηκών που επικρατούν, αλλά και λόγω κάποιων παραγόντων που συνδέονται και επηρεάζουν άμεσα

¹³ Το LIBOR είναι το επιτόκιο προσφοράς στο οποίο οι μεγάλες διεθνείς τράπεζες στο Λονδίνο δανείζονται κεφάλαια (ευρωδολάρια) μεταξύ τους. Χρησιμοποιείται επίσης σαν επιτόκιο αναφοράς για τον καθορισμό πολλών άλλων κυμαινόμενων επιτοκίων σε πολλές αγορές του κόσμου. Είναι με άλλα λόγια ένα διατραπεζικό επιτόκιο. Το LIBOR, σαν διατραπεζικό επιτόκιο, είναι εξαιρετικά σημαντικό γιατί δίνει μία εκτίμηση στις τράπεζες του οριακού κόστους άντλησης νέων κεφαλαίων. Η διατραπεζική αγορά δίνει την δυνατότητα στις τράπεζες να ισορροπήσουν την εισροή καταθέσεων με τη ζήτηση για δάνεια.«LIBOR».

τη ναυτιλία και κατ' επέκταση τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Οι παράγοντες αυτοί είναι (Πλωμαρίτου, 2006):

- Οι ναυτιλιακοί κύκλοι. Στους ναύλους παρουσιάζονται έντονες διακυμάνσεις και γι' αυτό δε γίνεται να προβλεφθεί η πορεία τους και άρα η διασφάλιση των κερδών.
- Παράγωγος ζήτηση είναι η ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών. Στη ναυτιλία έχουν αντίκτυπο οι αυξομειώσεις στη βιομηχανική παραγωγή, καθώς για παράδειγμα μια μείωση της ζήτησης πρώτων υλών θα προκαλέσει τη μείωση της ζήτησης ναυτιλιακών υπηρεσιών για μεταφορά των πρώτων υλών. Επομένως, είναι δύσκολη η διασφάλιση της χρηματοδότησης σε περιόδους ύφεσης.
- Η ναυτιλία πρόκειται για βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου. Η ύπαρξη σημαντικών κεφαλαίων για την ίδρυση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, για την επέκταση ή ανανέωση του στόλου της είναι απαραίτητη. Επίσης, πρόκειται για έναν κλάδο εντάσεως κεφαλαίου με πολύ μεγάλες διακυμάνσεις. Διαχρονικά οι τιμές των πλοίων απαξιώνονται, άρα οι αποσβέσεις είναι μεγάλες. Η ανάγκη χρηματοδότησης της επιχείρησης δημιουργείται καθώς το κόστος απόκτησης ενός πλοίου είναι πολύ υψηλό. Στη ναυτιλία κατά τη διαδικασία της χρηματοδότησης από τη μια οι πλοιοκτήτες επιθυμούν να προστατέψουν τα κεφάλαια τους συμμετέχοντας σε ένα επενδυτικό σχέδιο με όσο το δυνατόν λιγότερα κεφάλαια, από την άλλη οι δανειστές επιθυμούν την αυξημένη συμμετοχή των πλοιοκτητών προκειμένου να μειώσουν τον οικονομικό κίνδυνο που παίρνουν.

Εν τέλει η μορφή της χρηματοδότησης εξαρτάται από (Παρδάλη, 2007):

- Τη μορφή που έχει η επιχείρηση.
- Την κεφαλαιακή υποδομή που υπάρχει.
- Τη διαθεσιμότητα που υπάρχει στις διάφορες μορφές χρηματοδότησης.
- Την κερδοφορία της επιχείρησης στο παρόν και το μέλλον.
- Το μέγεθος των πλοίων.
- Την τεχνολογική ενσωμάτωση.
- Το κόστος των ναυπηγικών χωρών.

4.4 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Συνθήκες κατάλληλες για τη βέλτιστη αποδοτικότητα μιας επένδυσης εξασφαλίζουν η ναυτιλιακή χρηματοδότηση και η αξιολόγηση ναυτιλιακών επενδύσεων, καθώς η ναυτιλία απαιτεί τεράστια επενδυτικά κεφάλαια, τα οποία δε γίνεται να καλυφθούν με αυτοχρηματοδότηση.

Το σημαντικότερο ρόλο στη βιομηχανία της ναυτιλίας παίζουν οι εμπορικές τράπεζες, αφού από αυτές πηγάζουν τα σημαντικά κεφάλαια που μπορούν να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες ανάγκες της. Οι τράπεζες έχουν έναν ευρύτερο ρόλο, καθώς δε δανείζουν μόνο, αλλά μεσολαβούν και εισπράττουν τους ναύλους, πληρώνουν τα έξοδα που έχει το πλοίο για να κινηθεί (φορτοεκφορτωτικά, έξοδα λιμένων και καύσιμα, προμήθειες πρακτόρων κτλ.), διεκπεραιώνουν τις συναλλαγές σε ξένα νομίσματα και προσφέρουν οικονομικές συμβουλές και πληροφορίες. Ουσιαστικά οι ναυτιλιακές εταιρείες εξαρτώνται από τις τραπεζικές υπηρεσίες και για το λόγο αυτό οι σχέσεις τραπεζών και ναυτιλιακών εταιρειών θα πρέπει να διατηρούνται σε άριστα επίπεδα καθ' όλη τη διάρκεια του ναυτιλιακού κύκλου, καθώς μπορεί να έχει καθοριστικό ρόλο για την έγκριση ενός δανείου. Αντίθετα οι ναυτιλιακές εταιρείες στοχεύουν στην επίτευξη του ελάχιστου κόστους και την αποτελεσματική προστασία από πιθανές απότομες μεταβολές στη διεθνή χρηματαγορά, που είναι κυρίως τα τραπεζικά επιτόκια (Φαλαγγάρη, 2015).

Για τα ελληνικά δεδομένα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, θα μπορούσε να πει κάποιος ότι οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι Διεθνείς και οι Ελληνικές Τράπεζες, κινούνται ανάλογα με τις τρέχουσες εξελίξεις της παγκόσμιας αγοράς, αλλά και στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά. Συνεπώς, κάθε τράπεζα ανάλογα με τα δεδομένα και τις ισχύουσες συνθήκες έχει τη δική της πολιτική, θέτοντας διαφορετικά κριτήρια για κάθε περίπτωση που της παρουσιάζεται.

Παρακάτω ακολουθεί μια ιστορική επισκόπηση όπου παρουσιάζεται η πορεία των τραπεζών, αλλά και των υπόλοιπων μορφών χρηματοδότησης και την εξέλιξη με την πάροδο των χρόνων, καθώς και το ρόλο που έπαιξαν για να φτάσει η ναυτιλία στη σημερινή της μορφή.

Από τα χρόνια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, λόγω του υψηλού κινδύνου της ναυτιλιακής βιομηχανίας, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα δεν είχαν τη δυνατότητα να

χρηματοδοτήσουν τέτοιες επενδύσεις και ο μόνος τρόπος χρηματοδότησης για την ανάπτυξή της ήταν η αυτοχρηματοδότηση¹⁴. Όμως, η αύξηση του ποσού του απαιτούμενου επενδυτικού κεφαλαίου, καθιστώντας αναγκαίο να χρησιμοποιηθούν και άλλες πηγές χρηματοδότησης, είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας σε συνδυασμό με τις ανάγκες της αγοράς για περισσότερα και μεγαλύτερα πλοία. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 άρχισε να αναπτύσσεται η ναυτιλιακή χρηματοδότηση μέσω των Τραπεζών από τους ιδιοκτήτες πετρελαϊκών charters μεγάλων εταιρειών πετρελαίου, οι οποίες κάλυπταν ένα σημαντικό μέρος της περιόδου αποπληρωμής.

Αρχικά οι παραγγελίες για κατασκευές νέων πλοίων χρηματοδοτούνταν από τις πιστώσεις ναυπηγείων¹⁵ και από τα ίδια κεφάλαια των ναυτιλιακών εταιρειών, δηλαδή από την παρακράτηση κερδών, και με επιδοτήσεις των κυβερνήσεων. Έτσι, μέχρι και το τέλος της δεκαετίας του 1960-1970, τα ναυπηγεία βρίσκονταν σε ανταγωνισμό για την προσέλκυση παραγγελιών και οι κυβερνήσεις παρέμβαιναν με επιδοτήσεις στα επιτόκια των δανείων, ώστε να έχουν χαμηλό χρηματοδοτικό κόστος. Για μια ολόκληρη δεκαετία τα επιτόκια αυτά των ναυπηγείων κυμάνθηκαν από 5½ % έως 7%.

Λόγω του υψηλού κόστους των επιδοτήσεων από τις κυβερνήσεις, στις αρχές της δεκαετίας του 1970-1980, τα ναυπηγικά δάνεια άρχισαν να γίνονται ολοένα και ακριβότερα. Τότε συμμετείχαν ολοένα και περισσότερο οι εμπορικές τράπεζες στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, οι οποίες ήταν διατεθειμένες να καλύψουν αυτό το κενό, παρέχοντας κεφάλαια από την ταχύτατα τότε αναπτυσσόμενη αγορά των δολαρίων που βρισκόταν στις τράπεζες της Ευρώπης.

¹⁴ Αυτή η μορφή χρηματοδότησης αποτελούσε το συνηθέστερο τρόπο χρηματοδότησης ιδίως τα παλαιότερα χρόνια που οι τιμές των πλοίων ήταν χαμηλότερες και δεν υπήρχαν άλλες επιλογές. Πρόκειται για έναν παραδοσιακό τρόπο χρηματοδότησης όπου το απαραίτητο κεφάλαιο διατίθεται από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη. Ειδικότερα στην Ελλάδα η αυτοχρηματοδότηση είχε ευρεία εφαρμογή στις αρχές του αιώνα. Το υψηλό επίπεδο αυτοχρηματοδότησης βοηθά στη διατήρηση του ελέγχου της εταιρείας από τους πλοιοκτήτες με χαμηλό κόστος χρηματοδότησης. Τα μειονεκτήματά της σχετίζονται με το υψηλό κόστος απόκτησης πλοίου στη σύγχρονη εποχή, κάτι που κάνει δύσκολη τη συγκέντρωση των απαραίτητων κεφαλαίων από ίδιες πηγές και στην έκθεση της επιχείρησης σε υψηλό επίπεδο κινδύνου.

¹⁵ Σύμφωνα με αυτή τη μέθοδο τα ναυπηγεία παρέχουν πιστώσεις προς τους πλοιοκτήτες προκειμένου να μπορέσουν να εξασφαλίσουν τις παραγγελίες των πλοίων τους. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία ειδικά σε περιόδους κρίσης που δεν υπάρχει επαρκής ρευστότητα. Ο διακανονισμός που συνήθως γίνεται είναι η πληρωμή προκαταβολής προς το ναυπηγείο, ενώ για το υπόλοιπο ποσό η εξόφληση γίνεται περιοδικά σε δόσεις ή με την παράδοση του πλοίου. Οι πιστώσεις από τα ναυπηγεία μπορούν να λάβουν επίσης τη μορφή δανείου, το οποίο παρέχουν στους πλοιοκτήτες με σκοπό την κάλυψη μέρους του κόστους για την κατασκευή του πλοίου. Το βασικό μειονέκτημα είναι ότι δίνεται μικρή περίοδος αποπληρωμής και συνεπώς δημιουργείται πρόβλημα ρευστότητας. Εάν την αποπληρωμή αυτού του δανείου αναλάβει μια τράπεζα με νέο δάνειο, τότε μπαίνουν σε έναν φαύλο κύκλο χρηματοδότησης.

Μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1970-1980 οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν αντιμετώπιζαν δυσκολίες ως προς την εύρεση κεφαλαίων, είτε από τις κυβερνήσεις, είτε από τα ναυπηγεία, είτε από το τραπεζικό σύστημα. Επίσης, νέοι εμπορικοί οίκοι παρουσιάζονται από το 1970 μέχρι το 1974, χάρις στους οποίους αυξήθηκε η αγορά δεξαμενόπλοιων και γενικά επικράτησε ευφορία στη χρηματοδοτική αγορά, λόγω των μεγάλων περιθωρίων κέρδους.

Επίσης, μεγάλα περιθώρια κέρδους για τις Τράπεζες (spread= διαφορά LIBOR και δανειακού επιτοκίου)¹⁶ επέτρεπαν τα ναυτιλιακά δάνεια. Όμως, λανθασμένη πολιτική ενόψει της πετρελαϊκής κρίσης που ακολούθησε το 1973, αποδείχτηκε η προεξόφληση του μέλλοντος (πρόβλεψη) με αναμονή υψηλών κερδών. Σε παρατεταμένη κρίση στην αγορά δεξαμενόπλοιων προκάλεσαν ο πόλεμος της Μέσης Ανατολής το 1973, το μπουκοτάζ εναντίον του πετρελαίου και η πρώτη πετρελαϊκή κρίση. Οι σχέσεις μεταξύ εφοπλιστών και τραπεζών από το 1974 και μετά, σε συνδυασμό και με τη χρηματοδότηση πλοίων, άρχισαν να γίνονται ολοένα και πιο δυσμενείς (Παρδάλη, 2007).

Για τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση το 1975-1976 ήταν δύσκολη περίοδος, καθώς λόγω της κρίσης, οι υπερβολικές παραγγελίες που είχαν πραγματοποιηθεί στις αρχές της δεκαετίας του 1970 δε δικαιολογούνταν. Επίσης, στους πλοιοκτήτες των δεξαμενοπλοίων και ιδιαίτερα σε εκείνους που είχαν παραγγείλει νεοκατασκευές, δημιούργησαν μια οικονομική κρίση οι χαμηλοί ναύλοι και οι φθίνουσες τιμές στα πλοία. Πολλοί τραπεζίτες χρειάστηκε να

¹⁶ Το spread, είναι μια έννοια που εκφράζει τη διαφορά (διασπορά) δύο τιμών ή δύο πραγμάτων. Στην οικονομία ο όρος spread έχει διάφορες χρήσεις: Η διαφορά των τιμών αποδόσεων δύο ομολόγων. Κάθε ποσοστιαία μονάδα (1%) αποτελεί 100 «μονάδες βάσης». Αυτά μπορεί να είναι για παράδειγμα τα επιτόκια δανεισμού μεταξύ δύο χωρών όπου η μία χρησιμοποιείται ως χώρα βάσης. Συνήθως ως χώρα βάσης χρησιμοποιείται μια χώρα με ισχυρή και σταθερή οικονομία. Για παράδειγμα στην Ευρωζώνη συγκρίνουμε τα spread μεταξύ των επιτοκίων δανεισμού μιας χώρας σε σχέση με τα επιτόκια δανεισμού της Γερμανίας καθώς στην δεδομένη περίοδο στην Ευρωζώνη η πιο σταθερή οικονομία είναι αυτή της Γερμανίας. Όταν λοιπόν μιλάμε για το spread των ελληνικών ομολόγων αναφερόμαστε στη διαφορά της απόδοσης των ελληνικών από τα γερμανικά δεκαετή ομόλογα αναφοράς. Για παράδειγμα, όταν το επιτόκιο δανεισμού της Ελλάδας είναι 11%, ενώ της Γερμανίας είναι 3%, το spread (διαφορά) των δύο είναι 8%, συνεπώς το ελληνικό spread κυμαίνεται στις 800 μονάδες βάσης Μέχρι και τον Οκτώβριο του 2008 το spread των ομολόγων του ελληνικού δημοσίου δεν ξεπερνούσε τις 100 μονάδες βάσης (1%), ενώ το Σεπτέμβριο του 2011 το spread εκτινάχτηκε στις 2000 (20%) μονάδες βάσης. Η διαφορά δύο επιτοκίων. Αυτή είναι η διαφορά ανάμεσα στο επιτόκιο με το οποίο δανείζεται μια τράπεζα και το επιτόκιο που αυτή δανείζει. Για παράδειγμα ένας όρος στην σύμβαση δανεισμού μπορεί να προβλέπει ότι το επιτόκιο δανεισμού είναι ίσο με EURIBOR + Spread. Έτσι αν το EURIBOR διαμορφώνεται στο 2% και το spread του συγκεκριμένου πελάτη έχει οριστεί από την τράπεζα στο 4% το τελικό επιτόκιο είναι 6%. Η διαφορά ανάμεσα στις τιμές αγοράς και πώλησης συναλλάγματος, μετοχών και άλλων χρηματοοικονομικών εργαλείων. Για τη συναλλαγματική ισοτιμία με ένα ξένο νόμισμα οι τράπεζες καθορίζουν μια χαμηλή τιμή (bid) και μία υψηλότερη τιμή (ask). Στην χαμηλή τιμή αγοράζουν το συγκεκριμένο νόμισμα και το πωλούν στην υψηλότερη κερδίζοντας από την διαφορά. Η διαφορά αυτή ονομάζεται spread (spread) συναλλαγματικής ισοτιμίας.

προσφέρουν πρόσθετα κεφάλαια κίνησης στους πλοιοκτήτες και πιθανόν να αναγκάστηκαν να αναβάλλουν ή ακόμα και να ανακαταναείμουν τις δανειακές δόσεις εξόφλησης και τις πληρωμές των τόκων. Δυστυχώς, οι αιτήσεις δανείων έγιναν σε χρόνο που οι πραγματικές αξίες των πλοίων έπεφταν ταχύτατα κάτω και από το ανεξόφλητο υπόλοιπο των δανείων. Αποτέλεσμα ήταν αρκετοί από τους πλοιοκτήτες να μην τα καταφέρουν στην κρίση και 1-2 τράπεζες να υποστούν σημαντικές ζημιές ή να πτωχεύσουν.

Σε αποτυχία των ναυτιλιακών δανείων οδήγησε η κρίση του 1970-1980 με τις υπερβολικές παραγγελίες. Από το 1982 μέχρι το πρώτο εξάμηνο του 1987 ίσχυσε το ίδιο, όπου επικράτησε η ίδια κατάσταση σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας, εκτός του τομέα των δεξαμενοπλοίων. Πιο αναλυτικά, η κρίση της περιόδου 1970-1980 οδήγησε τις τράπεζες να γίνουν πολύ προσεκτικές και να εξετάζουν προσεκτικότερα τις αιτήσεις των ναυτιλιακών δανείων. Αυτό σήμαινε ότι η δουλειά των εμπορικών διευθυντών έγινε δυσκολότερη, με φυσικό επακόλουθο η ναυτιλιακή τραπεζική χρηματοδότηση την επόμενη δεκαετία να γίνει ακόμα δυσκολότερη.

Όσον αφορά στην Ελλάδα, κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, οι διεθνείς τράπεζες άλλαξαν λίγο την πολιτική τους επιδεικνύοντας μεγαλύτερο ενδιαφέρον στις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες, αφήνοντας τις μικρότερες στο περιθώριο παρά τις αυξημένες απολαβές που τους προσέφεραν. Αποτέλεσμα ήταν, οι τελευταίες να στραφούν στις ελληνικές τράπεζες. Οι νεοεισερχόμενες ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν ακόμα μεγαλύτερο πρόβλημα, καθώς αναγκάστηκαν να στραφούν σε νέες πηγές χρηματοδότησης που προσφέρει η σημερινή αγορά, αφού η πλειονότητα των Τραπεζών απαιτεί αποδεδειγμένη αξιοπιστία στο χώρο από τους πελάτες τους.

Ύστερα από μία διετία εξαιρετικών ναύλων τόσο στα ξηρά φορτία, όσο και στα υγρά φορτία, από το 1997-2000 και μετά, η ναυτιλιακή χρηματοδότηση γνώρισε ιδιαίτερη άνθηση καθώς υπερέβη τα 330 δις \$, γεγονός που οφείλεται στην ανάπτυξη της Κίνας και των Ινδιών (Πλωμαρίτου, 2006).

Συνεπώς η έκταση στην οποία οι εμπορικές τράπεζες αναμείχθηκαν στα δάνεια της ναυτιλιακής βιομηχανίας, μέσα στα τελευταία 20 χρόνια παρουσίασε σημαντικές διακυμάνσεις.

