

Α.Τ.Ε.Ι. ΠΕΙΡΑΙΑ ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΠΩΣ ΕΠΗΡΕΑΣΕ Η ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΤΟΥ 2008 ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΑΘΗΝΑ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2014

ΣΥΓΓΡΑΦΙΚΗ ΟΜΑΔΑ:

ΚΑΗΜΕΝΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ

ΚΟΡΩΝΗ ΜΑΡΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΓΑΡΟΥΦΑΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

Πίνακας περιεχομένων

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	3
ABSTRACT.....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	6
1.1 Εισαγωγή και σκοπός.....	7
1.2 Ιστορική αναδρομή στην ελληνική ναυτιλία.....	8
1.3 Παγκόσμια οικονομική ύφεση 1929.....	17
1.4 Διεθνής οικονομική κρίση από το 2008 μέχρι σήμερα.....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ.....	31
2.1 Εισαγωγή.....	32
2.2 Η Χρηματοπιστωτική κρίση και η Διεθνής Ναυτιλία.....	32
2.3 Η Χρηματοπιστωτική κρίση στην Ελλάδα.....	37
2.4 Κατηγορίες πλοίων.....	42
2.5 Αγοραπωλησίες και παραδόσεις πλοίων.....	48
2.6 Η πορεία των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.....	54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ.....	58
3.1 Εισαγωγή.....	59
3.2 Ναυτιλιακοί κύκλοι.....	60
3.3 Εξεύρεση κεφαλαίων.....	63
3.3.1 Χρηματοδότηση πλοίων με ίδια κεφάλαια.....	63
3.3.2 Ενδιάμεση χρηματοδότηση.....	63
3.3.3 Χρηματοδοτική μίσθωση.....	64
3.3.4 Τραπεζικά εμπορικά δάνεια.....	65
3.4 Προϋποθέσεις χορήγησης ναυτιλιακών δανείων.....	67
3.5 Απαιτούμενα έγγραφα ναυτιλιακής χρηματοδότησης.....	71
3.6 Παράγοντες επιτυχίας ενός ναυτιλιακού δανείου.....	72
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ: ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΞΕΝΟ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ.....	74
4.1 Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση στην Ελλάδα.....	75
4.2 Ο Ρόλος του Ελληνικού και Ξένου Τραπεζικού Συστήματος.....	79
4.3 Μορφές Κινδύνων Ναυτιλιακών Χρηματοδοτήσεων.....	85
4.4 Προοπτικές της Ελληνικής Ναυτιλίας.....	87
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	88
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	90

“Ο πλούτος και η δύναμη των Ελλήνων βρίσκεται εκεί όπου βρισκόταν και στην εποχή του Οδυσσέα: στην θάλασσα.”

Ζακ Λακαριέρ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία έχει ως αντικείμενο μελέτης την Ελληνική Ναυτιλία και την επίδραση που έχει η σημερινή παγκόσμια και ελληνική οικονομική κρίση . Η ναυτιλία αποτελεί έναν κλάδο όπου οι συνθήκες και οι καταστάσεις μεταβάλλονται έντονα ενώ οι αποφάσεις για επένδυση πολλές φορές αναφέρονται σε ένα μακρό χρονικό ορίζοντα. Η μεγαλύτερη πρόκληση και ευθύνη για μια πλοιοκτήτρια εταιρεία είναι να αποφασίσει σωστά και ορθολογικά, επιτυγχάνοντας την απόλυτη μείωση του κόστους για την αγορά πλοίου.

Στόχος της εν λόγω εργασίας είναι η καταγραφή και αξιολόγηση των συνεπειών της χρηματοπιστωτικής κρίσης στην Ελληνική Ναυτιλία, μέσω της παρουσίασης των θετικών και αρνητικών πτυχών τους, καθώς και η καταγραφή του τρόπου αντίδρασης της Ελληνικής Ναυτιλίας στις συνέπειες αυτές και του οικονομικού περιβάλλοντος που την πλαισιώνει.

Ειδικότερα, γίνεται παρουσίαση και ανάλυση της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης, της αφετηρίας και των αιτιών της, καθώς και της σύνδεσης της με τη διεθνή και Ελληνική Ναυτιλία, η οποία αποτελεί και αντικείμενο της μελέτης μας.

Η διάρθρωση του Ελληνικού στόλου μέσω των παραγγελιών, των παραδόσεων, των αγοραπωλησιών των πλοίων, η πορεία των Ελληνικών Ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι επενδύσεις της Ελληνικής πλοιοκτησίας, καθώς και οι πόροι χρηματοδότησης της Ελληνικής Ναυτιλίας (Ελληνικό Ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο).

Ο συνηθέστερος τρόπος χρηματοδότησης είναι ο τραπεζικός δανεισμός, και για το λόγο αυτό θα δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην ανάλυση των κριτηρίων με βάση τα οποία οι τράπεζες αξιολογούν τις επενδυτικές προτάσεις για την απόκτηση πλοίων.

Η εργασία αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια.

Συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας γίνεται αναφορά στην ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας καθώς και στην παγκόσμια οικονομική ύφεση του 1929 που

στιγμάτισε την οικονομία, αλλά και στη μετέπειτα διεθνή οικονομική κρίση από το 2008 μέχρι σήμερα.

Στο δεύτερο κεφάλαιο περιγράφεται αναλυτικότερα η χρηματοπιστωτική κρίση στη Διεθνή ναυτιλία καθώς και στην Ελλάδα. Παρουσιάζονται οι κατηγορίες πλοίων, καθώς και οι προϋποθέσεις για αγοραπωλησίες και παραδόσεις αυτών.

Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στη χρηματοδότηση. Γίνεται αναφορά στους ναυτιλιακούς κύκλους, δίνοντας έμφαση στην εξεύρεση κεφαλαίων αναλύοντας τις μορφές χρηματοδότησης, καθώς και τις προϋποθέσεις χορήγησης αυτών αλλά και των κινδύνων που διατρέχουν.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, γίνεται πλήρης αναφορά στον ρόλο των ελληνικών και ξένων τραπεζών στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση, στους κινδύνους που προμηνύει η χρηματοδότηση και στις προοπτικές της ελληνικής ναυτιλίας.

Συμπεραίνοντας, ότι παρά τη συντηρητική λογική των τραπεζών και του υψηλού βαθμού ρίσκου, ο τραπεζικός δανεισμός παραμένει μια σημαντική μορφή άντλησης κεφαλαίων για επένδυση σε πλοίο.

Συνοπτικά, η εργασία εξετάζει θεωρητικά τη λογική αυτών των επενδύσεων σε καιρούς οικονομικής κρίσης καθώς και τη σωστή επενδυτική πολιτική που πρέπει να εφαρμόζεται για την ανάπτυξη καλών σχέσεων με το χρηματοπιστωτικό σύστημα.

Abstract

The present work aims to study the Greek Shipping and the effects consulted by the economic crisis. Shipping is an industry where conditions and situations vary strongly and investment decisions often refer to a long time horizon. The biggest challenge and responsibility for a shipping company is to decide correctly and rationally, achieving an absolute reduction of costs for the purchase of a vessel.

The aim of this work is to record and evaluate the impact of the financial crisis in the Greek Seas, through the presentation of positive and negative aspects, as well as recording the reaction of the Greek Navy and the consequences of the economic environment that frames it.

In particular, we present an analysis of the global financial crisis, its origin and its causes, and its connection with the Greek and international shipping, which is also the subject of our study.

The structure of the Greek fleet through orders, deliveries, purchases and sales of ships, the course of Greek shipping companies, the investments of the Greek owned and the finances of the Greek Navy (Greek Maritime portfolio).

The most common method of financing is bank lending, and therefore will be a particular emphasis on the analysis of the criteria against which banks assess investment proposals for the acquisition of ships.

The paper consists of four chapters.

Specifically, in the first chapter is the history of the Greek shipping industry and the global economic recession of 1929, that marked the economy and the subsequent global financial crisis from 2008 until today.

The second chapter describes in detail the financial crisis in international shipping and in Greece. Featured categories ships and the conditions for the transactions and deliveries.

The third section deals with the financing. Reference is made in shipping circles, emphasizing the fundraising analyzing forms of funding, and the conditions under which such and safety risks.

The fourth chapter is a complete reference to the role of Greek and foreign banks in shipping finance, the risks portend funding and prospects of Greek shipping.

In conclusion, that despite the conservative logic of banks and the high degree of risk, bank lending remains an important form of capital for investment in the ship.

In summary, the paper examines the theoretical rationale of these investments in times of economic crisis and the right investment policy to be applied to the development of good relations with the financial system.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο :

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ

Η ναυτιλία είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας που περιλαμβάνει τις θαλάσσιες μεταφορές και τη γενικότερη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Καθώς μέσω της δυνατότητας διακίνησης δια θαλάσσης μεγάλων ποσοτήτων αγαθών και βιομηχανικών προϊόντων, συντελεί στην οικονομική ανάπτυξη και στην γεωγραφική ανακατανομή του διεθνούς εμπορίου.

Ιδιαίτερα σε χώρες που έχουν παράδοση στην ναυτιλία όπως είναι η Ελλάδα, η ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας επιδρά στο επίπεδο απασχόλησης, δημιουργεί εισόδημα και βελτιώνει το ισοζύγιο πληρωμών.

Ο κλάδος της Ελληνικής Ναυτιλίας γεννήθηκε ανάμεσα ιστίων και ατμού τον 19^ο αιώνα, τα πρώτα μεταπλευθερωτικά χρόνια. Από τότε είχε μακριά και περιπετειώδη εξέλιξη μέχρι να καταλήξει στη σημερινή της μορφή.

Σε μια εποχή που κυριαρχούν οι παγκόσμια μεγάλες οικονομικές δυνάμεις, η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας αποτελεί ένα αξιοσημείωτο παράδειγμα. Σε ένα διεθνές περιβάλλον ραγδαία εξελισσόμενο και αμείλικτα ανταγωνιστικό, η ελληνόκτητος ναυτιλία έχει καταφέρει να αποτελεί μια από τις σημαντικότερες δυνάμεις του κόσμου.

Η συμβολή της ποντοπόρου ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της εγχώριας ελληνικής οικονομίας αυξάνεται περισσότερο όταν περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες επιλέγουν ως τόπο εγκατάστασής τους την Ελλάδα.

Η χρηματοπιστωτική κρίση που εκδηλώθηκε στις ΗΠΑ, έπληξε τις αγορές παγκοσμίως, συρρικνώνοντας κατά ένα μέρος τον όγκο του παγκόσμιου εμπορίου, ενώ ήταν αδύνατο να αφήσει την Ναυτιλία ανεπηρέαστη, καθώς μεγάλο ποσοστό του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης. Παράλληλα με τη μεγάλη ανάπτυξη που είχε γνωρίσει τα προηγούμενα χρόνια, η Ναυτιλιακή βιομηχανία έκανε παραγγελίες ρεκόρ, με αποτέλεσμα να δημιουργήσει ανισόρροπο κλίμα μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.

Παρόλα αυτά, η Ελληνική Ναυτιλία εξακολουθεί να διατηρεί την ηγετική της θέση στο χώρο, διαθέτοντας τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο παγκοσμίως, κατέχοντας τη πρώτη θέση στις παραγγελίες και στις επενδύσεις, ενώ παράλληλα χαράζει

στρατηγικές που της επιτρέπουν να επιβιώνει στο δύσκολο αυτό οικονομικό περιβάλλον.

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

“Η θάλασσα είναι η μεγάλη λεωφόρος συγκοινωνιών της Υδρογείου ...οι πρωτόγονοι χωρίζονται και οι πολιτισμένοι δι’ αυτής ενώνονται ...η ποταμοπλοΐα ανήκει εις τας συγκοινωνίας της ξηράς, όταν όμως οι λαοί αναπτύσσονται εις τας όχθας ποταμού, τότε γίνονται ναυτικοί” όπως πού ορθά έγραφε ο αείμνηστος Καθηγητής Γεώργιος Χαριτάκης. Και οι λόγοι αυτοί ισχύουν μέχρι και σήμερα, παρά την σμίκρυνση των αποστάσεων και του χρόνου από τα αεροπλάνα, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν το πρώτο λόγο τουλάχιστον όσον αφορά τα εμπορεύματα. Και αυτό αποδεικνύεται από τις επενδύσεις των πλοίων ,την αύξηση της χωρητικότητας τους, ως και των συνεχών βελτιώσεων των λιμανιών και των εγκαταστάσεων τους.

Η Ελλάδα είναι μια χώρα ναυτική. Η σχέση του Έλληνα με τη θάλασσα έχει διάρκεια αλλά και συνέχεια μέσα στο χρόνο. Η ελληνική ναυτιλία ανέκαθεν σε όλη την ιστορία της υπήρξε ο κατεξοχήν τομέας διεθνοποίησης τόσο της ελληνικής οικονομίας όσο και της κοινωνίας. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία σήμερα εκτός από τη συμβολή της στην εθνική οικονομική ανάπτυξη έχει και ρόλο εθνικής ασφαλείας , δεδομένου ότι ο ακτοπλοϊκός της στόλος συνδέει τα πολλά νησιά της Ελλάδας με την ηπειρωτική χώρα. Έχει επίσης και ευρωπαϊκό ρόλο καθώς με το μέγεθος και την ποικιλία των εμπορικών δραστηριοτήτων της συντελεί με περίπου 50% στις ναυτιλιακές δραστηριότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τέλος έχει και παγκόσμιο ρόλο δεδομένου ότι κατέχει το 10% περίπου του παγκόσμιου στόλου και η ναυτιλία είναι ο μοναδικός τομέας που η Ελλάδα έχει κάποια διαπραγματευτική ισχύ και πρωταγωνιστεί στις παγκόσμιες εξελίξεις των διεθνών οργανισμών στην κατεύθυνση του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΩΝ ΜΙΝΩΪΚΩΝ ΧΡΟΝΩΝ ΜΕΧΡΙ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ

Το πλοίο και η ναυπηγική τέχνη έχουν αφετηρία τους την Ελλάδα, όπως μαρτυρούν τα αρχαιολογικά ευρήματα, οι μύθοι, οι αρχαίοι συγγραφείς (Όμηρος, Ξενοφώντας

κ.α.) και οι ναυτικές ορολογίες., π.χ. ναυς, ναυτικό, ναυπηγείο κλπ (nave, nautical etc).

Η αιτία για αυτό είναι το ότι στην Ελληνική Θάλασσα (= το Αιγαίο Πέλαγος) υπάρχουν πάρα πολλά νησιά που πολλά από αυτά φαίνονται και δια γυμνού οφθαλμού από την ξηρά οπότε αυτό προκάλούσε στο να κατασκευάσει κάποιος πλεούμενο και να πάει εκεί. Τα αρχαιολογικά ευρήματα δείχνουν ότι στην Ελληνική θάλασσα κυκλοφορούσαν μορφές πλοίων ήδη από πολύ παλιά, 14^ο-17^ο αιώνας π.χ. και η Ιλιάδα και η Οδύσσεια του Ομήρου είναι οι παλαιότερες γραπτές αναφορές, σχετικά με μεθόδους κατασκευής πλοίων, καθώς και οι αρχαιότερες γραπτές μαρτυρίες γύρω από τη ναυτική ζωή και τη ναυπηγική τέχνη:

“Κι αφού σκάρωσε κατάστρωμα κι αρμολόγησε στραβόξυλα πυκνά, το μαστόρευε.. και μέσα στήριξε κατάρτι με ταιριασμένη αντένα κι έκαμε και το τιμόνι του να κυβερνάει το σκάφος. . . κι η Καλυψώ λινά τού κουβαλούσε για τα πανιά. Κι αυτός με τέχνη τα έφτιαξε κι αυτά, κι έδεσε μέσα ξάρτια και караβόσκοινα”. (Οδύσσεια, ε 253-260).

Αρχαιολογικά ευρήματα δείχνουν ότι στο Αιγαίο κυκλοφορούσαν οι πρώτες μορφές πλοίων γύρω στο 2000 π.χ. ένας νέος τύπος ελαφρύ πλοίου , ικανού να ταξιδεύει με κουπιά και με πανιά, το αιγαιοπελαγίτικο σκαρί: μια πραγματική επανάσταση στη ναυτική τεχνολογία, που υιοθετήθηκε αμέσως από τους λαούς του Αιγαίου και στη συνέχεια από τους Αχαιούς. Οι πρώτοι γνωστοί που εμφανίζονται είναι οι Κυκλαδίτες (3000-2000 π.χ.) οι οποίοι όμως δίνουν την θέση τους στους Κρήτες της Μινωικής περιόδου που ανέπτυξε τον Κρητοκυκλαδίτικο πολιτισμό και μετέδωσε τις ναυτιλιακές γνώσεις του στους Αχαιούς, οι οποίοι κατέκλυσαν τη Θεσσαλία (2000 π.χ.) και την Νότια Ελλάδα αφού εξεδίωξαν τις Πελάγιες και έτερες ελληνικές φυλές του Βορρά.

Οι Αχαιοί εξελίχθηκαν σε σπουδαίους ναυτικούς και σημαδεύουν την εποχή του ορείχαλκου και του Μυκηναϊκού πολιτισμού, ο οποίος θριαμβεύει την ομηρική εποχή. Η εποχή των ομηρικών χρόνων αφορά την περίοδο μεταξύ 13^{ου} και 17^{ου} αιώνα , εποχή Ομήρου και Τρωικού Πολέμου και μετά την λήξη του την περιπέτεια του Οδυσσέα. Η εποχή της Τροίας ως εμπορικό κέντρο συμπίπτει με την εποχή του χαλκού και του ορειχάλκου, η οποία βρίσκεται σε ευνοϊκό σημείο μεταξύ θαλάσσης και ενδοχώρας ώστε εκτός από στρατιωτική δύναμη να καταστεί και εμπορικό σημείο άλλων λαών. Για την εποχή εκείνη δεν μπορούμε να μιλάμε για εμπορικούς πολέμους όπως και ότι ο Τρωικός Πόλεμος έγινε με σκοπό το “πλιάτσικο”, όπως ισχυρίζεται ο Κορδάτος καθώς ακολούθησε αρπαγή γυναικών και λεηλασία της πλούσιας πόλης. Κατά την εκστρατεία της Τροίας έλαβαν μέρος 1186 πλοία.

Κατά τους μεθομηρικούς και κλασσικούς χρόνους έρχεται η ανάπτυξη της οικονομίας, την αύξηση των συναλλαγών με τη χρήση του νομίσματος αλλά και της πιστώσεως, έτσι η επέκταση του εμπορίου φέρνει τους Έλληνες σ' επαφή με άλλους λαούς περιλαμβάνοντας κυρίως τη Νότιο-Ανατολική Μεσόγειο και τον Εύξεινο Πόντο. Για τη μεταφορά των διάφορων αγορών χρησιμοποιούνταν κυρίως ταχύπλοα πλοία όπου η μέση ταχύτητα ήταν 51/2 κόμβοι την ώρα. Εκτός των μικρών πλοίων (18 τόνων), τα πλοία του 5^{ου} αιώνα π.χ. ήταν χωρητικότητας 262 τόνων(10.000 ταλάντων). Τα πλοία διακρίνονταν δε δύο κατηγορίες τα «στρογγυλόμορφα» ως εμπορικά και τα «μακρόμορφα» ως πολεμικά. Τα πλοία ήταν πολυδάπανα αλλά ήταν η κινητήρια δύναμη που διέσχιζε τις θάλασσες μεταφέροντας εμπορεύματα, ανθρώπους και ιδέες. Οι αρχαίοι Έλληνες ανέπτυξαν έναν κατεξοχήν “θαλάσσιο πολιτισμό”, στον οποίο η θάλασσα, το αρχιπέλαγος, το ναυτικό και οι αποικίες έπαιζαν πρωταρχικό ρόλο. Δεν γνώριζαν σύνορα στα ταξίδια και στις εξερευνήσεις τους, όπως δεν γνώριζαν όρια και στην ελευθερία της σκέψης τους.

Η Βυζαντινή Αυτοκρατορία, στις περιόδους ακμής διέθετε ένα ισχυρό ναυτικό. Μετά την πτώση του Βυζαντινού Κράτους, το ατίθασο πνεύμα των Ελλήνων, κατάλαβε ότι μόνο δύο δρόμοι υπήρχαν για όσους δεν άντεχαν την κατάκτηση από τους Τούρκους και την ταπείνωση ως σκλάβοι. Ο δρόμος προς τις παλιές Ελληνικές “αποικίες” έξω από τα όρια του Οθωμανικού κράτους και ο δρόμος της θάλασσας, του πλοίου και του ναυτικού εμπορίου, όπου ο Τούρκος κατακτητής αντικρίζοντας με δέος το υγρό στοιχείο δεν τολμούσε να αντιμετωπίσει τον τολμηρό Έλληνα θαλασσινό. Και πράγματι αυτές οι δύο διέξοδοι διέσωσαν το Ελληνικό Έθνος, επιτρέποντας του να επιβιώσει αλλά και να αναπτυχθεί μέσα σε σκληρές συνθήκες δουλείας και μάλιστα να δημιουργήσει οικονομία, αλλά και να σχηματίσει ένα στόλο με ικανούς καπετάνιους και μάχιμο πλήρωμα. Ο στόλος αυτός μετατράπηκε σε πολεμικό στόλο σε μια νύχτα και νίκησε επανειλημμένα τις Τούρκικες και Αιγυπτιακές δυνάμεις, παρεμποδίζοντας τις δυνατότητες ανεφοδιασμού των στρατευμάτων που έστειλε ο Σουλτάνος για να καταπνίξουν τον εθνικό ξεσηκωμό.

Κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας ο αγγλογαλλικός ανταγωνισμός για τον έλεγχο της ανατολικής μεσογειακής λεκάνης και ιδιαίτερα τον 18^ο αιώνα, είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, η οποία αυξάνεται γρήγορα σε αριθμό πλοίων και χωρητικότητα, εκμεταλλεόμενη, εκτός των άλλων τη ρώσικη παρέμβαση στον εμπορικό ανταγωνισμό μεταξύ Αγγλίας και Γαλλίας και τους πολέμους της Γαλλικής Επανάστασης και του Ναπολέοντα. Στο τέλος του 18^{ου} αιώνα οι Έλληνες παίρνουν τη θέση των Γάλλων στην Ανατολή και ανταγωνίζονται με

επιτυχία τους Άγγλους. Ανάπτυξη του εμπορίου γνωρίζει η Ύδρα, ακολουθούν οι Σπέτσες και τα Ψαρά.

Κατά το έτος 1813 τα κυριότερα ελληνικά λιμάνια φιλοξενούσαν 615 πλοία χωρητικότητας 153.580 τόνων, εξοπλισμένων με 5.878 πυροβόλα, δεδομένου ότι τα εμπορικά πλοία έπρεπε να είναι εξοπλισμένα λόγω του κινδύνου των πειρατών και με συνολικό πλήρωμα 35.526 ναυτών και αναφέροντας τα παραπάνω ο Βερναρδάκης τονίζει :”... Ενώ ο Έλλην δεν εφημίζετο δια την πειθαρχίαν του παρά ταύτα όσον αφορά εις την ναυτιλίαν υπήρξεν τάξις, ακρίβεια και πειθαρχία”.

Πολλά έργα γινόντουσαν για τη βελτίωση των λιμανιών κατά καιρούς και κυρίως το 19^ο αιώνα διακρίθηκαν για τις επιδόσεις τους λιμάνια : του Πειραιά, του Ναυπλίου, του Άστρος, της Κορώνης ,του Κατάκολου, της Κυλλήνης, της Πάτρας, της νέας Κορίνθου, της Σύρου, της Άνδρου, της Τήνου, της Νάξου, των Καλαμών, του Μεσολογγίου, του Γαλαξιδίου, της Σάμου, του Αργοστολίου, της Λευκάδας, της Ζακύνθου κ.ά. . Οι λιμενικές αρχές εισέπρατταν διάφορα τέλη λιμενικά, υγειονομικά, προξενικά, επί φορτίου, πρωτόκολλα, πιστοποιητικά κ.λπ. .

Το έτος 1823 τα Ιόνια νησιά διέθεταν 119 μεγάλα ιστιοφόρα (ships), 107 μικρότερα (sailing vessels), 49 μικρά και 69 αλιευτικά. Το 1828 η Κεφαλονιά υπερείχε των Ιόνιων νησιών με 300 πλοία το καθένα με 20-30 άντρες, με την υποχώρηση του ιστιοφόρου πλοίου έναντι του ελικοκινήτου πλοίου και πάλι διατήρησε το προβάδισμα.

Στη μετεπαναστατική περίοδο, η ελληνική ναυτιλία ήταν ο μόνος οικονομικός τομέας της χώρας που κατόρθωσε γρήγορα να επανακτήσει την παλιά ζωτικότητα του ανεπηρέαστος από τους ποικίλους εσωτερικούς παράγοντες που εμπόδιζαν την ανάπτυξη άλλων παραγωγικών οικονομικών κλάδων.

Το έτος 1853 πρώτα ήταν τα ελληνικά (967.000 τόνους), δεύτερα τα αγγλικά (505.000 τόνους), τρίτα τα ρώσικα (335.000 τόνους) και τέταρτα τα γαλλικά (70.000 τόνους). Μετά την Ανεξαρτησίαν περίοδο, η άνοδος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας οφείλεται εκτός από του δραστήριου εμπορίου της Μαύρης Θάλασσας, στο χαμηλό κόστος τόνου να στοιχίζει στην Ελλάδα 124 φράγκα, ενώ στα γαλλικά ναυπηγεία 328 φράγκα. Ο Κριμαϊκός Πόλεμος (1853-1856) βοήθησε τους Έλληνες μετά την ναυτιλιακή κρίση του 1848-1852. Και η ελληνική ναυτιλία συνέχισε τα άλματα της και τα ελληνικά πλοία ανταγωνίζονταν τα πλοία των άλλων

εμποροναυτικών δυνάμεων. Αυτός υπήρξε και ο λόγος οι Γάλλοι το 1850 να κατηγορήσουν τα πλοία ως αναξιόπιστα, ώστε να μην γίνονται μεταφορές φορτίων με τα πλοία τους. Παρά ταύτα η ελληνική εμπορική ναυτιλία εξακολούθησε την ανοδική πορεία. Η επόμενη δυσφήμιση ήλθε από τους Άγγλους, οι οποίοι κατηγόρησαν ως επικίνδυνη την πλεύση των ελληνικών πλοίων στις θάλασσες. Εν τούτοις, η ελληνική ναυτιλία πέτυχε να αντιπαρέλθει και αυτό το εμπόδιο.

Το νέο συγκροτούμενο κράτος από την εποχή της Κυβέρνησης Καποδίστρια, της αντιβασιλείας και μέσα στα πρώτα χρόνια της Βασιλείας του Όθωνα, εξέδωσε νομοθεσία που αφορούσε την Εμπορική Ναυτιλία, με σκοπό την ανάπτυξη της. Συγκεκριμένα το 1828 έχουμε τον πρώτο Οργανισμό Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ συγχρόνως ο εκλεκτός πολιτικός της εποχής Σπυρίδωνας Τρικούπης αναλαμβάνει και την νεοσύστατη Γραμματεία του Υπουργείου Εξωτερικών Υποθέσεων και Εμπορικού Ναυτικού.

Ένα πολύ βασικό πρόβλημα που κλήθηκαν να επιλύσουν η επί των Ναυτικών Γραμματεία, οι Έλληνες Πρόξενοι και Αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού ήταν η διατήρησης της Ελληνικής σημαίας στα πλοία των Ελλήνων πλοιοκτητών που ευρίσκοντο ακόμη σε Τουρκοκρατούμενα μέρη. Νησιά όπως η Χίος, η Μυτιλήνη και η Σάμος αλλά και λιμάνια όπως η Σμύρνη, η Θεσσαλονίκη και άλλες περιοχές της Ελλάδος δεν είχαν ακόμη απελευθερωθεί.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟ ΠΕΡΙΟΔΟ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ 20^Ο ΑΙΩΝΑ

Η αρχή της δεκαετίας του 1930 βρίσκει την Ελλάδα στη 10^η θέση της διεθνούς ναυτιλίας με στόλο περίπου 550 εμπορικών πλοίων συνολικής χωρητικότητας 1,4 εκατ. κ.ο.χ.(κόροι ολικής χωρητικότητας- grt gross registered tonnage) . Η ηλικία των πλοίων είναι μεγάλη, αφού στη συντριπτική τους πλειοψηφία είναι άνω των είκοσι ετών και κατά συνέπεια το κόστος τους αυξημένο. Παρόλα αυτά, ο ελληνικός στόλος ήταν παρών στα μεγαλύτερα λιμάνια της υδρογείου και σε όλες τις θάλασσες, μεταφέροντας κυρίως σιτηρά, γαιάνθρακες, ξυλεία και ζάχαρη. Ακόμα και στις παραποτάμιες μεταφορές του Καναδά δραστηριοποιούνται τα ελληνικά πλοία και μάλιστα το φορτηγό “Ευγενία Εμπειρικού” ήταν το πρώτο και για πρώτη φορά που εγκαινίασε την έναρξη της εαρινής ναυσιπλοΐας στον ποταμό του Αγίου Λαυρεντίου του Κεμπέκ το 1931. Ιδιαίτερη δραστηριότητα εμφάνιζαν τα ελληνικά πλοία στο

Δούναβη, όπου η ελληνική σημαία βρισκόταν πρώτη στο πίνακα κινήσεως τόσο από άποψη πλοίων όσο και από χωρητικότητα, ενώ με μεγάλη διαφορά ακολουθούσε η ιταλική και η αγγλική σημαία. Τα ποντοπόρα ελληνικά πλοία εκτελούσαν δρομολόγια στην Βόρεια και Νότια Αμερική, αλλά και στην Ευρώπη και στη Μεσόγειο με ιδιαίτερη παρουσία στη Μαύρη Θάλασσα, τη Ρουμανία, την Αγγλία, την Φινλανδία, την Κούβα, τη Χιλή και τη Ρωσία. Το 1934 η ελληνική ναυτιλία επεκτείνεται στις αγορές της Άπω Ανατολής με τη ναύλωση φορηγών της για τις χώρες αυτές. Περισσότερα από 25 ελληνικά πλοία είχαν ναυλωθεί το 1935 από ιαπωνικές εταιρείες. Τα φορτία τους ήταν στην πλειοψηφία ξηρά και η σχέση τους με τα υγρά ήταν 4:1. Έπρεπε να περάσουν αρκετά χρόνια μετά τον πόλεμο για να φτάσει η σχέση με τάση 1:1. Συγκεκριμένα η ζήτηση χωρητικότητας το 1937 αφορούσε στη μεταφορά εμπορευμάτων 480 εκατ. τόνων, από τα οποία 375 εκατ. ήταν ξηρά φορτία και 104 εκατ. υγρά (22% υγρά φορτία στο σύνολο του παγκοσμίου δια θαλάσσης εμπορίου).

Η δεκαετία 1930-1939, στον ελληνικό χώρο έχει πάρα πολλά να παρουσιάσει στον τομέα της κρατικής πολιτικής, τόσο αρνητικά όσο και θετικά. Γενικότερα πάντως η ελληνική ναυτιλιακή υποδομή υπήρξε φτωχή και παρατηρήσαμε τα πρώτα βήματα για τη βελτίωση της. Η ναυτική πίστη εξέλειπε και τα κεφάλαια για τη δανειοδότηση των ναυτιλιακών επενδύσεων βρίσκονταν στο εξωτερικό. Στο τομέα αυτό η χώρα υστερούσε μέχρι το 1960, οπότε η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος άρχισε να δραστηριοποιείται στη δανειοδότηση της ναυτιλίας, ακολουθούμενη από άλλες Τράπεζες και ιδιαίτερα της Citibank. Το 1931 αποφασίζεται από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, η ίδρυση Ελληνικού Ασφαλιστικού Οργανισμού που εθεωρείτο το πρώτο βήμα για την αντιμετώπιση του προβλήματος της έλλειψης ελληνικών ναυασφαλειών. Ο πρώτος φορέας ναυασφάλισης θεσπίστηκε το 1939 και άρχισε να λειτουργεί το 1940 με την έναρξη του πολέμου. Το ίδιο έτος ιδρύθηκαν και άλλες ασφαλιστικές εταιρείες.

Η παλαιότητα των ελληνικών πλοίων συνεπάγετο υψηλά ασφάλιστρα που επέβαλλαν οι αγγλικοί ασφαλιστικοί οργανισμοί, στους ο ελληνόκτητος στόλος ήταν ασφαλισμένος. Το 1934 επί σύνολο 577 ελληνικών πλοίων, 104 είχαν ηλικία άνω των 30 ετών. Εκτιμάται ότι μόνο το 6% περίπου της ελληνικής χωρητικότητας είχε ηλικία λιγότερη από 15 έτη το 1937, έναντι αντίστοιχου ποσοστού 45% για τον παγκόσμιο στόλο.

