

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

ΝΙΟΒΗ ΕΙΡΗΝΗ ΒΡΑΧΛΙΩΤΗ

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς 2014

## **Δήλωση Αuthenticότητας / Ζητήματα Copyright**

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Θεodorής Πελαγίδης (Επιβλέπων)
- Ανδρέας Μερίκας
- Σωτήριος Θεοδορόπουλος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.»

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## Ευχαριστίες

Κατά τη διάρκεια της προσπάθειας μου να ολοκληρώσω το ακόλουθο πόνημα στηρίχθηκα σε διαφορετικούς ανθρώπους. Θα ήθελα στο σημείο αυτό να ευχαριστήσω τους γονείς μου, τον πολύ καλό μου φίλο Κωνσταντίνο για τις ατέλειωτες συζητήσεις γύρω από τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση και τη Ναυτιλία γενικότερα. Θα ήθελα επίσης να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στους καθηγητές και τους συμφοιτητές μου στο μεταπτυχιακό πρόγραμμα. Η επίδραση τους στον χαρακτήρα μου, τόσο ως μελλοντικό μέρος της τεράστιας βιομηχανίας που αποτελεί η Ελληνική Ναυτιλία, όσο και ως άτομο που επιδιώκει την προσωπική του βελτίωση, υπήρξε καθοριστική. Ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να αποδώσω στην τριμελή εξεταστική επιτροπή, στον κύριο Ανδρέα Μερικά, στον κύριο Σωτήριο Θεοδορόπουλο και στον επιβλέποντα καθηγητή κκ. Θεόδωρο Πελαγίδα για την καθοδήγηση και την συμβολή του στην ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας.

Πανεπιστήμιο Πατρών

***Αφιερώνεται στην οικογένεια μου.***

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## Περιεχόμενα

<b>ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....</b>	<b>4</b>
<b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ .....</b>	<b>8</b>
<b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ.....</b>	<b>9</b>
<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....</b>	<b>11</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>12</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....</b>	<b>13</b>
<b>1. ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....</b>	<b>15</b>
1.1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ .....	15
1.2. Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ .....	20
1.3. ΝΑΥΛΑ .....	24
1.4. ΑΝΑΔΥΟΜΕΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	26
<b>2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....</b>	<b>28</b>
2.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	28
2.2. ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ .....	29
2.3. ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΓΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΠΟ ΈΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ.....	32
2.4. ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ .....	33
2.5. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ .....	36
2.6. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΟΥΝ ΤΙΣ ΚΑΘΑΡΕΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	39
<b>3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΜΕΣΩ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ .....</b>	<b>40</b>
3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	40
3.2. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ .....	41
3.3. ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ .....	42
3.4. ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ.....	43
3.5. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ .....	44
<b>4. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΧΡΕΟΥΣ .....</b>	<b>46</b>
4.1. ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΟΝΕ.....	46
4.2. ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ.....	47
4.3. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΧΡΕΟΥΣ .....	49
4.4. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΟΔΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ .....	57

<b>5. ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....</b>	<b>59</b>
5.1. ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΓΧΩΡΙΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ.....	59
5.2. Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....	63
5.2.1. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ.....	79
5.2.2. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΧΩΡΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ .....	84
5.2.3. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ .....	92
5.3. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	97
5.4. ΚΥΡΙΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ – ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ .....	100
5.5. ΝΕΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ .....	101
5.5.1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΩΝ .....	101
5.5.2. Η ΑΝΑΔΥΣΗ ΤΩΝ PRIVATE EQUITY FUNDS (PEF).....	102
5.6. ΜΕΛΕΤΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΩΝ ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ.....	103
5.6.1. ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ .....	103
5.6.2. EUROBANK.....	105
5.6.3. ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	105
5.6.4. ALPHA BANK.....	106
<b>6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>109</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>116</b>