4.5 ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΛΩΣΗ

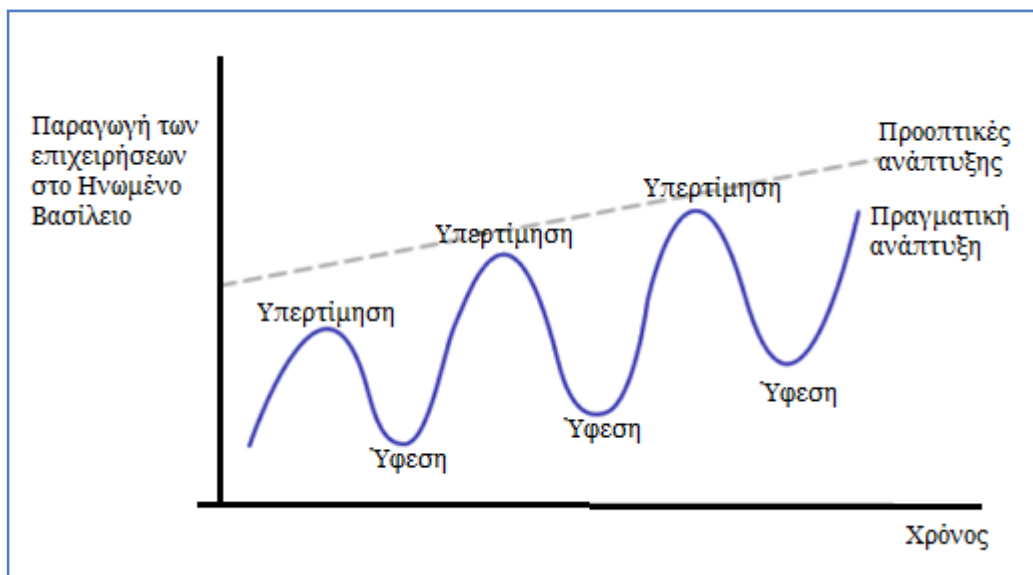
4.5.1 Εμπορικός Κύκλος

Εμπορικός κύκλος¹⁷ είναι η διακύμανση-εναλλαγή της οικονομικής δράσης μιας οικονομίας και εκφράζεται συνήθως με το ύψος του Εθνικού Εισοδήματος κατά τρόπο συνεχή. Πρόκειται για αύξηση της οικονομικής δράσης, η οποία ακολουθείται από μία μείωση και από μία παραπέρα άνοδο, και υπάρχει με τον τρόπο αυτό μία συνέχεια σύμφωνα με αυτό το υπόδειγμα. Η άνοδος δεν αποκλείεται στον εμπορικό κύκλο, μέσω των κύκλων της παραγωγής της οικονομίας ή του εθνικού εισοδήματος, γύρω από μία κεντρική ανοδική τάση της οικονομίας. Η περίοδος ενός εμπορικού κύκλου και ο χρόνος από το σημείο έναρξης πάνω στη γραμμή της τάσης και της επανόδου σε αυτή είναι ίσος, αφού συμπληρωθεί ένα ημικόκλιο ανόδου και ένα ημικόκλιο καθόδου (Βλάχος, 2007).

Η βασική δύναμη πίσω από την επένδυση της ναυτιλίας στη ναύλωση είναι οι εμπορικοί κύκλοι. Πρόκειται για τον πυρήνα της ναυτιλιακής αγοράς, ο οποίος έχει τη δυνατότητα να αντλεί μετρητά μέσα και έξω από την επιχείρηση, ωθώντας τις επιχειρήσεις σε ανταγωνισμό για ένα μερίδιο αυτού του πλούτου.

Σε κάθε κύκλο υπάρχει διάρκεια, ύψος και βάθος. Οι οικονομολόγοι ασχολήθηκαν ιδιαίτερα με τον κύκλο αυτό όταν διαπίστωσαν ότι διαθέτει περιοδικότητα και ρυθμικότητα σε διαστήματα, τα οποία όμως δεν είναι απόλυτα σταθερά, ούτε στους μικρούς, ούτε στους μεσαίους, ούτε στους μεγάλους, ούτε στους πολύ μεγάλους κύκλους. Σε σημαντικό βαθμό επηρεάζονται οι εξελίξεις στον εμπορικό κύκλο από την εξέλιξη του ναυτιλιακού κύκλου.

¹⁷ Ο εμπορικός κύκλος (Trade cycle) ονομάζεται και αλλιώς ως Κύκλος των Επιχειρήσεων (business cycle) ή απλώς Κύκλος (Cycle)



Διάγραμμα 4.1: Ο εμπορικός κύκλος.

Πηγή: (Βλάχος, 2007).

4.5.2 Ναυτιλιακός κύκλος

Ο ναυτιλιακός κύκλος είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας, που ερμηνεύει τη μεγάλη μεταβλητότητα που παρουσιάζει η ναυλαγορά. Ο ναυτιλιακός κύκλος διαδέχεται τον εμπορικό-οικονομικό κύκλο και οφείλεται στον παράγωγο χαρακτήρα της ζήτησης. Είναι μία σειρά εναλλασσόμενων φάσεων της οικονομικής δραστηριότητας και προκαλούνται από την ανισορροπία μεταξύ της προσφερόμενης χωρητικότητας και της ζήτησης, δηλαδή από υπερβολική προσφορά ή έλλειψη πλοίων. Καθοριστικό ρόλο στην αγορά ναύλων παίζει η μελέτη των ναυτιλιακών κύκλων, αλλά και στη ναυτιλιακή βιομηχανία γενικότερα. Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητη μία οικονομική ανάλυση της ναυλαγοράς, αλλά και η λήψη σημαντικών επιχειρηματικών αποφάσεων.

Η ανάληψη του κινδύνου (shipping risk) στη ναυτιλιακή αγορά είναι ένα βασικό στοιχείο που καθορίζουν οι ναυτιλιακοί κύκλοι. Ένα εμπορικό πλοίο είναι μία ακριβή κεφαλαιακή επένδυση. Μέσα στο διεθνές περιβάλλον, όπου ο όγκος του εμπορίου μεταβάλλεται συνεχώς, κάποιος πρέπει να έχει την ευθύνη για τη λήψη κρίσιμων αποφάσεων για την παραγγελία νέων πλοίων, τη διάλυση των παλαιότερων, την αγοραπωλησία μεταχειρισμένων και τον τρόπο απασχόλησης του στόλου. Η ευθύνη της λήψης αυτών των αποφάσεων περιγράφει στην ουσία τον αναλαμβανόμενο ναυτιλιακό κίνδυνο (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011).

Στην αποκαλούμενη «βιομηχανική ναυτιλιακή δραστηριότητα» (industrial shipping) οδηγεί το ρίσκο όταν αναλαμβάνεται από τους ιδιοκτήτες των φορτίων, οπότε οι πλοιοκτήτες γίνονται απλοί υπεργολάβοι με στόχο τη μείωση του κόστους στην εκτέλεση της μεταφοράς (subcontractors and cost minimizers). Όμως η ναυτιλιακή δραστηριότητα γίνεται ιδιαίτερα κερδοσκοπική και απρόβλεπτη, όταν ο ναυτιλιακός κίνδυνος αναλαμβάνεται από τους πλοιοκτήτες. Έτσι, η τελική κερδοφορία καθορίζεται καθαρά από τους νόμους των πιθανοτήτων και της τύχης.

Η προσφορά και η ζήτηση χωρητικότητας (πλοίων) είναι βασικοί συντελεστές των ναυτιλιακών κύκλων (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011).

Βασικά πίσω από την προσφορά χωρητικότητας ενεργούν:

- a) Η ψυχολογία των εφοπλιστών και η επενδυτική δράση τους
- b) Το επίπεδο του τρέχοντος και κυρίως του αναμενόμενου ναύλου
- c) Η ύπαρξη αποθεματικών κερδών και ρευστότητας
- d) Οι αποφάσεις διαλύσεων και παροπλισμού
- e) Οι ομαδικές και ομοιόμορφες αποφάσεις των εφοπλιστών
- f) Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση
- g) Η ανάπτυξη των ναυπηγείων
- h) Οι κυβερνητικές πολιτικές ανάπτυξης ναυπηγείων και ναυτιλίας

Πίσω από τη ζήτηση χωρητικότητας βρίσκονται:

- Οι ενέργειες προαγωγής ή μείωσης του από τη θάλασσα εμπορίου
- Η βιομηχανική παραγωγή
- Η τιμή του πετρελαίου
- Οι ρυθμοί ανάπτυξης των οικονομιών-κλειδιών για τη ναυτιλία (Η.Π.Α, Ιαπωνία, Γερμανία, Αγγλία, Γαλλία, Κίνα, Ινδίες κ.λπ.)
- Το ύψος των επιτοκίων
- Η πολιτική του OPEC
- Ο πληθωρισμός κ.α.

Τέλος, υπάρχουν και τα εξωγενή βασικά αιτία προς την οικονομία, όπως οι γενικοί ή τοπικοί πόλεμοι, οι κακές σοδειές, οι καταστροφές από καιρικά φαινόμενα ή σεισμούς, η διακοπή λειτουργίας πετρελαιοαγωγών κ.ά. Στα εξωγενή αίτια μπορούν να αποδοθούν οι συντομεύσεις ή επεκτάσεις των ναυτιλιακών κύκλων.

4.5.3 Χαρακτηριστικά Ναυτιλιακών Κύκλων

Πολλοί οικονομολόγοι προσπάθησαν με το πέρασμα των χρόνων να κατατάξουν τους οικονομικούς κύκλους σε κατηγορίες, έχοντας υπόψη τους τον παράγοντα του χρόνου. Πέρα όμως από τις διάφορες θεωρίες, οι ναυτιλιακοί κύκλοι χωρίζονται σε ναυτιλιακούς κύκλους βραχείας διάρκειας και σε ναυτιλιακούς κύκλους μακράς διάρκειας.

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι, ανάλογα με τη χρονική διάρκεια του κάθε κύκλου διακρίνονται σε τέσσερις βασικές υποκατηγορίες (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011):

- κύκλοι μικρής διάρκειας (3-4 ετών)
- κύκλοι μεσαίας διάρκειας (9-10 ετών)
- κύκλοι μακράς σχετικής διάρκειας (18-24 ετών)
- κύκλοι πολύ μεγάλης διάρκειας (50-60 ετών)

Αν και η διάρκεια των κύκλων είναι σπουδαία σημασία, ωστόσο είναι πολύ πιο πολύπλοκοι από μια συνέχεια τακτικών μεταβολών στις τιμές των ναύλων. Στην εκάστοτε ασυμφωνία προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας οφείλονται οι ναυτιλιακοί κύκλοι, καθώς ωθεί τις τιμές των ναύλων προς κάποια κατεύθυνση, επηρεάζοντας συνήθως και τις τιμές των πλοίων. Στο γεγονός ότι συντελούν στη διατήρηση της «υγείας» της ναυτιλιακής βιομηχανίας έγκειται η χρησιμότητα των ναυτιλιακών κύκλων. Το 1913 ο Kirkaldy παρουσίασε τον ναυτιλιακό κύκλο ως το αποτέλεσμα του μηχανισμού της ναυτιλιακής αγοράς. Αυτός ο ναυτιλιακός κύκλος παρουσιάζει μέγιστα (peaks) και ελάχιστα (troughs), τα οποία είναι ενδείξεις που αποδεικνύουν ότι η αγορά προσαρμόζει την προσφορά στη ζήτηση μέσω των διακυμάνσεων των χρηματικών ροών (cash flows).

Ανεξάρτητα από την συνολική του διάρκεια (η οποία διαρκεί άλλοτε λιγότερο και άλλοτε περισσότερο), έχει 4 στάδια-φάσεις με την ακόλουθη σειρά:

4.5.3.1 Φάση Ύφεσης

Στη Φάση Ύφεσης/Χαμηλό/Κρίση (Recession ή Trough) διακρίνονται τρία βασικά χαρακτηριστικά (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011):

Κατ' αρχάς εμφανίζονται σημάδια πλεονάζουσας χωρητικότητας, ώστε τα πλοία να συνωστίζονται στα σημεία εκφόρτωσης και να χρησιμοποιούν οικονομική ταχύτητα πλεύσης με αποτέλεσμα να εξοικονομήσουν καύσιμα και να καθυστερήσουν την άφιξη στο λιμάνι.

Κάτω από το επίπεδο του λειτουργικού κόστους των λιγότερο αποδοτικών πλοίων πέφτουν οι τιμές των ναύλων, τα οποία οδηγούνται σε παροπλισμό.

Τέλος, αρνητική χρηματοροή για τα πλοία, η οποία σταδιακά γίνεται μεγαλύτερη, δημιουργούν η μεγάλη διάρκεια των χαμηλών ναύλων και η αυστηρή πιστωτική πολιτική των τραπεζών. Στην αγορά υπάρχει απαισιοδοξία, περιορίζονται οι νέες παραγγελίες και οι τράπεζες ελαττώνουν το δανεισμό. Οι πλοιοκτήτες που αντιμετωπίζουν προβλήματα ρευστότητας είναι υποχρεωμένοι να πουλήσουν τα πλοία τους σε τιμές κόστους, επειδή δεν υπάρχουν πολλοί αγοραστές. Η αξία των πιο παλιών πλοίων πέφτει σημαντικά, οδηγώντας τα πλοία αυτά στην αγορά διαλύσεων.

4.5.3.2 Φάση Ανάκαμψης

Οι πρώτες ενδείξεις ανάκαμψης, οι οποίες συνεπάγονται αύξηση των ναύλων σε επίπεδα μεγαλύτερα από το λειτουργικό κόστος των πλοίων αρχίζουν να φαίνονται στη φάση Ανάκαμψης (Recovery) καθώς η προσφορά και ζήτηση κινούνται προς την ισορροπία.

Σε αυτή τη φάση ακόμα παραμένει αβέβαιη η πορεία της αγοράς με μεγάλες εναλλαγές, χωρίς την σιγουριά της ανάκαμψης. Αυτό που παρατηρείται είναι βελτίωση της ρευστότητας αύξηση των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων και η σταθεροποίηση της ψυχολογίας της αγοράς (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011).

4.5.3.3 Φάση Ευημερίας

Η αγορά στην φάση Ευημερίας/Ανθησης/Κορύφωσης ή Υψηλό (Peak/Plateau) βρίσκεται σε μία κατάσταση στην οποία η προσφορά και η ζήτηση βρίσκονται σε ισορροπία. Οι ναύλοι είναι αρκετά υψηλοί και φτάνουν μέχρι και τρεις ή τέσσερις φορές το λειτουργικό κόστος των πλοίων. Από μερικές βδομάδες μέχρι και μερικά χρόνια μπορεί να κρατήσει η κορύφωση του κύκλου. Στη σύναψη δανείων οι πλοιοκτήτες έχουν αποκτήσει ρευστότητα και οι τράπεζες είναι διατεθειμένες να προχωρήσουν. Επίσης, αυξάνεται και ο αριθμός των νέων παραγγελιών και οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων εκτινάσσονται στα ύψη (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011).

4.5.3.4 Φάση Καθόδου

Η αγορά εισέρχεται σε κατάσταση κατάρρευσης, έχοντας ως επακόλουθο η προσφορά να ξεπερνάει τη ζήτηση στην φάση Καθόδου/Κατάρρευσης/Δυσπραγίας

(Collapse). Ειδικότερα, παρατηρείται υπερβάλλουσα προσφορά χωρητικότητας και οι τιμές των ναύλων ακολουθούν καθοδική πορεία. Επίσης, τα πλοία αρχίζουν να μένουν ανενεργά, οι ναύλοι πέφτουν, η ρευστότητα των πλοιοκτητών παραμένει ακόμα σε αρκετά υψηλά επίπεδα και η κατάσταση της αγοράς εισέρχεται πάλι στη φάση της αβεβαιότητας. Παρόλα αυτά, παρατηρούνται νέες παραγγελίες πλοίων λόγω των χαμηλών τιμών της αγοράς και της προσδοκίας για ανάκαμψη (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011).

Στη διαμόρφωση του φαινομένου του ναυτιλιακού κύκλου συμβάλλουν οι εξής παράγοντες:

- Η διεθνής οικονομική ανάπτυξη ή ύφεση, που προκαλεί αύξηση ή μείωση των διακινούμενων προϊόντων.
- Η υπεραποθεματοποίηση προϊόντων διεθνώς, που προκαλεί αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας κατά τη διάρκεια συγκέντρωσης των προϊόντων και αντίστροφα.
- Οι καιρικές συνθήκες και η γεωργική παραγωγή.
- Οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων, τα οποία είχαν παραγγελθεί κατά τη διάρκεια της ανάκαμψης.
- Οι αυξημένες διαλύσεις πλοίων.

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθούν δύο επιπλέον διαπιστώσεις:

- a) Πολύ σημαντικό ρόλο παίζουν στο ναυτιλιακό κύκλο οι τράπεζες, διότι η ευκολία με την οποία παρέχουν κεφάλαια για την χρηματοδότηση ναυπηγήσεων επηρεάζει σε δεύτερο χρόνο την προσφορά χωρητικότητας.
- b) Στις δύο βασικές κατηγορίες πλοίων (υγρού και ξηρού φορτίου) πολλές φορές εμφανίζεται ένας ετεροχρονισμός στην εκδήλωση της ύφεσης, οι οποίες γενικά αλληλοεπηρεάζονται καθώς το 5% του παγκόσμιου στόλου αποτελείται από πλοία μικτού φορτίου (combis), τα οποία με τις πρώτες εκδηλώσεις της ύφεσης στη μια κατηγορία αναγκάζονται να δραστηριοποιηθούν στην άλλη.

4.6 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Το επίπεδο της αγοραστικής αξίας νέων και παλαιών πλοίων, το χρονικό σημείο απόσυρσής τους, αλλά και οι ταμειακές ροές των ναυτιλιακών εταιρειών καθορίζονται από τους ναυτιλιακούς κύκλους που είναι μια σειρά εναλλασσόμενων φάσεων της οικονομικής

δραστηριότητας. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι επιδρούν άμεσα στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, διότι ο χρόνος που χρειάζεται για να πραγματοποιηθεί μία επένδυση (φάση στην οποία βρίσκεται ο ναυτιλιακός κύκλος) καθορίζει αν αυτή θα είναι επιτυχημένη ή αποτυχημένη μελλοντικά. Αυτή την επιρροή «εισπράττουν» και οι τράπεζες, καθώς η ασφάλεια των παρεχόμενων δανείων εξαρτάται από την αξία των πλοίων, τα οποία συνήθως αποτελούν μέσο αποπληρωμής (υποθήκη) σε περίπτωση δυσκολίας εξόφλησης (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011).

Οι τράπεζες και τα ναυπηγεία γνωρίζοντας ότι ο δανειζόμενος θα ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του και ότι το δάνειο θα αποπληρωθεί, είναι πρόθυμοι να προσφέρουν περαιτέρω χρηματοδοτήσεις όταν η αγορά διανύει την Ανοδική Φάση του ναυτιλιακού κύκλου, με τους ναύλους και τις αξίες των πλοίων να βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα. Σε αυτή τη φάση αυξάνονται τα ταμειακά διαθέσιμα των τραπεζών, αλλά ενισχύεται και η ασφάλεια του δανείου.

Στη συνέχεια στη Φάση Καθόδου υπάρχει υπερβάλλουσα προσφορά χωρητικότητας και οι τιμές των ναύλων ακολουθούν καθοδική πορεία. Οι τράπεζες δεν επιδεικνύουν ιδιαίτερη προθυμία να χρηματοδοτήσουν πλοία, γιατί το Cash flow, δηλαδή η χρηματοδότηση της αγοράς ενός πλοίου με κριτήριο το μελλοντικό πρόγραμμα ετήσιων εσόδων της ναυτιλιακής επιχείρησης από αυτό, εμφανίζει αστάθεια και επομένως κλονίζεται η ασφάλεια του δανείου.