Το 1935 διαλύθηκε η “Εθνική Ατμοπλοΐα” και συστάθηκε η πρώτη ελληνική εταιρεία τακτικών γραμμών, η “Ελληνική Α.Ε.”, καθώς και οι τάσεις της παγκόσμιας

ναυλαγοράς στρέφονται προς τακτικά δρομολόγια τόσο για τα φορτηγά πλοία όσο και για τα επιβατικά, με τακτικές γραμμές στη Μεσόγειο. Το 1937 η “Ελληνική Α.Ε.” του Π. Καλλιμανόπουλου αύξησε τα δρομολόγια της με νέες γραμμές προς Αίγυπτο, Παλαιστίνη και Συρία, ενώ το 1939 συστάθηκε η νέα εταιρεία “Ελληνικές Μεσογειακές Γραμμές”(ΕΛΜΕΣ).

Την 1^η Σεπτεμβρίου 1939 ο Χίτλερ εισέβαλε στην Πολωνία και ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος άρχισε με θετικές αρχικά συνέπειες για την ναυλαγορά, όχι όμως και για τα πλοία και τους ναυτικούς της ελληνικής ναυτιλίας. Το έτος αυτό συστάθηκε ο Ασφαλιστικός Οργανισμός Κινδύνων Πολέμου (ΑΟΚΠ) για τους έλληνες ναυτικούς και ορίστηκαν τα πολεμικά επιδόματα. Απαγορεύτηκε η πώληση πλοίων στο εξωτερικό, ενώ το επόμενο έτος ο ΑΟΚΠ αρχίζει τις εργασίες του και οι υπηρετούντες στα ελληνικά πλοία επιστρατεύονται. Το 1940 ιδρύθηκε και ο “Αλληλασφαλιστικός Συνεταιρισμός Πλοιοκτητών Πειραιώς και Νήσων” και στο Λονδίνο άρχισε να λειτουργεί ασφαλιστική εταιρεία, η “The Oceanic and Mediterranean Insurance” που συνέστησαν έλληνες πλοιοκτήτες. Είκοσι χρόνια αργότερα, το 1960, θα συσταθεί ο Ελληνικός Αλληλασφαλιστικός Οργανισμός (The Hellenic Mutual War Risk Association Ltd).

Οι απώλειες στα χρόνια του πολέμου τόσο για το παγκόσμιο όσο και τον ελληνικό εμπορικό στόλο ήταν τεράστιες. Περίπου τα τρία τέταρτα του ελληνικού εμπορικού στόλου σε αριθμό πλοίων και τόνων είχαν χαθεί. Κατά την ανοικοδομητική προσπάθεια οι Έλληνες εφοπλιστές δεν είχαν να παρουσιάσουν παρά μόνο 120 πλοία άνω των 500 τόνων, με συνολική χωρητικότητα 500.000 τόνους. Το 1946 παρουσιάστηκε μια σημαντική ευκαιρία με την απόφαση της κυβέρνησης των ΗΠΑ να πωλήσει 4.500 κρατικά πλοία, μεταξύ των οποίων και φορτηγά “Liberties”, χωρητικότητας 7.500 τόνων. Οι Έλληνες εφοπλιστές με την μεσολάβηση της ελληνικής κυβέρνησης κατόρθωσαν να αγοράσουν 100 από αυτά τα πλοία σε ικανοποιητικές τιμές, ενώ το 1947 αποκτήθηκαν 7 πετρελαιοφόρα τύπου T2. Το 1948 το Αμερικάνικο Κογκρέσο απαγόρευσε άλλες πωλήσεις σε ξένες χώρες ενώ την ίδια χρονιά ο ελληνικός στόλος αριθμούσε 835 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4,3 εκατ. κ.ο.χ., από τους οποίους μόνο 1,3 εκατ. κ.ο.χ. ήταν υπό ελληνική σημαία.

Στην αρχή της δεκαετίας 1951-1960 οι έλληνες πλοιοκτήτες κατασκεύαζαν μεγάλα, για την εποχή, δεξαμενόπλοια σε ιαπωνικά ναυπηγεία των 24.000 τόνων που είχαν μηχανές diesel και κόστιζαν 2.750.000 δολάρια το καθένα. Το 1952, ο Σταύρος Νιάρχος κατασκεύασε δύο πετρελαιοφόρα 44.000 τόνων σε αγγλικά και αμερικάνικα

ναυπηγεία αντίστοιχα και χαρακτηρίστηκε από τον αμερικάνικο τύπο ως ο μεγαλύτερος παγκοσμίως εφοπλιστής. Το 1956, πάλι ο ίδιος, καθελκύει δύο από τα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια σε παγκόσμιο επίπεδο, το “Σταύρος Νιάρχος” και το “Ευγενία Νιάρχος”. Το καθένα 57.818 τόνους. Να παρατηρήσουμε ότι ο Νιάρχος έδινε στα περισσότερα πλοία του ονομασία της οποίας το πρώτο συνθετικό ήταν η λέξη World(W. Beauty, W. Bond, W. Enterprise, W. Grace, W. Guardian, W. Independence, W. Justice, W. Merit,W. Sea κ.λπ.), ενώ ο Αριστοτέλης Ωνάσης προτιμούσε σαν πρώτο συνθετικό τη λέξη Olympic(O. Breeze, O. Cloud, O. Flame, O. Light, O. Mountain κ.λπ.). Αλλά και το δεύτερο συνθετικό της ονομασίας είχε επιλεγεί για να ανήκει σε μια ομάδα, με όσο το δυνατόν, εννοιολογική σημασία. Τα παραπάνω παραδείγματα αφορούν στον τομέα των δεξαμενοπλοίων, κάτι παρόμοιο όπως συνέβαινε και με τα φορτηγά πλοία τους και με τα πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου. Οι δύο συγκεκριμένοι πλοιοκτήτες διαφοροποιώντας τη δραστηριότητά τους, ο μεν πρώτος βρίσκει διέξοδο στη κατασκευή πλοίων ιδρύοντας τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, ενώ ο δεύτερος σε άλλο είδος μεταφορών, τις εναέριες, ιδρύοντας την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Οι πέντε μεγαλύτεροι έλληνες πλοιοκτήτες και ο αντίστοιχος στόλος που κατείχε ο καθένας το 1957, ήταν οι παρακάτω:

1. Σταύρος Νιάρχος, 75 πλοία 2,09 εκατ. dwt
2. Οικογένεια Γουλανδρή, 84 πλοία 1,83 εκατ. dwt
3. Μανώλης Κουλουκουντής, 90 πλοία 1,63 εκατ. dwt
4. Αριστοτέλης Ωνάσης, 65 πλοία 1,58 εκατ. dwt
5. Σταύρος Λιβανός, 79 πλοία 1,48 εκατ. dwt

(dwt-dead weight tonnage=πόσους τόνους φορτίου, καυσίμων και νερού μπορεί να μεταφέρει το σκάφος μέχρι να φτάσει στην επιτρεπόμενη γραμμή φόρτωσης)

Τη δεκαετία του 1960 οι έλληνες πλοιοκτήτες ακολούθησαν μια συντηρητική πολιτική συγκρατημένης επέκτασης και ανανέωσης του στόλου τους. Η ναυτιλιακή πολιτική που ακολούθησε μετά το 1967 ενίσχυσε το κύμα επιστροφής των πλοίων στην ελληνική σημαία και τόνωσε την εθνική οικονομία με την ευεργετική εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος. Εν τω μεταξύ ο Πειραιάς εξελισσόταν σε ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 νέο κύμα παραγγελιών διαδέχεται τη συντηρητική πολιτική της προηγούμενης δεκαετίας. Το 1974, η απότομη μείωση στις εξαγωγές αργού πετρελαίου, ο υψηλός πληθωρισμός στα βιομηχανικά κράτη και η αναταραχή

στις ισοτιμίες των ισχυρών νομισμάτων επιβράδυναν και ανάστειλαν τις δραστηριότητες των πετρελαιοφόρων και αργότερα των φορτηγών. Έτσι μετά το 1975 οι Έλληνες εφοπλιστές βρέθηκαν μέσα στη δίνη της γενικής αστάθειας της διεθνούς οικονομικής ισορροπίας. Για να επιβιώσουν έπρεπε να προσφύγουν σε ανοιχτά νηολόγια, όπου είχαν την ευχέρεια να χρησιμοποιούν φθηνά ξένα πληρώματα μειώνοντας δραστικά το ναυτεργατικό κόστος. Έτσι εξηγείται η μαζική έξοδος των πλοίων από τα ελληνικά νηολόγια και η μείωση του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου από 42 εκατ. κ.ο.χ. το 1981 σε λιγότερα από 20 εκατ. το 1988.

Η δεκαετία του 1980 σημαδεύτηκε από την είσοδο της Ελλάδας στην ΕΟΚ. Οι Έλληνες εφοπλιστές εμφύσησαν στην Κοινότητα ένα ζωογόνο πνεύμα φιλελευθερισμού και έπαιξαν πρωτεύοντα ρόλο στο σχεδιασμό του πρώτου πακέτου κανονισμών κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής που θεσπίστηκαν το 1986.

Την τελευταία δεκαετία της χιλιετίας η ναυλαγορά συνέχισε, με λίγες εποχιακές εξαιρέσεις, την ανοδική της πορεία. Αυτή τη φορά ο κύκλος των καλών εργασιών υπήρξε πολυετής. Παράλληλα όμως οι λίστες παραγγελιών στα ναυπηγεία της υψηλίου ολόενα και μεγάλωναν, με αποτέλεσμα το 1996 η αγορά να μην μπορεί πλέον να απορροφήσει το θηριώδη όγκο των νέων κατασκευών. Επιπλέον η κατάρρευση της των οικονομιών της Άπω Ανατολής έπληξε το θαλάσσιο εμπόριο. Οι έλληνες πλοιοκτήτες τη δεκαετία του 1990 δείχνουν τη προτίμηση τους κυρίως στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων για την ανανέωση του στόλου τους.

Αυτό που τελικά χρειάζεται η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι η αρμονική συνεργασία του τριπτύχου “Κράτος-Εφοπλιστές-Ναυτεργάτες”. Όταν το κράτος δεν έδειχνε τη σημασία που έπρεπε, ο στόλος εγκατέλειπε τη σημαία και τη χώρα. Και αυτό φυσικά είχε συνέπειες στην εθνική οικονομία, στην κοινωνική ασφάλιση(NAT), στους έλληνες ναυτικούς και στη ναυτική εκπαίδευση και τελικά στην ίδια μας τη χώρα. Η ναυτιλία δραστηριοποιείται μέσα σε μια αβέβαιη αγορά, όπου οι ναύλοι και οι τιμές αγοραπωλησίας των πλοίων μπορούν να μεταβληθούν κάθε στιγμή. Πάντως μέσα από την ιστορία η ελληνική ναυτιλία έχει δείξει ότι μπορεί να επιβιώσει των διαφόρων συνθηκών.

1.3 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΥΦΕΣΗ 1929

Η οικονομική κρίση του Μεσοπολέμου, γνωστή ως Μεγάλη Ύφεση (Great Depression), η οποία ήταν κρίση οικονομικής πολιτικής, ήταν και παραμένει η μητέρα όλων των κρίσεων στην ιστορία. Επρόκειτο για τη μεγαλύτερη οικονομική ύφεση της σύγχρονης ιστορίας και χρησιμοποιείται τον 21^ο αιώνα ως παράδειγμα για το πόσο οδυνηρή μπορεί να είναι μια οικονομική καταστροφή. Η "Μεγάλη Ύφεση", όπως χαρακτηρίστηκε στις ΗΠΑ, σύμφωνα με τους αναλυτές προκλήθηκε μετά από το χρηματιστηριακό κραχ, που ξεκίνησε στις 24 Οκτωβρίου 1929, την λεγόμενη Μαύρη Πέμπτη, όταν η Wall Street έκλεισε με απώλειες 13%.

Αφού έπεσαν κάθετα οι αξίες των μετοχών, γεγονός ασυνήθιστο καθώς οι τιμές είχαν ανοδική πορεία για δέκα συνεχόμενα έτη, ακολούθησε μαζική ρευστοποίηση τους, η οποία οδήγησε σε νέα πτώση της αξίας τους και ως αποτέλεσμα αυτών χάθηκαν μαζικά κεφάλαια από το Χρηματιστήριο (κυρίως των βιομηχανικών επιχειρήσεων και των Τραπεζών).

Είχε προηγηθεί ένας αγώνας κερδοσκοπίας με αφορμή την ανάδυση νέων τεχνολογιών και συγκεκριμένα του ραδιοφώνου και της αυτοκινητοβιομηχανίας. Σημαντικό ρόλο έπαιξε ο πανικός των επενδυτών, οι οποίοι πουλούσαν μετοχές σε ταχύτατους ρυθμούς, ωστόσο καταλυτικός ήταν ο ρόλος των Τραπεζών και της κυβέρνησης. Οι μεν πρώτες συμμετείχαν άμεσα στις κερδοσκοπικές κινήσεις, ενώ η δεύτερη δεν τόλμησε να επέμβει τη στιγμή που ήταν απαραίτητο.

Αιτία των μαζικών ρευστοποιήσεων ήταν ο πανικός που αναπτύχθηκε λόγω φημών για την τιμή του βαμβακιού και οδήγησαν στη κατάρρευση Τραπεζών (αφού έπεσαν οι τιμές των μετοχών οι καταθέτες έσπευσαν μαζικά να ρευστοποιήσουν τα κεφάλαια τους και ένας αληθινός πανικός δημιουργείται στο χρηματιστήριο) και βιομηχανικών επιχειρήσεων. Όλοι προσπαθούν να πουλήσουν τις μετοχές τους πριν πέσουν πιο χαμηλά. Πολλές τράπεζες που είχαν τοποθετήσει τα χρήματα των πελατών τους σε μετοχές για να αποκομίσουν μεγαλύτερα κέρδη, καταστρέφονται και κηρύσσουν πτώχευση. Άλλες τράπεζες μπροστά στην οικονομική κρίση δεν δανείζουν πια χρήματα τους στους πελάτες τους για να αγοράσουν βιομηχανικά προϊόντα και αρνούνται να χρηματοδοτήσουν τις επιχειρήσεις. Οι επιχειρήσεις που δεν μπορούν πια να διαθέσουν τα προϊόντα τους και τα βλέπουν να συσσωρεύονται σε στόκ, αναγκάζονται να ρίξουν τις τιμές. Πολλές χρεοκοπούν. Ακόμη και τα τραστ περιορίζουν την παραγωγή τους. Οι εργάτες απολύονται ή εισπράττουν μειωμένες

αμοιβές πράγμα που επιδεινώνει την οικονομική κρίση, γιατί με την σειρά τους δεν μπορούν να αγοράσουν.

Στα μέσα του 1930 όλη η αμερικάνικη οικονομία έχει παραλύσει. Αυτό που ακολούθησε δεν είχε προηγούμενο. Η Wall Street κατέρρευσε, με τους επενδυτές να χάνουν συνολικά 40 δις δολάρια. Η κρίση ήταν αποτέλεσμα μιας σειράς λαθών-παραλείψεων στην άσκηση της οικονομικής πολιτικής από την κυβέρνηση των ΗΠΑ και την Ομοσπονδιακή Τράπεζα των ΗΠΑ (Federal Bank). Τα λάθη αυτά ήταν η επίμονη προσπάθεια ισοσκέλισης του προϋπολογισμού (δηλ. η κυβέρνηση των ΗΠΑ δεν επενέβη για να σταματήσει τη μαζική ρευστοποίηση των μετοχών και των καταθέσεων και να ενισχύσει τη ρευστότητα των τραπεζών, γεγονός που θα επιβάρυνε τον κρατικό προϋπολογισμό, επειδή επέμενε στη προσπάθεια ισοσκέλισης του προϋπολογισμού και επειδή ήταν πιστή στο δόγμα της ελεύθερης οικονομίας και της μη παρέμβασης του κράτους στην οικονομική δραστηριότητα των των ιδιωτών), η πάση θυσία υπεράσπιση του κανόνα του χρυσού εις βάρος της εγχώριας οικονομίας και η απροθυμία παροχής ρευστότητας στις απειλούμενες τράπεζες με συνέπεια την εκδήλωση γενικευμένου πανικού των καταναλωτών.

Πρώτη συνέπεια της κρίσης ήταν η πτώχευση περίπου 10.000 (40% του αμερικάνικου τραπεζικού συστήματος) και η εκτίναξη της ανεργίας από 7,9% (1929) στο 26,1% (1938). Επιπλέον, συρρικνώθηκε και η βιομηχανική παραγωγή (το 1932 η αμερικάνικη βιομηχανική παραγωγή κατέγραψε μείωση μεγαλύτερη του 40% σε σχέση με το 1929).

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΡΙΣΗ

Από τις Ηνωμένες Πολιτείες η κρίση επεκτείνεται σε ολόκληρο τον κόσμο. Οι αμερικάνικες τράπεζες που είχαν δανείσει χρήματα στις άλλες χώρες, επιδιώκουν να επαναπατρίσουν τα κεφάλαια τους για να αντιμετωπίσουν τις οικονομικές τους δυσκολίες. Οι οικονομίες όλων των χωρών ήταν ήδη εξασθενημένες από τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Έτσι προκαλούν χρεοκοπία στις γερμανικές και αυστριακές τράπεζες που στηρίζονται κυρίως στον αμερικάνικο δανεισμό. Στη συνέχεια, ο πανικός εξαπλώθηκε σε όλους τους χρηματιστηριακούς κύκλους της Ευρώπης. Επιχειρήσεις και τράπεζες κατέρρευσαν αλυσιδωτά και επήλθε μια παγκόσμια οικονομική ύφεση. Η Γερμανία το 1932 κατέγραψε 6 εκατομμύρια άνεργους (από 8,5% ανεργία το 1929 σε 30%). Η μαζική ανεργία ήταν από τις βασικότερες αιτίες για τη σαρωτική νίκη του Εθνικοσοσιαλιστικού Κόμματος στις εκλογές του Ιουλίου του

1932 (με 37,27%) και της ανόδου του Χίτλερ στην εξουσία του Ιανουαρίου του 1933 (πολιτική συνέπεια: άνοδος ναζισμού).

Στην Αγγλία, της οποίας οι οικονομικές δυσκολίες είναι παλιές, η κατάσταση επιδεινώνεται περισσότερο γιατί η κρίση, παραλύοντας την παγκόσμια οικονομία, αφαιρεί από την χώρα τους περισσότερους πελάτες. Αντίθετα η Γαλλία θίγεται λιγότερο γιατί σε αυτή οι μεγάλες βιομηχανικές επιχειρήσεις ήταν λίγες και επομένως οι αμερικάνικες επενδύσεις ελάχιστες.

Όπως ήταν αναμενόμενο, τις επιπτώσεις της κρίσης δεν απέφυγε ούτε η Ελλάδα. Το Χρηματιστήριο Αθηνών έκλεισε επ' αόριστον και τα αποθέματα της Τράπεζας της Ελλάδος σε συνάλλαγμα και χρυσό εξανεμίστηκαν λόγω της κερδοσκοπίας. Ακολούθησε η μείωση των εισαγωγών και η διαμόρφωση μιας συναλλαγματικής πολιτικής ιδιαίτερα προστατευτικής με έντονο τον κρατικό παρεμβατισμό. Την υποτίμηση του εθνικού νομίσματος συνόδευσε η επιβολή καθεστώς αναγκαστικής κυκλοφορίας της δραχμής, κατάργησης της αγοράς συναλλάγματος και αναστολής πληρωμής χρεολυσίων και τόκων για το σύνολο των κρατικών δανείων.

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΗΠΑ

Στα 1932 εκλέγεται πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών ο Φραγκλίνος Ρούσβελτ, ο οποίος εφαρμόζει μια νέα πολιτική για την έξοδο από την οικονομική κρίση. Η νέα αυτή οικονομική πολιτική ονομάζεται New Deal.

Ο όρος New Deal (Νέα Συμφωνία) περιγράφεται μια σειρά οικονομικών προγραμμάτων που θεσπίστηκαν στις Ηνωμένες Πολιτείες, για το εσωτερικό της χώρας, μεταξύ 1933 και 1936, μέσω προεδρικών διαταγμάτων και νόμων ψηφισμένων από το Κογκρέσο, κατά τη διάρκεια της προεδρίας του Φραγκλίνου Ρούσβελτ. Τα προγράμματα στόχευαν στην επίτευξη της ανακούφισης των φτωχότερων και ανέργων, την ανάκαμψη της οικονομίας σε φυσιολογικά επίπεδα και την αναμόρφωση του χρηματοπιστωτικού συστήματος της χώρας ώστε να μην επαναληφθεί παρόμοια κατάσταση.

ΤΑ ΜΕΤΡΑ

Η πρώτη σειρά τέτοιων μέτρων, που ορισμένοι ιστορικοί αποκαλούν ως «Πρώτο New Deal», ψηφίστηκε μεταξύ 1933 και 1934. Τα πρώτα μέτρα ξεκίνησαν με την

εκλογή του Ρούσβελτ (τις λεγόμενες «Πρώτες 100 ημέρες»). Εντατικοποιήθηκαν με μέτρα όπως η λεγόμενη «Έκτακτη Τραπεζική Πράξη»(Emergency Banking Act,9 Μαρτίου 1933), σχετικά με την άδεια λειτουργίας τραπεζών στις ΗΠΑ μόνο εγκεκριμένων από το Ομοσπονδιακό ταμείο και την δημιουργία του Federal Deposit Insurance Corporation για την εξασφάλιση των καταθέσεων μέχρι 2.500 δολαρίων, την «Οικονομική Πράξη του 1933» (Economy Act of 1933,20 Μαρτίου 1933), ένα πρόγραμμα δημοσιονομικής πολιτικής που αφορούσε την μείωση των μισθών και οικονομικών προνομίων των δημοσίων υπαλλήλων με σκοπό την μείωση του ελλείμματος, την «Πράξη για τα αποθέματα Χρυσού» (Gold Reserve Act, 30 Ιανουαρίου 1934) με την οποία όλα τα αποθέματα χρυσού του Ομοσπονδιακού Ταμείου παραδόθηκαν στο Υπουργείο Οικονομικών, καταφέροντας να αυξήσει την τιμή του χρυσού από τα 20,67 δολάρια στα 35 δολάρια ανά ουγγιά και πράξεις όπως η «Πράξη των Χρεογράφων του 1933» (Securities Exchange Act of 1933) και η «Πράξη Διαπραγμάτευσης Χρεογράφων του 1934» (Securities Exchange Act of 1934) σχετικές με την αυστηροποίηση των διαδικασιών γύρω από την ασφάλεια των χρεογράφων που διαπραγματεύονταν στις χρηματαγορές της χώρας. Επίσης, προχώρησε σε ένα σύνολο παρεμβάσεων για την καταπολέμηση της ανεργίας, με τη δημιουργία νέων δημόσιων έργων και τη στήριξη των αγροτών («Πράξη Αγροτική Προσαρμογής»-Agricultural Adjustment Act, 12 Μαΐου 1933), την εκστρατεία «NRA Blue Eagle» («Πράξη για την Εθνική Βιομηχανική Ανάκαμψη»-National Industrial Recovery Act) με σκοπό την αύξηση των τιμών μέσω της στήριξης της Βιομηχανίας ύστερα από μια μεγάλη περίοδο αποπληθωρισμού, καθώς και με πολιτικές για την απελευθέρωση του εμπορίου, το οποίο μέχρι εκείνο τον καιρό βρισκόταν υπό τον έλεγχο πιο προστατευτικών πολιτικών.

Η δεύτερη σειρά μέτρων («Δεύτερο New Deal») πραγματοποιήθηκε μεταξύ του 1935 και του 1938. Υπήρξε πιο φιλελεύθερη από τη πρώτη και ταυτόχρονα πιο αμφιλεγόμενη. Στις 14 Αυγούστου 1935 υπογράφηκε η «Πράξη Κοινωνικής Ασφάλειας» (Social Security Act) με την οποία θεσπίστηκε οικονομικές παροχές για διάφορες ευπαθείς ομάδες πληθυσμού όπως οι ηλικιωμένοι, οι οικογένειες με παιδιά και οι άνεργοι. Οι παροχές χρηματοδοτούνται με φόρο στις μισθωτές υπηρεσίες. Στις 6 Ιουλίου 1935 υπογράφηκε η «Πράξη των Δίκαιων Προτύπων Εργασίας του 1938» (Fair Labor Standards Act of 1938) ορίζονταν οι μέγιστες ώρες εργασίας (στις 44 ανά βδομάδα) και οι κατώτεροι μισθοί (στα 25 σεντς ανά ώρα) για τις περισσότερες κατηγορίες εργατών, ενώ έθετε απαγορεύσεις σχετικά με την παιδική εργασία. Νέα μεγάλα δημόσια έργα πραγματοποιήθηκαν για την καταπολέμηση της ανεργίας, όπως νοσοκομεία, σχολεία και μεγάλες οδικές αρτηρίες, στα οποία ασχολήθηκαν

πάνω από 8,5 εκατομμύρια εργάτες υπό την εποπτεία μιας νέας μεγάλης κεντρικής υπηρεσίας, της Works Progress Administration.

Ο Ρούσβελτ προσπάθησε, επίσης, να τροποποιήσει το φορολογικό σύστημα με σκοπό την αναδιανομή του πλούτου. Ο νόμος του 1935, Wealth Tax Act, επέβαλε υψηλούς φόρους στα εισοδήματα των πλουσίων, με μέγιστο αυτών το 75% επί των εσόδων στα άτομα με έσοδα πάνω από 5 εκατομμύρια δολάρια (ένα κριτήριο το οποίο στη πραγματικότητα πληρούσε μόνο ένα άτομο στις ΗΠΑ, ο Τζον Ντ. Ροκφέλερ). Ο φόρος δεν είχε στη πραγματικότητα μεγάλους εισπρακτικούς στόχους, αλλά καθαρά πολιτικούς. Αντίθετα, μεγάλα εισπρακτικά οφέλη αποσκοπούσε ο αμφιλεγόμενος «Φόρος Αναδιανομής των Κερδών» (Undistributed profits tax) του 1936, με τον οποίο θεσπιζόταν η αρχή πως τα διατηρούμενα εταιρικά κέρδη θα μπορούσαν να φορολογηθούν. Σκοπός του φόρου ήταν να πείσει τις εταιρείες να διανέμουν τα κέρδη τους σε μερίσματα και μισθούς, αντί στην εξοικονόμηση ή σε επανεπενδύσεις. Τελικά, συνάντησε την αντίδραση διαφόρων κύκλων και τελικά, αφού πρώτα οι συντελεστές του μειώθηκαν το 1938, καταργήθηκε το 1939.

Η ΎΦΕΣΗ ΚΑΙ Ο ΟΡΙΣΤΙΚΟΣ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΗΣ

Η Ύφεση επανήλθε το 1937. Η ανεργία αυξήθηκε από το 14,3% το 1937 σε 19% το 1938. Το κλίμα στην Αμερική ήταν ιδιαίτερα πολωμένο. Οι Συντηρητικοί κατηγορήσαν το New Deal πως ήταν εχθρικό απέναντι στην ανάπτυξη των επιχειρήσεων, που είχε απειλήσει διάφορες πολιτικές κατά των μονοπωλίων και είχε προκαλέσει μεγάλες απεργίες. Από την πλευρά του ο Ρούσβελτ κατηγορούσε τις μεγάλες επιχειρήσεις πως πολεμούσαν το New Deal. Τελικά αποφάσισε την άνοιξη του 1938 να εγκαταλείψει τις προσπάθειες για την εξισορρόπηση του προϋπολογισμού και να προχωρήσει σ' ένα πρόγραμμα δαπανών 5 δις δολαρίων για να αυξήσει την αγοραστική δήλωση.

Τελικά, η Ύφεση τερματίστηκε οριστικά με την είσοδο των Ηνωμένων Πολιτειών στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, καθώς υπό τις νέες έκτακτες συνθήκες οι δαπάνες για τον πόλεμο διπλασίασαν το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν της χώρας. Οι επιχειρήσεις αναγκάστηκαν να προσλαμβάνουν περισσότερους εργάτες ακόμα και χωρίς τις κατάλληλες εργασιακές δεξιότητες, οι συμβάσεις της κυβέρνησης με εταιρείες επιταχύνθηκαν χωρίς την υποχρέωση διαγωνισμού για χαμηλότερες τιμές, ενώ νέο εργατικό δυναμικό στα εργοστάσια της χώρας προήλθε από πρώην αγρότες,

νοικοκυρές ή μαθητές, με την κυβέρνηση να πληρώνει τα έξοδα για την εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, κατά την εκδήλωση της Μεγάλης Κρίσης του 1929, δεν υπήρχε τόσο μεταξύ των ασκούντων την οικονομική πολιτική (κυβερνήσεων και κεντρικών τραπεζών) όσο και μεταξύ των οικονομολόγων, ταύτιση απόψεων ούτε και βούληση για την επιλογή και εφαρμογή μιας από κοινού σχεδιασμένης και συντονισμένης μακροοικονομικής πολιτικής. Έτσι η κρίση μεταδόθηκε γρήγορα από τον χρηματοπιστωτικό στον πραγματικό τομέα της οικονομίας, με αποτέλεσμα η διάρκεια και το βάθος της να είναι μεγαλύτερα. Με άλλα λόγια, η κρίση του 1929 κατέδειξε ότι ήταν λανθασμένη η θεωρητική θεμελίωση του μέχρι τότε τρόπου άσκησης της μακροοικονομικής πολιτικής και κυρίως της νομισματικής. Το νομισματικό σύστημα του κανόνα χρυσού-συναλλάγματος, στο πλαίσιο του οποίου ασκούνταν η νομισματική πολιτική κατά το μεσοπόλεμο, όχι μόνο αποδείχθηκε ανίσχυρο να προστατεύσει την παγκόσμια οικονομία σε περίοδο αναταράξεων, αλλά και αποτέλεσε τη γενεσιουργό αιτία της κρίσης (βλ. Friedman and Schwartz 1963, Meltzer 1976 και Schwartz 1981). Αποφεύγοντας συστηματικά να επιλέξουν ένα κατάλληλο μίγμα επεκτατικής μακροοικονομικής πολιτικής, οι κεντρικές τράπεζες δεν διαδραμάτισαν πρωταγωνιστικό ρόλο στη διαχείριση της κρίσης. Αντίθετα, στράφηκαν σε περιοριστικές πολιτικές και δεν έλαβαν μέτρα τόνωσης της ζήτησης, δεν παρείχαν ρευστότητα στις τράπεζες για την εξυγίανση των στοιχείων του ισολογισμού τους και τη διάσωση τους και οδήγησαν με βεβαιότητα την παγκόσμια οικονομία στο δρόμο της ύφεσης και της ανεργίας κατά τους Bernanke και Gentler (1986), η τραπεζική κρίση επιδείνωσε την ύφεση, αφού η προκληθείσα πιστωτική ασφυξία και τα προβλήματα στους ισολογισμούς των επιχειρήσεων περιόρισαν τις επενδύσεις.

Υπήρξε επομένως μονόδρομος η απόφαση, έστω καθυστερημένα, για εγκατάλειψη του κανόνα χρυσού και στροφή προς τις κυμαινόμενες ισοτιμίες, αλλά με την επιβολή ενός εκτεταμένου πλέγματος ελέγχων και περιορισμών στις διεθνείς συναλλαγές, το οποίο άμβλυε μεν τις συναλλαγματικές διακυμάνσεις, απομόνωνσε όμως τις οικονομίες από το διεθνή περίγυρο της.

Η κρίση του 1929 ήταν το αποτέλεσμα της εφαρμογής μιας ξεπερασμένης οικονομικής πολιτικής στο νέο περιβάλλον μετά το “Μεγάλο Πόλεμο” (όπως ονόμαζαν τότε). Σε καμία περίπτωση η έναρξη της δεν συνδέθηκε με κάποιο ατύχημα ή καταστροφή ή με το λανθασμένο χειρισμό από ένα μόνο πρόσωπο ή ακόμη με διαρθρωτικές αδυναμίες των οικονομιών του μεσοπολέμου. Αντίθετα, την κρίση

επέφεραν η αδυναμία ή η αποτυχία προσαρμογής στα νέα δεδομένα και η προσκόλληση σε αναχρονιστικές “συνταγές” πολιτικής.