## Κατάλογος πινάκων

Πίνακας 1 Ανάπτυξη σε διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, επιλεγμένα έτη (Εκατομμύρια τόνοι φορτίου).....	15
Πίνακας 2 Παγκόσμιος στόλος ανά κύριο τύπο σκαφών, 2012-2013 (Στοιχεία από έναρξη του έτους, χιλιάδες dwt, ποσοστό με πλάγιους χαρακτήρες) .....	22
Πίνακας 3 ελεγχόμενος από έλληνες στόλος.....	29
Πίνακας 4 Εκκρεμείς παραγγελίες στόλου ελεγχόμενου από Έλληνες, ως τον Απρίλιο του 2014.....	32
Πίνακας 5 Πρόγραμμα παράδοσης στόλου ελεγχόμενου από Έλληνες.....	33
Πίνακας 6 Έσοδα από θαλάσσιες μεταφορές και τα κύρια στοιχεία της ελληνικής οικονομίας (εκατ. €) .....	36
Πίνακας 7 Οι προβλέψεις των ΕΕ/ΕΚΤ/ΔΝΤ για την Ελλάδα, 2013-2020 .....	55
Πίνακας 8 χρηματοδότηση του εγχώριου ιδιωτικού τομέα <sup>(1)</sup> (Υπόλοιπα και καθαρές ροές <sup>(2)</sup> σε εκατ. €).....	60
Πίνακας 9 Συνολική ανάπτυξη στο δανεισμό ελληνικών πλοίων (σε US \$ εκατ.).....	68
Πίνακας 10 χαρτοφυλάκια εκταμιευθέντων και εγκεκριμένων αλλά μη εκταμιευθέντων δανείων (σε US \$ εκατ.).....	70
Πίνακας 11 Μεταβολή των χαρτοφυλακίων εκταμιευθέντων και εγκεκριμένων αλλά μη εκταμιευθέντων δανείων (σε US \$ εκατ.).....	70
Πίνακας 12 κατάταξη Τραπεζών ως προς τα χαρτοφυλάκια χρηματοδότησης ελληνικών πλοίων στο τέλος του 2013.....	71
Πίνακας 13 Ο δέκα κορυφαίες τραπεζες του 2013 όσον αφορά στο μέγεθος του χαρτοφυλακίου (σε US \$ εκατ.).....	73
Πίνακας 14 Κατανομή των τραπεζών που ασχολούνται με την ελληνική χρηματοδότηση πλοίων κατά εθνικότητα .....	76
Πίνακας 15 Διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα - Συνολικό Ελληνικό χαρτοφυλάκιο (Σε US \$ εκατ.) .....	80
Πίνακας 16 Διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα – Εκταμιευθέντα δάνεια (Σε US εκατ.).....	81
Πίνακας 17 Διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα – Εγκεκριμένα αλλά μη Εκταμιευθέντα δάνεια (Σε US εκατ.).....	82
Πίνακας 18 Διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα - ρυθμοί ανάπτυξης .....	83



Πίνακας 19 Διεθνείς τράπεζες χωρίς παρουσία στην Ελλάδα - Συνολικό Ελληνικό χαρτοφυλάκιο (Σε US \$ εκατ.) .....	85
Πίνακας 20 Διεθνείς τράπεζες χωρίς παρουσία στην Ελλάδα – Εκταμιευθέντα δάνεια (Σε US \$ εκατ.).....	86
Πίνακας 21 Διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα – Εγκεκριμένα αλλά μη Εκταμιευθέντα δάνεια (Σε US \$ εκατ.).....	87
Πίνακας 22 Διεθνείς τράπεζες χωρίς παρουσία στην Ελλάδα - ρυθμοί ανάπτυξης .....	90
Πίνακας 23 Ελληνικές Τράπεζες - Συνολικό Ελληνικό χαρτοφυλάκιο (Σε US \$ εκατ.) .....	93
Πίνακας 24 Ελληνικές Τράπεζες – Εκταμιευθέντα δάνεια (Σε US \$ εκατ.) .....	93
Πίνακας 25 Ελληνικές Τράπεζες – Εγκεκριμένα αλλά μη Εκταμιευθέντα δάνεια (Σε US \$ εκατ.).....	94
Πίνακας 26 Ελληνικές Τράπεζες – ρυθμοί ανάπτυξης .....	96
Πίνακας 27 χρηματοδότηση για την κατασκευή νέων πλοίων.....	98
Πίνακας 28 Χαρτοφυλάκια Κοινοπραξιών τρίτων που οδηγούνται από τράπεζες (με εξαίρεση τις δικές τους παρουσίες).....	101