Κατόπιν ακολουθεί η Φάση κρίσης ή ύφεσης της ναυλαγοράς, όπου οι αξίες των πλοίων ως εξασφάλιση δεν είναι ισχυρές και το Cash flow δέχεται την ασφυκτική πίεση των τραπεζών. Βέβαια η επιτυχία του Cash flow, εξαρτάται από την προβλεψιμότητα του επιπέδου των ναύλων, αλλά και των εξόδων λειτουργίας του πλοίου. Αυτή η προβλεψιμότητα των ναύλων (των εσόδων από το ενοίκιο) καθίσταται δυνατή όταν υπάρξει χρονοναύλωση ίσης διάρκειας με τη διάρκεια του δανείου. Το Cash flow είναι η βάση χρηματοδότησης με υποθήκη το πλοίο, η κατασκευή του μπορεί να μελετηθεί ώστε αυτό να αποτελέσει και ένα εργαλείο έγκρισης για τη λήψη ενός δανείου. Έτσι λοιπόν σε περιόδους ύφεσης παίζει σημαντικό ρόλο η ρευστότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και θα πρέπει να ασκεί πίεση πάνω στις επενδυτικές αποφάσεις τους. Λόγω της έλλειψης ρευστότητας πρέπει να πιέζονται οι ναυτιλιακές εταιρείες να στρέφονται προς τις τράπεζες για δανεισμό και όταν είναι επιτακτική ανάγκη να καταφεύγουν ακόμη και στην πώληση ή διάλυση των πλοίων. Για το λόγο αυτό λοιπόν κυριαρχεί η αβεβαιότητα, η οποία οδηγεί σε καταστολή της

χρηματοδότησης και εμποδίζει τις επενδύσεις σε υγιείς τομείς της οικονομίας. Κύριο μέλημα των τραπεζών θα πρέπει να είναι η χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επενδύσεων που βασίζονται στην ταμειακή ροή του πλοίου, που πρόκειται να κατασκευαστεί.

Στη Φάση Ανάκαμψης, οι τράπεζες ενισχύουν τη γενική αισιοδοξία και παρέχουν δάνεια με σχετικά ευνοϊκούς όρους. Από την κατάσταση αυτή προσελκύονται και μη παραδοσιακοί τραπεζίτες, οι οποίοι έχουν σκοπό να επιτείνουν το διατραπεζικό ανταγωνισμό και την επιπλέον μείωση των προτύπων δανειοδότησης της ναυτιλίας.

Από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι ανάλογα με τη φάση την οποία περνάει ο ναυτιλιακός κύκλος κυμαίνεται και το ύψος της χρηματοδότησης που παρέχεται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Επίσης τα ναυπηγεία προσπαθούν να εξασφαλίσουν τη χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων παρέχοντας πακέτα με δελεαστικούς όρους. Με τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση επηρεάζεται και το επίπεδο προσφοράς χωρητικότητας, το οποίο και αποτελεί βασικό παράγοντα του ναυτιλιακού κύκλου. Ανάμεσα δηλαδή στο ναυτιλιακό κύκλο και τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση υπάρχει αμφίδρομη σχέση. Ακόμα η χρηματοδότηση μπορεί να προέρχεται από την ίδια τη ναυτιλιακή επιχείρηση, αλλά και έτσι να είναι η εταιρεία θα προβεί σε επενδύσεις και άρα θα έχει ανάγκη χρηματοδότησης όταν οι εισπράξεις είναι υψηλές και επομένως η αγορά βρίσκεται σε άνοδο.

Με τους ναυτιλιακούς κύκλους αποσκοπείται η εξισορρόπηση της ζήτησης και της προσφοράς πλοίων. Κάθε ναυτιλιακός κύκλος, όπως και κάθε πελάτης πλοιοκτήτης, έχει τον δικό του χαρακτήρα. Από την άλλη μεριά οι τράπεζες δίνουν μεγάλη σημασία στο όνομα και τη φήμη του πλοιοκτήτη ώστε να δανείζουν σε εκείνον που εμπιστεύονται και πιστεύουν ότι θα ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του. Οι χρηματοδότες πρέπει να γνωρίζουν τα χαρακτηριστικά και τις ιδιαιτερότητες του κάθε κύκλου και όσο μπορούν να προβλέπουν τις μεταβολές του, έτσι ώστε να σχηματίζουν μια άποψη και να τον διαχειριστούν ανάλογα (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011).

4.7 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Για την ανάπτυξη και ευημερία κάθε επιχειρηματικού κλάδου θα πρέπει να υπάρξει η ανάγκη (ζήτηση) για κάποιο προϊόν ή υπηρεσία και στη συνέχεια να αναπτυχθεί η αντίστοιχη προσφορά που θα την καλύψει.

Γι' αυτό, η οικονομική της ναυτιλίας είναι ένας πολύπλοκος κλάδος, που συμπεριλαμβάνει σημαντικούς παράγοντες όπως οι ναυτιλιακοί κύκλοι, οι οποίοι καθορίζονται και εξαρτώνται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τη σχέση προσφοράς και ζήτησης για υλικά αγαθά (Πλωμαρίτου, 2006).

Παράγωγος ζήτηση είναι η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες, που προκύπτει από την ανάγκη διακίνησης πρώτων υλών, ημιτελών και ολοκληρωμένων προϊόντων. Υπάρχει δηλαδή εξάρτηση από τη ζήτηση εμπορευμάτων προς μεταφορά. οι ναύλοι αυξάνονται, όσο περισσότερο αυξάνεται η ζήτηση για μεταφορές, λόγω της περιορισμένης μεταφορικής ικανότητας της χωρητικότητας σε κάθε κατηγορία πλοίου ενώ ταυτόχρονα αυξάνονται οι αξίες των πλοίων και αντίστροφα. Η μείωση δηλαδή της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές έχει μεγάλο αντίκτυπο στις τιμές των ναύλων και στην αξία μεταπώλησης των πλοίων. Η άμεση ζήτηση αναπτύχθηκε σαν συνέχεια της παραγωγού ζήτησης και είναι η ζήτηση για χωρητικότητα σε πλοία (tonnage).

Από την ανάγκη απόκτησης υλικών αγαθών σε μια δεδομένη περιοχή προκύπτει και η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Καθώς η κατανομή φυσικών πόρων στον πλανήτη είναι άνιση, κάποιες περιοχές βιώνουν μια πληθώρα συγκεκριμένων αγαθών, ενώ άλλες βιώνουν έλλειψη. Σε αυτή τη γεωγραφική ανισορροπία στηρίζεται η ανάπτυξη θαλασσιών μεταφορών.

Από πολλούς παράγοντες καθορίζεται η ζήτηση για υπηρεσίες της ναυτιλίας, οι οποίοι επηρεάζουν την ισορροπία της ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά και τη ζήτηση χωρητικότητας.

Οι πέντε βασικοί παράγοντες ζήτησης χωρητικότητας είναι οι εξής:

- a) Παγκόσμια οικονομία (world economy)
- b) Διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου (seaborne commodity trades)
- c) Μέση απόσταση μεταφορών φορτίων (average haul)
- d) Μεταφορικό κόστος (transport cost)
- e) Πολιτικές εξελίξεις και λοιποί εξωγενείς παράγοντες (exogenous factors)

Ο όρος της προσφοράς φανερώνει μια λειτουργική σχέση μεταξύ του ναύλου και της ποσότητας του φορτίου που μεταφέρεται. Η προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών μετριέται με κριτήριο την προσφορά χωρητικότητας, η οποία αναφέρεται στη διαθέσιμη χωρητικότητα για τη μεταφορά φορτίων από ένα ή περισσότερα λιμάνια, σε ένα ή

περισσότερα λιμάνια μέσω θαλάσσης. Τον «ενεργό στόλο» αποτελούν όλα τα πλοία που αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης στην αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων. Από την άλλη το «διαθέσιμο στόλο» αποτελούν τα πλοία τα οποία δεν αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης. Μαζί αυτές οι δυο κατηγορίες αποτελούν το συνολικό προσφερόμενο στόλο. Για την εκτίμηση της ποσότητας των ναυτιλιακών υπηρεσιών που παράγονται ή είναι διαθέσιμες η μονάδα μέτρησης είναι οι «τόνοι - μίλια» ανά μονάδα χρόνου. Για την εκτίμηση της παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τόσο η ικανότητα μεταφοράς φορτίου όσο και η απόσταση του ταξιδιού.

Με τον όρο προσφορά εννοείται η ποσότητα ενός αγαθού ή μιας υπηρεσίας που προσφέρεται για πώληση σε μια συγκεκριμένη στιγμή στην μονάδα του χρόνου. Με τον όρο προσφορά χωρητικότητας εννοείται το σύνολο των πλοίων που προσφέρονται για τη μεταφορά φορτίων και επιβατών στην μονάδα του χρόνου. Όμως θα πρέπει να τονιστεί ότι, όλα τα υπάρχοντα πλοία δε γίνεται να χρησιμοποιηθούν σε μια χρονική περίοδο. Για κάποιο λόγο ένα κομμάτι της συνολικής παγκόσμιας χωρητικότητας βρίσκεται κάθε φορά σε αδράνεια (Πλωμαρίτου, 2006).

Οι έξι βασικοί παράγοντες προσφοράς χωρητικότητας είναι οι εξής:

- a) Οι ομάδες λήψης αποφάσεων (decision markets).
- b) Η χωρητικότητα-παραγωγικότητα του παγκόσμιου στόλου εμπορικών πλοίων (world fleet capacity).
- c) Οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων (shipbuilding deliveries).
- d) Οι διαλύσεις πλοίων (scrapping).
- e) Οι προσδοκίες που δημιουργούν οι εξελίξεις ναύλων (freight rate expectations).
- f) Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος.

5 ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ»

5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

Στον ορισμό του το δάνειο είναι η ειδική διμερής σύμβαση (γι' αυτό και ο όρος δανειακή σύμβαση), κατά τη συνομολόγηση της οποίας ο ένας από τους συμβαλλόμενους (δανειστής) παραχωρεί στον άλλο (οφειλέτη) την κυριότητα χρημάτων ή άλλων αντικαταστατών πραγμάτων για ορισμένο χρονικό διάστημα, με την υποχρέωση της μετέπειτα επιστροφής τους, είτε έναντι ανταλλάγματος (έντοκο), είτε χωρίς αντάλλαγμα (άτοκο).

Σε ξεχωριστή σύμβαση εμφανίζονται οι όροι του δανείου και ο δανειστής μπορεί να ορίσει τις οικονομικές ποινικές ρήτρες για την περίπτωση μη πληρωμής ή καθυστέρησης πληρωμής του δανείου. Από τράπεζες και άλλους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς αναλαμβάνεται η διαδικασία για τη χορήγηση των δανείων, οι οποίοι διαθέτουν πληθώρα κριτηρίων και υπολογιστικών μοντέλων, τα οποία τους δίνουν τη δυνατότητα να ελέγξουν εάν κάποιος υποψήφιος είναι κατάλληλος για δανεισμό (Φαλαγγάρη, 2015).

Ως ναυτιλιακό δάνειο ορίζεται η χρηματοδότηση μιας ναυτιλιακής εταιρείας ώστε να αντικατασταθούν τα ήδη υπάρχοντα πλοία του στόλου της εταιρείας ή να πραγματοποιηθεί επέκταση του ήδη υπάρχοντος στόλου. Επίσης με ένα ναυτιλιακό δάνειο μπορεί να δημιουργηθεί μια νέα ναυτιλιακή εταιρεία ή να μετασκευαστεί ένα ήδη υπάρχον πλοίο ή να αυξηθεί η προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα και ανταγωνιστικότητα της εταιρείας.

5.2 ΤΡΑΠΕΖΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΔΑΝΕΙΑ

Η ανάπτυξης της εθνικής ναυτιλίας είναι συνδεδεμένη στενά με τη χρηματοδότηση, αφού υπάρχει μεγάλη ανάγκη για τραπεζικές πιστώσεις. Σήμερα η κύρια πηγή χρηματοδότησης στη ναυτιλιακή αγορά για την άντληση κεφαλαίων παραμένει ο τραπεζικός δανεισμός, ενώ η πολιτική των κοινοπρακτικών δανείων καταμερίζει τον κίνδυνο ανάμεσα στις τράπεζες.

Λόγω της συνεχόμενης ανάπτυξης του ελληνόκτητου στόλου οι ανάγκες χρηματοδότησης της ναυτιλίας είναι υψηλές. Αν και η εκμετάλλευση των πλοίων είναι μια μεγάλη πηγή εσόδων για την Ελλάδα, ωστόσο δεν παύει να είναι μία επένδυση υψηλού κόστους και κινδύνου. Αυτό το γεγονός οφείλεται στις διαρκείς μεταβολές και διακυμάνσεις της αγοράς (cyclicality), αλλά και των παγκόσμιων ανακατατάξεων. Από την επικινδυνότητα αυτή επηρεάζεται ο βαθμός ευκολίας ή δυσκολίας της χρηματοδότησης μιας ναυτιλιακής επιχείρησης από τραπεζικούς ή άλλους οργανισμούς. Έτσι, οι πλοιοκτήτες με σκοπό να επεκτείνουν τους στόλους τους προχωρούν σε επενδύσεις, προχωρώντας σε μια πιστωτική πολιτική, η οποία αλλάζει ανάλογα με το μέγεθος του χαρτοφυλακίου του πλοιοκτήτη, τον τύπο, τη μεταφορική ικανότητα και την ηλικία των πλοίων του, την ύπαρξη υπό κατασκευή πλοίων, το πελατολόγιό του, καθώς και τον τρόπο χρηματοδότησης που έχει επιλέξει. Αυτή την προσπάθεια καλούνται να χρηματοδοτήσουν οι τράπεζες, περιορίζοντας τον κίνδυνο όσο είναι δυνατόν και εξασφαλίζοντας την καλύτερη σχέση κινδύνου-απόδοσης (Φαλαγγάρη, 2015).

Η Επιτροπή της Βασιλείας¹⁸, έχοντας γνώση των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζει η ναυτιλιακή αγορά, επιτρέπει στις τράπεζες να κατατάσσουν τις ναυτιλιακές χορηγήσεις στην κατηγορία των ειδικών χρηματοδοτήσεων, γνωστές και ως object financing.

Στη συνέχεια αναφέρονται οι τράπεζες που ασχολούνται με τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας και στοχεύουν στην κερδοφορία, στη διασπορά κινδύνου και στην επέκτασή τους και σε άλλες δραστηριότητες. Αυτές οι τράπεζες είναι κυρίως οι εξής (Πλωμαρίτου, 2006):

- Οι Εμπορικές Τράπεζες (Commercial Banks)
- Οι Τράπεζες Επενδύσεων (Investment Banks)
- Οι Τράπεζες Ανάπτυξης (Export-Import Banks)

¹⁸ Η Επιτροπή της Βασιλείας: Η ονομασία προέρχεται από την ομώνυμη πόλη της Ελβετίας, όπου έχει την έδρα της η Τράπεζα Διεθνών Διακανονισμών (Bank for International Settlements) και βασίζεται στην Επιτροπή της Βασιλείας για την Εποπτεία του Τραπεζικού Συστήματος (Basel Committee on Banking Supervision). Η Επιτροπή ιδρύθηκε το 1974 με στόχο τη διαμόρφωση προτύπων εποπτείας και κατευθυντηρίων οδηγιών για τη λειτουργία του τραπεζικού συστήματος. Το 1988 η Επιτροπή εισήγαγε ένα σύστημα κεφαλαιακής μέτρησης με την ονομασία Basel Capital Accord. Το 1998 εκδόθηκε το πλαίσιο εποπτείας του διεθνούς τραπεζικού συστήματος με την ονομασία Βασιλεία I. Στόχος ήταν η αντιμετώπιση του πιστωτικού κινδύνου μέσω της θέσπισης ελάχιστων κεφαλαιακών απαιτήσεων. Στην αρχή της δεκαετίας του 2000 το πλαίσιο Βασιλεία II, το οποίο αντικατέστησε τη Βασιλεία I, αποσκοπούσε στην πληρέστερη απεικόνιση των αναλαμβανομένων κινδύνων από τα πιστωτικά ιδρύματα και στη σύνδεση των κεφαλαιακών απαιτήσεων με τους κινδύνους αυτούς. Τέλος, στο πλαίσιο Βασιλεία III, παρουσιάζονται κανονιστικά πρότυπα που αφορούν την κεφαλαιακή επάρκεια και ρευστότητα των τραπεζών.

Στη βιομηχανία της Ναυτιλίας πολύ σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν οι Εμπορικές Τράπεζες, καθώς αποτελούν τη βασικότερη πηγή κεφαλαίου ώστε να καλυφθούν οι βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες, αλλά και μακροπρόθεσμες ανάγκες της. Επιπλέον, οι τράπεζες είναι αρμόδιες για τη μεσολάβηση και είσπραξη των ναύλων, για την πληρωμή των εξόδων κίνησης του πλοίου (καύσιμα, έξοδα λιμένα, προμήθειες πρακτόρων κλπ.), για τη διεκπεραίωση των συναλλαγών σε ξένα νομίσματα και για την προσφορά οικονομικών συμβουλών και πληροφοριών. Συνεπώς, οι σχέσεις μεταξύ τραπεζών και ναυτιλιακών εταιρειών απαιτείται να είναι άριστες σε όλη τη διάρκεια του ναυτιλιακού κύκλου και ειδικότερα όσον αφορά τη χορήγηση ενός ναυτιλιακού δανείου.

Επιπρόσθετα, το ενδιαφέρον των εμπορικών τραπεζών στρέφεται σε ένα ναυτιλιακό δάνειο που να διαθέτει σταθερότητα αποδόσεων κατά τη διάρκεια της ζωής του, με σκοπό να δημιουργήσει επαρκή πλεονάσματα για την εξυπηρέτηση του κεφαλαίου και των πληρωμών των τόκων. Εξάλλου από τους λίγους κλάδους που χρησιμοποιούν λίγες μορφές εναλλακτικής χρηματοδότησης είναι η ναυτιλία και αυτό οφείλεται στους παρακάτω λόγους:

- Οι Τράπεζες εξασφαλίζουν ευέλικτα δάνεια με δελεαστικούς όρους, ώστε να προτιμά ο πελάτης τον τραπεζικό δανεισμό αντί άλλων μορφών χρηματοδότησης.
- Στις διαφορές μεταξύ τραπεζών στις εκτιμήσεις του ρίσκου, αποδόσεων και επιλογών με πιο κυρίαρχες τις τράπεζες της Κεντρικής Ευρώπης.
- Στην έλλειψη γνώσης του αντικειμένου από θεσμικούς επενδυτές, με αποτέλεσμα τη δημιουργία σοβαρών προβλημάτων τόσο στο εσωτερικό της ναυτιλιακής επιχείρησης όσο και στις σχέσεις της με τους πελάτες της, αλλά και τους δανειοδότες της.
- Οι πλοιοκτήτες δε βλέπουν θετικά την πώληση κάποιου μέρους της τρέχουσας αγοραίας αξίας του στόλου τους, γεγονός που χρειάζεται για να εισαχθεί μία ναυτιλιακή εταιρεία στο χρηματιστήριο.