Το τέλος της κρίσης σηματοδότησε και το τέλος της πρώιμης εποχής της παγκοσμιοποίησης. Όλες οι χώρες στράφηκαν προς πολιτικούς περιορισμούς του διεθνούς εμπορίου και επιβολής αυστηρών ελέγχων στη διεθνή κίνηση των κεφαλαίων και στα συστήματα πληρωμών. Το κλίμα της διεθνούς καχυποψίας, εσωστρέφειας και ελέγχου που επικράτησε όλη τη δεκαετία του 1930 και συνδυάστηκε με υψηλά ποσοστά ανεργίας τερματίστηκε μόνο μετά το τέλος του Β’ Παγκοσμίου Πολέμου, όταν αναγνωρίστηκε πλέον η ανάγκη για πολιτική διαχείριση της συνολικής ενεργούς ζήτησης που θα οδηγούσαν την οικονομία στο επίπεδο όπου εξισορροπούνται η ζήτηση και η προσφορά αγαθών και υπηρεσιών

1.4 ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ 2008 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ

Η ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Με το ξέσπασμα της κρίσης, η έλλειψη ρευστότητας των τραπεζών τις οδήγησε στην αναζήτηση βραχυπρόθεσμων κεφαλαίων στη διατραπεζική αγορά ώστε να καλύψουν τις χρηματοδοτικές ανάγκες τους. Η αγορά αυτή ήταν οργανωμένη και τα επιτόκια της οποίας αποτυπώνουν τις δυσκολίες χρηματοδότησης. Τα περιθώρια στις Η.Π.Α. και την Ευρωζώνη αντίστοιχα, ανάμεσα στο επιτόκιο με το οποίο δανείζεται μια τράπεζα για 3 μήνες από μια άλλη τράπεζα και το επιτόκιο με το οποίο δανείζεται το Δημόσιο για 3 μήνες αυξήθηκαν λόγω είτε της αύξησης του κινδύνου χρεοκοπίας των τραπεζών, είτε στην καταφυγή των επενδυτών σε περισσότερο ασφαλείς επενδύσεις (flight to quality), όπως είναι η επένδυση σε τίτλους που εκδίδει το Δημόσιο. Τα περιθώρια αυξήθηκαν με την έναρξη της κρίσης στα μέσα του 2007, ιδιαίτερα στις Η.Π.Α., όπου εκεί ξεκίνησε η κρίση με την εκτόξευσή τους να σημειώνεται μετά την κατάρρευση της Lehman Brothers τον Σεπτέμβριο του 2008.

Τα περιθώρια σημείωσαν πτώση με τη σταδιακή ομαλοποίηση της αγοράς εξαιτίας των κυβερνητικών πακέτων και ταυτόχρονα με την παροχή ρευστότητας από τις κεντρικές τράπεζες. Τα διεθνή χρηματιστήρια άργησαν να αντιδράσουν στην επερχόμενη λαίλαπα. Στο δεύτερο εξάμηνο του 2007, όταν η διατραπεζική αγορά και οι αγορές ομολόγων δέχονταν τεράστιες πιέσεις, οι επενδυτές στα χρηματιστήρια θεωρούσαν δεδομένη την θεωρία της αποσύνδεσης των οικονομιών, του λεγόμενου

decoupling, ότι δηλαδή η κρίση θα περιοριστεί στις Η.Π.Α. και δεν θα επηρεάσει άλλες χώρες. Όμως, από τον Ιανουάριο του 2008, τα χρηματιστήρια ξεκίνησαν μια καθοδική πορεία για περίπου 15 μήνες. Η πτώση τους στη σημερινή ύφεση ήταν αισθητά πολύ μεγαλύτερη από τις αντίστοιχες πτώσεις σε προηγούμενες υφέσεις. Οι εταιρείες του χρηματοοικονομικού τομέα ήταν αυτές οι οποίες υπέστησαν την μεγαλύτερη πτώση συγκριτικά με τους υπόλοιπους τομείς.

ΟΙ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Η χρηματοοικονομική κρίση έχει παραπάνω από μία αιτίες. Προήλθε από έναν συνδυασμό παραγόντων, οι οποίοι επηρέαζαν και επέτειναν ο ένας την δυναμική του άλλου. Ως **πρώτος** λοιπόν **παράγοντας** αναφέρονται οι διεθνές ανισορροπίες μεταξύ των χωρών του πλανήτη όσον αφορά την εσωτερική τους αποταμίευση και επένδυση (βλ. Obstfeld and Rogoff, 2009, Porte, 2009, Jagannathan et. al. 2009, Caballero and Krishnamurthy, 2009). Οι ανισορροπίες εκδηλώθηκαν με υψηλά ελλείμματα τρεχουσών συναλλαγών των Η.Π.Α. και υψηλά πλεονάσματα των χωρών της Ασίας, ιδιαίτερα της Κίνας. Οι ανισορροπίες αυτές οδήγησαν σε φτηνό χρήμα, μεγάλη ρευστότητα και χαμηλά πραγματικά επιτόκια. Τα χαμηλά πραγματικά επιτόκια έδωσαν με τη σειρά τους ώθηση σε υπάρχουσες ανισορροπίες του χρηματοοικονομικού τομέα, όπως η φούσκα των ακινήτων και το κυνήγι των υψηλών αποδόσεων με τη χρήση εξωτερικών χρηματοοικονομικών εργαλείων.

Δεύτερος καθοριστικός **παράγοντας** ήταν η φούσκα ακινήτων στις ΗΠΑ. Από το 2001 οι τιμές των ακινήτων ξεκίνησαν μια ανοδική πορεία, η οποία αν και προβλημάτισε πολλούς αναλυτές, αφέθηκε ελεύθερη να εξαπλωθεί (Χαρδούβελης (2009). Ορισμένοι αναλυτές μάλιστα δικαιολογούσαν την άνοδο των τιμών ως άνοδο της ποιότητας των κατοικιών. (McCarthy & Peach 2004,2007). Οι τιμές άρχισαν να πέφτουν και να σταθεροποιούνται περίπου τον Απρίλιο του 2009 και η πτώση αυτή, διήρκεσε για 3 περίπου χρόνια, απελευθερώνοντας τις δυνάμεις της κρίσης με αποτέλεσμα την αύξηση των καθυστερήσεων των δόσεων των νοικοκυριών προς τις τράπεζες. Ορισμένα νοικοκυριά άρχισαν να αντιλαμβάνονται ότι η αξία του σπιτιού που πρόσφατα αγόρασαν έπεσε κάτω από την αξία δανείου τους και ότι αυτό που τους συνέφερε ήταν να αφήσουν να τους τα κατάσχουν οι τράπεζες. Η χρεοκοπία των νοικοκυριών οδήγησε και σε μειωμένες εισροές στα ταμεία των τιτλοποιημένων δανείων. Στη δημιουργία της αρχικής φούσκας των ακινήτων στις ΗΠΑ συνέβαλλε η ραγδαία αύξηση των δανείων μειωμένης εξασφάλισης (subprime) λόγω της έλλειψης της ανάλογη τραπεζικής εγκράτειας και του ελέγχου για τον πιστωτικό κίνδυνο.

Ξεκάθαρο παράδειγμα της ίδιας επεκτατικής πολιτικής χορηγήσεων αποτελεί η εξάπλωση των Interest Rate only loans, δηλαδή δανείων στα οποία η μηνιαία πληρωμή δεν ήταν το παραδοσιακό τοκοχρεολύσιο, αλλά μόνον ο τόκος και με το κεφάλαιο να πληρώνονταν εξ ολοκλήρου στη λήξη. Είναι γεγονός ότι η στεγαστική πίστη επιταχύνθηκε πολύ περισσότερο από τα υπόλοιπα δάνεια στις Η.Π.Α. Η έλλειψη εγκράτειας δανεισμού από πλευράς τραπεζών δικαιολογείται, πρώτον, από το γεγονός ότι η αξία του ενέχυρου σε ένα στεγαστικό δάνειο έως το 2006 συνεχώς αυξάνονταν και, συνεπώς, ο κίνδυνος πτώχευσης του νοικοκυριού δεν ενείχε αναμενόμενες απώλειες για τις τράπεζες. Δεύτερον, δικαιολογείται και από τη δυνατότητα τιτλοποίησης των στεγαστικών δανείων λόγω του ότι με την τιτλοποίηση, οι τράπεζες έδιωχναν τα δάνεια και κατ' επέκταση και τον πιστωτικό κίνδυνο από τον ισολογισμό τους. Η τιτλοποίηση αύξανε και τη ρευστότητά τους ώστε να παρέχουν νέα στεγαστικά ή άλλα δάνεια.

Τρίτος παράγοντας που συνέβαλλε στην κρίση ήταν το δόγμα της αποτελεσματικής αγοράς και των ορθολογικών προσδοκιών. Το δόγμα αυτό σε συνδυασμό με τα χαμηλά επιτόκια την εποχή εκείνη οδήγησε ριψοκίνδυνες επενδύσεις χωρίς να τιμολογούν σωστά τον κίνδυνο. Παράδειγμα αποτελεί η νέα κερδοσκοπική κουλτούρα στον τραπεζικό τομέα με βάση τη γένεση προσόδων. Οι νέες μορφές τιτλοποιήσεων αρχικά – γύρω στο 1984 - δημιουργήθηκαν ώστε να διασπαρθεί ο κίνδυνος προπληρωμής των στεγαστικών δανείων που υποστήριζαν τις παραδοσιακές μορφές τιτλοποιήσεων. Σπάζοντας τις εισροές που προέρχονται από μια ομάδα στεγαστικών δανείων σε διαφορετικούς αποδέκτες σύμφωνα με συγκεκριμένους κανόνες, ο κίνδυνος προπληρωμής των στεγαστικών δανείων διασπείρονταν. Η αρχική αυτή μορφή σύντομα, όμως, μετεξελίχθηκε σε κατακερματισμό ακόμα και του πιστωτικού κινδύνου σύμφωνα με κανόνες και με συγκεκριμένες αξιολογήσεις που παρείχαν οι αξιολογικοί οίκοι. Εκ των υστέρων, αποδείχτηκε ότι οι αξιολογήσεις αυτές υπήρξαν υπέρ-αισιόδοξες, αφού δεν ελάμβαναν υπόψη τους το συστημικός κίνδυνο, δηλαδή τη θετική συσχέτιση των κινδύνων των επιμέρους τμημάτων των τίτλων (Coval, Jurek & Stafford, 2009). Οι αξιολογικοί οίκοι κατηγορήθηκαν για ανεπάρκεια ή/και για μεροληψία που πιθανόν να πήγαζε από το γεγονός οι εκδότες των τίτλων ήταν αυτοί που πλήρωναν για την αξιολόγηση, ωθώντας τις εποπτικές αρχές να επανεξετάσουν το καθεστώς λειτουργίας τους (SEC, 2008). Είναι πολύ πιθανό οι επενδυτές που αγόραζαν τους υπέρ-βαθμολογημένους τίτλους να γνώριζαν αλλά να αφήφησαν εσκεμμένα τον κίνδυνο που αντιμετώπιζαν. Άλλωστε η απληστία, ήταν χαρακτηριστικό γνώρισμα εκείνης της εποχής. Ιδιαίτερα οι επενδυτικές τράπεζες, οι οποίες είτε δημιουργούσαν

τις τιτλοποιήσεις είτε λειτουργούσαν ως σημαντικές μεσάζουσες στην πρωτογενή αγορά τους και ήταν αυτές που κυρίως συγκρατούσαν το λεγόμενο “equity tranche” των τιτλοποιήσεων, δηλαδή το κομμάτι με το μεγαλύτερο ρίσκο απωλειών αλλά και την υψηλότερη αναμενόμενη απόδοση. Αυτές βρέθηκαν στην πιο δυσμενή θέση όταν ξέσπασε η κρίση και οι τιμές των τίτλων άρχισαν να πέφτουν.

Ο **τέταρτος** σημαντικός **παράγοντας** είναι η ενδογενής γένεση ρίσκων ο οποίος θα επηρεάσει το μέλλον της εποπτείας του χρηματοοικονομικού χώρου. Άλλωστε, ο συστημικός κίνδυνος που εμφανίστηκε στην κρίση ανέδειξε την ανεπάρκεια της προηγούμενης επιμονής των εποπτικών αρχών στον περιορισμό του κινδύνου ανά τράπεζα ή χρηματοπιστωτικό ίδρυμα ή ανά χρηματοοικονομικό προϊόν. Για να είναι ένα σύστημα ασφαλές δεν απαιτείται μόνο τα επιμέρους συστατικά του να είναι ασφαλή αλλά και μία συνολικότερη σκιαγράφηση του κινδύνου όλου του χρηματοοικονομικού συστήματος. Για παράδειγμα αν τα ομόλογα είναι βαθμολογημένα AAA και υποβαθμιστούν σε BB+ τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα θα αποφασίσουν να τα πωλήσουν ώστε να αποφύγουν τα απαιτούμενα επιπλέον κεφάλαια. Λόγω όμως της πτώσης των τιμών ο εκδότης των ομολόγων, αντιμετωπίζει πρόβλημα στην χρηματοδότηση του ενεργητικού του. Η επιχείρηση δεινοπαθεί ελλείπει ρευστότητας, η οικονομική της δραστηριότητα κάμπτεται και οι αξιολογικοί οίκοι επανέρχονται με νέα υποβάθμιση στην CCC+. Το γεγονός αυτό πυροδοτεί μαζικές πωλήσεις των ομολόγων και η αγορά τους είναι αδυνατεί λόγω της έλλειψης αγοραστών. Έτσι, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που έχουν στο ενεργητικό τους τα ομόλογα αυτά αρχίζουν να πωλούν άλλα περιουσιακά στοιχεία για να ικανοποιήσουν την αυξημένη κεφαλαιακή επάρκεια. Έπεται όμως συνεχής πτώση των τιμών υγιών περιουσιακών στοιχείων. Η πτώση, όμως των τιμών σημαίνει για τον τραπεζικό επόπτη υψηλότερο κίνδυνο και ο υψηλότερος κίνδυνος πυροδοτεί την ανάγκη περισσότερων κεφαλαίων. Δημιουργείται έτσι ένας φαύλος κύκλος πωλήσεων και πτώσεων των τιμών, που διασπείρει πανικό. Συνεπώς, ένα μικρό πρόβλημα σε συγκεκριμένο ομόλογο μπορεί να δημιουργήσει μεγαλύτερο πρόβλημα σε περισσότερες από μία αγορές ακόμα και χώρες. Κάτι ανάλογο συνέβη και με τα δάνεια μειωμένης εξασφάλισης, τα λεγόμενα «subprime», ή και την εξωχρηματιστηριακή αγορά των ανταλλαγών πιστωτικού κινδύνου ή «credit default swaps».

Ο **πέμπτος** σημαντικός **παράγοντας** δημιουργίας της κρίσης είναι η υψηλή μόχλευση. Υψηλή μόχλευση σημαίνει λιγοστά ίδια κεφάλαια και υψηλός δανεισμός σε σχέση με το ενεργητικό ενός χρηματοοικονομικού ιδρύματος. Νωρίτερα αναφερθήκαμε στην υψηλή μόχλευση των νοικοκυριών η οποία όμως παρατηρήθηκε

και στις επενδυτικές τράπεζες στις Η.Π.Α. και αλλού. Η υψηλή μόχλευση, και μάλιστα με βραχυχρόνιο δανεισμό, υπήρξε η αιτία της γρήγορης μετάδοσης της κρίσης από την αγορά των δανείων subprime στις αγορές πολλών άλλων περιουσιακών στοιχείων. Έτσι, όταν ξεκίνησε η πτώση των τιμών των περιουσιακών στοιχείων στα οποία είχαν επενδύσει οι επενδυτικές τράπεζες, άρχισαν να πέφτουν και οι αγορές γιατί αντιλήφθηκαν την κεφαλαιακή απώλεια των δανεισμένων επενδυτικών τραπεζών, και δυσκόλεψαν ή και αρνήθηκαν την ανανέωση της βραχυχρόνιας χρηματοδότησης, αναγκάζοντας έτσι τις επενδυτικές τράπεζες να προβαίνουν σε περαιτέρω πωλήσεις άλλων περιουσιακών στοιχείων, οι οποίες με τη σειρά τους πίεζαν τις τιμές των περιουσιακών στοιχείων ακόμα περισσότερο προς τα κάτω. Κατά συνέπεια δημιουργείται από την έλλειψη επαρκών κεφαλαίων η λεγόμενη απομόχλευση. Επεξηγηματικά, κατά την προσπάθειά τους τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να κρατήσουν το λόγο ιδίων κεφαλαίων προς ενεργητικό σταθερό, όπως τους επιβάλουν οι εποπτικές αρχές, μειώνουν τον παρονομαστή του κλάσματος όταν δεν μπορούν να αυξήσουν τον αριθμητή. Η μείωση, όμως, του παρονομαστή είναι εξ ορισμού πολλαπλάσια της αρχικής μείωσης των κεφαλαίων. Το αρχικό χάσμα κεφαλαίων αναγκάζει τις τράπεζες να περιορίζουν το μέγεθος του ενεργητικού τους μέσω πωλήσεων στοιχείων του ενεργητικού, όπως ομόλογα και μετοχές, ή και του περιορισμού στην παροχή νέων δανείων και κάτι τέτοιο επεκτείνει την κρίση. Η δε άρνηση νέου δανεισμού μεταφέρει την κρίση στην πραγματική οικονομία. Περίπου \$ 1,7 τρις. είναι σήμερα οι σωρευμένες απώλειες, τις οποίες έχουν αποδεχτεί λογιστικά τα χρηματοοικονομικά ιδρύματα στους ισολογισμούς τους, ενώ οι απομειώσεις αυτές αυξάνονται με την πάροδο του χρόνου, αν και αναπληρώνονται σε μεγάλο ποσοστό από αντίστοιχες αυξήσεις μετοχικού. Το ΔΝΤ εκτιμά ότι το σύνολο των απομειώσεων θα φτάσει τα \$3,4 τρις. στο τέλος του 2010 (IMF, 2009a), αν και αυτό φαίνεται σήμερα αρκετά απαισιόδοξο.

ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Οι κεντρικές τράπεζες προέβησαν σε συντονισμένες μειώσεις επιτοκίων και ενέσεις ρευστότητας. Η ΕΚΤ προχώρησε πιο διστακτικά στη μείωση των επιτοκίων, καθώς περιορίζεται από την βασική της αποστολή, που είναι η διατήρηση χαμηλού πληθωρισμού. Η ΕΚΤ ξεκίνησε τις μειώσεις μόλις τον Οκτώβριο του 2008 από το 4,25% στο 1% τον Ιούνιο του 2009. Η Ομοσπονδιακή Τράπεζα των Η.Π.Α. (Fed) όμως προέβη και στη λήψη μη συμβατικών μέτρων, τα οποία ονομάστηκαν «μέτρα ποσοτικής και ποιοτικής χαλάρωσης» ή «quantitative and qualitative easing»

αποφεύγοντας να περιοριστεί στο εργαλείο των επιτοκίων. Πιο συγκεκριμένα, διοχέτευσε ρευστότητα στο χρηματοπιστωτικό σύστημα δια της αγοράς κρατικών ομολόγων, ομολόγων ημι-κρατικών φορέων ή ακόμα και εταιρικών γραμματίων, ενώ ξεκίνησε τον δανεισμό με ενέχυρο ευρείας κλίμακας, όχι μόνον ομολόγων του κράτους. Η παροχή άφθονης ρευστότητας από τη Fed είχε ως αποτέλεσμα τον υπερδιπλασιασμό του ύψους του ενεργητικού της Ομοσπονδιακής Τράπεζας των ΗΠΑ από το Σεπτέμβριο του 2008 έως σήμερα. Στη ζώνη του ευρώ, η ΕΚΤ αποδείχτηκε πολύ πιο συντηρητική συγκριτικά με τη Fed. Αυτό φαίνεται τόσο από την πολιτική των επιτοκίων όσο και από την χρήση έκτακτων μέτρων παροχής ρευστότητας. Ενώ η ΕΚΤ αναγκάστηκε να καταφύγει και αυτή σε μη συμβατικά μέτρα νομισματικής πολιτικής, ώστε να διοχετεύσει ρευστότητα στο χρηματοπιστωτικό σύστημα, το ενεργητικό της αυξήθηκε πολύ λιγότερο από το αντίστοιχο ενεργητικό της Fed.

Βασικός πυλώνας της σταθερότητας ενός χρηματοπιστωτικού συστήματος είναι η ύπαρξη ενός συστήματος εγγύησης των καταθέσεων. Χωρίς την εγγύηση αυτή, φερέγγυες και συντηρητικές τράπεζες με υψηλή κεφαλαιακή επάρκεια, είναι ανά πάσα στιγμή αντιμέτωπες με τον γενικευμένο πανικό των επενδυτών σε μια εποχή με χαμηλή ρευστότητα. Ως γνωστόν, οι τράπεζες δανείζουν τα χρήματα των καταθετών για χρονικούς ορίζοντες πολύ μεγαλύτερους από το δικαίωμα που δίνουν στον καταθέτη να αποσύρει την κατάθεση ανά πάσα στιγμή. Το σύστημα λειτουργεί διότι σε καθημερινή βάση γίνονται όχι μόνον αποσύρσεις αλλά και νέες καταθέσεις και εφόσον οι τράπεζες διαθέτουν ένα μαξιλάρι ρευστότητας. Είναι όμως εύκολο το σύστημα να αποσυντονιστεί όταν οι καταθέτες νιώθουν ότι οι καταθέσεις τους δεν είναι ασφαλείς με αποτέλεσμα να σπεύδουν όλοι μαζί να τις αποσύρουν. Η εγγύηση στις καταθέσεις καθυστεράει τους καταθέτες ώστε να μην σπεύδουν σε αποσύρσεις. Γι' αυτό το λόγο κύριο μέλημα των κυβερνήσεων ήταν η αύξηση του ελάχιστου ποσού της εγγύησης των καταθέσεων, ώστε να αποφευχθεί η εκδήλωση πανικού.

Μια δεύτερη και επίσης σημαντική πρωτοβουλία των κυβερνήσεων ήταν η ενεργοποίηση πακέτων διάσωσης και ενίσχυσης των εγχωρίων τραπεζών. Το μέγεθος των πακέτων διάσωσης στην Ελλάδα αντιστοιχούσε στο 11% του ΑΕΠ και σε πολλές χώρες κρίθηκε αναγκαία η μερικώς κρατικοποίηση χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων. Στα πακέτα διάσωσης περιλαμβάνονται αυξήσεις κεφαλαίου, αγορές στοιχείων του ενεργητικού και εγγυήσεις χρέους. Στην Ελλάδα το αντίστοιχο πακέτο ονομάστηκε Πρόγραμμα Ενίσχυσης της Ρευστότητας της Οικονομίας και είναι ύψους €28 δισ. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι σε αντίθεση με τα προγράμματα άλλων χωρών, δεν ήταν πρόγραμμα διάσωσης τραπεζών, αλλά πρόγραμμα ενίσχυσης της

οικονομίας (νοικοκυριών και επιχειρήσεων) μέσω των τραπεζών. Πολλές κυβερνήσεις στο τέλος του 2008 υιοθέτησαν επιπλέον δημοσιονομικά πακέτα για να στηρίξουν τις οικονομίες τους. Μάλιστα για μεγάλο χρονικό διάστημα οι Αμερικανοί πίεζαν για περαιτέρω επεκτατική δημοσιονομική πολιτική στην Ευρώπη, καθώς θεωρούσαν τα ευρωπαϊκά μέτρα ανεπαρκή. Πολλοί αναλυτές πάντως, εν μέσω κρίσης ισχυρίζονταν ότι τα δημοσιονομικά μέτρα ήταν ανεπαρκή, δεν θα σταματούσαν την κρίση και θα δώσουν επιχειρήματα σε όσους αντιδρούν σε κρατικές παρεμβάσεις, καθώς αυξάνουν τα δημοσιονομικά ελλείμματα. Παρότι η δημοσιονομική πολιτική παραμένει το σημαντικότερο εργαλείο αναζωπύρωσης των οικονομιών κάτω από τις σημερινές συνθήκες και ιδίως σε μια περίοδο με δυσλειτουργίες στο χρηματοπιστωτικό σύστημα, οι δημοσιονομικές πολιτικές έχουν κόστος και δημιουργούν με τη σειρά τους νέους κινδύνους. Τα συνεχώς διογκούμενα δημοσιονομικά χρέη απειλούν να ξεφύγουν εκτός ελέγχου και η μελλοντική τους εξυπηρέτηση σε ένα διεθνές περιβάλλον χαμηλής ανάπτυξης θα επιβαρύνει τις δυνατότητες ανάπτυξης και αναζωπύρωσης της οικονομίας. Ορισμένοι αναλυτές επιπλέον φοβούνται τη μελλοντική αναζωπύρωση του πληθωρισμού, αφού η νομισματική και δημοσιονομική επέκταση είναι δύσκολο να αναστραφούν.

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η χρηματοοικονομική κρίση πολύ γρήγορα μετέδωσε τα προβλήματα στην πραγματική οικονομία. Οι απομειώσεις οδήγησαν τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα σε βίαιη απομόχλευση. Οι τράπεζες θέσπισαν αυστηρότερα πιστωτικά κριτήρια και περιόρισαν τις πιστώσεις. Η απομόχλευση, απαραίτητη για να επανέλθει η ισορροπία στον χρηματοοικονομικό τομέα, οδηγεί τις επιχειρήσεις και τα νοικοκυριά σε συρρίκνωση των δραστηριοτήτων τους, η οποία συνεπάγεται μείωση του προσωπικού, αύξηση της ανεργίας, λιγότερη παραγωγή, λιγότερο εισόδημα και επιμήκυνση της ύφεσης. Η πολλαπλασιαστική αυτή αρνητική επίδραση από το χάσμα κεφαλαίων στο νέο δανεισμό καθώς και στην ανανέωση των παλαιών δανείων μεταφέρει την κρίση στην πραγματική οικονομία. Η έλλειψη πιστώσεων συνέβαλλε μαζί με την πτώση της καταναλωτικής και επιχειρηματικής εμπιστοσύνης και στην κατάρρευση του παγκόσμιου εμπορίου. Οι επιπτώσεις της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης έγιναν εμφανείς στις πραγματικές οικονομίες, πλήττοντας όχι μόνο χώρες όπως οι ΗΠΑ, αλλά τις οικονομίες όλων των χωρών, αναπτυσσόμενων και αναπτυσσόμενων. Η κρίση και οι επιπτώσεις της στην πραγματική οικονομία επηρέασαν σημαντικά και το διεθνές εμπόριο με την κατάρρευση του να αποτελεί

χαρακτηριστικό σημάδι της ύφεσης και σημαντικός παράγων εμβάθυνσής της. Το παγκόσμιο εμπόριο έχει σημειώσει σημαντική πτώση σε τρεις περιπτώσεις μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο: κατά την διάρκεια της πετρελαϊκής κρίσης το 1974-75, το 1982-83 και κατά το 2001-02 με το σπάσιμο της φούσκας των τεχνολογικών μετοχών και τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου. Η πτώση, όμως, που ξεκίνησε στα μέσα του 2007 μαζί με την χρηματοοικονομική κρίση, οδήγησε από τα μέσα του 2008 σε κατάρρευση. Οι αιτίες της πολύ μεγάλης πτώσης είναι, σύμφωνα με τους ερευνητές, η σύνθεση του παγκόσμιου εμπορίου και η παγκοσμιοποίηση (Baldwin, 2009).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2° :
ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία πάντοτε ήταν κυκλική και σε συνδυασμό με την εμφάνιση της σημερινής οικονομικής κρίσης οι συνέπειες ήταν εντονότερες. Όμως υπάρχουν τρόποι για τις ναυτιλιακές εταιρείες να συνεχίσουν να πορεύονται χωρίς ιδιαίτερες ζημιές είτε με τον τερματισμό των νέων παραγγελιών είτε με την κατεδάφιση των μη αποδοτικών πλοίων είτε με την μείωση της προσφερόμενης χωρητικότητας.

Παρά όμως την μείωση της χωρητικότητας που ήταν διακριτή σε όλο τον ναυτιλιακό κλάδο προκειμένου να μειωθούν τα έξοδα, σε κάποιες ναυτικές διαδρομές δεν υπήρξε ιδιαίτερη ύφεση. Επίσης χρηματοδοτούνται από ιδιωτικά κεφάλαια νέα πλοία ακριβώς στο σημείο που αρχίζει και ανακάμπτει η ζήτηση επειδή η παραγγελία νέων πλοίων είναι ακόμα σε πολύ χαμηλές τιμές.

Ακόμα, γίνεται αναφορά συγκεκριμένα στους λόγους που οδήγησαν στην ελληνική κρίση και στο σχέδιο διάσωσης της ελληνικής οικονομίας.

Επίσης αναφέρονται οι κατηγορίες πλοίων και τα ποσοστά χρήσης καθενός εξ' αυτών μεσούσης της οικονομικής κρίσης.

Τέλος, αναφέρονται οι αγοραπωλησίες πλοίων οι οποίες έγιναν και στο που ακριβώς κινήθηκαν οι έλληνες πλοιοκτήτες καθώς και η πορεία που προδιέγραψαν οι ναυτιλιακές εταιρείες κατά την διάρκεια της κρίσης.

2.2 Η ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ναυτιλία σε κύκλους

Η ναυτιλία έχει πληγεί ιδιαίτερα σκληρά από την οικονομική κρίση. Η κάμψη του εμπορίου έχει οδηγήσει άμεσα σε ταχεία πτώση της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών και των συναφών υπηρεσιών. Για παράδειγμα, η κίνηση του λιμανιού στα μεγαλύτερα εμπορευματοκιβώτια στον κόσμο, στην Σιγκαπούρη και στη Σαγκάη, μειώθηκε κατά 13,5 και 11 τοις εκατό, αντίστοιχα το 2009. Ωστόσο, παρά αυτή την πτωτική τάση της ζήτησης, η ικανότητα των αλιευτικών στόλων έχει επεκταθεί καθ' όλη την διάρκεια του 2009, καθώς τα σκάφη που είχαν παραγγελθεί σε προηγούμενα έτη συνέχισαν να παραδίδονται από όλα τα ναυπηγεία του κόσμου. Μεταξύ Ιανουαρίου 2009 και Ιανουαρίου 2010, η συνολική μεταφορική ικανότητα του εμπορευματοκιβωτίων του παγκόσμιου στόλου αυξήθηκε κατά 5,7 τοις εκατό. Η

χωρητικότητα χύδην ξηρού φορτίου για τη μεταφορά άνθρακα, σιδηρομεταλλεύματος, και δημητριακών αυξήθηκε κατά 9 τοις εκατό.

Η ανταπόκριση της πλευράς της προσφοράς στις μεταβολές της ζήτησης δεν είναι ποτέ άμεση (Πίνακας 1). Μεταξύ του 2002 και του 2004, η ζήτηση για το εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε ταχύτερα από την προσφερόμενη ικανότητα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, και η βιομηχανία παρήγγειλε νέους τόνους. Το 2009, η διαφορά των ρυθμών ανάπτυξης ανέρχεται στο εντυπωσιακό νούμερο των 15 ποσοστιαίων μονάδων.

Πίνακας 1 - Growth of demand and supply in container shipping, 2000–2009 (annual growth rates)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Demand	10.7	2.4	10.5	11.6	13.4	10.6	11.2	10.9	4.4	-9.7
Supply	7.8	8.5	8.0	8.0	8.0	10.5	13.6	11.7	10.9	5.2

Source: UNCTAD Review of Maritime Transport 2009, updated with data from *Clarkson Container Intelligence Monthly* (January 2010). Clarkson's forecast for 2010 is +5.2 percent for both demand and supply.

Η προκύπτουσα υπερπροσφορά χωρητικότητας οδήγησε σε σημαντική πτώση των ναύλων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η οποία μειώθηκε κατά το ένα τρίτο μεταξύ του τέλους του 2008 και του τέλους του 2009. Μία παρόμοια εικόνα προκύπτει στην ξηρού χύδην ναυτιλία, όπου το κόστος ναύλωσης των σκαφών μειώθηκε περισσότερο από το μισό.

Οι τιμές των χαμηλού φορτίου και των charter, σε συνδυασμό με την κάμψη του όγκου του εμπορίου, έχουν οδηγήσει σε ιστορικές οικονομικές απώλειες για τους φορείς εκμετάλλευσης και παρόμοιες απώλειες καταγράφηκαν σε όλη την βιομηχανία.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι γνωστό ότι πάντοτε ήταν κυκλική. Σε περιόδους ανάπτυξης και υψηλών κερδών, οι πλοιοκτήτες έχουν θετικές ταμειακές ροές και διατάσσουν νέα παραγωγική ικανότητα. Αυτή η ικανότητα, ωστόσο, χρειάζεται χρόνο για να παραδοθεί. Υπάρχουν φορές που χρειάζεται αναμονή διότι, τα βιβλία παραγγελιών των ναυπηγείων τείνουν να είναι γεμάτα σε καιρούς ευημερίας; κάθε νέα κατασκευή θα αρχίσει μόνο δύο έως τρία έτη μετά την παραγγελία της, και στη συνέχεια η ίδια η κατασκευή μπορεί να διαρκέσει μέχρι ένα έτος. Όταν η βιομηχανία άνθιζε νωρίτερα στην τρέχουσα δεκαετία, κάθε χρόνο, ο κόσμος είδε ιστορικά

στοιχεία των νέων παραγγελιών πλοίων. Τα σκάφη αυτά εξακολουθούν να παραδίδονται σήμερα και ως εκ τούτου, παρά την οικονομική κρίση, ο παγκόσμιος στόλος εξακολουθεί να επεκτείνεται. Το προκύπτον πλεόνασμα παραγωγικής ικανότητας και οι αρνητικές ταμειακές ροές των ναυτιλιακών εταιριών οδήγησαν σε στασιμότητα των νέων παραγγελιών κατά το μεγαλύτερο μέρος του 2009.