## **Κατάλογος σχημάτων**

Σχήμα 1 Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, επιλεγμένα έτη (Εκατομμύρια τόνοι φορτίου) .....	16
Σχήμα 2 Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, ανά ομάδα χώρας, το 2012 (Μερίδια στην παγκόσμια χωρητικότητα) .....	18
Σχήμα 3 Η συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, επιλεγμένα έτη (Μερίδια στην παγκόσμια χωρητικότητα).....	19
Σχήμα 4 Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο ανά γεωγραφική περιοχή, το 2012 (Μερίδια στην παγκόσμια χωρητικότητα) .....	20
Σχήμα 5 Παγκόσμιος στόλος από τους κύριους τύπους πλοίων, 1980-2013 (Εναρξη του έτους, ποσά σε εκατομμύρια dwt) .....	21
Σχήμα 6: Ηλικιακή διάρθρωση του παγκόσμιου στόλου, εθνικές και ξένες σημαίες.....	23
Σχήμα 7: Αύξηση της ζήτησης και της προσφοράς σε κοντέινερ, 2000-2013 (ετήσιοι ρυθμοί αύξησης) .....	25
Σχήμα 8 Ετήσια ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου 2012-2026 .....	26
Σχήμα 9 Εξέλιξη του στόλου με ελληνική σημαία.....	30
Σχήμα 10 Πωλήσεις και αγορές πλοίων στην Ελλάδα .....	31

Σχήμα 11 Δείκτης Baltic Dry (BDI) .....	34
Σχήμα 12 Εξέλιξη της προσφοράς (παγκόσμιου στόλου) και της ζήτησης (παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου) στον κλάδο ναυτιλίας παγκοσμίως.....	35
Σχήμα 13 Συνολικό επίπεδο εμπιστοσύνης των επαγγελματιών στον κλάδο της ναυτιλίας...35	
Σχήμα 14 Το Δημόσιο χρέος διεθνώς (ως ποσοστό (%) του ΑΕΠ), 2007 – 2014 .....	50
Σχήμα 15 Εξέλιξη ΑΕΠ .....	50
Σχήμα 16 Εγχωρία Δαπάνη & ΑΕΠ (εκατ. €), 2007-2013 .....	51
Σχήμα 17 Έσοδα – Έξοδα ως ποσοστό (%) του ΑΕΠ, 1988 – 2012.....	51
Σχήμα 18 Δημοσιονομικό Έλλειμμα, 2000-2012 .....	52
Σχήμα 19 Κόστος εργασίας ανά μονάδα προϊόντος σε σύγκριση με 36 προηγμένες χώρες, σε εθνικά νομίσματα και σε δολάρια, 1995-2013 .....	53
Σχήμα 20 Ισοζύγιο αγαθών και υπηρεσιών και ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, (1996-2013) .....	54
Σχήμα 21 Διαφορά Πληθωρισμού με Ευρωζώνη, (Εναρμονισμένοι ΔTK, % ετήσια μεταβολή), 2000-2010 .....	55
Σχήμα 22 Εξέλιξη του χρέους ως % ποσοστό του ΑΕΠ, 2009-2020 .....	56
Σχήμα 23 Συνολικό χαρτοφυλάκιο Ελληνικών πλοίων (US \$ εκατ.).....	63
Σχήμα 24 Συνολικό χαρτοφυλάκιο Ελληνικών πλοίων (μεταβολή %) .....	64
Σχήμα 25 Χαρτοφυλάκιο τραπεζών (US \$ εκατ.) .....	65
Σχήμα 26 τραπεζικά χαρτοφυλάκια ελληνικής ναυτιλίας από το 2001 - ανά ομάδα τραπεζών (σε US \$ εκατ.) .....	66
Σχήμα 27 Αριθμός τραπεζών που χρηματοδοτούν ελληνικά πλοία 1992-2013.....	78
Σχήμα 28 Διεθνείς τράπεζες με ελληνική παρουσία (σε US \$ εκατ.) .....	79
Σχήμα 29 Διεθνείς Τράπεζες χωρίς ελληνική παρουσία .....	84
Σχήμα 30 Ελληνικές Τράπεζες (US εκατ.) .....	92