5.3 ΕΙΔΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

5.3.1 Είδη Ναυτιλιακών Δανείων

Τα ναυτιλιακά δάνεια είδη περιλαμβάνουν τα εξής είδη (Φαλαγγάρη, 2015), (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011):

1. Term Loans: πρόκειται για τα δάνεια, με τα οποία συγκεκριμένοι όροι συνομολογούνται όπως, το ποσό του δανείου, ο τρόπος εκταμίευσης, η διάρκεια του δανείου, ο τρόπος πληρωμής, το ύψος του επιτοκίου, ο χρόνος πληρωμής των τόκων και ο καθορισμός των εξασφαλίσεων.
2. Κοινοπρακτικά Δάνεια (Syndicated Loans): ο μηχανισμός των κοινοπρακτικών δανείων είναι ένα βασικό πλεονέκτημα για τις δανείστριες τράπεζες, ειδικά σε περιόδους που υπάρχει ρευστότητα. Με αυτά τα δάνεια δίνεται η δυνατότητα στις τράπεζες να συμμετέχουν ευρύτερα σε ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις. Άλλωστε τα ποσά που απαιτούνται στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι τέτοια που οι τράπεζες που θέλουν να χρηματοδοτήσουν μια ναυτιλιακή εταιρεία αναγκάζονται να προχωρούν σε συνεννόηση με άλλες τράπεζες, ώστε να μοιραστούν τον υπό ανάληψη κίνδυνο. Έτσι, μία από τις τράπεζες που είναι επικεφαλής και διαχειρίστρια (agent or leader), αναλαμβάνει όλες τις διαπραγματεύσεις με τον πελάτη, καθώς και τις συνεννοήσεις με όλες τις υπόλοιπες τράπεζες για όλη τη διάρκεια του δανείου. Η διαχειρίστρια τράπεζα μπορεί να μη συμμετέχει στο ποσό του δανείου, αλλά μπορεί να υπάρχει περιορισμός μόνο στην οργάνωση και διαχείριση του κοινοπρακτικού δανείου¹⁹.
3. Overdrafts: η υπερανάληψη πρόκειται για μία επέκταση δανεισμού που παρέχει σε πελάτες της μία τράπεζα, μέχρι ενός προεγκεκριμένου πιστωτικού ορίου, δίνοντάς τους τη δυνατότητα να συνεχίσουν να κάνουν ανάληψη χρημάτων ακόμα κι αν το υπόλοιπο του τραπεζικού τους λογαριασμού είναι μηδέν. Ο δανειζόμενος οφείλει να πληρώνει τόκους μόνο για το επιπλέον ποσό και μόνο για την περίοδο κατά την οποία χρησιμοποίησε τα χρήματα. Επίσης οι πελάτες αυτοί μπορούν να υπογράψουν επιταγές για ποσό μεγαλύτερο από αυτό που έχουν στο λογαριασμό τους, χωρίς να φοβούνται ότι οι επιταγές τους θα επιστραφούν ως ακάλυπτες. Από την τράπεζα η συμφωνία μπορεί να ακυρωθεί οποιαδήποτε στιγμή, χωρίς προηγούμενη προειδοποίηση ή εξήγηση. Συνήθως ανακλήσεις γίνονται σε περίπτωση που²⁰:
 - Η πιστοληπτική ικανότητα του πελάτη μειωθεί
 - Η τράπεζα πιστεύει ότι ο οφειλέτης μπορεί να πτωχεύσει

¹⁹Τα κοινοπρακτικά δάνεια παλαιότερα χρησιμοποιούνταν αρκετά για τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας. Σήμερα οι τράπεζες προσφέρουν και άλλες μορφές χρηματοδότησης, οι οποίες είναι προσαρμοσμένες στις ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας, με αποτέλεσμα να περιοριστεί ο αριθμός των τραπεζών που συμμετέχουν σε τέτοια δάνεια.

²⁰Αν η υπερανάληψη είναι ασφαλισμένη, η τράπεζα έχει το δικαίωμα να κατάσχει το υποθηκευμένο περιουσιακό στοιχείο σε περίπτωση που ο οφειλέτης δεν πληρώσει. Η υπερανάληψη είναι μια μορφή ανοιχτού δανείου.

- Ο οφειλέτης για αρκετό καιρό δεν έχει επιστρέψει το ποσό της υπερανάλληψης
 - Η έγκριση υπερανάλληψης έχει συνήθως μία συγκεκριμένη διάρκεια, μετά την πάροδο της οποίας γίνεται επαναδιαπραγμάτευση.
4. Bridge Loans: πρόκειται για τα βραχυπρόθεσμα δάνεια, που προσφέρουν μια προσωρινή χρηματοδότηση μέχρι να εγκριθεί η μόνιμη χρηματοδότηση. Παραδείγματος χάριν, σε μία σύμβαση για την πώληση μιας οικίας έχει συμφωνηθεί ότι το 75% της αξίας θα καταβληθεί με μετρητά και το υπόλοιπο 25% από το τίμημα της πώλησης της παλαιάς οικίας του αγοραστή. Αυτό σημαίνει ότι οι δύο συναλλαγές θα γίνουν ταυτόχρονα. Όμως από τη στιγμή που δεν ευρίσκεται άμεσα αγοραστής να καταβάλει εύλογο τίμημα, τη λύση θα δώσει προσωρινά ένα ενδιάμεσο δάνειο (the bridge loan). Με το δάνειο αυτό γεφυρώνεται το χάσμα (bridges the gap) μεταξύ των δύο συναλλαγών, δηλαδή της αγοράς της νέας κατοικίας και της πώλησης της παλαιάς. Το ίδιο συμβαίνει και στην περίπτωση που μια εταιρεία αναζητά κεφάλαιο κίνησης. Μέχρι να εγκριθεί το αίτημά της από κάποια τράπεζα, καλύπτονται οι ανάγκες της από ένα άλλο προσωρινό δάνειο. Όμως, το bridge loan έχει και άλλη έννοια. Δηλαδή είναι το τραπεζικό δάνειο που δίνεται στον πελάτη με δόσεις, σχετικά με την πρόοδο υλοποίησης του σκοπού για τον οποίο συμφωνήθηκε το δάνειο. Δηλαδή, ένα στεγαστικό δάνειο εκταμιεύεται σταδιακά, ανάλογα με την πρόοδο κατασκευής της κατοικίας.
 5. Revolving Credit: Επαναληπτική ή ανανεούμενη πιστωτική επιστολή είναι μία πίστωση που έχει έναν όρο για την ανακύκλωση της χρηματικής αξίας της πίστωσης μέσα σε μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Πρόκειται δηλαδή για το αρχικό ποσό που μπορεί να χρησιμοποιηθεί πολλές φορές για πολλαπλές αγορές προϊόντων ή υπηρεσιών. Με τον τρόπο αυτό γίνεται απλούστερη η χρηματοδότηση του αγοραστή, ο οποίος πραγματοποιεί αγορές ή εισαγωγές σε μικρά τακτικά διαστήματα. Με αυτή τη μορφή δανείου ο δανειζόμενος έχει τη δυνατότητα ευελιξίας ως προς το ποσό του δανείου που θα παραμείνει ανοιχτό κατά τη διάρκεια της ζωής του. Οι δόσεις του δανείου, που αποπληρώνονται είτε νωρίτερα, είτε αργότερα, μπορούν να εκταμιευτούν ξανά από το δανειζόμενο μέχρι τη λήξη του δανείου.
 6. Guarantees (Εγγυημένο δάνειο): είναι το δάνειο του οποίου η αποπληρωμή εξασφαλίζεται με προσωπική ή εμπράγματη ασφάλεια ή με ενέχυρο τίτλων ή μετρητών (securities or cash collateral).
 7. Standby letter of credit (Πίστωση Εντιμότητας): πρόκειται για την εφεδρική πιστωτική επιστολή. Αν και η εμπορική πιστωτική επιστολή χρησιμεύει ως κύριο μέσο πληρωμής

για μια εμπορική συναλλαγή, από την άλλη η standby L/C χρειάζεται στην περίπτωση αδυναμίας πληρωμής σε συναλλαγή μεταξύ του πελάτη της τράπεζας και του δικαιούχου, χωρίς να προσδιορίζεται συγκεκριμένη συναλλαγή. Δηλαδή, είναι η ασφάλεια και η εγγύηση της εκπλήρωσης συμβατικών υποχρεώσεων.

5.3.2 Αποπληρωμή Ναυτιλιακών Δανείων

Ισόποσες ή άνισες μπορεί να είναι οι δόσεις ενός ναυτιλιακού δανείου. Των περισσότερων δανείων η εξόφληση ορίζεται σε μηνιαίες, τριμηνιαίες ή εξαμηνιαίες δόσεις, αν και σε κάποιες περιπτώσεις προβλέπεται περίοδος χάριτος, δηλαδή περίοδος κατά την οποία δεν προγραμματίζεται εξόφληση του δανείου. Με διάφορους τρόπους μπορεί να πραγματοποιηθεί η αποπληρωμή των δανείων ορισμένης διάρκειας. Οι σημαντικότεροι είναι οι εξής (Φαλαγγάρη, 2015), (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011):

- Σταθερές δόσεις: Η δανειακή σύμβαση που έχει συναπτεί νομικά είναι σταθερών δόσεων, προμελετημένων και διαρκής.
- Περίοδος χάριτος (Moratoria): Στην περίοδο χάριτος, η ναυτιλιακή εταιρεία δεν καταβάλλει κεφάλαιο, αλλά μόνο τόκους. Αφορούν κυρίως την κατασκευή ή αγορά νεότευκτου πλοίου ή ακόμα τη ρύθμιση κάποιου προβληματικού δανείου.
- Πληρωμή Balloon (Balloon Payment): Με την πληρωμή μπαλονιού προβλέπεται η ύπαρξη μιας εφάπαξ καταβολής στην ημερομηνία εξόφλησης του δανείου. Η καταβολή αυτή γίνεται μαζί με την τελευταία δόση του δανείου και καθορίζεται από την τράπεζα. Αντιπροσωπεύει συγκεκριμένο ποσοστό επί του δανείου και ισούται με την αξία διάλυσης του πλοίου (scrap value).
- Πληρωμή Bullet (Bullet Payment): Στη λήξη του δανείου γίνεται η αποπληρωμή, χωρίς να μεσολαβήσουν άλλες καταβολές κεφαλαίου ενδιάμεσα, εκτός βέβαια των τόκων.
- Back end/Front end: Είναι οι επιταχυνόμενες ή επιβραδυνόμενες πληρωμές. Στην περίπτωση Back end οι τελευταίες δόσεις είναι μεγαλύτερες από τις αρχικές. Για πλοία μεγαλύτερης ηλικίας είναι προτιμότερη η αποπληρωμή Front end, δηλαδή οι μεγαλύτερες δόσεις καταβάλλονται στην αρχή του δανείου.

5.3.3 Εξασφάλιση Τραπεζικού Δανεισμού

Εφόσον προχωρήσουν στη χορήγηση ενός δανείου, οι τράπεζες και οι υπόλοιποι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί παίρνουν συγκεκριμένα μέτρα με τα οποία προσπαθούν να

διασφαλίσουν τα χρήματά τους. Τα μέτρα αυτά είναι τα εξής (Φαλαγγάρη, 2015), (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011):

- Υποθήκη επί πλοίου
- Προσωπικές/Εταιρικές Εγγυήσεις
- Εκχώρηση εσόδων/ασφαλειών
- Ενέχυρο επί μετοχών
- Επιστολή υποστήριξης ή ενδιαφέροντος (Letter of Comfort): είναι η επιστολή με την οποία η μητρική εταιρεία δεσμεύεται ότι η θυγατρική της θα εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της.
- MII/MAP
- Mortgagees Interest Insurance: δηλαδή κάλυψη του ασφαλισμένου για ανεξόφλητα υπόλοιπα δανείων και τόκων. Τα Mortgagees Additional Perils Insurance είναι Πρόσθετες Ασφάλειες για ρύπανση.

5.4 ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ

5.4.1 Πλεονεκτήματα Τραπεζικού Δανεισμού

Ακολουθούν τα βασικά πλεονεκτήματα του τραπεζικού δανεισμού (Φαλαγγάρη, 2015), (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011):

- Μέσο Άντλησης Κεφαλαίων: η λήψη ενός δανείου, όπως και όλες οι άλλες μορφές χρηματοδότησης, εξασφαλίζει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις το αναγκαίο κεφάλαιο που θα χρηματοδοτήσει τις δραστηριότητές της.
- Χαμηλό επιτόκιο δανεισμού: από τη στιγμή που η τράπεζα ρισκάρει τη χορήγηση ενός δανείου σε μια επιχείρηση, το οποίο είναι πολύ μικρότερο από το αντίστοιχο ρίσκο της πώλησης και επαναμίσθωσης των παγίων στοιχείων, τότε το επιτόκιο δανεισμού είναι σημαντικά χαμηλότερο. Από δύο παράγοντες καθορίζεται το επιτόκιο δανεισμού, τη διατραπεζική αγορά (όπως είναι για παράδειγμα το LIBOR, η αγορά του Λονδίνου) από όπου δανείζονται οι τράπεζες για να χρηματοδοτήσουν τον πελάτη και την τιμή στη οποία κλείνει ημερησίως αυτό και την εταιρεία την ίδια (το χαρτοφυλάκιο της, το μέγεθός της, τις εγγυήσεις που παρέχει, το είδος και το ύψος του δανείου που επιθυμεί, τη σχέση της με την τράπεζα κτλ.). Με αυτό το κριτήριο καθορίζεται και από την τράπεζα το περιθώριο (margin) που μαζί με την τιμή του LIBOR συνιστά το επιτόκιο

δανεισμού. (Το ύψος του επιτοκίου δανεισμού σήμερα κυμαίνεται από 6% έως 10%, με το margin να παίρνει τιμές από 0,7% έως 2%, ανάλογα με τον πελάτη).

- Ευελιξία στην αποπληρωμή του δανείου: με πολλούς διαφορετικούς τρόπους μπορεί να πραγματοποιηθεί η αποπληρωμή των δανείων ορισμένης διάρκειας, καθώς προσαρμόζεται στις ανάγκες και επιθυμίες της εκάστοτε επιχείρησης, γεγονός που καθιστά αυτόν τον τρόπο χρηματοδότησης ιδιαίτερα ευέλικτο και προσιτό. Συγκεκριμένα, η αποπληρωμή των δανείων μπορεί να γίνει με σταθερές δόσεις, ακόμα υπάρχει η περίοδος χάριτος, η πληρωμή balloon (balloon payment), η πληρωμή bullet (bullet payment), η πληρωμή back end/front end, κάθε μία εκ των οποίων διαφοροποιείται ανάλογα με την επιχείρηση που δανείζεται και τα επιμέρους χαρακτηριστικά της.
- Η εταιρεία διατηρεί την ευελιξία της κυριότητας: σε αντίθεση με την περίπτωση των μοντέλων χρηματοδότησης sale and lease back, αλλά και με το χρηματιστήριο, η επιχείρηση που λαμβάνει το δάνειο διατηρεί την άμεση κυριότητα όλων των παγίων στοιχείων της και άρα το δικαίωμα να καθορίσει επακριβώς τον τρόπο χρήσης και οικονομικής εκμετάλλευσής τους, χωρίς συνάμα να υπόκειται σε οποιασδήποτε μορφής έλεγχο.
- Η τράπεζα δεν επεμβαίνει στην επένδυση: από τη στιγμή που ο δανειστής/τράπεζα δεν αναμειγνύεται περαιτέρω οικονομικά στην επένδυση (πέραν της λήψης των χρηματικών δόσεων σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα), τότε δεν επεμβαίνει, ούτε και ελέγχει την επιχείρηση για το εάν και κατά πόσο η επένδυση που πραγματοποίησε ήταν επικερδής.

5.4.2 Μειονεκτήματα Τραπεζικού Δανεισμού

Ο τραπεζικός δανεισμός έχει τα εξής βασικά μειονεκτήματα (Φαλαγγάρη, 2015), (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011):

- Ανάγκη εξασφάλισης δανεισμού και παροχής εγγυήσεων: οι εγγυήσεις που πρέπει να παρέχει η υποψήφια εταιρεία, προκειμένου να προχωρήσει στη λήψη ενός δανείου είναι ένα βασικό μειονέκτημα του τραπεζικού δανεισμού. Τέτοιες εγγυήσεις είναι συνήθως η υποθήκη επί του πλοίου, οι προσημειώσεις, η εκχώρηση εσόδων και ασφαλειών, το ενέχυρο επί μετοχών, οι προσωπικές ή εταιρικές εγγυήσεις, οι οποίες είναι ιδιαίτερα δεσμευτικές.

- **Κυμαινόμενο επιτόκιο:** το επιτόκιο δανεισμού στις περισσότερες περιπτώσεις είναι κυμαινόμενο, με αποτέλεσμα να ελλοχεύει κινδύνους για τον οφειλέτη, καθώς υπάρχει η πιθανότητα αύξησής του κατά τη διάρκεια αποπληρωμής του δανείου.
- **Ταχύτητα της διαδικασίας:** ιδιαίτερα χρονοβόρα είναι η διαδικασία σύναψης ενός ναυτιλιακού δανείου, λόγω των εγγυήσεων και άλλων εγγράφων που απαιτούνται από τη μεριά του οφειλέτη.
- **Χρηματοδότηση ενός μέρους και όχι ολόκληρης της επένδυσης:** στις περισσότερες των περιπτώσεων η χρηματοδότηση καλύπτει ένα ποσοστό της τάξης του 80%-90% της συνολικής αξίας της επένδυσης. Έτσι, εάν η εταιρεία δε διαθέτει το υπόλοιπο κεφάλαιο που χρειάζεται για την επένδυση, θα πρέπει να αναζητήσει και άλλους τρόπους χρηματοδότησης.
- **Μη παροχή φορολογικών ελαφρύνσεων:** η μη παροχή φορολογικών ελαφρύνσεων στον οφειλέτη, σε αντίθεση με άλλες μορφές χρηματοδότησης είναι ένα βασικό μειονέκτημα του τραπεζικού δανεισμού.
- **Η τράπεζα δεν παρεμβαίνει στην επένδυση:** η τράπεζα δεν έχει άμεση οικονομική ανάμειξη με την επένδυση μετά την ολοκλήρωση της σύναψης του δανείου, γεγονός που σε κάποιες περιπτώσεις θα μπορούσε να βοηθήσει τη δανειοδοτούμενη επιχείρηση παρέχοντάς της συμβουλές για την αντιμετώπιση οργανωτικών, χρηματοδοτικών και άλλων θεμάτων.
- **Κίνδυνος δυσκολίας αποπληρωμής του δανείου:** η αύξηση του ποσοστού του δανείου σε σχέση με το απαιτούμενο αρχικό κεφάλαιο, η απόδοση του μειωμένου ιδίου κεφαλαίου και η Καθαρή Παρούσα Αξία δίνουν θετικά αποτελέσματα. Την επιχείρηση ουσιαστικά τη συμφέρει να έχει όσο το δυνατόν μεγαλύτερο δάνειο, το οποίο να καλύπτει όσο το δυνατόν μεγαλύτερο τμήμα του κόστους απόκτησης ενός στοιχείου ή δραστηριότητας. Όμως αυτή η πολιτική εγκυμονεί κινδύνους, καθώς σε περίοδο ύφεσης η αποπληρωμή των δανείων μπορεί να αποδειχθεί δύσκολη, με αποτέλεσμα ο πλοιοκτήτης να οδηγηθεί σε ρευστοποίηση του κεφαλαίου του προκειμένου να αποπληρώσει την τράπεζα.

5.5 ΒΑΣΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ

Στη ναυτιλιακή αγορά δεν είναι ασυνήθιστο φαινόμενο τα προβληματικά δάνεια. Προκαλούνται από την αδυναμία αποπληρωμής των δόσεων από τους πλοιοκτήτες, καθώς και από την αδυναμία ικανοποίησης άλλων απαιτήσεων των τραπεζών, όπως είναι η

ασφάλεια των πλοίων και η παροχή ορισμένων εγγράφων. Οι αιτίες αυτού του φαινομένου είναι διάφορες. Τη μείωση της ρευστότητας της επιχείρησης συνεπάγονται οι συνθήκες της αγοράς, οι υποχρεώσεις της εταιρείας, αλλά και οι διαμάχες στο εσωτερικό της.

Αρκετές τράπεζες αποσύρθηκαν από τη ναυτιλιακή αγορά την περίοδο της κρίσης στα μέσα της δεκαετίας του '90 για τους παραπάνω λόγους. Βάσει της δανειακής σύμβασης νομικά, η τράπεζα μπορεί από την πρώτη μέρα καθυστέρησης της καταβολής της δόσης του δανείου να χαρακτηρίσει ένα δάνειο προβληματικό. Ωστόσο, κάτι τέτοιο συμβαίνει σπάνια, καθώς μια καθυστέρηση καταβολής του ναύλου μπορεί να οδηγήσει σε αδυναμία καταβολής της δόσης του δανείου. Όμως εάν υπάρξει αδυναμία καταβολής μιας δόσης (μετά την πάροδο 3 μηνών), η τράπεζα συνεννοείται με τον πλοιοκτήτη διατηρώντας συνήθως τη δανειακή σύμβαση και ξεκινώντας καινούριο κύκλο διαπραγματεύσεων με τον πλοιοκτήτη. Στην εξασφάλιση της αποπληρωμής του δανείου συμβάλλει ο επαναπροσδιορισμός των όρων του, εάν ο πλοιοκτήτης έχει συνεργαστεί ξανά στο παρελθόν επιτυχώς με την τράπεζα. Συνεπώς, η ισχύς του δανείου παρατείνεται για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα και ο πλοιοκτήτης πληρώνει μόνον όταν βραχυπρόθεσμα του δίνεται η δυνατότητα ανασυγκρότησης αποπληρωμής του δανείου σε μεταγενέστερο στάδιο με την έλευση του Balloon. Μόνο σε σπάνιες περιπτώσεις η τράπεζα επιλέγει η ίδια να πάρει το πλοίο, να αναλάβει τη διαχείριση του ή να το πουλήσει, όταν βάσει της εξουσίας που διαθέτει μέσω της ναυτικής υποθήκης μπορεί να το κάνει, σε κάποιον από τους υπάρχοντες πελάτες της.