Με λίγα λόγια, ακόμη και χωρίς την τρέχουσα οικονομική κρίση, το τεράστιο βιβλίο παραγγελιών νέων πλοίων θα έχει οδηγήσει από σήμερα, σε υπερπροσφορά χωρητικότητας και σε αντίστοιχη μείωση των τιμών των πλοίων; και αυτό έχει επιδεινωθεί από την οικονομική ύφεση. Στην περίπτωση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, για παράδειγμα, ο στόλος προβλέπεται να συνεχίσει να αυξάνεται τα επόμενα τέσσερα έως πέντε έτη, και το μεγαλύτερο μέρος αυτής της αύξησης είναι λόγω των πλοίων που μπορούν να μεταφέρουν περισσότερα από 8.000 εμπορευματοκιβώτια των 20 ποδών. Τα σκάφη αυτού του μεγέθους δεν υπήρχαν καν πριν από το 2004. Συγκεκριμένα, υπάρχουν 156 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με πάνω από 10.000 εμπορευματοκιβώτια των 20 ποδών τα οποία αναμένεται να παραδοθούν μέχρι το 2013, σε σύγκριση με μόνο 34 πλοία αυτού του μεγέθους σε λειτουργία τον Φεβρουάριο του 2010. Όσον αφορά πλοία ξηρού χύδην φορτίου, το τρέχον βιβλίο παραγγελιών ανέρχεται στα δύο τρίτα του υπάρχοντος στόλου.

ΠΩΣ Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΡΥΘΜΙΖΕΙ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

Οι ναύλοι των φορτίων και οι τιμές των μεταχειρισμένων σκαφών αντιδρούν άμεσα σε μια αλλαγή στην ισορροπία προσφοράς και ζήτησης. Η προσφορά της νέας δυναμικότητας, ωστόσο, αντιδρά πολύ πιο αργά. Η βιομηχανία έχει πέντε τρόπους για να προσαρμόσει την προσφορά της στην μείωση της ζήτησης. Πρώτον, θα σταματήσει αμέσως την παραγγελία νέων πλοίων. Δεύτερον, μπορεί να κατεδαφίσει πλοία. Τρίτον, μπορεί σε κάποιο βαθμό, να τερματίσει ή να αναβάλει τις υφιστάμενες παραγγελίες στα ναυπηγεία. Τέταρτον, τα σκάφη μπορούν να επιβραδύνουν μειώνοντας έτσι την πραγματική ικανότητα που παρέχεται από τον υπάρχοντα στόλο. Και τέλος, η βιομηχανία μπορεί να αποσύρει προσωρινά την υπάρχουσα χωρητικότητα από την λειτουργία.

Διακοπή των Νέων Παραγγελιών

Οι παραγγελίες νέων πλοίων έχουν ουσιαστικά σταματήσει. Το 2007, 535 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είχαν συμβάσεις, 208 μονάδες παραγγέλθηκαν το 2008, αλλά το 2009 υπήρχαν μόνο δύο νέες παραγγελίες. Όσον αφορά τα πλοία ξηρού χύδην φορτίου, υπήρχε ένα ορισμένο τέλος του έτους του μεγάλου κύματος παραγγελιών σε ναυπηγεία της Κίνας, ως επί το πλείστον από Κινέζους ιδιοκτήτες και από την κινεζική χρηματοδότηση.

Κατεδαφίσεις

Ήδη από την αρχή της κρίσης, ορισμένοι αναλυτές τόνισαν ότι η διάλυση πλοίων είναι πιθανώς μία από τις λίγες δουλειές που σχετίζονται με την ναυτιλία και μπορούν να επωφεληθούν από την οικονομική κρίση. Παρά το γεγονός ότι υπήρχαν περιορισμοί χωρητικότητας στα διαλυτήρια, το 2009 φάνηκε μια αύξηση της ανακύκλωσης των πλοίων, καθώς οι πλοιοκτήτες έβλεπαν ότι επωφελούνταν από την πώληση των σκαφών τους ως παλιοσίδερα. Αξίζει να σημειωθεί ότι, η Κίνα είδε ένα ρεκόρ στους τόνους που εισάγονταν για διάλυση. Παρ' όλα αυτά, η αύξηση ήταν χαμηλότερη από ό, τι αρχικά αναμενόταν. Δεδομένου ότι οι τιμές για παλιοσίδερα είναι πολύ χαμηλές, πολλοί πλοιοκτήτες προτιμούν να κρατήσουν τα πλοία τους και να απέχουν για κάποιο χρονικό διάστημα αντί να τα καταστρέψουν, ελπίζοντας στις καλύτερες μέρες που είναι να έρθουν.

Τερματισμός και Επαναπρογραμματισμός των Παραγγελιών

Από την αρχή της κρίσης, πολλές παραγγελίες στα ναυπηγεία όλου του κόσμου έχουν επαναπρογραμματιστεί. Ως εκ τούτου, οι προβλέψεις για τα παραδιδόμενα πλοία προσαρμόζονταν προς τα κάτω κάθε μήνα. Τον Ιανουάριο του 2009 ενώ ένας κορυφαίος αναλυτής προέβλεπε ότι η χωρητικότητα θα αυξηθεί κατά 13,1 τοις εκατό κατά τη διάρκεια του επόμενου έτους, 12 μήνες αργότερα η αναφερόμενη αύξηση ανήλθε σε μόλις 5,2 τοις εκατό. Στο τέλος, τα ναυπηγεία ήταν κάπως πιο ευέλικτα από ό, τι οι περισσότεροι αναλυτές θεωρούσαν. Παρότι πολλές παραδόσεις αναβλήθηκαν, οι περισσότερες δεν ακυρώθηκαν, καθώς τα ναυπηγεία δεν θα συμφωνούσαν να χάσουν την δουλειά εντελώς.

Αργή Πλεύση

Όταν η ταχύτητα των ακτοπλοϊκών ταξιδιών μειώνεται τότε καθίσταται αναγκαίο να χρησιμοποιηθεί ένας μεγαλύτερος αριθμός πλοίων για να διατηρηθεί η ίδια συχνότητα. Η τοποθέτηση εννέα ή δέκα πλοίων σε υπηρεσία που συνήθως απαιτεί μόνο οκτώ πλοία, έχει δύο κύρια δυνητικά πλεονεκτήματα: πρώτον, μειώνει την ανάγκη να καταστραφούν πλοία, και δεύτερον, εξοικονομείται καύσιμο. Κατά τη διάρκεια της οικονομικής ύφεσης, οι ναυλωτές ήταν πολύ ανήσυχοι όσον αφορά τις καθυστερήσεις στην παράδοση εμπορευμάτων, γιατί στόχευαν κυρίως στην μείωση των αποθεμάτων τους. Όμως καθώς η οικονομία ανακάμπτει, οι έμποροι και τα εργοστάσια δεν θα δέχονται πλέον τις καθυστερήσεις στους χρόνους παράδοσης.

Ο Άεργος Στόλος

Πολλά πλεονάζοντα σκάφη δεν καθίστανται αποτελεσματικά και καταστρέφονται ή αδρανοποιούνται. Στις αρχές του 2010, το 12 τοις εκατό της παγκόσμιας ικανότητας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι αδρανές και αγκυροβολημένο σε διάφορα λιμάνια. Παρά το γεγονός ότι η οικονομία ανακάμπτει, η πλεονάζουσα χωρητικότητα θα αναμένεται για χρόνια να έρθει. Δεδομένου ότι τα πλοία αποσύρθηκαν προσωρινά από την υπηρεσία, η ανάθεση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στους έμπορο-δρόμους, έχει μειωθεί αποτελεσματικά κατά τη διάρκεια του 2009. Η ικανότητα των εμπορευματοκιβωτίων έχει εγκατασταθεί στους κύριους εμπορικούς δρόμους μεταξύ Ανατολικής Ασίας και Ευρώπης ενώ ανάμεσα στην Ανατολική Ασία και την Βόρεια Αμερική ήταν 20 τοις εκατό χαμηλότερα τον Ιανουάριο του 2010, από ό, τι ένα χρόνο νωρίτερα.

Είναι σημαντικό ότι, η μείωση της ανάπτυξης του στόλου ήταν λιγότερο δραστική στις μεγάλες διαδρομές μεταξύ του Νότου, ενώ το εμπόριο μεταξύ των αναπτυσσόμενων χωρών έχει επηρεαστεί λιγότερο από την οικονομική ύφεση από ό, τι στις περισσότερες χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου. Η ανάπτυξη μεταξύ νότιας Αφρικής και Ανατολικής Ασίας μειώθηκε μόνο κατά 7 τοις εκατό; ανάμεσα στην Ανατολική Ασία και τη Νότια Αμερική μειώθηκε κατά 13 τοις εκατό, και η ανάπτυξη του στόλου μεταξύ της Νότιας Αφρικής και της Νότιας Αμερικής αυξήθηκε κατά 3,4 τοις εκατό κατά τη διάρκεια του 2009. Αυτό αντικατοπτρίζει το θετικό ρόλο που οι αναπτυσσόμενες χώρες και το εμπόριο του Νότου, παίζουν υπέρ της παγκόσμιας οικονομικής ανάκαμψης.

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΥΝΑΝΤΑ ΤΗΝ ΖΗΤΗΣΗ

Οι εισαγωγείς και τα εργοστάσια που καταχωρούν τώρα νέες παραγγελίες στο εξωτερικό είναι σε προνομιακή θέση, καθώς υπάρχει άφθονη πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα για να μεταφέρουν τα αγαθά τους, και οι ναύλοι είναι πολύ κάτω από τις κορυφές του 2008. Ενώ η υπερπροσφορά χωρητικότητας είχε αρνητική επίπτωση στην κερδοφορία του κλάδου των μεταφορών, είχε ως επί το πλείστον θετικές επιπτώσεις για τους εισαγωγείς και τους εξαγωγείς.

Ο χρόνος αναμονής στα λιμάνια και οι ναύλοι έχουν πέσει σημαντικά, φέρνοντας κάποια ανακούφιση στους εμπόρους, με τη μορφή της μείωσης του κόστους των μεταφορών και των ομαλότερων εργασιών. Το κόστος για να σταλεί ένας τόνος ξηρού χύδην φορτίου σε πάνω από 1.000 ναυτικά μίλια μέσω θαλάσσης ήταν μεταξύ \$ 4 και \$ 7 στις αρχές του 2010, σε σύγκριση με \$ 10 έως \$16 το 2008.

Μια αξιοσημείωτη εξαίρεση ήταν οι συμφορήσεις στα λιμάνια σε σχέση με την κινεζική ζήτηση για σιδηρομετάλλευμα, η οποία συνέχισε να αυξάνεται το 2009. Αυτό οδήγησε σε ένα μεγάλο μέρος του στόλου που καταπλέουν στους λιμένες εξαγωγείς της Αυστραλίας, της Βραζιλίας, και την Ινδία καθώς και στα κινεζικά λιμάνια που πραγματοποιούν εισαγωγές, να αυξάνουν τον χρόνο αναμονής των σκαφών και τα ναύλα. Στο μέγιστο της στις 26 Ιουνίου 2009, σχεδόν το ένα πέμπτο του εξειδικευμένου στόλου αναφέρθηκε ότι είχε ουρά έξω από το λιμάνι σε μία από αυτές τις τέσσερις χώρες.

2.3 Η ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

1. Υπό-αναφερόμενα ελλείμματα και κρυμμένα χρέη

Μετά από την ένωση της Ελλάδας με την ευρωπαϊκή νομισματική ένωση, με πολύ χαλαρούς νομισματικούς όρους, η θέση της Ελλάδας ήταν εξαιρετικά αμελής κατά τη διάρκεια των υπερτιμημένων ετών. Ο λογαριασμός αμοιβών δημόσιου τομέα αυξανόταν συνεχώς. Οι κοινωνικές μεταφορές αυξήθηκαν επίσης περισσότερο από 3 ποσοστιαίες μονάδες του ΑΕΠ από το 2000, ξεπερνώντας τις κοινωνικές συνεισφορές. Η αδυναμία στη φορολογική διοίκηση ενήργησε για να παρεμποδιστούν τα φορολογικά έσοδα. Η φορολογική επιβάρυνση στην Ελλάδα παραμένει πολύ άνισα κατανομημένη, με ένα μεγάλο μερίδιο από

αυτοαπασχολούμενους και μικρομεσαίες επιχειρήσεις, να είναι πολύ κάτω από τα αναφερόμενα εισοδήματά τους. Ως αποτέλεσμα αυτών των επίμονων αδυναμιών, το 2008, αμέσως πριν από την κυρίαρχη κρίση που εξερράγη, η Ελλάδα παρουσίαζε ένα φορολογικό έλλειμμα 5% και το δημόσιο χρέος είχε αυξηθεί σε σχεδόν 100% του ΑΕΠ. Τον Οκτώβριο του 2009, η νέα κυβέρνηση αποκάλυψε ότι τα δημοσιονομικά στοιχεία ήταν σε μεγάλο βαθμό εσφαλμένα. Το έλλειμμα για το 2008 αναθεωρήθηκε από 5% του ΑΕΠ σε 7,7% του ΑΕΠ. Το προβαλλόμενο έλλειμμα για το 2009 αναθεωρήθηκε από 3,7% του ΑΕΠ σε 13,6% του ΑΕΠ (και το 2010 αναθεωρημένος επάνω πάλι σε 15,4% του ΑΕΠ). Ο αντίστοιχος αριθμός δημόσιου χρέους διορθώθηκε επίσης από 100% του ΑΕΠ σε 115% του ΑΕΠ στα τέλη του 2009 (αργότερα ανήλθε περαιτέρω σε 129% του ΑΕΠ).

Πίνακας 2: Government Deficit to GDP Ratio for Greece, Euro Zone and EU

Region	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Greece	-4.5	-4.8	-5.6	-7.5	-5.2	-3.6	-5.1	-7.7	-13.6
Eurozone	-1.9	-2.6	-3.1	-2.9	-2.5	-1.3	-0.6	-2.0	-6.3
EU	-1.4	-2.5	-3.1	-2.9	-2.4	-1.4	-0.8	-2.3	-6.8

Source: Eurostat, published April 23, 2010, retrieved May 5, 2010:
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

Τα καθυστερούμενα είναι επίσης μια επαναλαμβανόμενη πηγή φορολογικών αναθεωρήσεων, συμπεριλαμβανομένων των καθυστερούμενων επιστροφής φόρου και των εφάπαξ πληρωμών προς τους δημοσίους υπαλλήλους που συνταξιοδοτούνται. Οι μεγάλες φορολογικές αναθεωρήσεις απεικόνισαν τις κρίσιμες ανεπάρκειες στην κάλυψη των στοιχείων δημόσιου τομέα. Οι μεγάλες φορολογικές μαύρες τρύπες βρέθηκαν στους υπό-κεντρικούς κυβερνητικούς φορολογικούς απολογισμούς, ειδικά στις ζημιογόνες δημόσιες επιχειρήσεις που δεν ταξινομήθηκαν ως τμήμα του τομέα της δημόσιας διοίκησης. Αυτές περιελάμβαναν τις κρατικές επιχειρήσεις στον τομέα των σιδηροδρομικών, των δημόσιων μεταφορών και της άμυνας.

2. Δημόσιες Εγγραφές

Εκτός από την οικονομία , ένας άλλος παράγοντας ήταν η ανακάλυψη ότι η κυβέρνηση παραποιούσε τα δεδομένα που αποκαλύπτονταν για τα δημόσια οικονομικά της σε μια προσπάθεια να παραμείνει εντός των νομισματικών κατευθυντήριων γραμμών της ευρωζώνης . Η Eurostat , παρέθεσε παρατυπίες στα ελληνικά οικονομικά δεδομένα και αναθεώρησε προς τα πάνω τις προβλέψεις του για το έλλειμμα του προϋπολογισμού της Ελλάδα περισσότερες από μία φορές . Ο Επίτροπος Οικονομίας της ΕΕ Olli Rehn , δήλωσε ότι «η Ελλάδα έχει ιδιαίτερα επισφαλής δυναμική του χρέους και είναι το μόνο κράτος μέλος που εξαπάτησε με τα στατιστικά του για χρόνια και χρόνια » (Willis , 2010) . Τον Ιανουάριο του 2010 , η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε μια έκθεση σχετικά με το χειρισμό των στατιστικών ελλείμματος και χρέους της ελληνικής κυβέρνησης . Η έκθεση επιβεβαίωσε τα στοιχεία για το έλλειμμα που αναφέραμε και παραπάνω και βλέπουμε και στον πίνακα 2 . Αυτές οι αποκαλύψεις πτόησαν τις αγορές ομολόγων και τους οργανισμούς αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας οι οποίοι αποφάσισαν ότι η Ελλάδα πιστοληπτικά αναξιόπιστη και αφερέγγυα. Η άνοδος λοιπόν των διαφορών των επιτοκίων των ομολόγων αυξήθηκε απότομα και η βαθμολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας του Ελληνικού Δημοσίου μειώθηκε σημαντικά , και για άλλη μια φορά , η Ελλάδα αντιμετωπίζει την προοπτική να μην είναι σε θέση να αυξήσει ένα νέο χρέος για την αποπληρωμή του υφιστάμενου χρέους .

3. Επιχειρηματικό Περιβάλλον

Εκτός από την οικονομία και τις δημόσιες εγγραφές η Ελλάδα έχει και ένα ακόμα διαρθρωτικό πρόβλημα στο πολιτικό / οικονομικό της σύστημα. Φαίνεται ότι η Ελλάδα δεν είναι μια χώρα ιδιαίτερα φιλική προς τις επιχειρήσεις της χώρας και δείχνει να εμποδίζει την επιχειρηματικότητα και τις επενδύσεις κεφαλαίου. Σύμφωνα με την έρευνα που πραγματοποίησαν οι ερευνητές της Παγκόσμιας Τράπεζας για να αξιολογήσουν το περιβάλλον και την επιχειρηματική δραστηριότητα διάφορων χωρών του κόσμου, η Ελλάδα είναι η χειρότερη από τα 27 μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ελλάδα κατατάσσεται κάτω από χώρες όπως η Αίγυπτος , η Ζάμπια και το Καζακστάν και αυτό γιατί χρειάζονται 19 ημέρες για να εγγραφεί μια νέα επιχείρηση , και η επιχείρηση χρειάζεται 224 ώρες για να υποβάλουν τα φορολογικά της αρχεία. Η διόγκωση των δημοσίων υπαλλήλων στην Ελλάδα, απασχολώντας ένα συνεχώς αυξανόμενο τμήμα του εργατικού δυναμικού, όλα μέρος της κοινωνίας κοινωνικής προστασίας, κατόρθωσε να επιβάλει πολύπλοκα δίκτυα τελών, γραφειοκρατίας και φόρων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμά ότι το κόστος της

αντιμετώπισης της κρατικής γραφειοκρατίας στην Ελλάδα - το τμήμα του ΑΕΠ που χρησιμοποιείται για να πληρώσει για την αντιμετώπιση των κυβερνητικών ρυθμίσεων - είναι ίσο με ένα βαρύ 7 % του ΑΕΠ (Moffett and Granitsas, 2010). Ακόμα τα πρόσφατα στοιχεία του ΟΟΣΑ δείχνουν ότι η Ελλάδα είναι από τους τελευταίους αποδέκτες των ξένων άμεσων επενδύσεων στην Ευρώπη (Factbook, 2010)

Η ΠΤΩΣΗ ΚΑΙ Η ΔΙΑΣΩΣΗ

Στις αρχές του 2010, η ελληνική κυβέρνηση προσέγγισε τις παγκόσμιες αγορές χρέους για να δημιουργήσουν κεφάλαια για την κάλυψη του χρέους των € 8.500.000.000 που έληγε το Μάιο. Οι αγορές ήταν νευρικός λόγω των μαζικών δείκτες χρέους και του ελλείμματος. Προκειμένου να περιπλέξει τα πράγματα, τη στατιστική υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανακοίνωσε τον Απρίλιο ότι το εθνικό χρέος της Ελλάδας είναι ευρύτερο από ό, τι είχε αρχικά αναφερθεί. Η Moody's Investors Service υποβάθμισε την πιστοληπτική βαθμολογία της Ελλάδας και λίγο αργότερα, η Standard and Poor's υποβάθμισε το χρέος στην Ελλάδα σε καθεστώς "junk". Η αγορά ομολόγων απέφευγε την Ελλάδα και έθεσε την απόδοση των ομολόγων σε διετής ομολογίες τιμωρητικού επιπέδου 15,3%. Ήταν πλέον σαφές ότι η ελληνική κυβέρνηση δεν θα μπορούσε να αντλήσει κεφάλαια σε προσιτές τιμές για την αποπληρωμή του βραχυπρόθεσμου χρέους. Ακόμα, παρά τις διαβεβαιώσεις από τους πολιτικούς της ΕΕ και των αξιωματούχων του ΔΝΤ για το αντίθετο, οι πιστωτές προετοιμάζονται για μια προεπιλογή, και η Standard and Poor's εκτίμησε ότι οι πιστωτές θα μπορούσαν να χάσουν το 30 έως 50% των χρημάτων που τους χρωστούσαν. Έτσι λοιπόν η προσδοκία των αγορών από προεπιλογή, και οι παραγμένες χρηματοπιστωτικές αγορές στην Ευρώπη αλλά και πέρα από αυτήν, ανάγκασαν μια απρόθυμη ΕΕ, σε συνεργασία με το ΔΝΤ, να επεξεργαστεί ένα σχέδιο για τη σωτηρία της Ελλάδας. Κατά συνέπεια, ανίκανη να αντλήσει κεφάλαια από τις αγορές χρέους, η Ελλάδα ζήτησε επίσημα ένα σχέδιο διάσωσης από ΕΕ / ΔΝΤ.

ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

Μετά από πολλή απροθυμία να διασώσουν την Ελλάδα ή να εμπλέξουν το ΔΝΤ, οι χώρες της Ευρώπης και το ΔΝΤ ανακοίνωσαν μία 3 - ετή εγγύηση δανείου ύψους € 110 δισεκατομμυρίων. Σε αντάλλαγμα, η ελληνική κυβέρνηση συμφώνησε με την

περικοπή του προϋπολογισμού και σημαντικά μέτρα λιτότητας που περιελάμβαναν πάγωμα των μισθών στο δημόσιο τομέα, αύξηση των φόρων ΦΠΑ, περικοπή των συντάξεων και των πληρωμών κοινωνικών υπηρεσιών , αύξηση ορίου ηλικίας συνταξιοδότησης , νέους επιχειρηματικούς φόρους , και πολλά άλλα μέτρα λιτότητας. Αρχικά , το προτεινόμενο σχέδιο διάσωσης ήταν € 45 δισεκατομμύρια , αλλά γρήγορα υπερδιπλασιάστηκε προκειμένου να στείλει ένα ισχυρό μήνυμα προς τις χρηματοπιστωτικές αγορές να αντεπιτεθούν στην απειλή της μετάδοσης της κρίσης , και να καταστείλουν τις προσδοκίες της αδυναμίας πληρωμής. Οι αγορές ομολόγων δεν εντυπωσιάστηκαν , οι χρηματιστηριακές αγορές στην Ευρώπη μειώθηκαν σε μεγάλο βαθμό και το ευρώ υποτιμήθηκε στη χαμηλότερη τιμή του εδώ και χρόνια με το κόστος της ασφάλισης έναντι της αθέτησης πληρωμής να εκτινάσσεται στα ύψη. Ένας άλλος περίπλοκος παράγοντας ήταν η ευπάθεια των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών τραπεζών , οι οποίες είναι οι κύριοι κάτοχοι των Ελλήνων και των άλλων οργάνων του δημόσιου χρέους . Η Ελλάδα όφειλε σε τράπεζες της Γαλλίας το ποσό των 75 δισ. δολαρίων, 45 δισεκατομμύρια δολάρια στη Γερμανία , 15 δισεκατομμύρια δολάρια σε Ηνωμένο Βασίλειο , 9,7 δισεκατομμύρια δολάρια για την Πορτογαλία , 8,5 δισεκατομμύρια δολάρια για την Ιρλανδία , και ούτω καθεξής (Schwartz , 2010).

Οι μεγάλες ευρωπαϊκές τράπεζες είδαν τις τιμές των μετοχών τους να βυθίζονται και τις ικανότητες δανεισμού να μειώνονται. Η ΕΕ και το ΔΝΤ έθεσε το σχέδιο διάσωσης € 110 δισεκατομμυρίων, αλλά ο πανικός συνεχίστηκε, η αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας της Πορτογαλίας και της Ισπανίας υποβαθμίστηκαν , και η κρίση φαίνεται να αυξάνεται σε μια παν-Ευρωπαϊκή κρίση . Όλα αυτά οδηγούν τους ηγέτες της ΕΕ και του ΔΝΤ να συμφωνήσουν σε μια εξαιρετική και άνευ προηγουμένου ενίσχυση ενός πακέτου € 750 δισεκατομμυρίων για την παροχή δανείων σε όλες τις κυβερνήσεις οι οποίες βρίσκονται σε κίνδυνο επειδή αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα έλλειψης ρευστότητας (Fidler , 2010).

Το πακέτο των € 750 δισεκατομμυρίων περιλαμβάνει € 60 δισεκατομμύρια ταμείο έκτακτης ανάγκης που χορηγείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να κάνουν τα δάνεια προς τις κυβερνήσεις της ΕΕ με σοβαρά προβλήματα και συμπληρώνεται από € 250 δισεκατομμύρια από το ΔΝΤ και τα υπόλοιπα € 440 δισεκατομμύρια συνθέτουν ένα νεοσύστατο ταμείο που ονομάζεται Ειδικού Σκοπού (SPV). Το SPV θα δανείζεται χρήματα απευθείας από τις αγορές ομολόγων, οι οποίες θα είναι πιο άνετες στον δανεισμό μιας τριπλής – Α βαθμολογημένης Πανευρωπαϊκής οντότητας παρά μιας συγκεκριμένης κυβέρνησης. Τέλος, το SPV θα δανείζει τα χρήματα σε μία ταραγμένη κυβέρνηση για να αναχρηματοδοτήσει ή να αποπληρώσει το χρέος της και η

κυβέρνηση η οποία δανείζεται θα επιστρέψει το SPV με μεταβλητό επιτόκιο ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς (Forelle , 2010). Μια κυβέρνηση που αγωνίζεται εντός του ευρώ θα πρέπει πρώτα να αξιοποιήσει τα € 60 δισεκατομμύρια ταμείο της ΕΕ και τους αντίστοιχους πόρους του ΔΝΤ, και αν αυτό αποδειχθεί ανεπαρκές , η κυβέρνηση θα μπορούσε να δανειστεί από την SPV.

2.4 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Επί σειρά ετών, ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει τη πρώτη θέση παγκοσμίως. Σύμφωνα με τα ετήσια στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, ο ελληνόκτητος στόλος με 4.161 πλοία άνω των 1.000 κοχ του Φεβρουαρίου του 2009 αντιπροσώπευε το 8,2% του παγκοσμίου στόλου σε αριθμό πλοίων, το 15,2% σε dwt και το 13,2% σε κόρους ολικής χωρητικότητας.

Επιπλέον, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου το 2009 ήταν 11,9 χρόνια, ήτοι κατά ένα χρόνο μικρότερος της μέσης ηλικίας του παγκόσμιου στόλου. Η εντυπωσιακή μείωση της μέσης ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου, δεδομένου ότι πριν από εννέα χρόνια ήταν 20,3 χρόνια, οφείλεται στις μεγάλες επενδύσεις των Ελλήνων πλοιοκτητών σε νέα πλοία υψηλών προδιαγραφών.

Σημαντική είναι η παρουσία των Ελλήνων πλοιοκτητών στους τομείς δεξαμενόπλοιων και πλοίων ξηρού φορτίου χύδην που μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου.

Τα πλοία μπορούν να ομαδοποιηθούν σε κατηγορίες ανάλογα με το είδος των μεταφορών που εκτελούν, με τη θαλάσσια περιοχή που διαπλέουν, με το υλικό κατασκευής τους, με το μέσο πρόωσης .

1. Κατηγοριοποίηση πλοίων ανάλογα με το είδος της μεταφοράς που εκτελούν.

- I. Φορτηγά πλοία (cargo ships) που προσδιορίζονται για τη μεταφορά φορτίων, είτε χύδην (in bulk), είτε ως γενικά ή ειδικά φορτία (general cargos) . Αυτά διακρίνονται σε υποκατηγορίες όπως :

- τα φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων
 - τα φορτηγά πλοία υγρών φορτίων και
 - τα φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών.
- II. Επιβατηγά πλοία (passengers ships). Είναι τα πλοία που μεταφέρουν επιβάτες χωρίς να αποκλείεται και η μεταφορά φορτίων, όπως για παράδειγμα τα Επιβατηγά-Οχηματαγωγά(Ε/Γ-Ο/Γ) που μεταφέρουν επιβάτες και οχήματα.
- III. Πλοία ειδικού προορισμού (special purpose ships). Η ταχεία μεταφορά ορισμένων ειδικών φορτίων, όπως φρούτα, κρέατα κ.λπ., επέβαλε την κατασκευή πλοίων με ειδικό εξοπλισμό για την εκτέλεση των ειδικών αυτών θαλάσσιων μεταφορών (πλοία ψυγεία-αλιευτικά κ.λπ.).
- IV. Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας (auxiliary ships) .Είναι τα πλοία που δεν εκτελούν μεταφορές φορτίων αλλά παρέχουν υπηρεσίες με διαφορετική μορφή που εξαρτάται από τον προορισμό κάθε πλοίου. Είναι τα πλοία που διευκολύνουν, επιταχύνουν και διασφαλίζουν την κίνηση των πλοίων και συνεπώς τη μεταφορά μέσω της θάλασσας, όπως ρυμουλκά, παγοθραυστικά, ναυαγοσωστικά κ.λπ.

Πίνακας 3: Κύριος διαχωρισμός των Εμπορικών Πλοίων



2. Κατηγοριοποίηση πλοίων ανάλογα με τον υδατικό χώρο που διαπλέουν.

- I. Πλοία ωκεανοπόρα ή ποντοπόρα. Τα πλοία αυτά είτε επιβατηγά είτε φορτηγά διαπλέουν τους ωκεανούς μεταφέροντας με ασφάλεια επιβάτες και φορτία σε όλα τα μέρη της γης.
- II. Πλοία που κινούνται σε μικρότερες θάλασσες. Είναι αυτά που έχουν μικρότερες διαστάσεις από τα προηγούμενα και εξυπηρετούν τις μεταφορές προσώπων και πραγμάτων σε θάλασσες, όπως είναι η Μεσόγειος, η Βόρειος Θάλασσα, η Καραϊβική Θάλασσα κ.λπ.

- III. Πλοία ακτοπλοϊκά (coasters). Τα πλοία αυτά κινούνται είτε μεταξύ των λιμανιών μίας χώρας, είτε μεταξύ ηπειρωτικής και νησιωτικής περιοχής, μεταφέροντας πρόσωπα και πράγματα.
- IV. Πλοία εσωτερικών υδάτων. Είναι τα πλοία που κινούνται σε ποταμούς (ποταμόπλοια) και σε λίμνες (λιμνόπλοια). Τα πλοία αυτά μεταφέρουν φορτία και επιβάτες από παραποτάμια ή λιμναία λιμάνια της ενδοχώρας σε λιμάνια ανοικτής θάλασσας ή σε λιμάνια που βρίσκονται στις εκβολές των ποταμών. Πλωτοί ποταμοί στην Ευρώπη είναι ο Ρήνος, ο Δούναβης, ο Τάμεσης, στην Αμερική ο Μισσισιπή και πλωτές λίμνες η Οντάριο και η Μίσιγκαν.

3. Κατηγοριοποίηση πλοίων ανάλογα με το υλικό κατασκευής τους.