## **Περίληψη**

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η ανάδειξη της επίδρασης που είχε η οικονομική κρίση στις πολιτικές τραπεζικής χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας.

Για το λόγο αυτό, μέσα από μία βιβλιογραφική ανασκόπηση, επιχειρείται η παρουσίαση της κατάστασης του κλάδου της ναυτιλίας σε ελληνικό και παγκόσμιο επίπεδο, κατάσταση η οποία εν συνεχεία συνδέεται με την τραπεζική χρηματοδότηση και την οικονομική κατάσταση της χώρας λόγω της κρίσης προκειμένου να γίνουν αντιληπτές οι ανάγκες χρηματοδότησης του κλάδου και ο τρόπος άντλησης κεφαλαίων από τις τράπεζες, όπως αυτός διαμορφώθηκε τα τελευταία χρόνια, ως απόρροια της οικονομικής κατάστασης της χώρας, εστιάζοντας στις πολιτικές που ακολουθούν οι τέσσερις κυριότερες ελληνικές τράπεζες, η Τράπεζα Πειραιώς, η Eurobank, η Εθνική Τράπεζα Ελλάδας και η AlphaBank.

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν είναι ότι η οικονομία της χώρας αντιμετώπισε έντονες δυσκολίες ως απόρροια της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης δημιουργώντας έντονα προβλήματα στον κλάδο της ναυτιλίας, γεγονός το οποίο απέτρεψε τις τράπεζες από το να παρέχουν χρηματοδότηση, ανατροφοδοτώντας τη δυσχέρεια του κλάδου. Εντούτοις, αναμένεται ότι ο ενυπόθηκος δανεισμός θα ανακάμψει σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς και στην Ελλάδα, μεταξύ 2014 και 2015, επιτρέποντας την ανάκαμψη και στην ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση.

## **Λέξεις Κλειδιά**

Ναυτιλία, τραπεζική χρηματοδότηση, διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση, ελληνική κρίση χρέους, νέες μορφές ναυτιλιακής χρηματοδότησης

## **Abstract**

The aim of this paper is to highlight the effect of the economic crisis on the financing policies the banks follow concerning Greek shipping.

Therefore, a literature review will be conducted in an attempt to present the situation of the maritime industry in a Greek and international level. The economic conditions of the industry will then be linked to bank financing and the Greek economy, two issues highly affected by the crisis, in order to understand the financing needs of the sector and the way it receives funding from banks after the impact of the economic situation of the country. We will also focus on the policies pursued by the four major Greek banks, Piraeus Bank, Eurobank, National Bank of Greece and Alpha Bank.

We conclude that the Greek economy faced severe difficulties as a result of the global financial crisis, creating serious problems in the shipping industry, which prevented banks from providing financing, which amplified the difficulties of the industry as a result. However, it is expected that mortgage lending will recover worldwide and in Greece between 2014 and 2015, allowing for the recovery and the Greek ship financing as well.