Στη ναυτιλία τα βασικά αίτια αποτυχημένων δανείων είναι (Φαλαγγάρη, 2015), (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011):

- a) Ο ναυτιλιακός κύκλος και γενικότερα η ναυτιλιακή κρίση, μπορούν να επηρεάσουν οικονομικά τόσο τις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες όσο και τις μικρές. Παρόλα αυτά οι Τράπεζες συμπέραναν ότι σε μία ύφεση οι μικρού και μεσαίου μεγέθους ναυτιλιακές επιχειρήσεις αποκτούν μεγαλύτερη οικονομική δυσχέρεια συγκριτικά με τις μεγάλες. Οι μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις πράγματι, μπορούν μέσα από σταυροειδή χρηματοδότηση να «χρηματοδοτήσουν» την κρίση, δηλαδή να καλύψουν τις ζημιές κάποιων ζημιογόνων πλοίων και ταυτόχρονα να έχουν τα αναγκαία κεφάλαια κίνησης για όλο το στόλο τους. Συνεπώς είναι αναμενόμενο ένα μέρος του στόλου να έχει ζημιές, ένα άλλο μέτρια κέρδη και ένα άλλο ικανοποιητικά κέρδη. Επίσης, σε περίοδο ύφεσης τα πλοία των οποίων η διαχείριση είχε θετικό αποτέλεσμα μπορούν να βοηθήσουν τα

υπόλοιπα με την πτωτική πορεία. Επιπλέον την κατάσταση είναι πιθανόν να βοηθήσουν τα υψηλά αποθεματικά από κέρδη προηγούμενων ετών. Αυτή η δυνατότητα είναι περιορισμένη στις μικρές ναυτιλιακές, όπως είναι λογικό.

- b) Ήταν λανθασμένη η σχέση ιδίων και ξένων κεφαλαίων. Στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση η σχέση ιδίων και ξένων κεφαλαίων είναι μία πολύ βασική προϋπόθεση και θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη έμφαση σε αυτήν. Αυτό γίνεται γιατί, το μεγάλο ίδιο κεφάλαιο (άνω του 50%) προσελκύει τη μεγαλύτερη προσοχή στη διαχείριση από μέρος του εφοπλιστή και οι δανειακές υποχρεώσεις καθίστανται ελαφρότερες. Τέλος, η δυνατότητα εξόφλησης καθίσταται πιθανότερη και τα περιθώρια κέρδους μεγαλύτερα. Όμως, από την ύπαρξη τυχόν αποθεματικών της επιχείρησης μπορεί να εξαρτηθεί η δυνατότητα μεγάλου ίδιου κεφαλαίου, με τη στενή ή ευρεία κεφαλαιουχική βάση, από το ύψος του απαιτούμενου επενδυτικού κεφαλαίου, από το εάν είναι η πρώτη εφοπλιστική προσπάθεια και από άλλους παράγοντες.
- c) Σε πλοία ηλικίας 12 ετών και άνω εντοπίστηκε αναλογικά μεγάλη αναλογία «κακών» χρηματοδοτήσεων. Βέβαια δεν υπάρχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον στη σχέση ηλικίας πλοίου και υπολειμματικής αξίας από την πλευρά των τραπεζών, διότι η τράπεζα μπορεί να κατασχέσει το πλοίο που δεν πληρώνει το δάνειό του, να το πουλήσει και με τον τρόπο αυτό να εξοφληθεί το δάνειο. Βέβαια σε αυτή την περίπτωση η ηλικία έχει καθοριστικό ρόλο, καθώς το πιο ηλικιωμένο πλοίο μπορεί να έχει μικρότερη αξία από ένα νεότερο πλοίο ίδιου τύπου.
- d) Στα αποτυχημένα δάνεια της περιόδου 2007-2015 παρατηρήθηκε ανεπάρκεια κεφαλαίου κίνησης. Επίσης σημαντικός παράγοντας για την αξιοποίηση ενός ναυτιλιακού δανείου είναι το κεφάλαιο κίνησης και είναι λογικό σε περίοδο ύφεσης να μειώνεται σε μεγάλο βαθμό. Στους ελέγχους ναυτιλιακής χρηματοδότησης δεν υπάρχει ο έλεγχος για την ύπαρξη κεφαλαίου κίνησης και είναι κάτι το οποίο θα πρέπει να ενσωματωθεί κάποια στιγμή στα ναυτιλιακά project. Το λεγόμενο επαρκές περιθώριο είναι μια προσπάθεια ενδυνάμωσης αυτής της ιδέας στο cash flow, μετά την εξόφληση δόσης και τόκων.
- e) Αναποτελεσματικός οικονομικός έλεγχος και κακή οικονομική διοίκηση.
- f) Οι εφοπλιστές που αντιμετώπιζαν σοβαρά οικονομικά προβλήματα δεν εγκατέλειψαν την κακή αγορά έγκαιρα ώστε να υποστούν άσχημες συνέπειες. Καλά αμειβόμενη ικανότητα εφοπλιστή/manager αποτελεί ο χρόνος εισόδου-εξόδου από μία αγορά.

Από τα παραπάνω εξάγεται το συμπέρασμα ότι, τα προβληματικά δάνεια που εμφανίστηκαν λόγω της κρίσης της περιόδου 2007-2015, προκλήθηκαν από το γεγονός ότι οι

τράπεζες εύρισκαν πλοιοκτήτες που είχαν ανάγκη ρευστό, διότι ήταν μικροί οι στόλοι τους και τα πλοία τους παλαιά, το μετοχικό κεφάλαιό τους ήταν μικρό ή μηδέν και χρέωναν σε αυτούς σχετικά υψηλά spreads εκμεταλλευόμενες την κατάστασή τους. Με αυτή τη προσέγγιση της τράπεζας η πρόταση παρουσιαζόταν δελεαστική και σύναπταν δάνειο. Όπως ήταν αναμενόμενο τα δάνεια αυτά έδειξαν μικρή αντοχή στην κρίση.

Κατά συνέπεια κανείς πρέπει να γνωρίζει όχι μόνο τις τεχνικές της χρηματοδότησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του και τους εξής παράγοντες:

- Τον ναυτιλιακό κύκλο και το καλό timing (χρονική λήψη αποφάσεων) των ναυτιλιακών επενδύσεων.
- Τις μεθόδους επιλογής ναυτιλιακών επενδύσεων.
- Το γενικό και ειδικό οικονομικό περιβάλλον λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης.

5.6 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

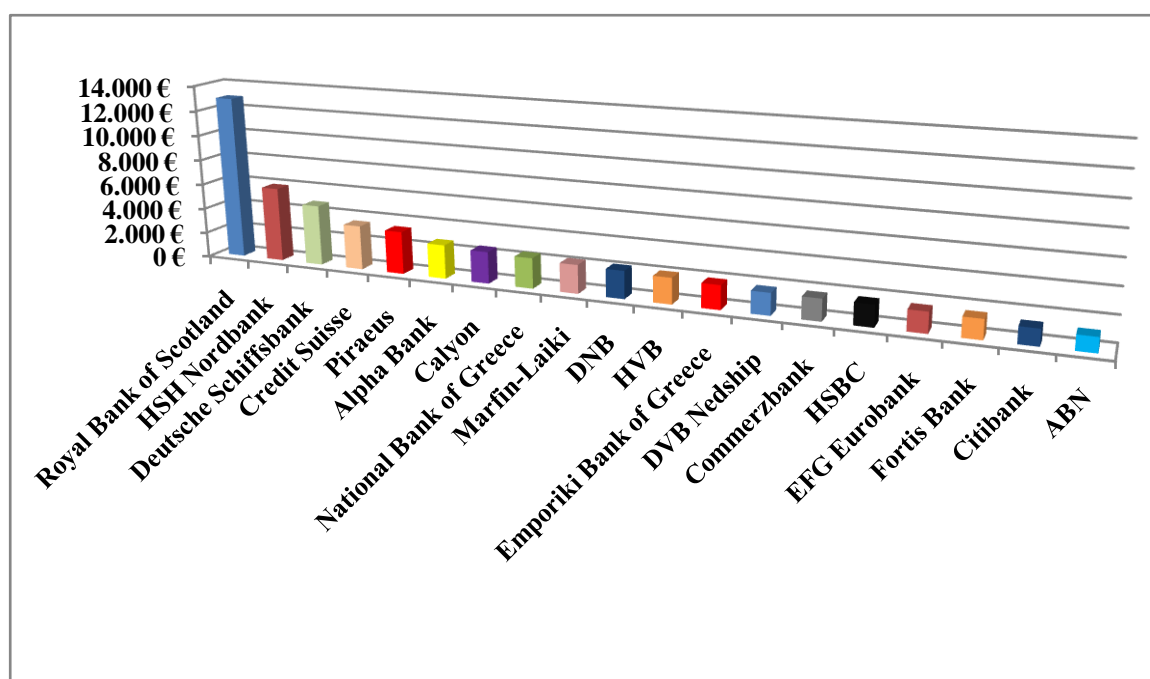
Μεγάλος χρήστης κεφαλαίων είναι η ναυτιλιακή βιομηχανία και γι' αυτό οι τράπεζες, που ανέκαθεν δραστηριοποιούνταν στις χρηματοδοτήσεις πλοίων, είναι οι εμπορικές που διαθέτουν ειδικευμένα τμήματα για τις χρηματοδοτήσεις πλοίων και κατά κανόνα βρίσκονται σε μεγάλα κέντρα χρήματος.

Οι κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2007, σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, παραμένει η RBS για έναν ακόμα χρόνο η μεγαλύτερη δανειοδοτική τράπεζα της ελληνικής ναυτιλίας με χαρτοφυλάκιο 12,945 δις \$, την οποία ακολουθεί στη δεύτερη θέση για δεύτερη συνεχή χρονιά η HSH-Nordbank με χαρτοφυλάκιο 5,9 δις \$ αφήνοντας και πάλι την Deutsche Schiffsbank στην 3^η θέση με 4,8 δις \$. Επίσης, αυτή τη χρονιά ανάμεσα στις ελληνικές τράπεζες η Πειραιώς παίρνει για πρώτη φορά την πρώτη θέση με θεαματική άνοδο της τάξεως του 197,71% συγκριτικά με την προηγούμενη χρονιά. Αυτό συνέβη διότι η Πειραιώς αύξησε τα δάνεια της προς την ελληνική ναυτιλία με πάνω από 2,242 εκ. \$ κατά τη διάρκεια του 2007. Ακολουθεί η Εθνική Τράπεζα με την 3^η θέση στις ελληνικές τράπεζες και την 8^η παγκόσμια, ενώ η Alpha bank διατηρεί τη 2^η θέση στις ελληνικές, ενώ κατέχει την 6^η θέση παγκόσμια από την 9^η που κατείχε κατά τη διάρκεια του 2006 (Φαλαγγάρη, 2015), (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011).

Πίνακας 5.1: Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2007.

| α/α | Τράπεζα | Η συνολικός δανεισμός σε εκατομ. \$ |
|-----|-------------------------|-------------------------------------|
| 1 | Royal Bank of Scotland | 12.945 |
| 2 | HSH Nordbank | 5.900 |
| 3 | Deutsche Schiffsbank | 4.800 |
| 4 | Credit Suisse | 3.500 |
| 5 | Piraeus | 3.376 |
| 6 | Alpha Bank | 2.677 |
| 7 | Calyon | 2.500 |
| 8 | National Bank of Greece | 2.392 |
| 9 | Marfin-Laiki | 2.250 |
| 10 | DNB | 2.181 |
| 11 | HVB | 2.043 |
| 12 | Emporiki Bank of Greece | 1.890 |
| 13 | DVB Nedship | 1.720 |
| 14 | Commerzbank | 1.707 |
| 15 | HSBC | 1.700 |
| 16 | EFG Eurobank | 1.610 |
| 17 | Fortis Bank | 1.525 |
| 18 | Citibank | 1.280 |
| 19 | ABN | 1.150 |

Πηγή: (Φαλαγγάρη, 2015), (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011).



Διάγραμμα 5.1: Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2007.

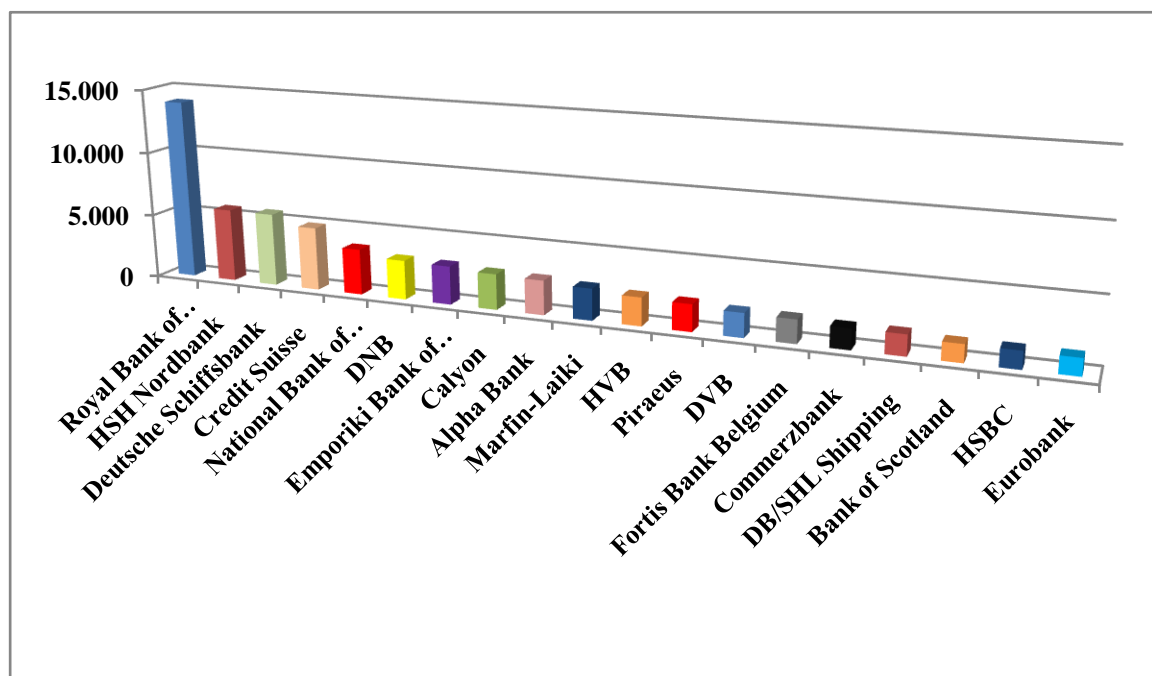
Πηγή: (Φαλαγγάρι, 2015), (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011).

Η RBS το 2008 συνεχίζει να κατέχει την 1^η θέση με 13,980 δις \$ με μικρή αύξηση αυτή τη φορά, σε σχέση με το 2007, της τάξεως του 8%. Ακολουθεί στη δεύτερη θέση η HSH-Nordbank με μείωση, σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, στα 5,671 δις \$. Από τις ελληνικές τράπεζες η Εθνική βρίσκεται στην 5^η θέση με 3,545 δις\$, η Εμπορική στην 7^η με 2,970 δις \$ και η Alpha Bank στην 9^η με 2,650 δις \$.

Πίνακας 5.2: Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2008.

| α/α | Τράπεζα | Η συνολικός δανεισμός σε εκατομ. \$ |
|-----|-------------------------|-------------------------------------|
| 1 | Royal Bank of Scotland | 13.980 |
| 2 | HSH Nordbank | 5.671 |
| 3 | Deutsche Schiffsbank | 5.650 |
| 4 | Credit Suisse | 4.900 |
| 5 | National Bank of Greece | 3.545 |
| 6 | DNB | 3.042 |
| 7 | Emporiki Bank of Greece | 2.970 |
| 8 | Calyon | 2.750 |
| 9 | Alpha Bank | 2.650 |
| 10 | Marfin-Laiki | 2.435 |
| 11 | HVB | 2.176 |
| 12 | Piraeus | 2.078 |
| 13 | DVB | 1.850 |
| 14 | Fortis Bank Belgium | 1.800 |
| 15 | Commerzbank | 1.600 |
| 16 | DB/SHL Shipping | 1.594 |
| 17 | Bank of Scotland | 1.354 |
| 18 | HSBC | 1.343 |
| 19 | Eurobank | 1.299 |

Πηγή: (Φαλαγγάρι, 2015), (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011).



Διάγραμμα 5.2: Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2008.

Πηγή: (Φαλαγγάρι, 2015), (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011).

Για πρώτη φορά μέσα στα τελευταία 8 χρόνια παρατηρείται το 2009 μείωση στα χαρτοφυλάκια των περισσότερων τραπεζών λόγω της κατάρρευσης των ναύλων ξηρού φορτίου, οι οποίοι έχασαν το 94% της αξίας τους, επηρεάζοντας όλο τον ναυτιλιακό κόσμο όπως πλοιοκτήτες, τράπεζες, ναυλωτές, αναλυτές και ναυπηγεία. Η ναυτιλία επηρεάστηκε από την κρίση το 2008.

Με τους χαμηλούς αυτούς ναύλους σημαδεύτηκε το τέλος ενός καταπληκτικού κύκλου 2003-2008, ο οποίος οφειλόταν στην ανάπτυξη της Κίνας, καθώς και στο παγκόσμιο αίσθημα ευφορίας του επενδυτικού και οικονομικού συστήματος αλλά και στην αφθονία χρήματος, η οποία δημιούργησε γιγαντιαία χρηματοπιστωτική φούσκα. Το αποτέλεσμα ήταν η «έκθεση» όλων των τραπεζών που δάνεισαν στους Έλληνες εφοπλιστές. Την περίοδο του 2009 η σύνθεση των τραπεζών που χορηγούν την ελληνική ναυτιλία παρουσιάζεται ως εξής: η RBS συνεχίζει να έχει την 1^η θέση με μειωμένο χαρτοφυλάκιο σε σύγκριση με την προηγούμενη χρονιά στα 13,302 δις \$. Ακολουθεί η HSH-Nordbank με μειωμένο και το δικό της χαρτοφυλάκιο στα 5,202 δις\$ και η Deutsche Schiffsbank στην 3^η θέση με μειωμένο το χαρτοφυλάκιο της στα 4,969 δις \$. Στη συνέχεια ακολουθούν οι Ελληνικές τράπεζες Εθνική στην 5^η θέση, Alpha Bank στην 6^η και Εμπορική στην 7^η.

Το 2010 η RBS παραμένει πρώτη με το χαρτοφυλάκιο της, όμως να συνεχίζει να μειώνεται και αυτή τη χρονιά στα 12,439 δις \$, η HSH-Nordbank υποχωρεί από τη 2^η στη 4^η θέση με αρκετά μειωμένο το χαρτοφυλάκιο της στα 3,122 δις \$, η Deutsche Schiffsbank και η Credit Suisse ανεβαίνουν στη 2^η και 3^η θέση αντίστοιχα σημειώνοντας αύξηση στα μερίδιά τους. Από την άλλη η Alpha Bank παρουσιάζει πτώση από την 6^η στην 10^η θέση και η DNB μεγάλη άνοδο από την 8^η στην 6^η θέση. Καινούργια είσοδο κάνει η DB Deutsche Shipping στη 8^η θέση παίρνοντας τη θέση της Calyon.