- I. Ξύλινα πλοία. Είναι τα πλοία που έχουν ως υλικό κατασκευής το ξύλο. Το ξύλο από την απλούστερη μορφή του ως κορμός δένδρου μέχρι την πολυτελέστατη ξύλινη κατασκευή θαλαμηγών σκαφών αποτέλεσε το κύριο υλικό κατασκευής πλοίων για πολλούς αιώνες. Εξακολουθεί και σήμερα να χρησιμοποιείται στην κατασκευή ιστιοφόρων και πλοιαρίων.
- II. Μεταλλικά πλοία. Σήμερα τα πλοία κατασκευάζονται από μέταλλο. Τα κυριότερα μέταλλα που χρησιμοποιήθηκαν στη ναυπήγηση είναι ο σφυρήλατος σίδηρος, ο σφυρήλατος χάλυβας και ο χάλυβας υψηλής τάσης εφελκυσμού. Επίσης στη κατασκευή διαφόρων τμημάτων στα πλοία χρησιμοποιούνται κράματα αλουμινίου, ανοξειδωτος χάλυβας και άλλα παρεμφερή ελαφρά μέταλλα.
- III. Πλοία μικτής κατασκευής. Είναι τα πλοία ναυπηγημένα από ξύλο και μέταλλο. Τμήματα της κατασκευής ήσαν από σίδηρο ή χάλυβα και το υπόλοιπο από ξύλο (περίβλημα ή καταστρώματα). Σήμερα τέτοια πλοία, σπάνια κατασκευάζονται. Υπήρξαν και τα πλοία από μπετόν-αρμέ που χρησιμοποιήθηκαν στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ιδίως από τη Γερμανία, λόγω έλλειψης χάλυβα.

4. Κατηγοριοποίηση πλοίων ανάλογα με το μέσο πρόωσης.

- I. Κωπήλατα. Είναι τα πλοία που κινούνται με τη βοήθεια των κουπιών και είναι τα πρώτα της ιστορίας της ναυτιλίας.
- II. Ιστιοφόρα. Είναι τα πλοία που κινούνται με τη βοήθεια των ιστίων (πανιά) και για πολλούς αιώνες το πανί ήταν η κύρια δύναμη πρόωσης του πλοίου μέχρι και στα πρώτα στάδια χρήσης της μηχανής.
- III. Μηχανοκίνητα πλοία. Είναι τα πλοία των οποίων η κίνηση γίνεται με μηχανικό σύστημα πρόωσης. Αρχικά εμφανίστηκαν τα τροχήλατα αυτά που έφεραν

τροχούς είτε στα πλευρά τους είτε στη πρύμνη και αργότερα τα ελικοκίνητα αυτά που φέρουν έλικα. Ανάλογα με το τύπο της μηχανής διακρίνονται σε ατμόπλοια, ντιζελοκίνητα, ηλεκτροκίνητα και πυρηνοκίνητα. Τα ατμόπλοια έκαιγαν κατ' αρχάς άνθρακα για τη παραγωγή ατμού και έπειτα πετρέλαιο. Διακρίνονται σε αυτά που κινούνται με παλινδρομικές μηχανές και που σήμερα σπάνια συναντάμε και σε πλοία που κινούνται με αμοστρόβιλους, που προτιμώνται στα μεγάλης χωρητικότητας πλοία. Τα ντιζελοκίνητα πλοία είναι αυτά που χρησιμοποιούν ως μέσο πρόωσης τις μηχανές εσωτερικής καύσης (Μ.Ε.Κ.). Τα ηλεκτροκίνητα πλοία διακρίνονται σε στροβιλοηλεκτροκίνητα, όπου το έργο που παράγεται από το στρόβιλο μετατρέπεται σε ηλεκτρική ενέργεια, η οποία στρέφει τον ελικοφόρο άξονα και σε ντιζελοηλεκτροκίνητα, όπου το έργο που παράγεται από τον κινητήρα νίζελ μετατρέπεται σε ηλεκτρική ενέργεια που στρέφει τον ελικοφόρο άξονα. Τα πυρηνοκίνητα είναι τα πλοία που χρησιμοποιούν την πυρηνική ενέργεια ως μέσο πρόωσης. Η εφαρμογή αυτή έγινε σε πολεμικά σκάφη και για πρώτη φορά σε εμπορικό σκάφος, το έτος 1962 στο αμερικανικό φορτηγό πλοίο Savannah. Το πρώτο αυτό πυρηνοκίνητο εμπορικό πλοίο είχε μήκος 553 πόδια, πλάτος 78 πόδια, βύθισμα θέρους, έμφορτο 29,5 πόδια και ήταν μεταφορικής ικανότητας 9.830 dwt. Το συνολικό κόστος ναυπήγησης του πλοίου αυτού ήταν 110.000.000\$ από τα οποία 54.000.000\$ για τη κατασκευή του σκάφους και 56.000.000\$ για τη κατασκευή του αντιδραστήρα και την ειδική εκπαίδευση του πληρώματος. Χρησιμοποιήθηκε για 8 έτη (1962-1970) , τα έτη 1962-64 ως σκάφος που έφερε απλώς τη σημαία των Η.Π.Α. στον κόσμο και τα έτη 1965-70 για εμπορικούς σκοπούς. Ενώ το πλοίο δεν παρουσίασε κανένα λειτουργικό πρόβλημα και κρίθηκε τεχνολογικά επιτυχές, οικονομικά απέτυχε και κρίθηκε ασύμφορη η λειτουργία του και για αυτό παροπλίσθηκε στο λιμάνι Beaumont του Texas.

Το ποσοστό συμμετοχής των ελληνόκτητων πλοίων στις βασικές κατηγορίες πλοίων του παγκόσμιου στόλου κατά το 2008 και 2009 ήταν ως εξής:

Δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου

Ποσοστό πλοίων το 2008: 22.9

Ποσοστό πλοίων το 2009: 22.3

Ποσοστό σε DW το 2008: 20.9

Ποσοστό σε DW το 2009: 20.4

Δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών

Ποσοστό πλοίων το 2008: 9.8

Ποσοστό πλοίων το 2009: 9.4

Ποσοστό σε DW το 2008: 14.0

Ποσοστό σε DW το 2007: 13.3

Πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων

Ποσοστό πλοίων το 2008: 8.9

Ποσοστό πλοίων το 2009: 9.8

Ποσοστό σε DW το 2008: 6.6

Ποσοστό σε DW το 2009: 6.9

Πλοία μεταφοράς ξηρού και υγρού φορτίου (OBO)

Ποσοστό πλοίων το 2008: 7.4

Ποσοστό πλοίων το 2009: 5.6

Ποσοστό σε DW το 2008: 6.0

Ποσοστό σε DW το 2009: 4.6

Πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου

Ποσοστό πλοίων το 2008: 19.8

Ποσοστό πλοίων το 2009: 18.1

Ποσοστό σε DW το 2008: 21.9

Ποσοστό σε DW το 2009: 19.1

Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Ποσοστό πλοίων το 2008: 4.6

Ποσοστό πλοίων το 2009: 4.5

Ποσοστό σε DW το 2008: 5.9

Ποσοστό σε DW το 2007: 5.7

Λοιπά φορτηγά πλοία

Ποσοστό πλοίων το 2008: 1.0

Ποσοστό πλοίων το 2009: 1.0

Ποσοστό σε DW το 2008: 1.6

Ποσοστό σε DW το 2007: 1.9

Επιβατηγά πλοία

Ποσοστό πλοίων το 2008: 6.5

Ποσοστό πλοίων το 2009: 6.7

Ποσοστό σε κοχ το 2008: 5.8

Ποσοστό σε κοχ το 2009: 6

Πίνακας 4: Ελληνική σημαία στόλου

Greek-flag fleet

Ships in the Greek national registry (ships over 100 gt)

Ημερομηνία	Number Of Ships	Gross Tons
31 Δεκέμβριος 2011	2,014	43,397,583
31 Δεκέμβριος 2010	2,096	43,086,974
31 Δεκέμβριος 2009	2,112	41,358,711
31 Δεκέμβριος 2008	2,082	39,156,211
31 Δεκέμβριος 2007	1,916	36,239,543
31 Δεκέμβριος 2006	1,874	32,765,042
31 Δεκέμβριος 2005	1,901	31,444,245
31 Δεκέμβριος 2004	1,972	32,769,792
31 Δεκέμβριος 2003	1,974	31,915,727
31 Δεκέμβριος 2002	1,965	29,204,859
31 Δεκέμβριος 2001	1,959	29,257,366
31 Δεκέμβριος 2000	1,902	26,895,376
31 Δεκέμβριος 1999	1,850	25,002,463
31 Δεκέμβριος 1998	1,849	25,171,034
31 Δεκέμβριος 1997	1,927	25,708,074
31 Δεκέμβριος 1996	2,013	27,935,053
31 Δεκέμβριος 1995	2,051	30,220,636
31 Δεκέμβριος 1994	2,149	30,535,560
31 Δεκέμβριος 1993	2,166	29,671,983
31 Δεκέμβριος 1992	2,095	26,055,932
31 Δεκέμβριος 1991	2,062	24,082,483
31 Δεκέμβριος 1990	2,031	22,524,329
31 Δεκέμβριος 1989	2,004	20,898,119
31 Δεκέμβριος 1988	2,015	21,368,976
31 Δεκέμβριος 1987	2,061	22,706,257
31 Δεκέμβριος 1986	2,138	24,792,516
31 Δεκέμβριος 1985	2,456	28,646,166
31 Δεκέμβριος 1984	2,788	32,334,886
31 Δεκέμβριος 1983	3,422	37,707,377

Greek Controlled Shipping (ships over 1000 gt)

Ημερομηνία	Πλοία	DW	GT
15 Μάρτιος 2013	3,677	265,336,520	155,988,384
15 Μάρτιος 2012	3,760	264,054,167	155,904,976
15 Μάρτιος 2011	3,848	261,675,981	153,128,919
2 Φεβρουάριος 2010	3,996	258,121,898	152,616,046
15 Φεβρουάριος 2009	4,161	263,560,741	156,214,619
15 Φεβρουάριος 2008	4,173	260,929,221	154,599,221
15 Φεβρουάριος 2007	3,699	218,229,552	129,765,470
15 Μάρτιος 2006	3,397	190,058,534	113,603,803
15 Μάρτιος 2005	3,338	182,540,868	109,377,819
15 Μάρτιος 2004	3,379	180,140,898	108,929,135
15 Μάιος 2003	3,355	171,593,487	103,807,860
15 Μάρτιος 2002	3,480	164,613,935	98,195,100
15 Μάρτιος 2001	3,618	168,434,370	100,220,348
15 Μάρτιος 2000	3,584	150,966,324	90,227,491
15 Μάρτιος 1999	3,424	139,255,184	83,454,890
15 Φεβρουάριος 1998	3,358	133,646,831	78,900,843
15 Μάρτιος 1997	3,204	127,782,567	74,982,110
15 Μάρτιος 1996	3,246	129,737,336	75,156,763
15 Μάρτιος 1995	3,142	126,128,352	71,666,943
15 Μάρτιος 1994	3,019	120,650,373	66,342,046
15 Μάρτιος 1993	2,749	103,958,104	56,918,268
15 Μάρτιος 1992	2,688	98,218,176	53,891,528
15 Μάρτιος 1991	2,454	87,102,785	47,906,852
15 Φεβρουάριος 1990	2,426	84,439,159	46,580,539
15 Μάρτιος 1989	2,428	81,928,296	45,554,419
15 Μάρτιος 1988	2,487	85,047,436	47,269,018

2.5 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Η αγοραπωλησίες πλοίων αποτελούν άλλη μια ένδειξη, για τη συμπεριφορά που ακολούθησε η Ελληνική πλοιοκτησία κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης. Έχοντας συμμετάσχει ενεργά τα προ της κρίσης χρόνια στην αύξηση του τονάζ, με τη παραγγελία πολλών new buildings, οι πωλήσεις των πλοίων, τη περίοδο αυτή αποτελούν συχνό φαινόμενο. Οι Έλληνες επέδειξαν αξιοσημείωτα αντανακλαστικά, με το ξέσπασμα της κρίσης, προβαίνοντας σε σημαντικές πωλήσεις των μεγαλύτερης

ηλικίας πλοίων στα τέλη του 2008, πριν από τη κατακρήμνιση των τιμών τους. Μαζί με τους Κινέζους, εμφανίζονται ως οι πιο ενεργοί σε εκμετάλλευση των αγοραστικών ευκαιριών στην αγορά νεότευκτων πλοίων, κατά το πρώτο εξάμηνο του 2009. Σύμφωνα με την Allied Shipbroking, πάνω από 2,6 δις δολ. έχουν επενδυθεί για την αγορά 129 πλοίων, εκ των οποίων 95 είναι πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και 24 τάνκερ. Στο σύνολο των αγοραπωλησιών, οι Έλληνες βρίσκονται μακράν πρώτοι σε επενδύσεις, καθώς είχαν διαθέσει μέχρι και τα μέσα του Οκτωβρίου του 2009, 2,7 δις δολ. για πλοία όλων των τύπων, έναντι 2,1 δις δολ. των Κινέζων.

Η ίδια εικόνα επικράτησε και το 2010, με την απόκτηση 263 πλοίων συνολικά. Έναντι μόλις 167 το 2009, επενδύοντας 6,5 δις δολ., έναντι 3,2 δις δολ. το προηγούμενο έτος. Οι επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών, στην αγορά των second-hand, αντιπροσωπεύουν πάνω από το 25% των συνολικών επενδύσεων της παγκόσμιας ναυτιλίας, σε κεφάλαια και το 20% των συνολικών επενδύσεων, με βάση τον αριθμό των πλοίων (Καραγεώργος Λ., «Έλληνες εφοπλιστές: πρώτοι σε αγορές πλοίων από δεύτερο χέρι»).

ΜΕ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ 1,2 ΔΙΣ ΞΕΚΙΝΗΣΑΝ ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ

Σε επενδύσεις άνω του 1,2 δισεκατομμυρίου δολαρίων προχώρησαν, με την είσοδο του 2014, οι Έλληνες εφοπλιστές.

Σύμφωνα με στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Golden Destiny οι εφοπλιστές στράφηκαν τόσο προς τις νέες παραγγελίες προχωρώντας σε επενδύσεις άνω των 969,8 εκατομμυρίων δολαρίων όσο και σε αγορές-ευκαιρίες από «δεύτερο χέρι» επενδύοντας 309 εκατομμύρια δολάρια.

Ειδικότερα, με την «ανατολή» του νέου χρόνου οι Έλληνες εφοπλιστές τοποθέτησαν παραγγελίες σε ναυπηγεία για 19 πλοία, ανάμεσα τους και δύο ειδικά πλωτά ναυπηγήματα, πολύ μεγάλου κόστους.

Η μια παραγγελία ειδικού ναυπηγήματος έγινε από την Golden Energy συμφερόντων του Ομίλου Β. Ρέστη σε ναυπηγεία της Κίνας. Αφορά την κατασκευή για δύο πλατφόρμες ανεφοδιασμού πλοίων με παράδοση το Νοέμβριο του 2015 και τον Φεβρουάριο του 2016. Το κόστος της επένδυσης ανέρχεται σε 57 εκατομμύρια δολάρια. Η εταιρεία διατηρεί το δικαίωμα άσκησης επιλογής για άλλες δύο πλατφόρμες.

Η άλλη παραγγελία έγινε από την ελληνικών συμφερόντων Central Mare Monaco σε ναυπηγεία της Κίνας για να κατασκευαστούν δύο εξέδρες γεώτρησης πετρελαίου. Οι εξέδρες θα έχουν την τελευταία λέξη της τεχνολογίας και είναι σε θέση να λειτουργήσουν σε βάθος νερού περίπου 133 μέτρων (400 πόδια) ενώ το τρυπάνι θα μπορεί να κάνει γεώτρηση σε βάθος 11.667 μέτρων (35.000 πόδια). Η παράδοση θα γίνει στο τέλος του 2015 και στις αρχές του 2016. Το κόστος της επένδυσης ανέρχεται σε 480 εκατομμύρια δολάρια. Η εταιρεία διατηρεί το δικαίωμα της άσκησης οption για άλλες 4 εξέδρες, με τη συμφωνία ότι η πρώτη οption θα ασκηθεί μέσα σε 6 μήνες και η δεύτερη το αργότερο σε 18 μήνες.

Σε ότι αφορά τα πλοία τοποθετήθηκαν παραγγελίες από τις εξής εταιρείες:

- Diana Shipping (συμφερόντων Σ. Παληού), ένα φορτηγό πλοίο, χωρητικότητας 82.00 τόνων, σε ναυπηγείο της Κίνας. Το κόστος θα φτάσει στα 28,2 εκατομμύρια δολάρια και θα παραδοθεί τον Μάιο του 2016. Το πλοίο θα έχει οικολογική σχεδίαση και θα καταναλώνει λιγότερο από 28 τόνους ελαφρύ πετρέλαιο (fuel) την ημέρα. Ο ανάδοχος έχει επίσης παραγγελίες για δύο ice-class φορτηγά, χωρητικότητας 76.500 dwt με παράδοση τον Απρίλιο του 2014 και δύο φορτηγά πλοία, χωρητικότητας 208.500 dwt με παράδοση το 2016.
- Golden Union (συμφερόντων Θ. Βενιάμη) δύο φορτηγά πλοία, χωρητικότητας 82.000 τόνων σε ναυπηγείο της Κίνας με παράδοση το 2015 και το 2016. Η εταιρεία διατηρεί δικαίωμα άσκησης οption για τρία ακόμη πλοία. Η τιμή για κάθε πλοίο πιστεύεται ότι έχει «κλείσει» μεταξύ των 27 και 28 εκατομμυρίων δολαρίων.
χωρητικότητας 63.000 τόνων το καθένα σε ναυπηγεία της Κίνας με παράδοση τον Ιούνιο και τον Αύγουστο του 2015. Το ύψος της συμφωνίας δεν έχει γίνει γνωστό.
- Η Alcyon Shipping για ένα φορτηγό πλοίο (bulk carrier), χωρητικότητας 180.000 τόνων, το οποίο θα παραδοθεί τον Φεβρουάριο του 2015. Το κόστος της επένδυσης ανέρχεται σε 50 εκατομμύρια δολάρια.
- Η Primebulk τοποθέτησε σε ναυπηγεία της Κίνας παραγγελία για την κατασκευή τεσσάρων πλοίων χωρητικότητας 64.000 τόνων το καθένα. Η τιμή του κάθε πλοίου έχει συμφωνηθεί στα 25 εκατομμύρια δολάρια ενώ η παράδοση θα ξεκινήσει να γίνεται το 2015 και θα ολοκληρωθεί το 2016.

Στα τάνκερ

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Golden Destiny (2013) :

- Μια άγνωστη εταιρεία, που αυτοπροσδιορίζεται ως Super Eco Tankers τοποθέτησε παραγγελία σε ναυπηγεία της Κίνας για την κατασκευή τεσσάρων δεξαμενόπλοιων. Τα δύο από αυτά θα είναι χωρητικότητας 51.000 τόνων το καθένα και τα άλλα δύο από 40.000 τόνους το καθένα. Η παράδοση έχει συμφωνηθεί για το 2015, χωρίς να έχουν γίνει, όμως, γνωστό το ύψος της επένδυσης.
- Η εταιρεία Top Ships (συμφερόντων του κ. Ευάγγελου Πιστιόλη), τοποθέτησε σε ναυπηγεία της Κορέας παραγγελία για την κατασκευή ενός δεξαμενόπλοιου μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου και χημικών (Product/Chemical), χωρητικότητας 39.000 τόνων. Η παράδοση θα γίνει το Φθινόπωρο του 2015 αλλά και εδώ δεν έχει γίνει γνωστό το ύψος της επένδυσης.

Στο μεταξύ, όπως έγραψε το περιοδικό «Tanker Operator» η TEN της οικογένειας Τσάκου έχει έρθει σε στρατηγική συνεργασία με την νορβηγική πετρελαϊκή εταιρεία Statoil για την κατασκευή και τη ναύλωση 5 έως 9 μεγάλων δεξαμενόπλοιων (Aframax).

Η κατασκευή των πλοίων θα γίνει στα ναυπηγεία Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering στην Κορέα και αναμένεται να ξεκινήσει η παράδοση από το δεύτερο τρίμηνο του 2016. Η ναύλωση θα γίνει για ελάχιστο διάστημα 5 και μέγιστο 12 χρόνων.

Στα δεξαμενόπλοια

- Η Metro star (συμφερόντων Θόδωρου Αγγελόπουλου) τοποθέτησε παραγγελία σε ναυπηγεία της Κορέας για την κατασκευή δύο δεξαμενόπλοιων, χωρητικότητας 320.000 τόνων το καθένα με παράδοση τον Μάρτιο και τον Μάιο του 2016, αντίστοιχα. Το κόστος για κάθε πλοίο ανέρχεται σε 93 εκατομμύρια δολάρια το καθένα.
- Η Central Mare Monaco τοποθέτησε παραγγελία σε ναυπηγεία της Κορέας για 4 δεξαμενόπλοια, χωρητικότητας 50.000 τόνων το καθένα. Η παράδοση θα γίνει το 2016. Η εταιρεία τοποθέτησε παραγγελία για δύο δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών χωρητικότητας 40.000 τόνων στα ίδια ναυπηγεία με παράδοση το 2016. Το ύψος των επενδύσεων δεν έχει γίνει γνωστό.

- Η Tomason Brothers (συμφερόντων της οικογένειας Τομάζου), τοποθέτησε σε κινέζικα ναυπηγεία για δύο δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών, χωρητικότητας 50.000 τόνων με παράδοση τον Μάρτιο και τον Μάιο του 2016, αντίστοιχα.

Στα πλοία-κοντέινερ

- Η Oceanbulk (συμφερόντων της οικογένειας Πίττα), τοποθέτησε παραγγελία σε κινέζικα ναυπηγεία για δύο πλοία μεταφοράς κοντέινερ αυξάνοντας το σύνολο των παρόμοιων παραγγελιών της σε 6. Το κάθε πλοίο είναι χωρητικότητας 9.200 TEU. Η επένδυση συνολικού ύψους 163 εκατομμυρίων δολαρίων πραγματοποιείται σε κοινοπραξία με το επενδυτικό σχήμα της Oaktree Capital.
- Η Capital (συμφερόντων του Βαγγέλη Μαρινάκη) επέλεξε ναυπηγεία της Ρουμανίας για τη τοποθέτηση παραγγελίας ενός πλοίου-κοντέινερ.
- Τέλος, η East Med επέλεξε ναυπηγεία της Ταϊβάν για παραγγελία δύο πλοίων-κοντέινερ.

Στην αγορά από «δεύτερο χέρι»

Παράλληλα, με τις νέες παραγγελίες οι εφοπλιστές αξιοποιούν και πολλές ευκαιρίες από «δεύτερο χέρι» και είναι χαρακτηριστικό ότι προχώρησαν τις πρώτες ημέρες του έτους σε αγορές 15 πλοίων (12 φορτηγά και 3 δεξαμενόπλοια).

Στις σημαντικές ευκαιρίες συγκαταλέγονται 4 φορτηγά πλοία, χωρητικότητας 64.000 τόνων το καθένα, τα οποία κατασκευάζονται σε κινέζικα ναυπηγεία για λογαριασμό εταιρείας της Σιγκαπούρης, η οποία ακύρωσε τη παραγγελία. Τα πλοία, που θα παραδοθούν, φέτος, αγοράστηκαν ENBLOC από ελληνική εταιρεία σε μια τιμή της τάξης των 30 εκατομμυρίων δολαρίων το καθένα.

Είναι χαρακτηριστικό ότι Έλληνες αγόρασαν από ναυπηγεία της Νότιας Κορέας δύο πλοία, πριν ακόμα εγκαταλείψουν τις ναυπηγικές εσχάρες, σε ιδιαίτερα προνομιακές τιμές καθώς μάλιστα το ένα από τα δύο θα διαθέτει και οικολογικές μηχανές, προσαρμοσμένες στις νέες απαιτήσεις καυσίμων. Τα δύο σκάφη είχαν παραγγελθεί από ιταλική εταιρεία, η οποία όπως φαίνεται εγκατάλειψε την παραγγελία και τα ναυπηγεία αναζητούσαν αγοραστές.

Σύμφωνα με στοιχεία του ναυλομεσιπτικού οίκου Golden Destiny τα σκάφη είναι τα φορτηγά ξηρού φορτίου (bulk carrier) είναι τα:

- STX JINHAE 1621, χωρητικότητας 82.000 τόνων, το οποίο θα παραδοθεί τον Φεβρουάριο του 2014. Αγοράστηκε έναντι 31,30 εκατομμυρίων δολαρίων.
- STX JINHAE 1624, χωρητικότητα 82.000 τόνων, που διαθέτει οικολογική μηχανή και θα παραδοθεί τον Απρίλιο. Αγοράστηκε έναντι 32,6 εκατομμυρίων δολαρίων.

Επίσης, αγοράστηκαν ENBLOC έναντι 56 εκατομμυρίων δολαρίων δύο φορηγά με ιταλική σημαία, που είχαν ιταλοί πλοιοκτήτες και το Montecristo, χωρητικότητας 55.675 τόνων, κατασκευής 2011 και το Giannutri, χωρητικότητας 55.660 τόνων, κατασκευής 2012. Για την ιστορία να γράψουμε ότι το «Montecristo», λίγους μήνες μετά το παρθενικό ταξίδι του, δέχτηκε, τον Οκτώβριο του 2011, επίθεση από Σομαλούς πειρατές.

Επίσης, από Έλληνες αγοράστηκε έναντι 16 εκατομμυρίων δολαρίων το με σημαία Παναμά φορηγό Duncan Bay, χωρητικότητας 28.414 τόνων, κατασκευής 2006, το οποίο είχαν ιάπωνες πλοιοκτήτες.

Στον χώρο των δεξαμενόπλοιων, σύμφωνα, πάντα, με τα στοιχεία της Golden Destiny αγοράστηκε από Έλληνες σε τιμή, που δεν έχει ανακοινωθεί το με σημαία Δανίας δεξαμενόπλοιο μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου (Oil Products Tanker), χωρητικότητας 23.480 τόνων Great Swan. Το κατασκευής 1991 τάνκερ ανήκε σε δανούς πλοιοκτήτες.

Επίσης, από Έλληνες αγοράστηκαν ENBLOC αντί 47,5 εκατομμυρίων δολαρίων το καθένα τα φορηγά πλοία CENTRANS ETERNAL και CENTRANS RHYTHM, χωρητικότητας 180.000 τόνων και κατασκευής 2013.

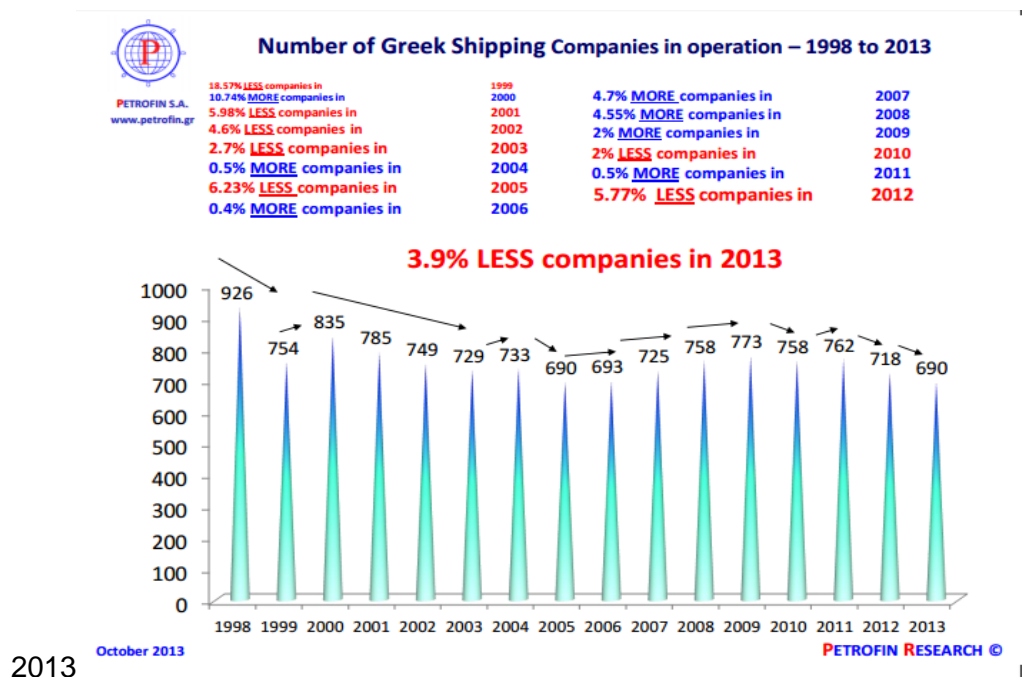
Τέλος, αγοράστηκαν ENBLOC σε τιμή που δεν έχει γίνει γνωστή τα φορηγά AFRICAN WILDCAT CAT και AFRICAN PUMA, χωρητικότητας 26.412 τόνων και κατασκευής 1997 μαζί με το κατασκευής 1995 AFRICAN LION, χωρητικότητας 26.300 τόνων. Τα συγκεκριμένα πλοία ανήκαν στην εταιρεία ENTERPRISES SHIPPING, συμφερόντων Βίκτωρα Ρέστη.

2.6 Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Η συμπεριφορά των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, μας επιτρέπει να εξάγουμε κάποια γενικά συμπεράσματα, για την πολιτική που ακολούθησαν εν μέσω της οικονομικής κρίσης.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Petrofin Research, που αφορούν στην περίοδο 2008-2013, η πορεία των λειτουργουσών Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, αποτυπώνεται στο παρακάτω διάγραμμα.