## **Keywords**

Shipping, bank financing, international financial crisis, Greek debt crisis, new forms of ship finance

## Εισαγωγή

Η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει υποστεί μία από τις χειρότερες κρίσεις στην ιστορία της τα τελευταία πέντε χρόνια, ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης που ξέσπασε το 2007. Ως αποτέλεσμα, ανατράπηκαν οι ισορροπίες στις σχέσεις μεταξύ τραπεζών και ναυτιλιακών εταιρειών, ως προς τον τρόπο και το μέγεθος χρηματοδότησης. Πλέον, αρχίζει να διαμορφώνεται ένα πιο αισιόδοξο κλίμα, καθώς το παγκόσμιο εμπόριο ανακάμπτει σταδιακά, αλλά παρουσιάζοντας μία ανάκαμψη σχετικά εύθραυστη. Ο κλάδος εξακολουθεί να αντιμετωπίζει μια σημαντικού μεγέθους τρύπα στη χρηματοδότηση, δεδομένου ότι πολλές ευρωπαϊκές τράπεζες, οι οποίες αποτελούσαν σημαντική πηγή χρηματοδότησης, προέβησαν σε περικοπές στο δανεισμό ώστε να ενισχύσουν το κεφάλαιο στον απόηχο της χρηματοπιστωτικής αναταραχής.

Στα πλαίσια αυτά, στόχος της παρούσας εργασίας είναι η ανάδειξη της επίδρασης που είχε η οικονομική κρίση στις πολιτικές τραπεζικής χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας. Για το λόγο αυτό, επιχειρείται η παρουσίαση της κατάστασης του κλάδου της ναυτιλίας σε ελληνικό και παγκόσμιο επίπεδο, οι ανάγκες χρηματοδότησης του και η άντληση κεφαλαίων από τις τράπεζες, όπως αυτή διαμορφώθηκε τα τελευταία χρόνια, ως απόρροια της οικονομικής κατάστασης της χώρας, εστιάζοντας στις πολιτικές που ακολουθούν οι τέσσερις κυριότερες ελληνικές τράπεζες, η Τράπεζα Πειραιώς, η Eurobank, η Εθνική Τράπεζα Ελλάδας και η Alpha Bank.

Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο θα αναλυθεί η παγκόσμια βιομηχανία θαλάσσιων μεταφορών, μέσα από μία έκθεση των γενικών τάσεων που επικρατούν στο θαλάσσιο εμπόριο, αλλά και του τρόπου με τον οποίο αναπτύσσεται ο παγκόσμιος στόλος, επηρεάζοντας αντίστοιχα τη διαμόρφωση των ναύλων, καθώς και των αναδύμενων τάσεων που επηρεάζουν τη διεθνή ναυτιλία.

Στο δεύτερο κεφάλαιο δίνεται έμφαση στην ελληνική βιομηχανία θαλάσσιων μεταφορών, μέσα από μία παρουσίαση της κυριότητας των πλοίων και της γενικότερης εξέλιξης του κλάδου, αλλά και των παραγγελιών που έχουν γίνει για την κατασκευή νέων σκαφών από έλληνες εφοπλιστές. Επιπλέον σημεία σχετικά με το ζήτημα στα οποία θα σταθούμε αποτελούν οι εξελίξεις στις τιμές των ναύλων, η σημασία που διαδραματίζει ο τομέας της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και οι παράγοντες που καθορίζουν τις καθαρές εισπράξεις της Ελλάδας από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Μέσα από τα κεφάλαια αυτά θα είναι εφικτό να γίνει κατανοητή η κατάσταση που επικρατεί στον κλάδο τόσο σε εθνικό όσο και διεθνές επίπεδο, προκειμένου στη συνέχεια να γίνει η σύνδεση με την τραπεζική χρηματοδότηση και την οικονομική κατάσταση της χώρας λόγω της κρίσης.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται μία αναφορά στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση μέσω του τραπεζικού δανεισμού σε θεωρητικό επίπεδο, προκειμένου να γίνουν αντιληπτές οι ανάγκες και οι διαδικασίες χρηματοδότησης σε γενικά πλαίσια και να προετοιμαστεί το έδαφος για την παρουσίαση της κατάστασης της χρηματοδότησης σε εμπειρικό επίπεδο, με όλες τις αλλαγές που έχει δεχθεί λόγω της κρίσης. Επομένως, ακολουθούν τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του τραπεζικού δανεισμού, ιδιαιτερότητες στη χρηματοδότηση μίας ναυτιλιακής εταιρείας και τα κριτήρια αξιολόγησης των ναυτιλιακών δανείων.