Από τα χαρτοφυλάκια των ελληνικών τραπεζών εξάγεται το συμπέρασμα ότι, αυτή τη στιγμή δεν είναι σε θέση να χρηματοδοτήσουν την ελληνική ναυτιλία λόγω της οικονομικής κρίσης, αλλά και επειδή στην Ελλάδα σημειώνονται πολλές πτωχεύσεις και συγχωνεύσεις τραπεζών. Ωστόσο, η πτώση των χαρτοφυλακίων των ελληνικών τραπεζών είναι μικρότερη από την προηγούμενη χρονιά.

Το 2011 η RBS κρατάει για μία ακόμη χρονιά τη 1^η θέση παρουσιάζοντας αύξηση του χαρτοφυλακίου της στα 11,455 δις \$. Ακολουθούν η Deutsche Schiffsbank στη 2^η θέση με 5,606 δις \$ και η Credit Suisse στην 3^η με 5 δις \$. Οι ελληνικές τράπεζες που παραμένουν στη δεκάδα είναι η Εμπορική και η Εθνική Τράπεζα στην 6^η και 7^η θέση αντίστοιχα με αρκετά μειωμένα χαρτοφυλάκια.

Το 2012 η RBS εξακολουθεί να βρίσκεται στην 1^η θέση με μειωμένο πάλι το χαρτοφυλάκιο της στα 10,550 δις \$ και αρκετά μειωμένο σε σχέση με το 2008, που είχε φτάσει να έχει χαρτοφυλάκιο 13,980 δις \$ (Πίνακας 5.3 και το αντίστοιχο Διάγραμμα).

Το σημαντικό αυτή τη χρονιά είναι ότι η Credit Suisse ανεβαίνει στην 2^η θέση, ανεβάζοντας το χαρτοφυλάκιο της στα 5,211 δις \$, από την 3^η θέση που ήταν τη προηγούμενη χρονιά, η άνοδος επίσης των οι DVB και HSH, καθώς και η είσοδος της Commerzbank στην 3^η θέση με 5,200 δις \$.

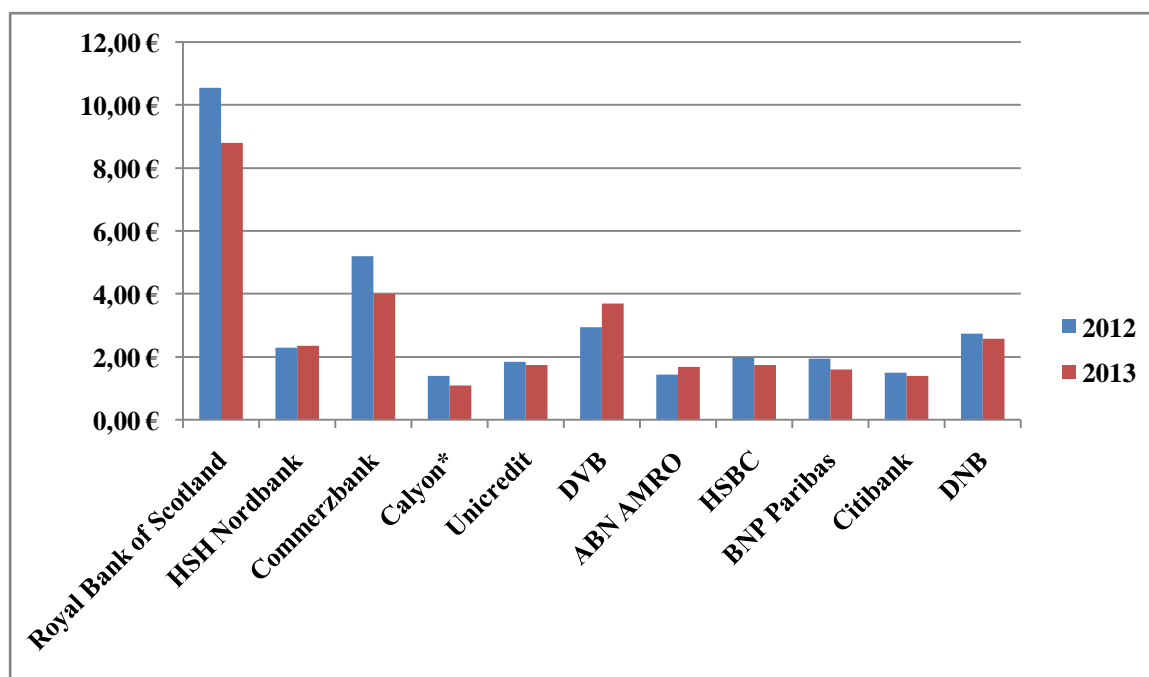
Το 2013 οι Ελληνικές και Διεθνείς τράπεζες με ελληνική παρουσία παρουσιάζουν πτώση για πέμπτη συνεχόμενη χρονιά. Η RBS παραμένει στην 1^η θέση με συνεχιζόμενη πτώση συγκριτικά με άλλες χρονιές στα 8,813 δις \$. Η Credit Suisse συνεχίζει στη 2^η θέση στα 5,7 δις\$, με το μερίδιό της στην αγορά να φτάνει από 5,97% που βρισκόταν το 2009 τα 9,31% στο τέλος του 2013. Η Commerzbank επίσης παρουσιάζει πτώση αυτή τη χρονιά. Η HSH Nordbank, η DB και η DNB κινούνται περίπου στα ίδια επίπεδα και η DVB ακολουθεί και αυτή πτωτική πορεία στα 3,7 δις \$. Μια σχετική άνοδος που παρατηρείται στις

ελληνικές τράπεζες (η Εθνική Τράπεζα στην 6^η θέση και η Alpha Bank στην 8^η θέση) οφείλεται στην απορρόφηση των άλλων ελληνικών τραπεζών (Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007), (Φαλαγγάρη, 2015).

Πίνακας 5.3: Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2012-13.

| Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας | 2012 | 2013 |
|--|--------------|--------------|
| Τράπεζες | Χορηγήσεις | |
| Royal Bank of Scotland | 10,555 \$ | 8,813 \$ |
| HSH Nordbank | 2,297 \$ | 2,355 \$ |
| Commerzbank | 5,200 \$ | 4,000 \$ |
| Calyon* | 1,400 \$ | 1,100 \$ |
| Unicredit | 1,860 \$ | 1,755 \$ |
| DVB | 2,949 \$ | 3,700 \$ |
| ABN AMRO | 1,450 \$ | 1,693 \$ |
| HSBC | 2,000 \$ | 1,750 \$ |
| BNP Paribas | 1,948 \$ | 1,600 \$ |
| Citibank | 1,500 \$ | 1,400 \$ |
| DNB | 2,754 \$ | 2,576 \$ |
| Total | 33,914.38 \$ | 30,742.52 \$ |

Πηγή: (Φαλαγγάρη, 2015), (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011).



Διάγραμμα 5.3: Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2012-13.

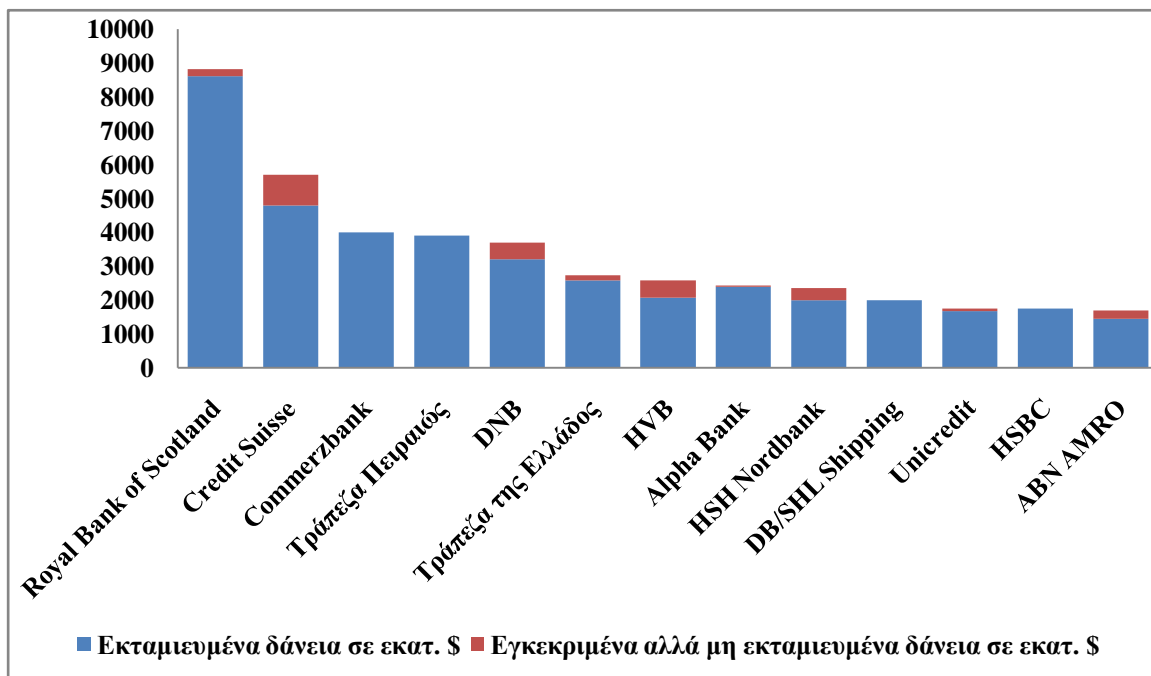
Πηγή: (Φαλαγγάρη, 2015), (Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011).

Πλέον η Τράπεζα Πειραιώς εμφανίζει το μεγαλύτερο χαρτοφυλάκιο δανείων προς την ελληνόκτητη ναυτιλία καταλαμβάνοντας την 4^η θέση στο σύνολο ελληνικών και ξένων τραπεζών και ακολουθούν η Εθνική Τράπεζα, η Alpha Bank, η Eurobank και η Aegean Baltic, η οποία ειδικεύεται στα κοινοπρακτικά δάνεια. Η Aegean Baltic, με μετόχους Έλληνες επιχειρηματίες, με τα στελέχη της αλλά και την General Electric Capital, δηλαδή τον χρηματοοικονομικό βραχίονα της ομώνυμης αμερικανικής πολυεθνικής, εμφανίζει έναν από τους υψηλότερους δείκτες κεφαλαιακής επάρκειας διεθνώς. Αξίζει να σημειωθεί πως ο αριθμός των τραπεζών που συμμετέχουν στην ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση υποχώρησε κατά την τελευταία χρήση στις 46 από 51. Η Royal Bank of Scotland παραμένει η μεγαλύτερη σε χαρτοφυλάκιο δανείστρια τράπεζα, με άνοιγμα μεγαλύτερο των 8 δις δολάρια (Γουλιέλμος, 2014).

Πίνακας 5.4: Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2014.

| α/α | Τράπεζα | Εκταμιευμένα δάνεια σε εκατ. \$ | Εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευμένα δάνεια σε εκατ. \$ |
|-----|----------------------------|---------------------------------|---|
| 1 | Royal Bank of Scotland | 8600 | 213 |
| 2 | Credit Suisse | 4800 | 900 |
| 3 | Commerzbank | 4000 | |
| 4 | Τράπεζα Πειραιώς | 3900 | |
| 5 | DNB | 3200 | 500 |
| 6 | Τράπεζα της Ελλάδος | 2592 | 141 |
| 7 | HVB | 2082 | 494 |
| 8 | Alpha Bank | 2400 | 35 |
| 9 | HSH Nordbank | 1993 | 362 |
| 10 | DB/SHL Shipping | 2000 | |
| 11 | Unicredit | 1680 | 75 |
| 12 | HSBC | 1750 | |
| 13 | ABN AMRO | 1462 | 231 |

Πηγή: (Μπέλος, 2014), (Γουλιέλμος, 2014).



Διάγραμμα 5.4: Κύριοι δανειστές της ελληνικής ναυτιλίας το 2014.

Πηγή: (Μπέλος, 2014), (Γουλιέλμος, 2014)..

6 ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι μεγάλες ελληνικές τράπεζες δηλώνουν έτοιμες για τη χορήγηση νέων δανείων στην ελληνόκτητη ποντοπόρο ναυτιλία, καθώς βγαίνουν από την κρίση των προηγούμενων ετών. Καθώς οι επιδόσεις των ναυτιλιακών τους χαρτοφυλακίων είναι σαφώς καλύτερες από των ευρωπαϊκών και ειδικά των γερμανικών ομολόγων τους, τα ελληνικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα δείχνουν να διαχειρίζονται πολύ καλύτερα τα όποια προβληματικά δάνεια και να έχουν από τα χαμηλότερα ποσοστά επισφαλειών στη ναυτιλία σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.

Το άνοιγμα στη ναυτιλία προκύπτει σε μια περίοδο που η συμβολή της ποντοπόρου στην ανάκαμψη της οικονομίας και πιο συγκεκριμένα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών είναι πολύ σημαντική καθώς συμπίπτει με ένα από τα μεγαλύτερα επενδυτικά ανοίγματα του ελληνικού εφοπλισμού. Την τελευταία διετία έχουν επενδυθεί δεκάδες δις δολάρια για αγορές και ναυπηγήσεις ποντοπόρων, καθώς οι τιμές των πλοίων έχουν διαμορφωθεί σε ελκυστικά επίπεδα. Ευκαιρίες για τις ελληνικές τράπεζες δημιουργούνται από την παρουσία ξένων κεφαλαίων που στηρίζουν την επενδυτική δραστηριότητα και τη μεγάλη συμμετοχή, με ίδια κεφάλαια, των ίδιων των εφοπλιστών, όταν οι περισσότερες ξένες τράπεζες εμφανίζονται απρόθυμες να αυξήσουν τις χορηγήσεις τους προς την ποντοπόρο.

Ο συνολικός δανεισμός των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, από ελληνικές και ξένες τράπεζες, διαμορφώθηκε στα 61,498 δις δολάρια, με τα 10,49 δις δολάρια να έχουν χορηγηθεί από ελληνικές τράπεζες. Αυτό προκύπτει από την επεξεργασία των στοιχείων στην οποία προχώρησε η Petrofin Bank Research, η οποία ειδικεύεται στις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις (Μπέλος, 2014).

6.2 ΕΚ ΝΕΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Ο διευθυντής Ναυτιλιακών Εργασιών της Alpha Bank, σημειώνει πως η τράπεζα επιδιώκει, αργά αλλά σταθερά, να προχωρήσει σε καινούργιες δουλειές στην ποντοπόρο ναυτιλία, με δεδομένο ότι οι τιμές των πλοίων βρίσκονται σε ελκυστικά επίπεδα.

Αισιόδοξη είναι και η διευθύντρια Ναυτιλιακών Χρηματοδοτήσεων της Eurobank. Η Eurobank είναι έτοιμη να χρηματοδοτήσει τη ναυτιλία, στην οποία και δίνει προτεραιότητα, γι' αυτό έχει προχωρήσει σε εκτενή ανανέωση και αναβάθμιση του στελεχικού δυναμικού της σχετικής διεύθυνσης.

Ανάλογοι είναι και οι σχεδιασμοί της Εθνικής Τράπεζας, αφού ως διαχρονικός υποστηρικτής της ναυτιλίας, απόλυτα θωρακισμένη κεφαλαιακά και με εξασφαλισμένη ρευστότητα, στηρίζει την πραγματική οικονομία, περιλαμβανομένης και της ναυτιλίας, χρηματοδοτώντας επιχειρηματικά σχήματα και δράσεις με καινοτόμες αρχές, εξωστρεφή προσανατολισμό, προοπτική και όραμα.

Αντίστοιχα, η Τράπεζα Πειραιώς, πλέον ο μεγαλύτερος δανειστής της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας, μετά και την απορρόφηση κατά τα τελευταία χρόνια μεγάλου αριθμού άλλων τραπεζών με έκθεση στη ναυτιλία, έχει προβεί σε ενεργητική διαχείριση του χαρτοφυλακίου της εμφανίζοντας μια ολόενα και ποιοτικότερη εικόνα (Μπέλος, 2014).

6.3 ΤΡΟΠΟΙ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Οι ελληνικές τράπεζες το 15% του στόλου πλοίων που έχουν χρηματοδοτήσει είναι επιβατηγά, ανήκουν δηλαδή στις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις. Από το σύνολο των 983 πλοίων, που έχουν χρηματοδοτηθεί από τις τέσσερις συστημικές, τα 155 είναι επιβατηγά. Ο συνολικός δανεισμός των πέντε μεγάλων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, ANEK, Minoan, Attica Group, NEL και την Hellenic Seaways, από ελληνικές και ξένες τράπεζες, στα τέλη του 2013 υποχώρησε για πρώτη φορά ύστερα από χρόνια κάτω από το ένα δισεκατομμύριο δολάρια. Αυτό οφείλεται τόσο στην αποπληρωμή των δανείων και τις πωλήσεις πλοίων που συνεχίζονται όσο και στην αναδιάρθρωση δανείων και τη δικαστική ρύθμιση των υποχρεώσεων της NEL. Από τις πρόσφατες ενδείξεις που δείχνουν ότι ο κλάδος σταθεροποιήθηκε και η επιβατική κίνηση ανακάμπτει, υποδηλώνεται βελτίωση της απόδοσης και αυτού του χαρτοφυλακίου. Όπως άλλωστε και η είσοδος τώρα ξένων επενδυτών στον κλάδο και ειδικότερα της Fortress στην Attica, η οποία συμφώνησε να τοποθετήσει ποσό της τάξης των 75 εκατομμυρίων ευρώ στη μεγαλύτερη ελληνική ακτοπλοϊκή. Με βάση τα στοιχεία της BlackRock, η Alpha Bank έχει χρηματοδοτήσει 37 επιβατηγά, η Εθνική 62, η Πειραιώς 51 και η Eurobank μόλις 5 (Μπέλος, 2014).

6.4 ΑΝΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Η τιτλοποίηση των χαρτοφυλακίων των ελληνικών τραπεζών και τα κοινοπρακτικά χρηματοδοτικά σχήματα σύμφωνα με κορυφαίους παράγοντες της ναυτιλιακής αγοράς μπορούν να βελτιώσουν τη δυνατότητα των ελληνικών ομίλων να ανοιχτούν και πάλι στην ποντοπόρο. Παράλληλα, ξένες τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα, όπως η ABN Amro και η Citi, επιδιώκουν να εκμεταλλευτούν τις ευκαιρίες που παρουσιάζει ο κλάδος.

Το 2010 εγκαταστάθηκε η ABN AMRO εκ νέου στην Ελλάδα, στοχεύοντας στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας και στην παροχή επενδυτικών υπηρεσιών. Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι ένας σταθερός πυλώνας διεθνούς ανάπτυξης της τράπεζας και η Ελλάδα είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή αγορά. Άλλωστε η ναυτιλία αποτελεί το πιο δυναμικό και εξωστρεφές κομμάτι της ελληνικής οικονομίας και δείχνει τις τεράστιες δυνατότητες του Έλληνα εργαζόμενου και επιχειρηματία. Η ABN AMRO επιδιώκει την περαιτέρω διεύρυνση των δραστηριοτήτων της σε επίπεδο ναυτιλιακής χρηματοδότησης και σε άλλους τομείς της οικονομίας, πάντα σε συνάρτηση με τις γενικότερες εξελίξεις. Σύμφωνα με τα συγκεντρωτικά δεδομένα της Petrofin Bank Research, στα τέλη του 2013 η ABN διέθετε χαρτοφυλάκιο δανείων στην ελληνόκτητη ποντοπόρο της τάξης του 1,7 δισ. δολάρια, σημαντικά αυξημένο από την προηγούμενη περίοδο (Γουλιέλμος, 2014).

Η Citibank, παρά την πρόσφατη πώληση του δικτύου λιανικής της, δηλώνει παρούσα στο μέλλον των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων. Η τράπεζα προσβλέπει σε περαιτέρω επέκταση του χαρτοφυλακίου της στη ναυτιλία. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Petrofin, η Citi ελέγχει χαρτοφυλάκιο ναυτιλιακών δανείων σε ελληνικών συμφερόντων επιχειρήσεις ύψους 1,4 δισ δολάρια και έχει ηγηθεί κοινοπρακτικών ύψους 2 δισ δολάρια.