Διάγραμμα 1: Ο αριθμός των σε λειτουργία Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών από το 1998-



Πηγή : Petrofin Research (2013), Greek Shipping Companies

Όπως φαίνεται στο διάγραμμα, μετά το 2005 υπήρξε μια συνεχής αυξανόμενη τάση του αριθμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με εξαίρεση το 2010 που εμφανίστηκε μια μείωση 2% , το 2012 μια μείωση 5,77% και το 2013 3,9% αντίστοιχα. Είναι ενθαρρυντικό πως ο αριθμός των εταιρειών που αποχώρησαν από τη ναυτιλία ήταν μικρός, παρά τις μεγάλες πτώσεις των αξιών των πλοίων και των ναύλων. Παρόλο που υπήρχαν δυσκολίες εύρεσης χρηματοδότησης, ως αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης , φαίνεται πως οι Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις διαθέτουν την ικανότητα να αντιμετωπίζουν τα κακώς κείμενα, αφού τα προηγούμενα χρόνια είχαν γνωρίσει μεγάλη ανάπτυξη και μεγάλα κέρδη.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι παρακάτω πίνακες, στους οποίους οι Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες διαχωρίζονται σε ομάδες που αντιπροσωπεύουν διαφορετικά μεγέθη στόλου και κάθε πίνακας αφορά στόλο διαφορετικής ηλικίας:

Πίνακας 5: Ταξινόμηση Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων ανά μέγεθος στόλου που αφορά σε πλοία από 20 ετών και άνω (1998-2013)

Table 5a: Fleets of 20+ years of age

	Group F 1-2 vessel companies	Group E 3-4 vessel companies	Group D 5-8 vessel companies	Group C 9-15 vessel companies	Group B 16-24 vessel companies	Group A 25+ vessel companies	Totals
2013	195 ↓	63 ↓	28 ↓	18 →	4 ↓	4 →	↓ 312
2012	219 ↓	84 ↓	36 ↓	18 ↓	8 ↑	4 ↑	↓ 369
2011	245 ↓	92 ↓	38 ↓	26 ↓	7 ↓	3 ↓	↓ 411
2010	252 ↓	101 ↓	50 ↓	36 ↑	10 ↓	6 ↓	↓ 455
2009	270 →	106 ↓	67 ↓	31 ↓	11 →	10 ↓	↓ 495
2008	270 ↑	116 ↓	68 ↑	33 ↓	11 →	11 ↑	↑ 509
2007	256 ↑	123 ↑	67 ↓	34 ↓	11 ↑	10 ↑	↑ 501
2006	239	103	72	37	9	7	467
2005	238	116	82	27	14	7	484
2004	258	112	80	35	11	10	506
2003	256	119	84	38	11	10	518
2002	262	134	81	49	10	10	546
2001	292	133	94	46	14	11	590
2000	302	138	89	45	10	9	593
1999	253	130	91	40	13	11	538
1998	No comparable data - in 1998 15-19 and 20+ year old vessels were calculated together						

Πηγή : Petrofin Research (2013), Greek Shipping Companies

Πίνακας 6: Ταξινόμηση Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων ανά μέγεθος στόλου που αφορά σε πλοία από 15 έως και 19 ετών (1998-

Table 5b: Fleets of 15-19 years of age

	Group F 1-2 vessel companies	Group E 3-4 vessel companies	Group D 5-8 vessel companies	Group C 9-15 vessel companies	Group B 16-24 vessel companies	Group A 25+ vessel companies	Totals
2013	37 ↑	28 ↑	14 ↓	8 ↑	4 →	5 ↑	96 ↑
2012	30 ↓	25 →	15 ↓	5 ↓	4 ↓	4 ↓	83 ↓
2011	36 ↓	25 →	16 ↑	8 ↓	6 ↓	5 ↑	96 →
2010	42 ↑	25 ↑	11 ↓	10 ↓	7 ↓	1 →	96 ↑
2009	31 ↑	17 ↑	17 ↑	13 ↑	8 →	1 ↓	87 ↑
2008	28 ↑	16 ↓	14 ↓	10 ↑	8 ↓	3 ↑	79 →
2007	23 ↑	18 ↓	20 ↓	6 ↑	10 ↑	2 ↓	79 ↑
2006	14	22	22	5	8	3	74
2005	20	14	20	8	10	3	75
2004	20	28	31	9	13	5	106
2003	24	23	29	17	12	7	112
2002	33	22	31	21	6	9	122
2001	35	27	24	22	6	6	120
2000	47	35	33	24	7	7	153
1999	48	26	33	23	7	7	144
1998	No comparable data as in 1998 15-19 and 20+ year old vessels were calculated together						

2013)

Πηγή: Petrofin Research (2013), Greek Shipping Companies

Πίνακας 7: Ταξινόμηση Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων ανά μέγεθος στόλου που αφορά σε πλοία από 10 έως και 14 ετών (1998-

	Group F 1-2 vessel companies	Group E 3-4 vessel companies	Group D 5-8 vessel companies	Group C 9-15 vessel companies	Group B 16-24 vessel companies	Group A 25+ vessel companies	Totals
2013	39 ↑	21 ↓	34 ↑	10 ↓	5 ↓	12 ↑	121 ↓
2012	36 ↑	24 ↓	30 ↑	12 ↓	9 ↑	11 ↑	122 ↑
2011	32 ↑	27 ↑	21 ↑	13 ↑	7 ↑	4 ↓	104 ↑
2010	14 ↓	26 ↑	17 ↑	11 ↓	4 ↓	7 ↓	79 ↓
2009	16 →	22 ↑	16 ↓	14 ↑	6 ↑	9 →	83 ↑
2008	16 ↑	15 ↑	21 ↑	13 ↑	4 ↓	9 ↓	78 ↑
2007	13 ↓	13 ↓	20 ↓	9 ↓	7 ↑	10 ↓	72 ↓
2006	18	14	22	10	6	13	83
2005	14	19	13	9	8	12	75
2004	14	11	15	7	7	11	65
2003	11	10	18	7	6	7	59
2002	10	8	9	8	7	5	47
2001	8	5	11	9	5	2	40
2000	14	8	13	11	3	6	55
1999	10	4	15	10	2	1	42
1998	14	8	15	14	2	2	55

2013)

Πηγή :Petrofin Research (2013), Greek Shipping Companies

Πίνακας 8: Ταξινόμηση Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων ανά μέγεθος στόλου που αφορά σε πλοία από 0 έως και 9 ετών (2013)

	Group F 1-2 vessel companies	Group E 3-4 vessel companies	Group D 5-8 vessel companies	Group C 9-15 vessel companies	Group B 16-24 vessel companies	Group A 25+ vessel companies	Totals
2013	24 ↑	42 ↑	41 ↑	24 ↑	16 →	14 ↓	161 ↑
2012	27 ↓	34 ↑	32 ↓	19 ↑	16 ↓	16 ↓	144↓
2011	37 ↑	21 ↑	36 ↑	18 ↓	17 ↑	22 ↑	151↑
2010	32 ↑	19 ↑	25 ↑	23 ↑	12 ↑	17 ↑	128↑
2009	26 →	16 ↑	23 ↑	22 ↑	10 ↑	11 ↑	108↑
2008	26 ↑	12 ↑	22 ↑	14 →	9 ↑	9 ↑	92 ↑
2007	15 ↓	11 ↑	19 ↓	14 ↑	7 →	7 ↑	73 ↑
2006	17	7	21	12	7	5	69
2005	16	8	16	8	4	4	56
2004	19	4	15	8	5	5	56
2003	17	6	7	7	2	1	40
2002	13	6	7	6	2	0	34
2001	14	7	5	5	4	0	35
2000	13	8	5	5	2	1	34
1999	14	6	4	3	3	0	30
1998	16	5	5	1	2	1	30

Πηγή :
Petrofin
Research
(2013),
Greek
Shipping
Companies
Σύμ
φω
να

με στοιχεία που παραθέτουν οι πίνακες, φαίνεται πως η συνολική ηλικία του στόλου έχει μειωθεί με βραδύτερο ρυθμό κατά το τρέχον έτος σε 14,05 ,από 14,7 το 2012, 15,9 έτη το 2011, 16,64 έτη το 2010 αντίστοιχα . Αυτή η σταθερή πτωτική τάση δεν αντικατοπτρίζει μόνο την εισροή των νεότευκτων πλοίων , αλλά τη πώληση και την αυξανόμενη τάση διάλυσης των παλαιότερων πλοίων. Πάνω από 30 ετών στόλοι έχουν μειωθεί στα 158 από 166 το 2012, 187 το 2011 και 205 το 2010 όπου το ποσοστό των πλοίων από 30 ετών και άνω έχει μειωθεί από 24,54% σε 2011-12,54% το 2012 και σε 11,68% το 2013.

Γενικότερα, παρά την έλλειψη χρηματοδότησης, και παρά το γεγονός πως οι συνθήκες που επικρατούν είναι ακόμη πιο δύσκολες, η ζωτικότητα της Ελληνικής Ναυτιλίας δεν έχει μειωθεί, καθώς ο Ελληνικός στόλος ανανεώνεται και γίνεται νεότερος. Σήμερα, η Ναυτιλία, δεχόμενη σημαντικές πιέσεις από τη προσφορά, από τους χαμηλούς ναύλους , έχει οδηγήσει αρκετές μικρές εταιρείες στο να κλείσουν ή να απορροφηθούν από μεγαλύτερες τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο :
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Για την αγορά ενός πλοίου, είτε νεότευκτου είτε μεταχειρισμένου, το κόστος απόκτησης είναι υψηλό για το λόγο αυτό το πιο πιθανό είναι ότι ο αγοραστής θα προχωρήσει στη διάθεση ενός ποσού με τη μορφή της αυτοχρηματοδότησης, ενώ το υπόλοιπο ποσό θα καλυφθεί με άλλα χρηματοδοτικά μέσα όπως π.χ. το δάνειο από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, τη χρηματοδοτική μίσθωση (leasing) ή ακόμη, μέσω χρηματιστηρίου, όπως συμβαίνει τα τελευταία χρόνια.

Η σχέση χρηματοδότησης και ανάπτυξης της εθνικής μας ναυτιλίας είναι στενή και άρα η ανάγκη για τραπεζικές πιστώσεις είναι μεγάλη. Όπως αναφέρει και ο Καθ. Γουλιέλμος Α. στο βιβλίο του 'Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων'(1998), οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του '70 δεν είχαν πρόβλημα να βρίσκουν άφθονα κεφάλαια, είτε από τις Κυβερνήσεις, είτε από τα Ναυπηγεία, είτε κυρίως από το τραπεζικό σύστημα. Η κρίση όμως της περιόδου 1981-1987 ανάγκασε τις τράπεζες να πάρουν μερικά δυσάρεστα μαθήματα με αποτέλεσμα η ναυτιλιακή τραπεζική χρηματοδότηση στην επόμενη δεκαετία 1988-1998 να καταστεί αρκετά δυσκολότερη. Μπορεί κάποιος πράγματι να ισχυριστεί ότι η χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που προέκυψε μετά το 1987, είναι διαφορετική από εκείνη που προϋπήρξε (Γουλιέλμος, 1998).

Η χρηματοδότηση στις μέρες μας είναι ευρέως αποδεκτή για την αγορά πλοίου, παρόλο που η μέθοδος αυτή ξεκίνησε να θεωρείται κοινή πρακτική μετά από τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Μέχρι τότε η πλειοψηφία των πλοιοκτητών, για την αγορά χωρητικότητας, έπρεπε να ακολουθήσει τον παραδοσιακό τρόπο της αυτοχρηματοδότησης αν όχι για όλο, για το μεγαλύτερο μέρος του κεφαλαίου. Σήμερα μια τέτοια προσέγγιση είναι σπάνια, καθώς κεφάλαια μπορούν να αποκτηθούν με διάφορους τρόπους, κι έτσι οι ιδιοκτήτες κρατούν τα δικά τους κεφάλαια, για να παρέχουν στις επιχειρήσεις τους την απαραίτητη οικονομική ρευστότητα που θα βοηθήσει την ομαλή εμπορική τους ροή.

Οι νέοι πλοιοκτήτες μπορούν να συμβουλευτούν τους μεσίτες αγορών και πωλήσεων για την ανεύρεση χρηματοδοτικών λύσεων, οι οποίοι είναι απαραίτητο να έχουν μια διαρκή ενημέρωση για την κατάσταση της οικονομικής προσφοράς.

Οι ενδεχόμενοι πλοιοκτήτες όμως θα πρέπει να είναι πολύ προσεκτικοί ώστε να μην ενθουσιαστούν από τη πρώτη πηγή άντλησης κεφαλαίων. Θα πρέπει να εξετάσουν προσεκτικά τις διάφορες επιλογές, καθώς και το μέγεθος των κεφαλαίων που χρειάζονται, γιατί υπάρχει πάντοτε το ενδεχόμενο να αντιμετωπίσουν προβλήματα

ταμειακής ροής και να μην μπορέσουν να αποπληρώσουν το δάνειο. Μια καλή ισορροπία είναι απαραίτητη.

Επιπλέον, θα πρέπει να αντιμετωπίσουν μια εκτενή και «ύπουλη» διαδικασία έρευνας από τον δανειστή, σχετικά με τις οικονομικές προσδοκίες μεταπώλησης, τις προθέσεις απασχόλησης και ασφάλισης από του φορτωτές, καθώς και την αναπόφευκτη εξέταση της εμπειρίας, της καλής οικονομικής κατάστασης, της αξιοπιστίας και το υπόβαθρο του δανειζόμενου.

3.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ

Ο ναυτιλιακός κύκλος ορίζεται ως ο μηχανισμός που αποσκοπεί στην αποτροπή των ανισορροπιών που παρουσιάζονται σήμερα στην προσφορά και ζήτηση για πλοία. Υπάρχουν κάποια βασικά χαρακτηριστικά που συνθέτουν τον ναυτιλιακό κύκλο. Αυτά είναι:

- Οι διακυμάνσεις των τιμών των ναύλων χαρακτηρίζονται από μία κυκλική διαδοχή η οποία συμβαδίζει με αυτή του ευρύτερου οικονομικού κύκλου, αλλά πολύ εντονότερη.
- Κάθε προσπάθεια πρόβλεψης της πορείας του ναυτιλιακού κύκλου είναι παρακινδυνευμένη και σπανίως επαληθεύεται, καθώς συμβαίνουν συνεχώς γεγονότα όπως π.χ. η αύξηση του επιπέδου των ναύλων τα οποία είναι απρόβλεπτα.
- Υπάρχουν περιπτώσεις όπου έχουν γίνει καταγραφές σημαντικών πολεμικών γεγονότων στον ναυτιλιακό κύκλο κάτι το οποίο αυξάνει τις τιμές των ναύλων και δυσκολεύει την ομαλή πορεία του ναυτιλιακού κύκλου και τον χρόνο που απαιτείται μέχρι την άνοδό του.

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι αποτελούν πολύ σημαντικό στοιχείο της ναυτιλιακής αγοράς, δεδομένου ότι μία πληθώρα αποφάσεων που λαμβάνονται από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις βασίζονται στην εξέλιξή τους. Δεδομένης και της ιδιαιτερότητας που

παρουσιάζει η ναυτιλιακή βιομηχανία με τις συνεχείς αλλαγές, η μελέτη των ναυτιλιακών κύκλων είναι ενδεδειγμένη για την όσο το δυνατό μεγαλύτερη μείωση του επιχειρηματικού κινδύνου. Υπάρχουν λοιπόν κάποιοι παράγοντες οι οποίοι διαμορφώνουν τον ναυτιλιακό κύκλο και συνδέονται με την ζήτηση και την προσφορά χωρητικότητας. Ορισμένοι από αυτούς τους παράγοντες είναι:

1. Οι διεθνείς οικονομικές εξελίξεις που οδηγούν είτε σε αύξηση, είτε σε μείωση των διακινούμενων προϊόντων.
2. Η παραγωγή και οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν ανά ήπειρο.
3. Οι παραλαβές νέων πλοίων οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας.
4. Οι μεταβολές των τιμών των προϊόντων.
5. Οι διαλύσεις πλοίων οι οποίες οδηγούν σε μείωση της διαθέσιμης χωρητικότητας.

Τα στάδια εξέλιξης του ναυτιλιακού κύκλου:

Προκειμένου να διαχωρίσουμε τον ναυτιλιακό κύκλο σε στάδια λαμβάνουμε ως κύριο κριτήριο την μέση τιμή των ναύλων. Έτσι λοιπόν ο ναυτιλιακός κύκλος χωρίζεται στα εξής στάδια:

- ❖ **1^ο Στάδιο: Ύφεση:** Στο στάδιο αυτό διακρίνουμε κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Αρχικά, είναι πολύ εμφανής η πλεονάζουσα χωρητικότητα πλοίων που επικρατεί. Τα πλοία συνωστίζονται στα λιμάνια αλλά μειώνεται η ταχύτητα πλεύσης τους σε μια προσπάθεια εξοικονόμησης καυσίμων. Στη συνέχεια, οι ναύλοι των λιγότερο αποδοτικών πλοίων πέφτουν στο ύψος του λειτουργικού κόστους και τα μη αποδοτικά πλοία παροπλίζονται. Η αυξημένη διάρκεια τήρησης χαμηλών ναύλων σε συνδυασμό με την αρνητική ροή εσόδων (ζημιές), επιβαρύνουν την ήδη δύσκολη κατάσταση και οι ναυτιλιακές εταιρείες αναγκάζονται να πουλήσουν τα πλοία τους σε πολύ χαμηλές τιμές, με αποτέλεσμα η τιμή των μεγάλων σε ηλικία πλοίων να πέφτει στο ύψος της τιμής διάλυσής τους και να οδηγούνται προς αυτή τη λύση.

- ❖ **2ο Στάδιο: Ανάκαμψη:** Σε αυτό το στάδιο παρατηρούμε μία αύξηση της τιμής των ναύλων η οποία καλύπτει οριακά το λειτουργικό κόστος των πλοίων και είναι έκδηλη η μείωση του αριθμού των παροπλισμένων πλοίων. Αυτή η μικρή αλλά σταθερή αύξηση της ρευστότητας έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι ανακάμπτει πλήρως η ψυχολογία της αγοράς καθώς είναι ακόμα ασταθής.

- ❖ **3ο Στάδιο: Κορύφωση:** Σε αυτή την φάση έχει απορροφηθεί η πλεονάζουσα χωρητικότητα και η προσφορά και η ζήτηση βρίσκονται σε ισορροπία. Το επίπεδο των ναύλων διατηρείται σε πολύ υψηλό επίπεδο το οποίο υπερβαίνει κατά πολύ την τιμή του λειτουργικού κόστους. Ο στόλος των πλοίων κινείται με την μέγιστη ταχύτητα πλεύσης και μόνο τα πλοία τα οποία κρίνονται μη αποδοτικά παροπλίζονται. Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν μεγαλύτερη ρευστότητα και οι τράπεζες παρέχουν πιο εύκολα δάνεια. Οι τιμές των μεταχειρισμένων αλλά σε καλή κατάσταση πλοίων ξεπερνούν την αξία τους και η αγορά τους είναι πιο συμφέρουσα από την ναυπήγηση ενός νέου πλοίου. Επίσης και οι παραγγελίες για νέες ναυπηγήσεις εμφανίζουν σταθερή αύξηση.

- ❖ **4ο Στάδιο: Κατάρρευση:** Όταν η προσφορά της χωρητικότητας υπερβεί την ζήτηση τότε η αγορά εισέρχεται στην φάση της κατάρρευσης. Σ' αυτή την φάση, τα πλοία μένουν ανενεργά στα λιμάνια και οι τιμές των ναύλων πέφτουν. Επίσης η ταχύτητα πλεύσης τους μειώνεται και παρόλο που οι πλοιοκτήτες διατηρούν ακόμα υψηλή ρευστότητα η ψυχολογία της αγοράς διακατέχεται από αβεβαιότητα.

Σύμφωνα με μελέτη του Dr. Martin Stopford οι κύκλοι αυτοί δεν χαρακτηρίζονται από την τακτικότητα της εμφάνισής τους και ο μέσος όρος ζωής τους είναι 7,2 έτη. Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση επειδή σχετίζεται άμεσα με την γενικότερη οικονομική δραστηριότητα γιατί ακολουθεί τις διακυμάνσεις των τιμών των ναύλων είναι φυσικό να επηρεάζεται από αυτούς τους κύκλους. Γι' αυτό, χρήζει μεγάλης σημασίας η στελέχωση των ναυτιλιακών εταιρειών με καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό το οποίο διαθέτει όλη την τεχνογνωσία για την ανάπτυξη της επιχείρησης και την ομαλή πορεία της σε δύσκολες οικονομικά περιόδους.

3.3 ΕΞΕΥΡΕΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Δεδομένου του υψηλού ύψους των κεφαλαίων που απαιτούνται για την απόκτηση ενός ποντοπόρου πλοίου, οι επενδυτές στρέφονται στην αναζήτηση κεφαλαίων. Οι πιο συνηθισμένες πηγές άντλησης κεφαλαίων διακρίνονται σε :

1. Χρηματοδότηση με ίδια κεφάλαια (Equity)
2. Ενδιάμεση Χρηματοδότηση (Mezzanine Finance)
3. Χρηματοδοτική Μίσθωση (Leasing)
4. Τραπεζικά Εμπορικά Δάνεια (Senior Debt)

Παρακάτω θα γίνει ανάλυση των παραπάνω πηγών άντλησης κεφαλαίων.

3.3.1 Χρηματοδότηση πλοίων με ίδια κεφάλαια

Σε αυτή τη περίπτωση η πλοιοκτήτρια εταιρία αναζητά επενδυτές οι οποίοι θα αγοράσουν τις μετοχές της και θα μοιραστούν τους κινδύνους και τις αποδόσεις της πλοιοκτησίας. Οι πιο συνήθεις τύποι εξασφάλισης κεφαλαίων μέσω χρηματοδότησης με ίδια κεφάλαια περιλαμβάνουν τα Owner Equity , Limited partnership, Ship Funds και Public Offering.

Ίδια κεφάλαια (Owner Equity)

Πρόκειται για τη χρησιμοποίηση αποθεμάτων που δημιουργήθηκαν από τη λειτουργία άλλων πλοίων της εταιρείας ή την εισφορά κεφαλαίων από τους μετόχους. Οι περισσότερες εταιρείες χρηματοδοτούν τουλάχιστον το 20% με 40% των επενδυτικών τους προγραμμάτων με εσωτερικά κεφάλαια, αλλά το ύψος αυτών των κεφαλαίων διαφέρει σημαντικά μεταξύ των διαφόρων πλοιοκτητών.

3.3.2. Ενδιάμεση Χρηματοδότηση (Mezzanine Finance)

Η μορφή αυτή χρηματοδότησης τοποθετείται μεταξύ δανειοδότησης και χρηματοδότησης με ίδια κεφάλαια.

Υλοποιείται από εξειδικευμένους χρηματοδοτικούς οργανισμούς με συνήθη εξασφάλιση την εγγραφή υποθήκης δεύτερης σειράς επί του υπό χρηματοδότηση πλοίου ή την απόκτηση μετοχών του πλοίου.

Το μειονέκτημα αυτού του τρόπου χρηματοδότησης είναι ότι η δημιουργία ενός ικανού, σταθερού και θετικού ταμειακού προγράμματος είναι απαραίτητη, δεδομένου ότι το ύψος της χρηματοροής θα πρέπει να είναι ικανό να εξυπηρετήσει τόσο το κύριο χρέος, όσο και το ενδιάμεσο. Συνεπώς για την υλοποίηση μιας τέτοιας μορφής χρηματοδότησης, συνήθως, είναι σχεδόν απαραίτητη η εξασφάλιση μακροχρόνιου συμβολαίου χρονοναύλωσης για το χρηματοδοτούμενο πλοίο, το οποίο εξασφαλίζει την αποπληρωμή των υποχρεώσεων προς τον Α και Β δανειστή.

3.3.3. Χρηματοδοτική Μίσθωση (Leasing)

Η βασική αρχή της Χρηματοδοτικής Μίσθωσης είναι ότι το πλοίο πωλείται στην εταιρεία που έχει τα οικονομικά μέσα για την απόκτηση του, για παράδειγμα μια τράπεζα, ένας μεγάλος οργανισμός ή ασφαλιστική εταιρεία, επαναμισθώνεται από αυτούς κάτω από μια μακροπρόθεσμη συμφωνία, η οποία δίνει στον πλοιοκτήτη απόλυτο έλεγχο λειτουργίας του περιουσιακού στοιχείου αλλά αφήνοντας την ιδιοκτησία στην εταιρεία χρηματοδότησης. Ένα από τα κύρια πλεονεκτήματα της χρηματοδοτικής μίσθωσης είναι ότι δίνει την δυνατότητα στην εταιρεία χρηματοδότησης να επωφεληθεί από τα διάφορα διαθέσιμα φορολογικά κίνητρα. Για παράδειγμα, μέχρι το 1985 στην Μεγάλη Βρετανία η κυβέρνηση επέτρεπε σε τέτοιου είδους επενδύσεις να αποσβένουν πλήρως τα έσοδα που προέκυπταν από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας τους.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση που θα αγοράσει πλοίο με χρηματοδοτική μίσθωση, απολαμβάνει πλήρη κάλυψη του κόστους αγοράς με μακροπρόθεσμους όρους αποπληρωμής, η οποία μπορεί να φτάσει και τα 50 χρόνια. Το αποτέλεσμα είναι ότι έχει την δυνατότητα μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα να αποκτήσει ένα αξιοθαύμαστο κεφάλαιο κίνησης, από τα έσοδα λειτουργίας του πλοίου. Επίσης, εφόσον ουσιαστικά το πλοίο αφήνεται στον ισολογισμό της ναυτιλιακής επιχείρησης σαν αγορά ή περιουσιακό στοιχείο, η επιχείρηση απολαμβάνει τις φορολογικές ελαφρύνσεις του ενοικιαστή/ναυλωτή, με αποτέλεσμα να μειώνει ακόμη περισσότερο το κόστος της.

Αντίθετα τα μειονεκτήματα της μεθόδου αυτής είναι ότι ο δανειστής φέρει τον κίνδυνο να μην καταβάλει ο δανειζόμενος το συμφωνηθέν ενοίκιο, ενώ πρέπει να έχει γίνει πρόβλεψη για την περίπτωση που αλλάξει η φορολογική νομοθεσία και μεταβληθούν οι συνθήκες σχετικά με τις φοροαπαλλαγές.

Στοιχείο των τελευταίων ετών είναι η αυξανόμενη πολυπλοκότητα και ποικιλία που συναντάται στις συναλλαγές των μισθώσεων. Οι διακανονισμοί που συναντώνται όλο και πιο συχνά, σε μικρή ή μεγαλύτερη έκταση αποτελούν τα χαρακτηριστικά των χρηματοδοτικών μισθώσεων, η κατηγοριοποίηση των οποίων δεν είναι αυταπόδεικτη. Παρόλα αυτά στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, προτιμά να χρησιμοποιεί στις συναλλαγές της ως μέσο για την οικονομική απόκτηση ενός μηχανήματος τον διακανονισμό, ώστε να αποκτήσει την χρήση του μηχανήματος στην ανταπόδοση μιας εγγυητικής αμοιβής.

3.3.4. Τραπεζικά Εμπορικά Δάνεια (Senior Debt)

Ο δανεισμός αποτελούσε πάντοτε την πλέον πολυπόθητη μέθοδο όσον αφορά στην εύρεση επενδυτικών κεφαλαίων στη ναυτιλία. Πρόκειται για μια επιλογή την οποία προτιμούν οι πλοιοκτήτες δεδομένου ότι συγκεντρώνονται κεφάλαιο και ταυτόχρονα διατηρούν το πλήρη έλεγχο της ιδιοκτησίας των πλοίων τους. Ο δανεισμός μιας πλοιοκτήτριας εταιρίας διακρίνεται σε τέσσερις μορφές:

- Τις ομολογίες (bonds)
- Τις πιστώσεις από τα ναυπηγεία (shipyards credits)
- Τις ιδιωτικές τοποθετήσεις (private placements)
- Τα δάνεια από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (term loans)

Αναλυτικά :

- Ομολογίες
Οι εταιρείες με καλή ταξινόμηση από τους αξιολογικούς οίκους (π.χ. Standard & Poors) , μπορούν να εξασφαλίσουν κεφάλαια από το χρηματιστήριο εκδίδοντας ομολογίες. Την υλοποίηση της έκδοσης και τη διαπραγμάτευση των ομολογιών αναλαμβάνει μια τράπεζα επενδύσεων και η τελική επιλογή όσον αφορά στο αν θα εκδοθεί το ομολογιακό δάνειο και με ποιο επιτόκιο, εξαρτάται από τη κατάταξη της εταιρείας στη ταξινόμηση. Όπως αναφέρει ο Stokewell (1998-1999) η έκδοση ομολογιακού δανείου είναι επιτυχής όταν η εταιρεία λάβει κατά την ταξινόμηση τουλάχιστον το βαθμό B ή ίσως είναι και μεγαλύτερο, αλλά πάντα μικρότερο του βαθμού BBB.

Η συμμετοχή σε ένα ομολογιακό δάνειο εκ μέρους των επενδύσεων είναι περισσότερο θέμα επιδίωξης υψηλών αποδόσεων και λιγότερο επένδυσης σε

εταιρεία με καλό βαθμό ταξινόμησης. Το πλεονέκτημα αυτής της μορφής χρηματοδότησης είναι ότι λαμβάνει υπόψη το μεγάλο χρονικό διάστημα που μπορεί να φθάσει και τα 10 χρόνια. Επιπλέον η εξόφληση του δανεισμού γίνεται με εφάπαξ πληρωμή στη λήξη του δανείου, γεγονός που επιτρέπει τη συσσώρευση κερδών από τον πλοιοκτήτη. Τέλος, πρόκειται για χρηματοδότηση με τη λήψη ελάχιστων εξασφαλίσεων , γεγονός που δίνει μεγαλύτερη ευελιξία στις επιχειρηματικές κινήσεις του εφοπλιστή. Τα μειονεκτήματα αυτής της μορφής είναι το υψηλό κόστος και το γεγονός ότι η οργάνωση του ομολογιακού δανείου αποτελεί μια χρονοβόρα διαδικασία.

- Πιστώσεις από ναυπηγεία

Τα ναυπηγεία προκειμένου να προσελκύσουν νέες παραγγελίες, δημιουργούν χρηματοδοτικά προγράμματα τα οποία απευθύνονται στις δυνατότητες των πλοιοκτητών και τις χρηματοδοτικές απαιτήσεις της κατασκευής που επιθυμούν. Συνήθως το ποσοστό χρηματοδότησης ανέρχεται περίπου στο 68% του κόστους κατασκευής του πλοίου, βαρύνεται με επιτόκιο 8% και αποπληρώνεται εντός 10 χρόνων εκ των οποίων τα πρώτα 2 χρόνια αφορούν σε περίοδο ανοχής της αποπληρωμής της πρώτης δόσης του δανείου.

Κατά τη χρηματοδότηση που αφορά τη διάρκεια κατασκευής του πλοίου, τα ναυπηγεία απαιτούν από τον πλοιοκτήτη ενδιάμεσες καταβολές. Στη περίπτωση λοιπόν κατά την οποία έχει εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση του πλοίου από τράπεζα, τις πρώτες πληρωμές αναλαμβάνει ο πλοιοκτήτης από τα ίδια τα κεφάλαια που διαθέτει και τα υπόλοιπα τα καταθέτει η δανείστρια τράπεζα. Δεδομένου όμως του γεγονότος ότι κατά τη διάρκεια της κατασκευής οι καταβολές πραγματοποιούνται αλλά το πλοίο, το οποίο αποτελεί και τη κυρίως εξασφάλιση του δανείου, είναι υπό κατασκευή, δεν έχει παραδοθεί ακόμη, απαιτείται η έκδοση εγγυητικής επιστολής υπέρ του ναυπηγείου από τη τράπεζα. Στις περισσότερες των περιπτώσεων προτείνονται εγγυητικές επιστολές που έχουν εκδοθεί από κρατική τράπεζα.

Το πλεονέκτημα αυτής της μεθόδου χρηματοδότησης είναι ότι σε αυτά τα δάνεια συνομολογείται σταθερό επιτόκιο. Σε αντίθεση τα μειονεκτήματα είναι η περιορισμένη χρονική περίοδος κατά την οποία ο δανειζόμενος πρέπει να εξοφλήσει το δάνειο του και ο συναλλαγματικός κίνδυνος.

- Ιδιωτικές τοποθετήσεις

Σε αυτή τη περίπτωση ο δανεισμός πραγματοποιείται όχι από τράπεζες αλλά από συνταξιοδοτικά ταμεία, ασφαλιστικές εταιρείες ή εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης. Τα πλεονεκτήματα αυτής της μεθόδου είναι ότι η χρηματοδότηση έχει μακροχρόνια διάρκεια, σταθερό επιτόκιο και δεν προϋποθέτει την εγγραφή βαρών όπως υποθήκη επί του πλοίου. Τα μειονεκτήματα ωστόσο αυτής της μεθόδου είναι το υψηλό κόστος κεφαλαίου.

- Δανεισμός από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα

Πρόκειται για τη πιο δημοφιλή μορφή χρηματοδότησης, την οποία οι νέοι ή και οι παλιοί πλοιοκτήτες χρησιμοποιούν προκειμένου να προβούν στην απόκτηση ενός ή και περισσότερων ποντοπόρων πλοίων.

Το δάνειο μιας εμπορικής τράπεζας με σκοπό τη χρηματοδότηση αγοράς πλοίου, πραγματοποιείται λαμβάνοντας υπόψη ότι η εξυπηρέτηση του εν λόγω δανείου θα πραγματοποιηθεί από τα αναμενόμενα έσοδα από τη λειτουργία του υπό χρηματοδότηση πλοίου (project financing).

3.4 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ

Η προσέγγιση ενός τραπεζίτη αποτελεί μια δύσκολη υπόθεση η οποία απαιτεί προσεκτικό χειρισμό και γνώση εκ των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται για την χορήγηση ενός δανείου εκ των προτέρων. Αυτές οι προϋποθέσεις δεν βασίζονται σε έναν συγκεκριμένο παράγοντα, αλλά γενικότερα στο πόσο ένας υποψήφιος είναι κατάλληλος. Εν συντομία, αυτές οι προϋποθέσεις περιλαμβάνουν τον τρόπο με τον οποίο ο δανειζόμενος κάνει τις δουλειές του, τις στρατηγικές που ακολουθεί και τα ρίσκα που παίρνει. Η απόρριψη ή η επιλογή ενός πελάτη, ο οποίος επιθυμεί δανειοδότηση από μια τράπεζα, δεν σημαίνει ότι θα ισχύει η ίδια απόφαση και για τα άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, καθώς πέρα από τις γενικές προϋποθέσεις που θα αναφέρουμε παρακάτω ότι ισχύουν, κάθε τράπεζα θέτει και κάποια δικά της κριτήρια επιλογής ανάλογα με την εταιρική της πολιτική. Τα χαρακτηριστικά λοιπόν, τα οποία είναι ευρέως αποδεκτά και εξετάζονται από όλες τις τράπεζες είναι γνωστά ως 5 C's of Credit. Αυτά είναι:

- **Ο χαρακτήρας (Character):** Στη χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχει ιδιαίτερη σημασία ο χαρακτήρας και η φήμη του πλοιοκτήτη, το λεγόμενο «name lending». Η βαρύτητα του ονόματός του μπορεί να επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό τη χρηματοδότηση και πιο συγκεκριμένα τους όρους του δανείου και το ύψος του επιτοκίου. Επίσης, πολύ σημαντική ιδιότητα από την οποία πρέπει να αποτελείται ο χαρακτήρας του πλοιοκτήτη είναι η εμπειρία, όχι μόνο στον κλάδο της ναυτιλίας αλλά και σε άλλους κλάδους γενικότερα γιατί του παρέχει τα εφόδια που χρειάζονται όταν προκύπτουν δύσκολες καταστάσεις. Ακόμα, πρέπει να έχει την ικανότητα να προβλέπει τις οικονομικές εξελίξεις του κλάδου γιατί διαφορετικά κανένας δανειστής δεν θα τον εμπιστευθεί αν δεν πλήρη επίγνωση και άποψη επ' αυτών. Τα πλάνα του πλοιοκτήτη για το μέλλον αποτελούν και αυτά σημαντικό παράγοντα επιρροής, γιατί ο δανειστής θα εκτιμήσει ιδιαίτερα κάποιον που έχει σχέδια τα οποία είναι πλήρως μελετημένα με μικρές αποκλίσεις. Αλλά, πάνω απ' όλα το πιο σημαντικό είναι να μπορεί να «πουλήσει» πολύ καλά τον εαυτό του έτσι ώστε να ο δανειστής να μπορέσει να δείξει εμπιστοσύνη στις ικανότητές του.
- **Η ικανότητα (Capacity):** Αυτό αναφέρεται στην ικανότητα της διοίκησης της εταιρείας να μπορεί να δημιουργεί έσοδα για να είναι συνεπής στις υποχρεώσεις του δανείου της. Πιο αναλυτικά πρέπει να έχει τα μετρητά ή την ικανότητα να παράγει μετρητά για να καλύψει τις τρέχουσες δεσμεύσεις της και τα έξοδα. Για να υπάρχει υγιής ρευστότητα πρέπει να πραγματοποιείται έλεγχος κόστους, δηλαδή τα έσοδα πρέπει να είναι μεγαλύτερα από τα έξοδα.
- **Το κεφάλαιο (Capital):** Το κεφάλαιο είναι ένας παράγοντας μέτρησης της οικονομικής δυνατότητας του πελάτη. Όσο μεγαλύτερη είναι η συμμετοχή κεφαλαίου από τον πελάτη στην επένδυση τόσο μεγαλύτερη είναι και η επιθυμία του να ευδοκιμήσει. Το κεφάλαιο του πελάτη προσδιορίζεται από την ρευστότητα, τα ακάλυπτα δάνεια και τα αναμενόμενα έσοδά του, τα πάγια έξοδα και τις ενδεχόμενες υποχρεώσεις του.
- **Οι εξασφαλίσεις (Collateral) :** Αποτελούν τον πιο σημαντικό παράγοντα και αυτό γιατί αποτελούν την εγγύηση για τον τραπεζίτη όταν θα εισπραχθεί το ποσό του δανείου. Ένας τραπεζίτης θα προτιμούσε να έχει εξοφληθεί το δάνειο παρά να κινήσει όλες τις απαραίτητες νομικές διαδικασίες για τον

πλειστηριασμό. Οι εξασφαλίσεις των ναυτιλιακών δανείων διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες:

- 1. Ναυτική υποθήκη:** Μετά από την υπογραφή του συμβολαίου που αφορά το δάνειο, η τράπεζα υπογράφει με τον πελάτη την σύμβαση παροχής υποθήκης και μετά από τις υπογραφές καταχωρείται στο υποθηκολόγιο της χώρας. Έτσι δίνεται η δυνατότητα στην τράπεζα να διαχειρίζεται και να εκμεταλλεύεται το πλοίο και σε περίπτωση που δεν προχωράει η πληρωμή του δανείου σχετικά με τα συμφωνηθέντα, μπορεί να προβεί στην πώληση του πλοίου ή σε πλειστηριασμό.
- 2. Εκχώρηση των εσόδων:** Η εκχώρηση των εσόδων του πλοίου χωρίζεται στην γενική και στην ειδική εκχώρηση. Στην γενική εκχώρηση ο πλοιοκτήτης διατηρεί το δικαίωμα να εισπράττει τα έσοδα του πλοίου εκτός αν το δάνειό του καταστεί ληξιπρόθεσμο. Η ειδική εκχώρηση γίνεται όταν υπάρχει χρονοναυλοσύμφωνο, δηλαδή οι ναυλωτές υποχρεούνται να καταβάλλουν τους ναύλους μέσω συγκεκριμένου καταστήματος της δανείστριας τράπεζας προκειμένου να καλύπτονται οι δόσεις του δανείου.
- 3. Εκχώρηση των ασφαλιστήριων συμβολαίων:** Αυτού του είδους η εκχώρηση προβλέπει ότι σε περίπτωση ζημιάς του πλοίου η ασφαλιστική αποζημίωση θα διατεθεί σύμφωνα με τις οδηγίες της δανείστριας τράπεζας.
- 4. Παροχή προσωπικών εγγυήσεων:** Ο πλοιοκτήτης ή ο κύριος μέτοχος της εταιρείας εγγυάται ότι σε περίπτωση που η εταιρεία δεν καλύψει τις υποχρεώσεις της προς την τράπεζα θα της καλύψει ο ίδιος μέχρι το ποσό ή το ποσοστό που έχει συμφωνήσει.
- 5. Παροχή εταιρικών εγγυήσεων:** Αυτού του είδους η εγγύηση παρέχεται όταν η δανειζόμενη εταιρεία είναι παράκτια (offshore)

από την holding εταιρεία του ομίλου ή από οποιαδήποτε άλλη σχετιζόμενη εταιρεία.

6. Ενεχυρίαση καταθέσεων: Η τράπεζα επιβάλλει στον πελάτη να διατηρεί λογαριασμό συγκεκριμένου ύψους καταθέσεων σε αυτή είτε του επιβάλλει να τροφοδοτεί τον λογαριασμό αυτό σε μηνιαία βάση.

7. Ενεχυρίαση τίτλων / μετοχών: Ο πλοιοκτήτης θέτει στη διάθεση της τράπεζας έναν αριθμό μετοχών μέχρι την λήξη του δανείου.

- **Οι συνθήκες (Conditions):** Παρότι μπορεί να πληρούνται όλα τα κριτήρια για την δανειοδότηση μιας εταιρείας πολλές φορές οι συνθήκες της αγοράς δεν δίνουν πρόσφορο έδαφος για δάνεια τέτοιου μεγέθους. Αυτές οι συνθήκες συμπεριλαμβάνουν τις αγορές, τις συνήθειες των καταναλωτών, τις οικονομικές προβλέψεις αλλά και τις περιβαλλοντικές εκτιμήσεις. Γι 'αυτό λοιπόν πρέπει να εξεταστεί η πορεία του ναυτιλιακού κλάδου, η ζήτηση μεταφοράς αγαθών μέσω θαλάσσης, ο ναυτιλιακός ναύλος και γενικότερα η παγκόσμια οικονομία.

Άλλα C's:

Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε και κάποια επιπλέον C's:

- **Σχέση με τον πελάτη:** Αρκετές φορές η δανείστρια τράπεζα δέχεται να εξυπηρετήσει έναν πελάτη, όταν αυτός αποτελεί μια ισχυρή προσωπικότητα που μπορεί να ασκήσει επιρροή και να της φέρει για αίτηση νέων δανείων και άλλους καλούς πελάτες.
- **Ανταγωνισμός:** Ανάλογα με την επιθυμία της τράπεζας για να πάρει ρίσκα, μπορεί να δώσει σε έναν πελάτη δάνειο μόνο και μόνο για να νικήσει τον ανταγωνισμό. Αυτό όμως είναι ένα φαινόμενο, το οποίο γίνεται διακριτό σε νεοσυσταθείσες περιοχές.

- **Πιστωτική δομή:** Υπάρχουν συχνά περιπτώσεις όπου τα δάνεια είναι με τέτοιο τρόπο δομημένα, όπου ο πελάτης δεν θα μπορέσει να καταφέρει ποτέ να το εξοφλήσει. Αυτό μπορεί να οδηγήσει την τράπεζα στην αναδιάρθρωση του δανείου.
- **Μπορούμε?:** Κάποιες φορές πριν δώσει το δάνειο η τράπεζα αναρωτιέται, αν μπορεί να συμμορφωθεί με τους κανονισμούς. Για παράδειγμα, αν μπορεί να εγκρίνει δάνειο σε έναν αλλοδαπό.

3.5 ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Τα έγγραφα που απαιτούνται για την έγκριση ενός δανείου από την ναυτιλιακή εταιρεία είναι:

- ❖ **Αίτηση δανείου:** Ο εφοπλιστής υποβάλλει αίτημα για χορήγηση δανείου όπου περιγράφει λεπτομερώς όλες τις παραμέτρους της επένδυσης (letter of intent)
- ❖ **Γνώση του πλοίου**
- ❖ **Η επιστολή δέσμευσης της τράπεζας - Commitment letter:** Η επιστολή αυτή περιέχει αναλυτικά όλους τους όρους του ναυτιλιακού δανείου και περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία της συμφωνίας μεταξύ των δύο μερών και πάνω σε αυτήν βασίζεται όλη η διαδικασία του δανείου.
- ❖ **Η ναυτική υποθήκη:** Η σύμβαση μεταξύ πλοιοκτήτη, κύριο του πλοίου ή αντιπρόσωπο αυτού και δανειστή με την οποία παραχωρείται το εμπράγματο βάρος πάνω σε πλοίο με σκοπό την εξασφάλιση της απαίτησης του δανειστή.
- ❖ **Η υποσχετική επιστολή:** Είναι ένα νομικό μέσο με το οποίο η ναυτιλιακή εταιρεία υπόσχεται εγγράφως να καταβάλει ένα προσδιορισμένο χρηματικό ποσό για την δανειστρία τράπεζα, στον συμφωνηθέντα χρόνο με βάση συγκεκριμένους όρους.

- ❖ **Προσωπικές ή εταιρικές εγγυήσεις**
- ❖ **Έντυπο γενικής εκχώρησης ναύλων, ενοικίων ή ασφαλιστικών αποζημιώσεων**
- ❖ **Σύμβαση ναυτιλιακού δανείου:** Η σύμβαση του ναυτιλιακού δανείου περιέχει όλα αυτά τα στοιχεία που περιέχουν και οι άλλες συμβάσεις αλλά όταν η σύμβαση είναι και σε ευρώ αλλά και σε δολάρια έχει κάποιες διαφοροποιήσεις. Πιο αναλυτικά, η σύμβαση ορίζει το ποσό του δανείου όπως και τον τρόπο αποπληρωμής του και τις επιμέρους δόσεις, τη ρήτρα πολλαπλών νομισμάτων και το σκοπό του δανείου. Ακόμα, περιγράφει τις εξασφαλίσεις και τις εγγυήσεις και ορίζει τα έγγραφα και τα αποδεικτικά που απαιτούνται για την ορθότητα των διαδικασιών. Η σύμβαση περιλαμβάνει και τις Γενικές Υποχρεώσεις / Συμφωνίες οι οποίες διακρίνονται σε θετικές και αρνητικές, όπου στις θετικές περιλαμβάνονται οι υποχρεώσεις του δανειζόμενου, ενώ στις αρνητικές οι υποσχέσεις του. Τέλος, η σύμβαση ορίζει ξεκάθαρα τις διαδικασίες σχετικά με την περίπτωση της υπερημερίας και άλλων θεμάτων.

3.6 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ ΕΝΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ

Η σημασία της ναυτιλίας είναι πάρα πολύ σημαντική όχι μόνο για την εθνική αλλά και για την ευρωπαϊκή οικονομία και γι' αυτό η χρηματοδότησή της, είναι μείζουσας σημασίας. Παλαιότερα, ήταν πολύ ευκολότερο για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να βρουν κεφάλαια είτε από το Κράτος, είτε από τις τράπεζες κ.λπ. Έπειτα όμως, από την κρίση που παρουσιάστηκε το 2008 η οποία δεν ήταν μόνο ελληνική αλλά παγκόσμια, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα προτού εγκρίνουν ένα ναυτιλιακό δάνειο δίνουν μεγαλύτερη έμφαση σε κάποιους συγκεκριμένους παράγοντες επιτυχίας απ' ότι παλαιότερα. Οι παράγοντες αυτοί είναι:

- 1. Το μέγεθος της ναυτιλιακής επιχείρησης:** Έχει αποδειχθεί ότι οι μικρού και μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν μεγαλύτερη οικονομική δυσπραγία από τις μεγαλύτερες. Αυτό, συμβαίνει επειδή οι μεγάλες εταιρίες λόγω του μεγέθους τους έχουν την δυνατότητα να καλύψουν τις ζημιές συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίων, που η αγορά της παρουσιάζει ύφεση στην αγορά από τα κέρδη των άλλων κατηγοριών πλοίων που παρουσιάζουν

μεγαλύτερη ζήτηση στην αγορά. Επιπλέον, έχουν στην διάθεσή τους και τα αποθεματικά των προηγούμενων ετών.

- 2. Η σχέση ίδιων και ξένων κεφαλαίων:** Αυτός ο παράγοντας είναι ιδιαίτερα σημαντικός στον κλάδο της ναυτιλίας. Η κατοχή υψηλών ίδιων κεφαλαίων, αποτελεί πολύ σημαντική ελάφρυνση για τον εφοπλιστή, εφόσον έτσι δεν είναι απαραίτητο να υπάρχουν υψηλά ξένα κεφάλαια και έτσι μπορεί να ανταποκριθεί πιο εύκολα στις δανειακές του υποχρεώσεις, μειώνοντας την περίοδο αποπληρωμής του δανείου.
- 3. Η ηλικία του πλοίου:** Οι τράπεζες δείχνουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην ηλικία του πλοίου λόγω της σχέσης του με την υπολειμματική του αξία (scrap value), γιατί στην περίπτωση που η εταιρεία δεν ανταποκριθεί στις δανειακές της υποχρεώσεις, μπορεί να της κατάσχει το πλοίο. Όταν όμως, ένα πλοίο χρονολογείται μεγαλύτερο των 12 ετών, τότε έχει περάσει ήδη από τρεις τετραετείς ειδικές τεχνικές επιθεωρήσεις, οι οποίες είναι κοστοβόρες και από την τελευταία απαιτείται ένα διάστημα 4 χρόνων περίπου για να αποσβεστεί το ποσό. Γι' αυτό το λόγο λοιπόν, οι τράπεζες προτιμούν πιο καινούργια πλοία όπου στην περίπτωση που τα κατασχέσουν θα βγάλουν πολύ μεγαλύτερο κέρδος απ' ότι ένα παλαιότερο.
- 4. Το κεφάλαιο κίνησης:** Ο έλεγχος της ύπαρξης κεφαλαίου κίνησης είναι πολύ σημαντικό γιατί δείχνει την ικανότητα εξόφλησης του δανείου.
- 5. Το σωστό management:** Η σωστή διαχείριση αποτελεί τον σημαντικότερο παράγοντα όλων. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να είναι πολύ συγκρατημένοι στις επιχειρηματικές τους κινήσεις και να αποφεύγουν περιττά έξοδα τα οποία αργότερα μπορεί να προκαλέσουν δυσπραγία στις οικονομικές τους υποχρεώσεις με τους δανειστές τους.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ: ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ
ΞΕΝΟ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ**

4.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο αριθμός των διεθνών τραπεζών όπου συμμετέχουν στην χρηματοδότηση της ναυτιλίας, παρουσιάζει σημαντική μείωση από τις αρχές του 21^{ου} αιώνα και η εξέλιξη αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στη μείωση του απόλυτου αριθμού των τραπεζών με κύριο αντικείμενο χρηματοδότηση της ναυτιλίας, λόγω εξαγορών και συγχωνεύσεων. Οι σημαντικότερες των οποίων επηρέασαν σημαντικά την ναυτιλιακή κοινότητα είναι οι εξής :

- Η απορρόφηση της Ιονικής και Λαϊκής τράπεζας από την Alpha Πίστewς το 2000 και το άνοιγμα της στην ελληνική ναυτιλία μέσω της αύξησης του χαρτοφυλακίου της, αλλά και της γενικότερης πολιτικής της.
- Η απορρόφηση της τράπεζας Εργασίας από την Eurobank.
- Η απορρόφηση των ναυτιλιακών χαρτοφυλακίων από την τράπεζα Πειραιώς.
- Συγχωνεύσεις και εξαγορές ευρωπαϊκών τραπεζών, (BNB-Paribas, Credit Agricole-Indosuez κα)

Από την άλλη μεριά έχουμε την εμφάνιση του φαινομένου της απομάκρυνσης διαφόρων τραπεζών από την αγορά. Τρανταχτά παραδείγματα αποτελούν η απομάκρυνση της JP Morgan, της Bank of New York και της δεύτερης σε μακροβιότητα Bank of Nova Scotia. Ωστόσο εκτός από την τάση ενοποίησης και την απομάκρυνση διαφόρων τραπεζών από την αγορά, πρέπει να αναφερθεί ότι υπήρξε και εισαγωγή νέων σχημάτων σε αυτή. Αναλυτικά, έχουμε την εισαγωγή της Αγροτικής Τράπεζας, η οποία από κοινού με τους ιδιώτες επενδυτές εξαγόρασε την Bank of Nova Scotia και δημιούργησε την First Business Bank(FBB), καθώς και την ίδρυση της AB Bank από τους παλιούς στο χώρο της ελληνικής ναυτιλίας, ιδιοκτήτες της Eurofinance και τον γερμανικό όμιλο της LB Kiel.

Ωστόσο, παρά την όξυνση του ανταγωνισμού από εγχώρια και διεθνή τραπεζικά ιδρύματα, οι ελληνικές τράπεζες κατάφεραν να διατηρήσουν την πελατειακή τους βάση και να ενισχύσουν περαιτέρω τη θέση τους στην ναυτιλιακή τραπεζική αγορά.

Αρκετές τράπεζες μεταξύ των οποίων η HSBC, η Eurobank, η FBBank, διαθέτουν μακρόχρονη εμπειρία στη ναυτιλιακή πίστη και κατέχουν σημαντικές θέσεις μεταξύ των άλλων ελληνικών τραπεζών, διατηρώντας ένα σημαντικό χαρτοφυλάκιο πελατών μεσαίου και μεγάλου μεγέθους.

Η ισχυρή ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας κατά τη διετία 2006-2007 χαρακτηρίστηκε από τη μεγάλη συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στο

παγκόσμιο εμπόριο. Το γεγονός αυτό είχε θετικές επιπτώσεις στις ναυλαγορές των χύδην ξηρών και υγρών φορτίων.

Πιο συγκεκριμένα, η αγορά φορτηγών πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου κινήθηκε πτωτικά στο πρώτο εξάμηνο του 2006. Η εικόνα αντιστράφηκε ριζικά στο δεύτερο εξάμηνο οπότε οι ναύλοι και οι αξίες των οποίων ακολούθησαν δυναμική ανοδική πορεία. Η αύξηση των εισαγωγών ξηρών φορτίων από τη Κίνα και η συμφόρηση που παρατηρήθηκε σε λιμάνια της Αυστραλίας και Βραζιλίας οδήγησε σχεδόν πλήρη εμπορική εκμετάλλευση του υπάρχοντος στόλου αλλά και των νεότευκτων μονάδων που εισήλθαν στην αγορά. Η ίδια εικόνα παρατηρείται και κατά τη διάρκεια του 2007 όπου τους μήνες Οκτωβρίου και Νοεμβρίου η αγορά έφτασε σε ιστορικά υψηλά επίπεδα.

Μέσα σε αυτό το οικονομικό περιβάλλον, οι τράπεζες συνεχίζουν να αναπτύσσουν το χαρτοφυλάκιο τους και να λειτουργούν αποδοτικά.

Οι τράπεζες χρηματοδοτούν όλους τους τύπους ποντοπόρων πλοίων. Μεγαλύτερη έμφαση δίνεται σε πλοία που μπορούν να μεταπωληθούν εύκολα και μικρότερη σε πλοία με υψηλή εξειδίκευση. Ωστόσο, ο παράγοντας αυτός δεν είναι καθοριστικός, αφού το ρίσκο της δανειοδότησης μπορεί να μετριάζεται σημαντικά από την αποδεκτή χρονοαύλωση του πλοίου ή την καλή εταιρική υποστήριξη.

Το πελατολόγιο των δανειακών χορηγήσεων των τραπεζών στη ναυτιλία περιλαμβάνει συνήθως μεγάλους αλλά και μεσαίου μεγέθους ναυτιλιακούς ομίλους. Ωστόσο, οι τράπεζες προσπαθούν να χρηματοδοτούν, επιλεκτικά, και μικρούς πλοιοκτήτες.

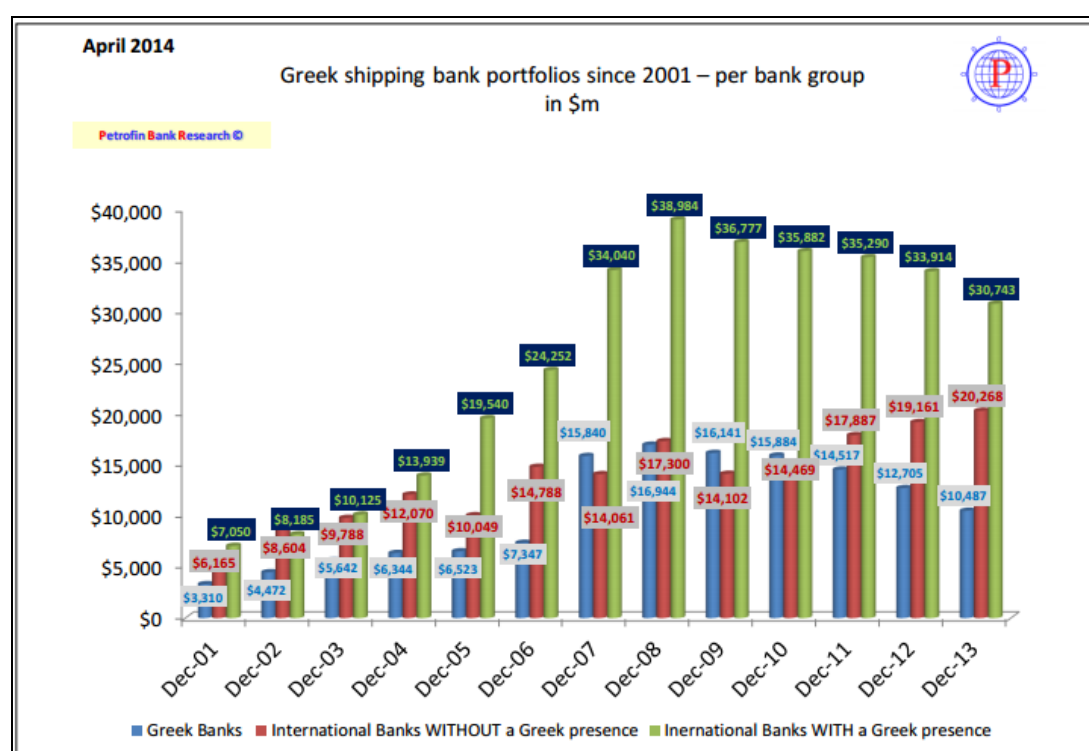
ΜΕΓΕΘΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ

Για να γίνουν αντιληπτά τα μεγέθη στα οποία αναφερόμαστε όσον αφορά τη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιρειών από τις τράπεζες, θα γίνει μια σύντομη αναφορά στα μεγέθη που παρουσιάζονται στην Ελλάδα, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν το 18% του παγκόσμιου στόλου σε dwt και η συνολική τους χρηματοδότηση το Μάιο του 2004 ανερχόταν στο ποσό των 24,8 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ, ενώ ο συνολικός τραπεζικός δανεισμός της παγκόσμιας ναυτιλίας ανερχόταν σε ποσό 150 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ (ποσοστό 16% περίπου).

Οι τράπεζες που δραστηριοποιούνται με την ναυτιλιακή χρηματοδότηση στην Ελλάδα είναι τριών κατηγοριών :

- Τράπεζες ελληνικών συμφερόντων
- Τράπεζες ξένων συμφερόντων με καταστήματα εγκατεστημένα στην Ελλάδα
- Τράπεζες ξένων συμφερόντων που δεν έχουν καταστήματα εγκατεστημένα στην Ελλάδα

Η αύξηση του αριθμού των τραπεζών που δανειοδοτούν την ελληνική ναυτιλία αλλά και το ύψος του συνολικού τους χαρτοφυλακίου φαίνεται στον παρακάτω πίνακα :



Πηγή: Έκθεση της εταιρείας Petrofin S.A.-Petrofin Bank Research με θέμα «Key Developments in Greek Ship-Finance» ,April 2014

Από τον παραπάνω πίνακα είναι προφανές το ενδιαφέρον που παρουσιάζει η ελληνική ναυτιλία για τις ξένες και ελληνικές τράπεζες από το έτος 2001-2008 καθώς το χαρτοφυλάκιο τους από 7 δις \$ αυξήθηκε το 2008 σε 38 δις\$ ενώ από το 2009 μέχρι το 2013 το χαρτοφυλάκιο στις διεθνής τράπεζες με ελληνική παρουσία άρχισε να μειώνεται ενώ στις διεθνής τράπεζες χωρίς ελληνικά υποκαταστήματα υπήρξε σταδιακή αύξηση.

Στη συνέχεια ακολουθεί πίνακας με το ύψος του ναυτιλιακού χαρτοφυλακίου των 10 μεγαλύτερων τραπεζών που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά :

Rank	As of end 2013			As of end 2012			As of end 2011			As of end 2010			As of end 2009						
	Bank	Total exposure in \$m	Market share % of Greek portfolio	Bank	Total exposure in \$m	Market share % of Greek portfolio	Bank	Total exposure in \$m	Market share % of Greek portfolio	Bank	Total exposure in \$m	Market share % of Greek portfolio	Bank	Total exposure in \$m	Market share % of Greek portfolio				
1	Royal Bank of Scotland	\$8,813	14.39%	Royal Bank of Scotland	\$10,555	16.05%	Royal Bank of Scotland	\$11,455	16.92%	Royal Bank of Scotland	\$12,439	18.78%	Royal Bank of Scotland	\$13,302	19.85%				
2	Credit Suisse*	\$5,700	9.31%	Credit Suisse*	\$5,211	7.92%	Commerzbank-Deutsche Schiffbank	\$5,606	8.28%	Deutsche Schiffbank	\$5,556	8.36%	HSH Nordbank	\$5,302	7.76%				
3	Commerzbank**	\$4,000	6.53%	Commerzbank**	\$5,300	7.91%	Credit Suisse*	\$5,000	7.39%	Credit Suisse*	\$4,500	6.79%	Deutsche Schiffbank	\$4,969	7.41%				
4	Piraeus Bank*	\$3,900	6.37%	DVB	\$2,949	4.48%	DVB	\$2,850	4.21%	HSH Nordbank*	\$3,122	4.71%	Credit Suisse*	\$4,000	5.97%				
5	DVB	\$3,700	6.04%	DVB	\$2,754	4.19%	DVB	\$2,831	4.18%	National Bank of Greece	\$3,004	4.54%	National Bank of Greece	\$3,317	4.80%				
6	National Bank of Greece	\$2,733	4.46%	Emporiki*	\$2,484	3.78%	Emporiki Bank	\$2,700	3.99%	DVB Nor	\$2,877	4.34%	Alpha Bank	\$2,675	3.99%				
7	DVB	\$2,576	4.21%	National Bank of Greece	\$2,389	3.62%	National Bank of Greece	\$2,566	3.79%	Emporiki Bank	\$2,730	4.12%	Emporiki Bank of Greece	\$2,620	3.91%				
8	Alpha Bank	\$2,435	3.98%	HSH Nordbank**	\$2,297	3.49%	Marin Egnatia	\$2,400	3.55%	DB - Deutsche Shipping	\$2,613	3.95%	DVB Nor	\$2,544	3.80%				
9	HSH Nordbank	\$2,355	3.81%	Marin Egnatia	\$2,152	3.27%	HSBC	\$2,400	3.55%	Marin Egnatia	\$2,483	3.75%	Marin Egnatia	\$2,450	3.66%				
10	DB-Deutsche Shipping*	\$2,000	3.27%	HSBC	\$2,000	3.04%	DB - Deutsche Shipping*	\$2,323	3.43%	Alpha Bank	\$2,470	3.73%	Calyon*	\$2,000	2.98%				
				ING		3.04%	HSH Nordbank	\$2,217	3.28%										
Totals		\$58,212	83.88%	Totals		\$69,992	80.80%	Total		\$62,351	62.56%	Total		\$61,794	63.10%	Total		\$62,979	64.13%

Petrofin Bank Research © - April 2014

* Market estimates

** Banks running off their portfolio

Πηγή: Έκθεση της εταιρείας Petrofin S.A.-Petrofin Bank Research με θέμα «Key Developments in Greek Ship-Finance» ,April 2014

Το ενδιαφέρον των ξένων και των ελληνικών τραπεζών ενισχύεται και από το θετικό ιστορικό και την εμπειρία των Ελλήνων εφοπλιστών αλλά και από τις αυξημένες ανάγκες για κεφάλαιο που εμφανίζουν. Σημαντικό για τις τράπεζες είναι το γεγονός ότι μεγάλος αριθμός νέων χρηματοδοτήσεων γίνεται για την κατασκευή νέων πλοίων.

4.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΞΕΝΟΥ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση αποτελεί στη πραγματικότητα τον κινητήριο μοχλό για την ανάπτυξη και την επέκταση της επιχειρηματικής δραστηριότητας των ναυτιλιακών εταιρειών, σε ένα κλάδο που παρουσιάζει πολλές ιδιαιτερότητες αλλά και ιδιομορφίες.

Η σχέση χρηματοδότησης και ανάπτυξης της εθνικής μας ναυτιλίας είναι στενή και άρα η ανάγκη για τραπεζικές πιστώσεις είναι μεγάλη. Όπως αναφέρει και ο Καθ. Γουλιέλμος Α. στο βιβλίο του " Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων"(1998), οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του '70 δεν είχαν πρόβλημα να βρίσκουν άφθονα κεφάλαια, είτε από τις Κυβερνήσεις, είτε από τα Ναυπηγεία, είτε κυρίως από το τραπεζικό σύστημα. Η κρίση όμως της περιόδου 1981-1987 ανάγκασε τις τράπεζες να πάρουν μερικά δυσάρεστα μαθήματα με αποτέλεσμα η ναυτιλιακή τραπεζική χρηματοδότηση στην επόμενη δεκαετία 1988-98 να καταστεί αρκετά δυσκολότερη. Μπορεί κάποιος πράγματι να ισχυριστεί ότι η χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που προέκυψε μετά το 1987, είναι διαφορετική από εκείνη που προϋπήρξε (Γουλιέλμος, 1998).

Σήμερα ο τραπεζικός δανεισμός παραμένει η κύρια πηγή χρηματοδότησης για πάρα πολλούς λόγους. Ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της ναυτιλιακής αγοράς έχει αναδείξει το δανεισμό σε μια κύρια πηγή άντλησης κεφαλαίων για τον κλάδο ενώ η κοινή πλέον πρακτική των κοινοπρακτικών δανείων καταμερίζει τον κίνδυνο ανάμεσα στις τράπεζες. Πέραν αυτού σε μια πολύ μικρή αγορά όπως η ελληνική ναυτιλία, η τραπεζική μορφή χρηματοδότησης ικανοποιεί τις ανάγκες των πελατών, βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες, οι οποίες σχετίζονται με την ευελιξία, την ταχύτητα ανταπόκρισης, την προσωπική επαφή και με άλλες παραμέτρους.

Σε αυτό το σημείο, οφείλουμε να επισημάνουμε ότι παρόλο που τα πλοία και η εκμετάλλευσή τους αποτελούν εν γένει σημαντική πηγή εσόδων, δεν παύουν να είναι και επενδύσεις ιδιαίτερα υψηλού κόστους και κινδύνου ως αποτέλεσμα των διαρκών μεταβολών και διακυμάνσεων, γνωστών και ως cyclicity , της αγοράς αυτής (καθαυτής θμεταβολές στους ναύλους, στην τρέχουσα αξία των πλοίων, στην αξιοπιστία του ναυλωτή) αλλά και των παγκόσμιων ανακατατάξεων (πολιτικοοικονομικές εξελίξεις, αλλαγές στο συνάλλαγμα κτλ). Ακριβώς αυτή η

«επικινδυνότητα» είναι που επηρεάζει και το βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας χρηματοδότησης μιας ναυτιλιακής εταιρείας από τραπεζικούς ή άλλους οργανισμούς.

Οι τράπεζες που ασχολούνται με τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι κυρίως :

- Εμπορικές Τράπεζες (Commercial Banks)
- Τράπεζες Επενδύσεων (Investment Banks)
- Τράπεζες Αναπτύξεως (Export Import Banks)

Έχοντας ως βασικό κίνητρο :

- Την κερδοφορία
- Την διασπορά του κινδύνου
- Την επέκτασή τους και σε άλλες δραστηριότητες

Η πιστωτική πολιτική που ακολουθείται σε κάθε περίπτωση, ποικίλει ανάλογα με το μέγεθος του χαρτοφυλακίου του υποψηφίου, τους τύπους, τη μεταφορική ικανότητα και την ηλικία των πλοίων που απαρτίζουν το στόλο του, την ύπαρξη υπό κατασκευή πλοίων (new buildings), το πελατολόγιο του (ναυλωτές κτλ) , καθώς και τέλος, τον τύπο χρηματοδότησης που έχει ζητηθεί.