Οι ελληνικές τράπεζες έχουν γνήσια διάθεση να δανείσουν νυν αλλά και νέους πελάτες, καθώς αναγνωρίζουν την ποντοπόρο ως έναν κλάδο στον οποίο η Ελλάδα έχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, ένα τμήμα του είναι χρηματοοικονομικά υγιές, ενώ παράλληλα λειτουργεί με υψηλές προδιαγραφές επαγγελματισμού και εταιρικής διακυβέρνησης. Ο κλάδος χαρακτηρίζεται από έντονη κυκλικότητα, αλλά οι τραπεζίτες γνωρίζουν καλά τους πελάτες τους όπως και τη δυνατότητά τους να αντεπεξέλθουν στις δυσκολίες (Μπέλος, 2014).

6.5 ΑΝΑΜΟΝΗ ΤΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ

Πολλοί από τους πλοιοκτήτες έχουν επενδύσει δεκάδες δις δολάρια πιστεύοντας στην ανάκαμψη της ποντοπόρου ναυτιλίας και για το λόγο αυτό αναζητούν ισχυρές τραπεζικές σχέσεις σε μια περίοδο που πολλές ξένες τράπεζες περιορίζουν το άνοιγμά τους στη ναυτιλία. Επιπλέον, πολλοί επιχειρηματίες διατηρούν μεγάλες καταθέσεις στις ελληνικές τράπεζες. Στο πλαίσιο αυτό αναμένουν αμοιβαιότητα στη συνεργασία με τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Ακόμα και με δάνεια σε τεχνικό default, η δυνατότητα να χορηγηθούν πιστώσεις για νέα πλοία σε καλούς πελάτες βελτιώνει το συνολικό ρίσκο των χαρτοφυλακίων, εργαλείο που όμως μέχρι τώρα δεν έχει γίνει διαθέσιμο στις ελληνικές τράπεζες. Πάντως τα περιθώρια των ελληνικών τραπεζών να αυξήσουν σημαντικά αυτά τα δανειακά τους χαρτοφυλάκια παραμένουν περιορισμένα (Γουλιέλμος, 2014).

6.6 ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ

Η συνέντευξη είναι η πιο διαδομένη μέθοδος συλλογής δεδομένων στις ποιοτικές έρευνες. Χρησιμοποιείται ο τύπος της δομημένης / τυποποιημένης συνέντευξης με ερωτηματολόγιο στο οποίο τίθενται²¹ μία σειρά από αυστηρά προκαθορισμένες ερωτήσεις πάνω σε πολύ συγκεκριμένα θέματα και οι απαντήσεις που ζητούνται είναι επίσης πάνω σε πολύ συγκεκριμένα θέματα.

Τα ερωτήματα που τέθηκαν στους αρμόδιους για την έκδοση ναυτιλιακών δανείων είναι τα εξής (Γουλιέλμος, 2014):

1. Ποια είναι τα βασικά κριτήρια αξιολόγησης Ναυτιλιακών Δανείων;
2. Ποιες είναι οι προϋποθέσεις για χορήγηση του δανείου (διερεύνηση του αιτήματος από την τράπεζα);
3. Ποια είναι η διαδικασία χορήγησης Ναυτιλιακών Δανείων;
4. Ποιες είναι οι μορφές ναυτιλιακών Δανείων / χρηματοδοτήσεων;
5. Ποιο είναι το ύψος και η διάρκεια δανείων / χρηματοδοτήσεων;

²¹ Σε όλους του συμμετέχοντες γίνονται ακριβώς οι ίδιες ερωτήσεις, με τα ίδια ακριβώς λόγια, με την ίδια σειρά από τον ερευνητή που συμπεριφέρεται στον συμμετέχοντα με τον ίδιο τρόπο (συνήθως ουδέτερο).

6.7 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗΣ

Οι συνεντεύξεις των στελεχών των τραπεζών θα χρησιμοποιηθούν για να ελεγχθούν υποθέσεις της πτυχιακής ή να υποδειχθούν νέες ή ως ερευνητικό εργαλείο, που βοηθά να εντοπιστούν οι μεταβλητές και οι σχέσεις και προεκτάσεις της Ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

Χρησιμοποιήθηκαν 5 δομένες ερωτήσεις σε στελέχη τραπεζών, με βασικό κριτήριο επιλογής την ειδίκευσή τους σε θέματα Ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Η επεξεργασία των πληροφοριών των συνεντεύξεων γίνεται με τη μέθοδο ανάλυσης περιεχομένου ως τεχνική προσέγγισης της λεκτικής συμπεριφοράς. Με τη μέθοδο αυτή προσεγγίζεται η σκέψη, τακτική και η πρακτική, φωτίζονται και αναδεικνύονται τα κριτήρια, οι προϋποθέσεις, η διαδικασία, οι μορφές και το ύψος της Ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

Στόχος των συνεντεύξεων ήταν να δοθεί η ευκαιρία στα υποκείμενα να δώσουν στοιχεία, να θίξουν ζητήματα και να αναπτύξουν απόψεις για τις πτυχές του ζητήματος της πτυχιακής εργασίας.

6.7.1 ΣΤΕΛΕΧΟΣ ALPHA BANK

Παρακάτω παρατίθεται η συνέντευξη του στελέχους της ALPHA BANK για θέματα Ναυτιλιακής χρηματοδότησης, Κου Κωνσταντίνου Φλώκου, assistant manager:

Συνεντευκτής: Ποια είναι τα βασικά κριτήρια αξιολόγησης Ναυτιλιακών Δανείων;

Στέλεχος της ALPHA BANK: Τα βασικά κριτήρια αξιολόγησης χωρίζονται σε Ποσοτικά και Ποιοτικά.

- Ποσοτικά
 - Μέγεθος εταιρείας πελάτη (αριθμός - τύπος - μέγεθος - ηλικία - αξία πλοίων, σε ποιές χώρες δραστηριοποιείται η εταιρεία).
 - Οικονομικά στοιχεία για το πλοίο, για πιο πλοίο θέλει ο πελάτης την χρηματοδότηση, μήπως για όλο τον στόλο (διεξάγεται έρευνα εάν υπάρχουν δάνεια στα υπόλοιπα πλοία).

- Διαπραγμάτευση σιδήρου πλοίων «Scraping»²².
- Ναύλωση πλοίου με εξέταση ναυλωσυμφώνου (η τράπεζα εξετάζει εάν είναι κερδοφόρα μια ναύλωση του πλοίου ώστε να εξασφαλίζει ημερησίως Δόση + Επιτόκιο).
- Ποιοτικά:
 - Η φήμη του πελάτη (το ιστορικό του, ποιος είναι, αν είναι γνωστός) και οικονομική του κατάσταση (δυνατότητα αποπληρωμής δανείου - ρευστότητα).
 - Προσωπική εγγύηση πελάτη, υποθήκη περιουσιακών στοιχείων του, ασφαλίσεις πλοίων.
 - Πολιτική που ακολουθεί η τράπεζα (αν ρισκάρει να πραγματοποιήσει τις χρηματοδοτήσεις).

Συνηνευκτής: Ποιες είναι οι προϋποθέσεις για χορήγηση του δανείου (διερεύνηση του αιτήματος από την τράπεζα);

Στέλεχος της ALPHA BANK:

Να πληροί τα παραπάνω κριτήρια ο πελάτης.

Συνηνευκτής: Ποια είναι η διαδικασία χορήγησης Ναυτιλιακών Δανείων;

Στέλεχος της ALPHA BANK:

- Κατάθεση γραπτής αίτησης του πελάτη όπου εξηγεί για τους λόγους όπου θέλει να του χορηγηθεί το δάνειο.
- Ερευνά η τράπεζα το ιστορικό του πελάτη (κατά πόσο είναι γνωστός ο πελάτης - φερεγγυότητα, αν έχει στη κατοχή του άλλα πλοία, την οικονομική του κατάσταση, κατά πόσο έμπιστος είναι).
- Η τράπεζα εξετάζει την αίτηση.
- Αξιολόγηση του πλοίου για υπολογισμό της χρηματοδότησης (50% έως 60 % της συνολικής αξίας του πλοίου).
- Έλεγχος από την επιτροπή του τμήματος credit department.

²² Επίσης, άλλη μια εργασία, λιγότερο διαδεδομένη έξω από τον γεωγραφικό χώρο της Ασίας και συνήθως περιορισμένη σε ορισμένα ναυπηγεία, είναι το λεγόμενο *scraping*, όπου το πλοίο αποσυντίθεται σε ελάσματα και μορφοσιδήρους ξανά, ώστε τα υλικά αυτά να χρησιμοποιηθούν σε άλλους τομείς της βιομηχανίας. Αυτό συνήθως σημαίνει και το τέλος ενός πλοίου

- Ετοιμασία νομικών εγγράφων - συμβολαίων (υποθήκες, ασφάλειες, εγγυήσεις) με πιθανότητα διαφοροποίησης στο επιτόκιο.

Συνηνευκτής: Ποιες είναι οι μορφές ναυτιλιακών Δανείων / χρηματοδοτήσεων;

Στέλεχος της ALPHA BANK:

- Overdraft²³
- Ομολογιακές²⁴
- Κοινοπρακτικές²⁵

²³ Υπερανάλληψη (Overdraft) είναι μία επέκταση δανεισμού που προσφέρει μία τράπεζα σε πελάτες της μέχρι ενός προεγκεκριμένου πιστωτικού ορίου, επιτρέποντας τους να συνεχίσουν να κάνουν ανάληψη χρημάτων ακόμα κι αν το υπόλοιπο του τραπεζικού τους λογαριασμού είναι μηδέν (Euretirio-Overdraft, 2015).

Ο δανειζόμενος πληρώνει τόκους μόνο για το επιπλέον ποσό και μόνο για την περίοδο που χρησιμοποίησε τα χρήματα.

Οι πελάτες της τράπεζας που έχουν δικαίωμα υπερανάλληψης μπορούν επίσης να υπογράψουν επιταγές για μεγαλύτερο ποσό από αυτό που έχουν στο λογαριασμό τους, χωρίς τον φόβο ότι οι επιταγές τους θα επιστραφούν ως ακάλυπτες.

Η συμφωνία μπορεί να ακυρωθεί οποιαδήποτε στιγμή από την τράπεζα χωρίς προηγούμενη προειδοποίηση ή εξήγηση.

Ανακλήσεις γίνονται συνήθως σε περίπτωση που:

- πέσει η πιστοληπτική ικανότητα του πελάτη
- η τράπεζα έχει λόγους να πιστεύει ότι ο οφειλέτης μπορεί να πτωχεύσει
- ο οφειλέτης δεν έχει επιστρέψει το ποσό της υπερανάλληψης για αρκετό καιρό

Η έγκριση υπερανάλληψης έχει συνήθως μία συγκεκριμένη διάρκεια, μετά την πάροδο της οποίας γίνεται επαναδιαπραγμάτευση.

Αν η υπερανάλληψη είναι ασφαλισμένη, η τράπεζα έχει το δικαίωμα να κατάσχει το υποθηκευμένο περιουσιακό στοιχείο σε περίπτωση που ο οφειλέτης δεν πληρώσει.

Η υπερανάλληψη είναι μια μορφή ανοιχτού δανείου.

²⁴ Ο νόμος διακρίνει τέσσερις κατηγορίες ομολογιακών δανείων: το κοινό, το ομολογιακό δάνειο με ανταλλάξιμες ομολογίες, το ομολογιακό δάνειο με δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη και το ομολογιακό δάνειο με μετατρέξιμες ομολογίες. Όλες οι παραπάνω κατηγορίες δανείων μπορεί να είναι εξασφαλισμένες με κάθε είδους εμπράγματα ασφάλεια ή εγγύηση (virvilis-Ομολογιακό Δάνειο, 2016).

Το κοινό ομολογιακό δάνειο παρέχει στους ομολογιούχους το δικαίωμα απόληψης τόκου. Η έκδοσή του δεν υπόκειται σε κανέναν περιορισμό ποσού, εκτός αν στο καταστατικό της εκδότριας ορίζεται διαφορετικά. Με το ομολογιακό δάνειο με ανταλλάξιμες ομολογίες χορηγείται στους ομολογιούχους το δικαίωμα να ζητήσουν με δήλωσή τους την εξόφληση των ομολογιών τους εν όλω ή εν μέρει με τη μεταβίβαση σε αυτούς άλλων ομολογιών ή μετοχών ή άλλων κινητών αξιών της εκδότριας ή άλλων εκδοτών, εφόσον κρίνουν ότι η ανταλλαγή τους συμφέρει.

Εξάλλου, με το ομολογιακό δάνειο με δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη χορηγείται το δικαίωμα στους ομολογιούχους είτε προς λήψη, πέραν του τόκου, ορισμένου ποσοστού επί των κερδών που απομένουν μετά την καταβολή του πρώτου μερίσματος, είτε προς λήψη άλλων πρόσθετων παροχών ανάλογων με το ύψος της παραγωγής ή το εν γένει επίπεδο δραστηριότητας της εταιρείας.

²⁵ Κοινοπρακτικό δάνειο είναι η χρηματοδότηση μίας επιχείρησης από δύο ή και περισσότερα πιστωτικά ιδρύματα, τα οποία αναλαμβάνουν συγκεκριμένο ποσοστό της χρηματοδότησης, συνήθως για κάλυψη επενδύσεων και αναγκών σε κεφάλαια κίνησης μονιμότερου χαρακτήρα (Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος-Κοινοπρακτικά δάνεια, 2014).

Χαρακτηριστικά

- Αποπληρωμή: σε δόσεις, με ή χωρίς περίοδο χάριτος, ή εξόφληση του κεφαλαίου κατά τη λήξη του δανείου.

- Τακτής λήξεως (με τελευταία δόση αποπληρωμής γνώστη ως balloon ίση με την αξία του scraping του πλοίου).

Συνηνευκτής: Ποιο είναι το ύψος και η διάρκεια δανείων / χρηματοδοτήσεων;

Στέλεχος της ALPHA BANK:

- Η διάρκεια δανείων δεν πρέπει να ξεπερνά την μέγιστη ηλικία ενός πλοίου, που είναι περίπου μέχρι τα 25 χρόνια.
- Ύψος χρηματοδότησης είναι από 50% μέχρι 60% της συνολικής αξίας του πλοίου.

6.7.2 ΣΤΕΛΕΧΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Παρακάτω παρατίθεται η συνέντευξη του στελέχους της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος για θέματα Ναυτιλιακής χρηματοδότησης, Κου Κάτσουλα Παναγιώτη, Χορηγητή Β':

Συνηνευκτής: Ποια είναι τα βασικά κριτήρια αξιολόγησης Ναυτιλιακών Δανείων και ποιες είναι οι προϋποθέσεις για χορήγηση του δανείου (διερεύνηση του αιτήματος από την τράπεζα);

Στέλεχος της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος: Τα βασικά κριτήρια/προϋποθέσεις αξιολόγησης Ναυτιλιακών δανείων είναι:

- Η φήμη του πελάτη (το ιστορικό του, ποιος είναι, αν είναι γνωστός κ.α.).
- Προβλέψεις στις συνθήκες αγοράς.
- Τύπος πλοίου (ηλικία, χωρητικότητα, είδος).
- Λοιπές εξασφαλίσεις (υποθήκη πλοίου ή προσωπική εγγύηση).
- Έρευνα του ομίλου (τα έσοδα, τι άλλα πλοία έχει στη κατοχή του).
- Η γενική στρατηγική της τράπεζας (αν η τράπεζα αυτή την περίοδο χρηματοδοτεί στο συγκεκριμένο είδος πλοίου ή όχι).
- Έρευνα της οικονομικής κατάστασης του πελάτη (αν έχει άλλα δάνεια, πόσα δάνεια, το ποσό του δανείου, τα εξοφλεί ή όχι).

-
- Διάρκεια: από 3 έως 5 έτη.
 - Το επιτόκιο μπορεί να είναι σταθερό ή κυμαινόμενο και συμφωνείται ύστερα από συνεννόηση της επιχείρησης με τις Τράπεζες.

- Ανάλυση δανείου (σύμβαση δανείου, σκοπό, τιμολόγηση, διάρκεια, ειδικοί όροι, επιτόκιο και η χρηματοδότηση της τράπεζας από άλλη).

Συνηνευκτής: Ποια είναι η διαδικασία χορήγησης Ναυτιλιακών Δανείων;

Στέλεχος της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος: Η διαδικασία χορήγησης Ναυτιλιακών δανείων είναι:

- Κατάθεση γραπτής αίτησης του πελάτη όπου εξηγεί για τους λόγους όπου θέλει να του χορηγηθεί το δάνειο (το είδος του πλοίου, την ηλικία του πλοίου, την χωρητικότητα του πλοίου, πως ο πελάτης θα απασχολήσει το πλοίο, την αξία του πλοίου, τι ποσοστό διαθέτει ο πελάτης).
- Ερευνά η τράπεζα το ιστορικό του πελάτη (κατά πόσο είναι γνωστός ο πελάτης, αν έχει στη κατοχή του άλλα πλοία, την οικονομική του κατάσταση, κατά πόσο έμπιστος είναι).
- Εξέταση της αίτησης του πελάτη (αν υπάρχει αυτό το πλοίο που θέλει, αν είναι λογικός ο σκοπός για την χρησιμότητα του πλοίου, την αξία του πλοίου, το ποσό του δανείου, αν αληθεύει το ποσοστό που έχει).
- Αξιολόγηση του πλοίου (τα χαρακτηριστικά του) από την τράπεζα για να μπορέσει να υπολογίσει το ποσό του δανείου.
- Γίνεται εισηγητικό πλαίσιο στην επιτροπή της τράπεζας. Η επιτροπή εξετάζει κατά πόσο είναι εφικτή η χρηματοδότηση για να εγκριθεί. Υπάρχει περίπτωση να εγκριθεί η χρηματοδότηση αλλά να αλλάξουν κάποιοι όροι, οπότε στέλνονται στο πελάτη οι αλλαγές όπου έχουν γίνει από την επιτροπή. Μόλις δεχτούν και οι δύο πλευρές τους όρους της χρηματοδότησης τότε δημιουργούν την σύμβαση όπου θα περιέχει το πλοίο, την ηλικία του, το επιτόκιο, το ποσό δανείου, υποθήκες (υποθήκη πλοίου ή προσωπική εγγύηση, ασφάλιση πλοίου, ειδικοί όροι) και στο τέλος χορηγείται το δάνειο με την έγκριση Νομικών Συμβούλων.

Συνηνευκτής: Ποιες είναι οι μορφές ναυτιλιακών Δανείων / χρηματοδοτήσεων;

Στέλεχος της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος: Οι μορφές Ναυτιλιακών δανείων είναι:

- Term Loans: Είναι τα πιο συχνά δάνεια το 80% του χαρτοφυλακίου και έχουν ορισμένη διάρκεια (2 ημερών).

- Κοινοπρακτικά δάνεια (Syndicated Loans): Γίνονται από ομάδα τραπεζών όπου χρηματοδοτούν προκειμένου να μοιραστούν το ποσό του δανείου για έναν πελάτη (πλοιοκτήτης).
- Overdraft: Η υπερανάληση είναι μια μορφή ανοιχτού δανείου. Δηλαδή η τράπεζα προσφέρει στο πελάτη μία επέκταση δανεισμού επιτρέποντας του να κάνει ανάληψη από τον λογαριασμό του ακόμα και όταν είναι μηδέν. Ο πελάτης μπορεί να υπογράψει επιταγή για μεγαλύτερο ποσό από αυτό που έχει στο λογαριασμό του. Σε περίπτωση που ο πελάτης δεν πληρώσει η τράπεζα του κατάσχει το υποθηκευμένο περιουσιακό στοιχείο.
- Revolving Credit: Επαναληπτική ή ανανέωση της πιστωτική επιστολής. Δηλαδή γίνεται συνεχή ανανέωση του αρχικού ποσού. Με τον τρόπο αυτό διευκολύνεται η χρηματοδότηση του αγοραστή ο οποίος πραγματοποιεί αγορές ή εισαγωγές σε μικρά τακτικά διαστήματα.