Οι ανάγκες χρηματοδότησης της ναυτιλίας είναι υψηλές χάρη στην αριθμητική αλλά και ποιοτική ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου. Οι ελληνικές εταιρείες προχωρούν σε επενδύσεις προκειμένου να ανανεώσουν τους στόλους και να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της αγοράς. Οι ναυτιλιακές τράπεζες θα κληθούν να στηρίξουν την προσπάθεια, επιδιώκοντας πάντοτε τον κατά το δυνατόν περιορισμό του κινδύνου και την ανεύρεση της σωστής σχέσης κινδύνου- αποδοχής. Ο χρόνος διάρκειας της πιστοδότησης θα συνεχίσει να εξαρτάται από τη λειτουργική κερδοφορία των πλοίων, σε συνδυασμό με την ηλικία και την αξία μεταπώλησης τους.

Το ελληνικό τραπεζικό σύστημα, επωμιζόμενο σημαντικό μέρος του κόστους συμμετοχής στην επιβεβλημένη αναδιάρθρωση του ελληνικού χρέους, βρέθηκε ενώπιον σημαντικών προκλήσεων, που οξύνθηκαν από τις επιπτώσεις αβεβαιότητας και της ύφεσης, κυρίως, στην εγχώρια καταθετική βάση, αλλά και την ποιότητα των δανειακών χαρτοφυλακίων. Η επικουρική στάση της ΕΚΤ και η παροχή δεσμών κρατικών εγγυήσεων στις τράπεζες για ενεχυρίαση στους μηχανισμούς αναχρηματοδότησης του Ευρωσυστήματος με στόχο την αντιστάθμιση των επιπτώσεων στη ρευστότητα των τραπεζών, σταθεροποίησαν την κατάσταση, αλλά

δεν μπόρεσαν να ομαλοποιήσουν πλήρως τις συνθήκες ρευστότητας και τις πιστωτικές συνθήκες στην οικονομία.

Οι εξελίξεις στην ελληνική οικονομία, σε συνδυασμό με τις ανακατατάξεις στο διεθνές (ειδικά στο ευρωπαϊκό) χρηματοπιστωτικό περιβάλλον , με κυρίαρχες τάσεις τον υψηλό βαθμό διακράτησης ρευστότητας, τη συγκρατημένη χορήγηση νέων πιστώσεων, την επιλεκτική απομόχλευση, την ενίσχυση της κεφαλαιακής επάρκειας και την προετοιμασία για προσαρμογή σε ακόμη αυστηρότερους κανόνες αναφορικά με την ρευστότητα και την ποιότητα/επάρκεια κεφαλαίων, δημιουργούν ένα σκληρό πολύπλοκο και απαιτητικό, σε αντιδιαστολή με το ευνοϊκό περιβάλλον της προηγούμενης δεκαετίας. Οι εξελίξεις αυτές δεν μπορούν να μην επηρεάσουν το ναυτιλιακό τομέας. Η ποντοπόρος ναυτιλία συνεχίζει να δέχεται τους κραδασμούς από τη βραδεία ανάκαμψη της ήδη χαμηλής διεθνούς ζήτησης και της διαρθρωτικές ανισορροπίες της προηγούμενης δεκαετίας, με προεξάρχον το πρόβλημα της υπερβάλλουσας προσφοράς, σε συνδυασμό με τις αλλαγές στο διεθνές χρηματοπιστωτικό περιβάλλον.

Το ελληνικό τραπεζικό σύστημα, ως φυσικός δίαυλος στήριξης της ναυτιλιακής δραστηριότητας, αλλά και της διάχυσης των ωφελειών της στην υπόλοιπη οικονομία, δεν θα μπορούσε να μείνει αλώβητο από τις συνέπειες της ελληνικής κρίσης. Ως εκ τούτου, αναπτύχθηκαν κατάλληλες στρατηγικές προσαρμογής του εγχώριου τραπεζικού συστήματος στις απαιτήσεις της κρίσης, στις οποίες δρομολογήθηκε η διαδικασία ανακεφαλαίωσης για αποκατάσταση της ευρωστίας και της δυνατότητας των τραπεζών να παράσχουν ουσιαστική στήριξη στην οικονομία.

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση επηρεάστηκε αρνητικά από 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, έναντι των διαλύσεων, προσθήκες πλοίων. Μόνο στα κινεζικά ναυπηγεία, οι Έλληνες εφοπλιστές, τα τελευταία χρόνια, έχουν επενδύσει περισσότερα από 17 δις δολάρια για νέες κατασκευές, προφανώς και με ανταγωνιστικό κόστος που, όμως , επιφέρουν επιπτώσεις στο σύνολο του κλάδου κυρίως σε ότι αφορά στη διαχείριση υφιστάμενου ρόλου. Η εξισορρόπηση της αγοράς, αφενός, και η δυνατότητα πρόσβασης σε κεφάλαια και αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, αφετέρου, θα συνέβαλαν στην ταχύτερη ανάκαμψη της ναυλαγοράς. Οι επενδύσεις σε αγορές πλοίων σε τιμές κατώτερες από την αποσβεσθείσα αξία δημιουργούν δυνατότητες πραγματοποίησης κεφαλαιακού κέρδους. Η συρρίκνωση 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, θα επιφέρει, εκ των πραγμάτων, το νέο σημείο ισορροπίας στη ναυλαγορά.

Ωστόσο, η αναγκαία αναδιάρθρωση του ελληνικού χρέους επέφερε ουσιαστικά ένα τόσο μεγάλο πλήγμα στην κεφαλαιακή βάση των ελληνικών τραπεζών, που δεν μπορούσε να επουλωθεί αποκλειστικά με χρήση ιδίων μέσων. Αναπόφευκτα, οι τράπεζες αναγκάστηκαν να προβούν σε όλες τις αναγκαίες προσαρμογές για να αμβλύνουν τις κεφαλαιακές τους ανάγκες και να σταθεροποιήσουν τις πηγές και τους όρους άντλησης ρευστότητας.

Η ελληνική εφοπλιστική κοινότητα, μέσα από μια μακρόχρονη παρουσία της στη θάλασσα, διαθέτει εμπειριστατωμένη γνώση και αδιαμφισβήτητη εμπειρία. Επίσης, διακρίνεται για τη ταχύτητα στη λήψη αποφάσεων και την υλοποίηση τους, ακόμα και στις πιο δύσκολες συνθήκες μέσα στις διάφορες δικαιοδοσίες, όπου αναπτύσσονται οι επιχειρηματικές δραστηριότητες. Ο Έλληνας εφοπλιστής ξεπερνάει, στην ουσία δημιουργεί, τις οικονομικές εξελίξεις, γιατί λειτουργεί σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση, αν και πολυεθνικού χαρακτήρα, στηρίζεται κυρίως στους ισχυρούς δεσμούς της ελληνικής εφοπλιστικής οικογένειας. Αυτό ισχύει και για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που έχουν πρόσβαση στα capital markets.

Το 2012 η γερμανική τράπεζα Commerzbank - Deutsche Schiffsbank εν μέσω της ελληνικής κρίσης πήρε την απόφαση να αποχωρήσει από τον κλάδο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλάζοντας άρδην τα δεδομένα στον κλάδο καθώς μέχρι τότε αποτελούσε τον τρίτο μεγαλύτερο χρηματοδότη του κλάδου παγκοσμίως, με χαρτοφυλάκιο 26 δισ. δολαρίων, αλλά και τον δεύτερο μεγαλύτερο της ελληνικής αγοράς με πιστώσεις 5,5 δισ. Δολαρίων.

Ναυτιλιακοί κύκλοι αλλά και τραπεζίτες, που ασχολούνται με τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, με αφορμή αυτό το γεγονός υποστήριξαν ότι η γερμανική τράπεζα, με αυτή της την απόφαση και λαμβάνοντας υπόψη την γενικότερη αδυναμία που παρουσιάζουν οι ευρωπαϊκές τράπεζες λόγω της έλλειψης ρευστότητας, αφήνουν πρόσφορο έδαφος στα αμερικάνικα και κινέζικα πιστωτικά ιδρύματα για διεύρυνση των χαρτοφυλακίων τους ή για επανεμφάνισή τους στον κλάδο ύστερα από απουσία ετών.

Για να επιτευχθεί αυτό εξέτασαν δύο ενδεχόμενα:

α) Είτε την αγορά χαρτοφυλακίων από ευρωπαϊκές τράπεζες, που θέλουν να πουλήσουν.

β) Είτε την απευθείας είσοδό τους στον κλάδο, πιστεύοντας ότι έρχεται ο καιρός για ασφαλείς ναυτιλιακές τοποθετήσεις.

Ειδικότερα, η Κίνα αποτελεί σε ένα μεγάλο βαθμό, ρυθμιστή της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας επηρεάζοντας τόσο την προσφορά όσο και την ζήτηση των ναυτιλιακών αγορών. Αυτό συμβαίνει επειδή έχει στην κατοχή της νέα ναυπηγία ικανά να κατασκευάσουν πλοία ίδιας ποιότητας με αυτά της Κορέας και της Ιαπωνίας και στον ίδιο χρόνο, ζήτηση για μεταφορές πρώτων υλών με σκοπό να καλύψουν τις απαιτήσεις της αλματώδους ανάπτυξης της οικονομίας αλλά και να ενισχυθούν οι εξαγωγές της. Το σημαντικότερο όλων όμως είναι ότι η Κίνα είναι μόνη οικονομία στο κόσμο με μεγάλη ρευστότητα αποτέλεσμα της συσσώρευσης του πλεονάσματος συναλλαγών με την παγκόσμια αγορά την τελευταία δεκαετία και αυτό την εξωθεί σε επενδύσεις και ασφαλή τοποθέτηση των κεφαλαίων της στο εξωτερικό. Σύμφωνα με τον κ. Γιώργο Ξηραδάκη, διευθύνοντα σύμβουλο της εταιρείας ΧRTC, «η ελληνική ναυτιλία έχει ανοίξει τις πόρτες της στην κινεζική χρηματοδότηση, που σιγά σιγά, αλλά σταθερά, αυξάνεται, και αυτό είναι πολύ θετικό».

Σύμφωνα με τα στοιχεία της εταιρείας Petrofin Research, η China Exim έχει χαρτοφυλάκιο 850 εκατ. δολαρίων, η China Development Bank 500 εκατ. δολαρίων και η China Everbright Bank 150 εκατ. δολαρίων. Οι κινεζικές τράπεζες, σύμφωνα με τον κ. Ξηραδάκη, με πρωτοπόρες την China Development Bank και την China Export Import Bank έχουν ήδη συνάψει σχέσεις με ελληνικές εταιρείες, όπως οι Dryships (Οικονόμου), Dynacom (Προκοπίου), Costamare (Κωνσταντακόπουλος), Danaos (Κούστας), Golden Union (Βενιάμης) κ.λπ.

Η δυναμική είσοδος των κινέζικων κεφαλαίων στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση γίνεται εντονότερη αν παραθέσουμε τα ποσοστά των χαρτοφυλακίων των ελληνικών τραπεζών τα οποία σημείωσαν σημαντική πτώση από το 2011. Πιο συγκεκριμένα, το χαρτοφυλάκιο δανείων των ελληνικών τραπεζών μειώθηκε περαιτέρω κατά 8,6%, στα 12,7 δισ. δολ., από 14,5 δισ. δολ. το 2011. Σύμφωνα με την ετήσια μελέτη της Petrofin Research για την τραπεζική χρηματοδότηση του ελληνόκτητου στόλου, από τις ελληνικές τράπεζες η Εμπορική Τράπεζα πριν γίνει η συγχώνευσή της με την Alpha, παραμένει στην πρώτη θέση με 2,48 δισ. δολ. Χαρτοφυλάκιο, ακολουθούν η ΕΤΕ στην δεύτερη θέση με 2,38 δισ. δολ., η CPB (πρώην Marfin) με 2,15 δισ. δολ., η Πειραιώς με 1,86 δισ. δολ. και η Alpha Bank με 1,71 δισ. δολ. Σε αντίθεση με τις κινέζικες τράπεζες όπου η China Exim έχει δανείσει 1,2 δισ. δολάρια, αύξηση 41,18%

μέσα σε ένα χρόνο, η China Development δάνεισε 800 εκατ. δολάρια αύξηση 60%, ενώ η China Everbright αύξησε τα δάνειά της κατά 100%. Είναι επίσης αξιοσημείωτο ότι η κινεζική πλευρά έχει δημιουργήσει ένα ελληνο-κινεζικό ταμείο, ύψους 5 δισ. δολαρίων, μέσω του οποίου χορηγούνται δάνεια από κινεζικές τράπεζες, με ευνοϊκούς όρους, προς Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι θέλουν να «χτίσουν» πλοία τους σε κινεζικά ναυπηγεία ή να ολοκληρώσουν παραγγελίες που ξεκίνησαν και εξαιτίας της κρίσης διακόπηκε η χρηματοδότηση της επένδυσής τους, κάτι το οποίο επισφραγίζει εσαεί την συνεργασία Ελλάδας- Κίνας.

Χαρακτηριστικές του μακροχρόνιου χαρακτήρα που παρουσιάζουν οι επενδύσεις των κινέζικων τραπεζών, είναι οι πρόσφατες συμφωνίες που υπεγράφησαν με την άφιξη το 2014 του κινέζου πρωθυπουργού στη χώρα μας. Η ελληνική ναυτιλιακή Costamare, συμφερόντων του ομίλου Κωσταντακόπουλου, υπέγραψε με την China Development Bank μνημόνιο στρατηγικής συνεργασίας και πλαίσιο συμφωνίας αξίας 1,5 δισ. δολ., η Libra Group, συμφερόντων Γ. Μ. Λογοθέτη, με την ICBC Financial Leasing αξίας 460 εκατ. δολ., για sale & lease back και ναυπήγηση έξι ποντοπόρων. Μνημόνιο αλληλοκατανόησης για τη χρηματοδότηση με έως και 200 εκατ. δολ. της ναυπήγησης ποντοπόρων πλοίων στην Κίνα υπέγραψε και η Diana Shipping, συμφερόντων Σ. Παλιού, με την κινεζική τράπεζα ICBC. Η Thenamaris, συμφερόντων του ομίλου Ντ. Μαρτίνου, υπέγραψε δύο συμφωνίες. Η μία είναι δανειακή σύμβαση με την Export-Import Bank of China αλλά και την DNB, ύψους 64 εκατ. δολ., και η δεύτερη πλαίσιο συνεργασίας για χρηματοδότηση της Thenamaris από την Export-Import Bank of China με 300 εκατ. δολ. Η Oceanbulk, συμφερόντων Π. Παππά και Oaktree Capital, υπέγραψε συμφωνία αξίας 57,36 εκατ. δολ. με την ίδια τράπεζα, την Export-Import Bank, με σκοπό τη χρηματοδότηση της αγοράς δύο φορτηγών πλοίων που τελούν υπό ναυπήγηση στην Κίνα. Συμφωνία αξίας 215 εκατ. δολ. υπεγράφη επίσης μεταξύ της ελληνικής Veritas Ship Management και της China National Aero-Technology Corporation για την κατασκευή στην Κίνα οκτώ ποντοπόρων φορτηγών.

Βέβαια, προσφάτως και οι ελληνικές τράπεζες δηλώνουν ότι επιθυμούν και εκείνες να βοηθήσουν στην περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας συμβάλλοντας και αυτές στην χρηματοδότησή της με σκοπό να διακρατήσουν και αυτές ένα σημαντικό ποσοστό της πίτας της τραπεζικής χρηματοδότησης των ελληνόκτητων ναυτιλιακών εταιρειών. Αυτό γιατί όπως δηλώνουν τα στελέχη των μεγαλύτερων ελληνικών τραπεζών οι τιμές των πλοίων βρίσκονται σε ιστορικά ελκυστικά επίπεδα και οι τράπεζες είναι έτοιμες να χορηγήσουν νέα δάνεια στη ναυτιλία.

4.3 ΜΟΡΦΕΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ

Ο κίνδυνος στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση έγκειται στο γεγονός ότι οι τράπεζες δυσκολεύονται να εισπράξουν τους τόκους και το κεφάλαιο κυρίως λόγω των συνθηκών που επικρατούν στο ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον, γιατί όταν δεν είναι καλές έχει άμεσο αντίκτυπο στο επίπεδο των επιτοκίων και στη διαμόρφωση του συναλλάγματος. Έτσι, οι τράπεζες δεν μπορούν να διαχειριστούν τα χορηγούμενα δάνεια. Οι κίνδυνοι που μπορεί να αντιμετωπίσει ένα ναυτιλιακό δάνειο και να αποβεί δύσκολη η εξυπηρέτησή του είναι οι εξής:

1. Πιστωτικός κίνδυνος: Θεωρείται ο κίνδυνος όταν ο δανειζόμενος αθετεί την συμφωνία του με την τράπεζα και δεν ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις προς αυτήν. Ενδεικτικά μπορούμε να επιμερίσουμε τον πιστωτικό κίνδυνο σε δύο είδη:

- *Αδυναμία ανταπόκρισης στις δανειακές υποχρεώσεις (Payment default) και*
- *Μη τήρηση των συμφωνηθέντων όρων της δανειακής σύμβασης (Technical default)*

Το πιο σύνηθες είναι ο πιστωτικός κίνδυνος να προέρχεται από τον κίνδυνο χώρας, όπου σε αυτή την περίπτωση όταν η χώρα του δανειζόμενου αντιμετωπίζει κάποιες ιδιόζουσες συνθήκες ή δυσμενείς αποφάσεις των κυβερνήσεων, τότε έχει μεγάλη επίπτωση στην ορθή εξυπηρέτηση των δανείων. Γι' αυτό το λόγο, οι τράπεζες εφαρμόζουν ιδιαίτερα αυστηρή πιστωτική πολιτική, δεδομένου και του μεγάλου ύψους των ναυτιλιακών δανείων, δίνοντας μεγάλη προσοχή και εμπειριστατωμένη μελέτη της επένδυσης, με όσο το δυνατό πιο ορθές προβλέψεις για την μελλοντική εξέλιξη του δανείου με βάση τα ιστορικά στοιχεία, την ζήτηση και την προσφορά αλλά και τις τιμές των ναύλων. Πιο συγκεκριμένα, αξιολογείται το ορθό ποσό για την χρηματοδότηση και το ενδεδωμένο χρονικό διάστημα αποπληρωμής σε συνδυασμό με τις εξασφαλίσεις και την φερεγγυότητα του εκάστοτε πλοιοκτήτη. Ανεξαρτήτως όμως της εξέλιξης του δανείου, σε συγκεκριμένο χρόνο επανεξετάζεται η επένδυση και προσαρμόζεται ανάλογα στις επικρατούσες συνθήκες, ούτως ώστε να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για να είναι όσο πιο σίγουρη η πλήρης αποπληρωμή του δανείου.

2. Κίνδυνος επιτοκίου: Αυτή η μορφή κινδύνου σχετίζεται με την περίοδο λήξης του ενεργητικού και των υποχρεώσεων της τράπεζας. Μπορεί να διακριθεί και αυτός σε δύο επιμέρους είδη:

- *Κίνδυνος αναχρηματοδότησης (Refinancing risk)*, ο οποίος συμβαίνει όταν η τράπεζα έχει μεγαλύτερη διάρκεια στο ενεργητικό απ' ότι στις υποχρεώσεις της και επομένως το κόστος δανεισμού (όταν λήξουν οι υποχρεώσεις και πρέπει να ανανεωθούν) μπορεί να είναι υψηλότερο από την απόδοση του ενεργητικού και
- *Κίνδυνος επανεπένδυσης (Reinvestment risk)*, όταν το ενεργητικό λήγει πιο σύντομα από τις υποχρεώσεις, με αποτέλεσμα όταν επανεπενδύονται τα κεφάλαιά του, να έχουν μικρότερη απόδοση από τα κεφάλαια που έχει δανειστεί.

3. Συναλλαγματικός κίνδυνος: Ο συναλλαγματικός κίνδυνος παρουσιάζεται όταν μεταβληθεί η ισοτιμία των νομισμάτων στα οποία έχει συμφωνηθεί το δάνειο. Για την τράπεζα δεν επηρεάζεται μόνο το ποσό που έχει δανείσει αλλά και η αξία των εξασφαλίσεων που έχει πάρει και ιδιαίτερα στα ναυτιλιακά δάνεια των οποίων και η χορήγηση και οι εξασφαλίσεις γίνονται σε δολάρια. Βέβαια, αυτός ο κίνδυνος δεν επηρεάζει μόνο τις τράπεζες αλλά και τους δανειζόμενους, γιατί προκύπτει πιστωτικός κίνδυνος δεδομένου ότι η διαφορά του νομίσματος στο οποίο γίνονται οι εισροές του πλοίου και αυτού στο οποίο έχει συμφωνηθεί η πληρωμή των δόσεων του δανείου, είναι μεγάλη και μπορεί να δυσκολέψει την τελική αποπληρωμή του. Προκειμένου να αντιμετωπίσει αυτό τον κίνδυνο η τράπεζα μπορεί να συγχρονίσει τις εισροές και τις εκροές σε συγκεκριμένο νόμισμα ή να δώσει στον δανειζόμενο την δυνατότητα χρήσης πολλαπλών νομισμάτων (multicurrency option).

4. Κίνδυνος ρευστότητας: Αυτός ο κίνδυνος συμβαίνει όταν οι καταθέτες της τράπεζας προσφεύγουν μαζικά σε άμεση ανάληψη των χρημάτων τους. Η τράπεζα μέχρι ενός σημείου, έχει την δυνατότητα να προσβλέψει τον ημερήσιο αριθμό αναλήψεων των πελατών της. Όμως υπάρχουν περιπτώσεις είτε μειωμένης εμπιστοσύνης προς το χρηματοπιστωτικό ίδρυμα, είτε οικονομικο-πολιτικών εξελίξεων που οδηγούν τους πελάτες σε μαζικές αναλήψεις. Σ' αυτή την περίπτωση, η τράπεζα πρέπει να κεφαλαιοποιήσει μέρος των αποθεματικών της ή να καταφύγει σε δανεισμό με

υψηλό επιτόκιο. Στην περίπτωση όμως που καταφύγει σε δανεισμό όλο αυτό το κόστος που προκύπτει από την εφαρμογή υψηλού επιτοκίου μετακυλύεται μετέπειτα στους πελάτες περιορίζοντας έτσι την κερδοφορία της.

- 5. Κίνδυνος χρεοκοπίας:** Η τράπεζα οδηγείται σε χρεοκοπία όταν δεν έχει τα απαραίτητα κεφάλαια για να καλύψει τις ζημιές από τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια, αποχωρώντας έτσι από την αγορά. Για να οδηγηθεί στην χρεοκοπία, το συμπέρασμα είναι ότι τόσο η χρηματοοικονομική ανάλυση των οικονομικών στοιχείων του πελάτη όσο και η εκτίμηση της αγοράς ήταν ανεπαρκής.

4.4 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η έξοδος της παγκόσμιας και της ελληνικής ναυτιλίας από την κρίση που αντιμετωπίζει τα τελευταία δύο έτη, θα εξαρτηθεί αφενός από την πορεία ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου και αφετέρου από την πορεία υλοποιήσεως των μεγάλων παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων που έχουν ανατεθεί στα μεγάλα ναυπηγεία σε παγκόσμιο επίπεδο. Ήδη δημοσιεύονται πληροφορίες για πολλές ακυρώσεις παραγγελιών πλοίων από ναυτιλιακές εταιρείες σε όλο τον κόσμο. Παράλληλα, η σταδιακή αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας του παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, αναμένεται να αποκαταστήσει τις δυνατότητες ομαλής χρηματοδοτήσεως της οικονομικής αναπτύξεως των χωρών και του διεθνούς εμπορίου.

Εντούτοις, η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυτιλίας από τη σημερινή κρίση δεν σημαίνει αναγκαία την επανάληψη της περιόδου ταχείας αναπτύξεως τους όπως συνέβη στην πενταετία 2003-2007. Κι αυτό διότι ακόμη και εάν η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας αποδειχθεί ικανοποιητική και βιώσιμη, η μεγάλη αύξηση της προσφοράς νέων πλοίων, λόγω του υψηλού επιπέδου (παρά τις ακυρώσεις) των παραγγελιών που θα εκτελεσθούν στην περίοδο 2009-2012, συνεπάγεται σχετικά υψηλή μεταφορική δυναμικότητα. Έτσι, ο βαθμός αξιοποίησεως του παγκοσμίου στόλου, ο οποίος διαμορφώθηκε σε χαμηλά επίπεδα στα μέσα του 2009, δεν αναμένεται να πλησιάζει τα επίπεδα ισορροπίας του, άμεσα.

Παρόλα αυτά, παρά την παγκόσμια κρίση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται ότι διατηρούν ικανοποιητική ρευστότητα σε σχέση με άλλους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες (Petrofin S.A.) . Επίσης, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αποδείξει στο παρελθόν ότι

ξέρουν να διαχειρίζονται επιχειρήσεις τους στις δύσκολες συγκυρίες και να επωφελούνται από αυτές για να είναι έτοιμοι να εξασφαλίσουν το υψηλότερο όφελος από την επόμενη ανοδική φάση του ναυτιλιακού κύκλου, γιατί η παράδοση είναι ένα εργαλείο επιβίωσης, διαχείρισεως των αλλαγών και αφομοιώσεως των νέων συνθηκών.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο κλάδος της Ναυτιλίας παρά τις ιδιαιτερότητες και τους κινδύνους που εμφανίζει σε παγκόσμιο επίπεδο, η δυναμική και οι προοπτικές που παρουσιάζει σε μια χώρα με παράδοση στο συγκεκριμένο τομέα τον καθιστούν σημαντικό κομμάτι της οικονομίας της Ελλάδας. Πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες βρίσκονται ανάμεσα στους κορυφαίους του κόσμου, έχοντας εμπειρία και σωστή γνώση της αγοράς, αλλά και επενδύοντας σημαντικά κεφάλαια προκειμένου να βελτιώσουν το στόλο τους.

Τα κεφάλαια αυτά παραδοσιακά προέρχονται κυρίως μέσω του τραπεζικού δανεισμού, που αποτελεί τον κυριότερο τρόπο άντλησης κεφαλαίων. Οι καλές σχέσεις με τις τράπεζες διατηρήθηκαν ακόμα και σε περιόδους δύσκολες και παρά των εναλλακτικών τρόπων χρηματοδότησης. Οι πλοιοκτήτες φαίνονται να προτιμούν τον τραπεζικό δανεισμό, ιδιαίτερα σε μια περίοδο όπου τα επιτόκια είναι πολύ χαμηλά, οι αξίες των ναύλων και των πλοίων στα ύψη και ο ανταγωνισμός στις τράπεζες μεγάλος προς όφελος των πλοιοκτητών. Και όσο η αγορά διατηρεί την καλή της πορεία, παρατηρούμε ότι όσο αυξάνεται το ποσοστό χρηματοδότησης από την πλευρά της τράπεζας, αφού μειώνεται ο κίνδυνος και αυξάνεται η αναμενόμενη απόδοση, λόγω και του υψηλού επιπέδου χρηματικών ροών αλλά και της υψηλής αξίας του πλοίου, ως εξασφάλισης του δανείου. Όμως παρά την πρόθεση των ελληνικών τραπεζών να στηρίξουν την ελληνική ναυτιλία σύμφωνα με πρόσφατη ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας φαίνεται ότι αμφισβητεί τα μοντέλα αποτιμήσεων των πλοίων που χρησιμοποιούν οι τραπεζίτες για να παρέχουν πιστωτικές διευκολύνσεις σε ναυτιλιακές εταιρείες και θέλει να ξεκινήσει τον δικό της εποπτικό ρόλο πολύ από τον Νοέμβριο του 2014. Γι' αυτό το λόγο και με αφορμή το ενδιαφέρον που παρουσίασαν ήδη τα κινέζικα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα για την χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας, πρέπει οι Έλληνες πλοιοκτήτες να λάβουν υπόψη τους, τις ευκαιρίες χρηματοδότησης που τους παρουσιάζονται και εκτός συνόρων. Εν κατακλείδι λοιπόν γίνεται σαφές ότι παρά την εμπιστοσύνη που δείχνουν οι τράπεζες στους Έλληνες πλοιοκτήτες λόγω της

μακρόχρονης και συνεχώς ανοδικής τους πορείας όλες αυτές τις δεκαετίες, λόγω και των αυστηρών κοινοτικών κανόνων όσον αφορά τις τραπεζικές χρηματοδοτήσεις πρέπει να λάβουν σοβαρά υπόψη όλους τους εναλλακτικούς τρόπους χρηματοδοτήσεων που τους προσφέρονται.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΛΑΖΑΡΟΥ Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Α.ΖΩΗ , «Συνοπτική θεώρησης της εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από αρχαιότατων χρόνων μέχρι σήμερα» ,εκδόσεις Σύγχρονη Εκδοτική, 1999
2. ΕΛ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ – Γ. Π. ΒΛΑΧΟΣ , «Ναυτιλιακή Οικονομική» , εκδόσεις JJ HELLAS, 1997
3. ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ , «Ναυτιλιακή Οικονομία», εκδόσεις Σταμούλη ,2011
4. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ,« Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων» ,εκδόσεις Σταμούλη ,1998
5. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Κ. ,«Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία» , εκδόσεις Σταμούλη , 2002
6. Δ. Χ. ΒΑΝΔΩΡΟΣ , « Η Χρηματοδότηση της Ναυτιλίας» ,εκδόσεις Σάκκουλας, 1991

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ-INTERNET SITES

1. International shipping and national economic growth: shipping earnings and the Greek economy in the nineteenth century. Economic History Review,65, 4(2012), pp1403-1427
2. The European Investment Bank and Shipping, Ιούλιος 2012
www.elb.org
3. The influence of the global economic crisis on the evolution of liner shipping market. Economics ,Management and Financial Markets .Volume 7(4),2012 ,pp 632-641,ISSN 1842-3191
4. Dynamic Approach of Capital Structure of European Shipping Companies. International Journal of Economic Science and Applied Research 5(3), pp 33-63
5. Financing Shipping Companies and Shipping Operations: A risk-management perspective. Journal of applied corporate finance, Volume 23, n.4 , Fall 2011

6. Το ελληνικό τραπεζικό σύστημα και η ναυτιλία. Ετήσιο συνέδριο της PWC για τη Ναυτιλία. Πειραιάς, 5 Ιουνίου 2013
7. Η κρίση του 2007-2009: τα αίτια, η αντιμετώπιση και οι προοπτικές. Eurobank Research «ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΑΓΟΡΕΣ», Τόμος IV, Τεύχος 8, Δεκέμβριος 2009.
8. Shipping Out of the Economic Crisis, Jan Hoffmann, UNCTAD Spring/Summer 2010, VOLUME XVI, ISSUE II
9. The Greek Crisis: Causes and Consequences, Antonio Garcia Pascual Piero Ghezzi, Cesifo Working Paper No. 3663 Category 6: Fiscal Policy, Macroeconomics And Growth November 2011
10. Chapter 5 «Credit Evaluation», Institut Bank – Bank Malaysia
11. Διπλωματική εργασία: «Ανάλυση Ναυτιλιακών Χρηματοδοτήσεων», Γιαννάκη Σοφία
12. The Five C's of Credit, Bill Van Loo Farm Business Management Specialist Franklin & St. Lawrence Counties
13. Διπλωματική Εργασία: «Χρηματοδότηση στη Ναυτιλία», Γεωργακόπουλος Ανδρέας
14. Διπλωματική Εργασία: «Χρηματοδότηση Ελληνικών και Ελληνόκτητων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Ταπάλη Τζούλια
15. Διπλωματική Εργασία: «Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση των Ελληνόκτητων Ναυτιλιακών Εταιρειών με Τραπεζικό Δανεισμό», Κρουστάλλη Μαρία
16. Διπλωματική Εργασία: «Μελέτη Δεξαμενοπλοίων και Εφαρμογή Μεθοδολογιών Μονοπαραμετρικής Πρόβλεψης», Παυλίδης Θεοχάρης
1. www.petrofin.gr
2. www.lloydsbank.com
3. www.naftemporiki.gr
4. www.wikipedia.gr
5. www.bankofgreece.gr
6. www.minfin.gr
7. www.nee.gr
8. www.adesmeytos.gr
9. www.skai.gr
10. www.pireas2day.gr