Συνοπτική: Ποιο είναι το ύψος και η διάρκεια δανείων / χρηματοδοτήσεων;

Στέλεχος της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος: Η μέγιστη ηλικία ενός πλοίου είναι μέχρι τα 25 χρόνια. Για την κατασκευή νέου πλοίου χρειάζονται 2 χρόνια.

- Για τα νεοκατασκευαζόμενα πλοία η διάρκεια του δανείου φτάνει μέχρι τα 12 χρόνια.
- Για τα μεταχειρισμένα πλοία η διάρκεια του δανείου είναι 8 χρόνια.
- Για τα υπερήλικα πλοία η διάρκεια είναι 1-2 χρόνια όπου το ύψος φτάνει στην αξία του scrap.
- Για τα ferries η διάρκεια του δανείου είναι στα 15 χρόνια.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι πλοιοκτήτες προτού αποφασίσουν την υλοποίηση μιας επένδυσης πρέπει να μελετούν προσεκτικά τις συνθήκες της ναυτιλιακής αγοράς καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία παρουσιάζει πολλές ιδιαιτερότητες. Συνηθισμένο φαινόμενο αποτελεί ο ναυτιλιακός κύκλος, γι' αυτό οι τιμές των ναύλων και οι αξίες των πλοίων παρουσιάζουν έντονες διακυμάνσεις.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις προκειμένου να αντλήσουν τα απαιτούμενα κεφάλαια στρέφονται κυρίως στον τραπεζικό δανεισμό. Το λεγόμενο «cash flow», είναι το ταμειακό πρόγραμμα της δανειζόμενης εταιρείας στο οποίο οι τράπεζες χορηγούν ναυτιλιακά δάνεια. Αν και το κυριότερο μέσο δανειακής εξασφάλισης είναι το ίδιο το πλοίο, ωστόσο σε περιόδους ύφεσης δεν αποτελεί επαρκή εγγύηση για τις τράπεζες. Όταν για τη χρηματοδότηση μιας ναυτιλιακής εταιρείας απαιτούνται κεφάλαια μεγάλου ύψους, συνάπτονται κοινοπρακτικά δάνεια. Μάλιστα τα τελευταία χρόνια παρατηρείται η τάση για club deals δηλαδή συμφωνίες μεταξύ δύο ή τριών τραπεζών. Βέβαια, πολλούς κινδύνους κρύβουν τα ναυτιλιακά δάνεια, με κυριότερο τον πιστωτικό κίνδυνο.

Από την παγκόσμια οικονομική κρίση η ναυτιλία επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό, λόγω της άμεσης σχέσης του ναυτιλιακού κλάδου με το εμπόριο και με το χρηματοπιστωτικό σύστημα. Κατά κύριο λόγο η πρόσφατη ναυτιλιακή κρίση οφείλεται σε εξωγενείς παράγοντες οι οποίοι σχετίζονται με τις γενικότερες χρηματοοικονομικές εξελίξεις.

Η χρηματοδότηση των ναυπηγικών προγραμμάτων των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών θα επηρεαστεί αν η χρηματοπιστωτική κρίση συνεχιστεί για μεγάλο χρονικό διάστημα. Η διατήρηση υψηλής ρευστότητας αποτελεί κρίσιμο θέμα για τις ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς η μείωση των ναυτιλιακών επενδύσεων για τις ελληνικές εταιρείες οφείλεται εν μέρει και στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα μεγάλα ναυπηγεία της Κίνας και της Νότιας Ασίας όσον αφορά στην εξασφάλιση υποστήριξης από τις τράπεζες για τις παραγγελίες πλοίων.

Βραχυπρόθεσμα οι ακυρώσεις παραγγελιών για ναυπηγήσεις πλοίων, θα προκαλέσουν πλήγμα στα αποτελέσματα των εταιρειών, λόγω της απώλειας των προκαταβολών. Μακροπρόθεσμα όμως θα περιορίσουν την προσφερόμενη μεταφορική δυναμικότητα και συνεπώς την εξισορρόπηση της προσφοράς με τη ζήτηση.

Οι πλοιοκτήτες εκείνοι που τα προηγούμενα χρόνια κράτησαν συγκρατημένη στάση και δεν προέβησαν σε υπερβολικές κινήσεις επενδυτικού χαρακτήρα, θα καταφέρουν να επιβιώσουν από την κρίση. Όσοι εφοπλιστές δεν αντιμετωπίζουν πρόβλημα ρευστότητας έχουν τη δυνατότητα να επενδύσουν λόγω της πτώσης στις αξίες των πλοίων. Από την άλλη πλευρά όσοι Έλληνες εφοπλιστές επένδυσαν τα κέρδη τους σε σύνθετα προϊόντα αντιμετωπίζουν σοβαρές απώλειες, καθώς πολλές ξένες τράπεζες έχουν και οι ίδιες προβλήματα ενώ κάποιες από αυτές έχουν ήδη καταρρεύσει.

Ο ρόλος των τραπεζών και των ναυλομεσιτών μπορεί να αποδειχθεί κρίσιμος για την έκβαση της κατάστασης που επικρατεί, αφού οφείλουν να συνεργαστούν και να προβούν σε κατάλληλη χρηματοδότηση της ναυτιλίας και ορθές εκτιμήσεις της αξίας των πλοίων.

Η σημερινή κρίση έχει σοβαρές συνέπειες για τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, διότι το σύνολο των διαγραφών τους ανέρχεται στα 3,3 τρις δολάρια. Η διαδικασία της ναυτιλιακής χρηματοδότησης έχει «παγώσει» εξαιτίας της έλλειψης ρευστότητας στην αγορά σε συνδυασμό με την απώλεια εμπιστοσύνης μεταξύ των χρηματοπιστωτικών ομίλων να δανείσουν κεφάλαια στη διατραπεζική αγορά. Η πτώση των τιμών της ναυλαγοράς σε πολύ χαμηλά επίπεδα, η αδυναμία των ναυτιλιακών εταιρειών αποπληρωμής των δανείων και εκπλήρωσης των δανειακών όρων καθώς και οι αδιάλλακτοι κανονισμοί της Βασιλείας II είναι τα κυριότερα προβλήματα σχετικά με τη ναυτιλιακή βιομηχανία τα οποία καλούνται να αντιμετωπίσουν οι τράπεζες. Μέσα στο κλίμα αυτό οι τράπεζες προχωρούν στο σχεδιασμό την πολιτική τους και διαμορφώνουν στρατηγικές οι οποίες βασίζονται στον περιορισμό των χορηγήσεων, στην αύξηση των περιθωρίων κέρδους και στη μείωση του κόστους λειτουργίας.

Βέβαια, οι τράπεζες αρχίζουν να ανακάμπτουν λόγω της κρατικής ενίσχυσης, αφού παρέχονται πακέτα τόνωσης και διάσωσης ειδικότερα στις ΗΠΑ, την Κίνα και την Ευρώπη. Τέλος, σε χώρες όπως η Μεγάλη Βρετανία, η Ιρλανδία, η Ισλανδία παρατηρείται το φαινόμενο της κρατικοποίησης των τραπεζών.

Τα ποσοστά χρηματοδότησης το 2015 είχαν μειωθεί στο 50% και στα οικονομικά συμβόλαια είχαν προστεθεί διάφοροι όροι και απαιτήσεις. Όμως, οι τράπεζες λόγω του περιορισμού των διαθέσιμων κεφαλαίων, προσπάθησαν να υποστηρίξουν τους υπάρχοντες πελάτες τους και κυρίως τους μεγάλους και οικονομικά πιο ισχυρούς πλοιοκτήτες.

Αναμένεται ότι το σύνολο των δανείων για την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας θα προκύψει μειωμένο. Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση, η οποία παρουσιάζει σημαντικό έλλειμμα δεν ευνοείται από τις συνθήκες της αγοράς. Πλέον οι πόροι κεφαλαίου σπανίζουν και άρα δεν αναμένεται να υπάρχει κάποια νέα είσοδος στον τομέα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Σχετικά με τους δύο μεγαλύτερους χρηματοδότες της ελληνικής ναυτιλίας, την RBS και HSH υπάρχουν πολλές ανησυχίες. Ακόμα, αναμένεται μείωση των τραπεζών που χρηματοδοτούν τον κλάδο της ναυτιλίας λόγω συγχωνεύσεων, εξαγορών αλλά και λόγω αλλαγής πολιτικής κάποιων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, τα οποία ίσως αποσυρθούν από την ναυτιλιακή χρηματοδότηση και στραφούν σε άλλους τομείς.

Ωστόσο τα επόμενα χρόνια αναμένεται να βελτιωθεί η δυνατότητα δανεισμού και η ρευστότητα των τραπεζών. Άλλωστε, οι ναύλοι άρχισαν να παρουσιάζουν άνοδο με αποτέλεσμα να σημειωθεί επιβράδυνση των μη εξυπηρετούμενων δανείων, μετά την τελευταία αξιολόγηση των θεσμών (2016). Έμπειρα στελέχη του κλάδου ναυτιλιακών χορηγήσεων αναφέρουν ότι ακόμη και αν οι ναύλοι υποχωρήσουν έως και 60% μέσα στους επόμενους μήνες, ωστόσο η πλειονότητα των ελληνόκτητων εταιριών ποντοπόρου ναυτιλίας θα εξακολουθήσει να δουλεύει πάνω από το break even (οριακό σημείο) ή στα όριά του.

Προς το παρόν η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία καταφέρνει να αντεπεξέλθει στις νέες συνθήκες και να συνεργαστεί με τις τράπεζες. Ωστόσο ίσως και να σημειωθούν αποτυχίες ναυτιλιακών δανείων λόγω της οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης.

Η δημιουργία του Ελληνικού Ναυτιλιακού CLUSTER είναι απαραίτητη προκειμένου να αντιμετωπιστεί η κρίση στη ναυτιλία. Πρόκειται για τη γεωγραφική συγκέντρωση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Φυσικά, κύριο μέλος του ναυτιλιακού cluster θα πρέπει να είναι ο τραπεζικός τομέας. Για τη στήριξη της επιχειρηματικότητας και των επενδυτικών αποφάσεων στον τομέα της ναυτιλίας απαιτείται ένα σταθερό, ποιοτικό και ασφαλές περιβάλλον. Ειδικότερα τα χαρακτηριστικά της δυναμικής ανάπτυξης του Ελληνικού ναυτιλιακού CLUSTER είναι:

- Η επιτόπια παρουσία των μεγάλων διεθνών τραπεζικών ομίλων που χρηματοδοτούν την Ελληνική ναυτιλία.
- Η πληθώρα άλλων τραπεζών χωρίς παρουσία στην Ελλάδα.
- Η συνεχιζόμενη και δυναμική υποστήριξη των Ελληνικών τραπεζών.
- Η είσοδος εταιρειών Ελληνικών συμφερόντων στα διεθνή χρηματιστήρια.

Η παρούσα κρίση θεωρείται ως η χειρότερη μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, με αποτέλεσμα η υπέρβασή της να αποτελεί καίριο ζήτημα. Σύμφωνα με τους ειδικούς, μπορεί σύντομα να υπάρξει ισορροπία προσφοράς - ζήτησης αναφορικά με την αγορά ξηρού φορτίου, αντίθετα με την αγορά των εμπορευματοκιβωτίων που θα χρειαστεί περισσότερο χρόνο για να ανακάμψει. Είναι αρκετά ισχυρός ο δεσμός μεταξύ των ελληνικών ναυτιλιακών τραπεζών και των Ελλήνων εφοπλιστών με αποτέλεσμα η διατήρηση των καλών σχέσεων μεταξύ τους να αποτελεί κοινό στόχο και των δύο πλευρών. Η ελληνική ναυτιλία στηρίζει την εθνική οικονομία καθώς αποτελεί μια ισχυρή δύναμη, με την προϋπόθεση όμως ότι υπάρχει και το αντίστοιχο ενδιαφέρον για τη χρηματοδότηση της από τις τράπεζες. Βέβαια δεν θα πρέπει να παραλείπεται και ο ρόλος της κυβέρνησης η οποία μπορεί να πιέσει τις τράπεζες σχετικά με την πολιτική που ακολουθούν αλλά και να εξετάσει την παροχή εγγυήσεων μέρους ή του συνόλου των πληρωμών των τόκων των ναυτιλιακών δανείων που δεν ξεπερνούν το 1 δις ευρώ το χρόνο. Επίσης, αξίζει να επισημανθεί ότι και η εισαγωγή των ναυτιλιακών εταιρειών στις μεγάλες χρηματιστηριακές αγορές αλλά και στο Χρηματιστήριο Αθηνών μπορεί βοηθήσουν τον τομέα της ναυτιλίας, εφόσον γίνουν προσεκτικές κινήσεις.

Καθώς η Ελλάδα αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου, πρέπει να δίνεται η δέουσα σημασία σε θέματα που αφορούν την ναυτιλιακή χρηματοδότηση, αφού είναι αδιαμφισβήτητη η συμβολή της ελληνικής αλλά και της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην ανάπτυξη της οικονομίας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Boston Consulting Group. (2013). *Εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία*. Boston: BCG-Boston Consulting Group.
- Damian, E., & Ntantsef, S. (2013). *Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ: ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ*. Αθήνα: ΙΔΡΥΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ (FOUNDATION FOR ECONOMIC & INDUSTRIAL RESEARCH).
- Euretirio-Overdraft. (2015). *Υπερανάληψη (Overdraft)*. Ανάκτηση από euretirio: <https://www.euretirio.com/yperanalipsi/>
- virvilis-Ομολογιακό Δάνειο. (2016). *Ομολογιακό Δάνειο*. Ανάκτηση από virvilis: http://virvilis.gr/banking/omologiako_daneio-bank-article_cat-26.html
- Αυγουλέας, Α. (2015). *Το ελληνικό τραπεζικό σύστημα και η οικονομική ανάπτυξη*. Αθήνα: Παρατηρητήριο Κρίσης (ΚΑΤΑΝΟΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΡΙΣΗ).
- Βλάχος, Γ. (2007). *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*. Αθήνα: ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ.
- Βλάχος, Γ. (2011). *Ναυτιλιακή Οικονομία*. Αθήνα: ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ.
- Γουλιέλμος, Α. (2014). *Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων - (3η εκδ.)*. Αθήνα: ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ.
- Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος-Κοινοπρακτικά δάνεια. (2014). *Κοινοπρακτικά δάνεια*. Ανάκτηση από Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος: <https://www.nbg.gr/el/corporate/long-term-lending/solutions/syndicated-loans>
- Εποπτεία Πιστωτικού Συστήματος*. (2016). Ανάκτηση από Bank of Greece: <http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Supervision/default.aspx>
- Η Τράπεζα της Ελλάδος. (2016, 2). *Τραπεζική χρηματοδότηση του εγχώριου ιδιωτικού τομέα*. Ανάκτηση από Η Τράπεζα της Ελλάδος: <http://www.bankofgreece.gr/BoGAttachments/29.03.2016%20%CE%A4%CF%81%CE%B1%CF%80%CE%B5%CE%B6%CE%B9%CE%BA%CE%AE%20%CF%87%CF%81%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%B4%CF%8C%CE>

F%84%CE%B7%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CE%BF%CF%85%20%CE%B5
%CE%B3%CF%87%CF%8E%CF%81%CE%B9%CE%B

Ινστιτούτο Εργασίας ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ. (2011). *Η ελληνική οικονομία και η απασχόληση*. Αθήνα: ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΣΕΕ - ΑΔΕΔΥ.

Καραβίας, Φ., Μονοκρούσος, Π., Μαλλιαρόπουλος, Δ., & Αναστασάτος, Τ. (2012, 5). Ελληνικό τραπεζικό σύστημα, μέτρα ενίσχυσης της ρευστότητας και χρηματοδότηση της πραγματικής οικονομίας. *Οικονομία και Αγορές*, VII(1), σσ. 2-10.

Μιχαλόπουλος, Γ. (2015). Χρηματοδότηση των ελληνικών τραπεζών στη διάρκεια της κρίσης. (σσ. 1-18). Αθήνα: Διεύθυνση Χρηματοοικονομικού Σχεδιασμού και Διαχείρισεως Alpha Bank.

Μπέλος, Η. (2014, 9 7). *Οι ελληνικές τράπεζες βάζουν πλώρη για τη ναυτιλία*. Ανάκτηση από ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ Α.Ε.: <http://www.kathimerini.gr/782832/article/oikonomia/epixeirhseis/oi-ellhnikes-trapezes-vazoygn-plwrh-gia-th-naytilia>

Παρδάλη, Α. (2007). *Οικονομική και πολιτική των λιμένων*. Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε.

Πλωμαρίτου, Π. (2006). *Μάρκετινγκ Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. Αθήνα: ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ.

Τουρκολιάς, Α. (2013). Το ελληνικό τραπεζικό σύστημα και η ναυτιλία. *Ετήσιο Συνέδριο της ΡωC για την Ναυτιλία* (σσ. 1-6). Πειραιάς: Εθνική Τράπεζα.

Φαλαγγάρη, Α. (2015, 11). *ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΔΑΝΕΙΑ ΚΑΙ ΜΟΡΦΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ (Η Περίπτωση Των Αρχικών Δημόσιων Εγγραφών-Κατά τη Διάρκεια της Ασιατικής και Παγκόσμιας Χρηματοπιστωτικής Κρίσης)*. Ανάκτηση από Πανεπιστήμιο Μακεδονίας-ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ-ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ-ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ: <https://dspace.lib.uom.gr/bitstream/2159/17520/6/PhalangariAnnaMsc2015.pdf>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Συνέντευξη

Αθήνα, Μάιος 2016

Αξιότιμοι κύριοι,

Ονομαζόμαστε Χριστίνα Καλύβα, Τασούλα Ελευθερία και Ροδόπουλος Νίκος και είμαστε προπτυχιακοί φοιτητές του Τμήματος Λογιστικής Χρηματοοικονομικής, της Σχολής Διοίκησης & Οικονομίας, του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Δυτικής Ελλάδας.

Θα θέλαμε να σας ευχαριστήσουμε που δεχτήκατε να λάβετε μέρος σε αυτή την έρευνα που διεξάγεται στα πλαίσια της πτυχιακής μας εργασίας με θέμα: «Η τραπεζική χρηματοδότηση στη ναυτιλία». Η συνέντευξη είναι ανώνυμη, τα δεδομένα που θα συλλεχθούν θα αναλυθούν στατιστικά και θα χρησιμοποιηθούν για καθαρά εκπαιδευτικούς και ερευνητικούς σκοπούς, διασφαλίζοντας την εμπιστευτικότητα και ανωνυμία, όπως επιβάλλει η ερευνητική δεοντολογία.

Σας ευχαριστούμε θερμά εκ των προτέρων για τη συμμετοχή σας, με εκτίμηση, Καλύβα Χριστίνα (email: chrikaly@logistiki.teimes.gr), Ροδόπουλος Νικόλαος (email: nikorodo@logistiki.teimes.gr), Τασούλα Ελευθερία (email: elevtaso@logistiki.teimes.gr).

Τράπεζα:

| | |
|---------------------------------|--|
| ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. | |
| ALPHA BANK | |

1. Ποια είναι τα βασικά κριτήρια αξιολόγησης Ναυτιλιακών Δανείων;
2. Ποιες είναι οι προϋποθέσεις για χορήγηση του δανείου (διερεύνηση του αιτήματος από την τράπεζα);
3. Ποια είναι η διαδικασία χορήγησης Ναυτιλιακών Δανείων;
4. Ποιες είναι οι μορφές ναυτιλιακών Δανείων / χρηματοδοτήσεων;
5. Ποιο είναι το ύψος και η διάρκεια δανείων / χρηματοδοτήσεων;

Πνευματικά δικαιώματα

Copyright © ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Δηλώνω ρητά ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν. 1599/1988 και τα άρθρα 2,4,6 παρ. 3 του Ν. 1256/1982, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής εργασίας και δεν προσβάλλει κάθε μορφής πνευματικά δικαιώματα τρίτων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι πηγές δε που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον.

Καλύβα Χριστίνα, Ροδόπουλος Νικόλαος, Τασούλα Ελευθερία, 2017