Στο κεφάλαιο τέσσερα μελετάται η ελληνική κρίση χρέους, μέσα από μία ανασκόπηση της παγκόσμιας κρίσης και της ONE και των αιτίων που την προκάλεσαν. Με την παρουσίαση των δεδομένων και βασικών δεικτών της οικονομίας της Ελλάδας, επεξηγούμε την κατάσταση που επικρατεί στη χώρα μας εξαιτίας της κρίσης, προκειμένου στη συνέχεια να περάσουμε σε μία εκτίμηση για την παρούσα και μελλοντική κατάσταση στη ναυτιλία εξαιτίας της κρίσης και τις προοπτικές εξόδου του κλάδου από αυτή.

Στο τελευταίο κεφάλαιο, δίνεται έμφαση στο ζήτημα της τραπεζικής χρηματοδότησης της ναυτιλίας, αφού γίνεται μία μικρή αναφορά στην τραπεζική χρηματοδότηση του εγχώριου ιδιωτικού τομέα γενικότερα, προκειμένου στη συνέχεια να εστιάσουμε στην χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας και συγκεκριμένα στις πολιτικές που ακολουθούν οι διεθνείς τράπεζες με ελληνική παρουσία, οι διεθνείς τράπεζες χωρίς ελληνική παρουσία και οι ελληνικές τράπεζες. Σημείο στο οποίο θα σταθούμε είναι η χρηματοδότηση για την κατασκευή νέων πλοίων, ενώ θα γίνει μία περίληψη όσων πληροφοριών δόθηκαν, κάνοντας μία συνοπτική παρουσίαση των κύριων ευρημάτων. Θα ακολουθήσει μία αναφορά στις νέες μορφές χρηματοδότησης του κλάδου, όπως είναι η ελληνική αγορά ναυτιλιακών κοινοπραξιών και η ανάπτυξη των private equity funds (PEF), ενώ τέλος θα γίνει μία μελέτη αποκλειστικά της πολιτικής χρηματοδότησης του κλάδου ναυτιλίας που ακολουθείται από τις τέσσερις κυριότερες ελληνικές τράπεζες, την Τράπεζα Πειραιώς, τη Eurobank, την Εθνική Τράπεζα Ελλάδας και την Alpha Bank, ώστε τελικά να οδηγηθούμε στα απαραίτητα συμπεράσματα.

# 1. ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

## 1.1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Καθοδηγούμενο κυρίως από την αύξηση της εγχώριας ζήτησης της Κίνας καθώς και το αυξημένο εμπόριο της ενδο-Ασίας και Νότου-Νότου, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο παρουσίασε καλύτερες επιδόσεις σε σχέση με την παγκόσμια οικονομία, με τον όγκο να αυξάνεται περίπου κατά 4,3% το 2012, σχεδόν στο ίδιο ποσοστό με το 2011. Περίπου 9,2 δις. τόνοι εμπορευμάτων φορτώθηκαν στους λιμένες σε όλο τον κόσμο, με τα δεξαμενόπλοια (αργού πετρελαίου, προϊόντων πετρελαίου και φυσικού αερίου) να αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το ένα τρίτο του συνόλου και τα χύδην ξηρού φορτίου να είναι υπεύθυνα για το υπόλοιπο μερίδιο του λέοντος (πίνακας 1, σχήμα 1) (Clarkson Research Services, 2012, UNCTAD, 2013a,b).

**Πίνακας 1 Ανάπτυξη σε διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, επιλεγμένα έτη(Εκατομμύρια τόνοι φορτίου)**

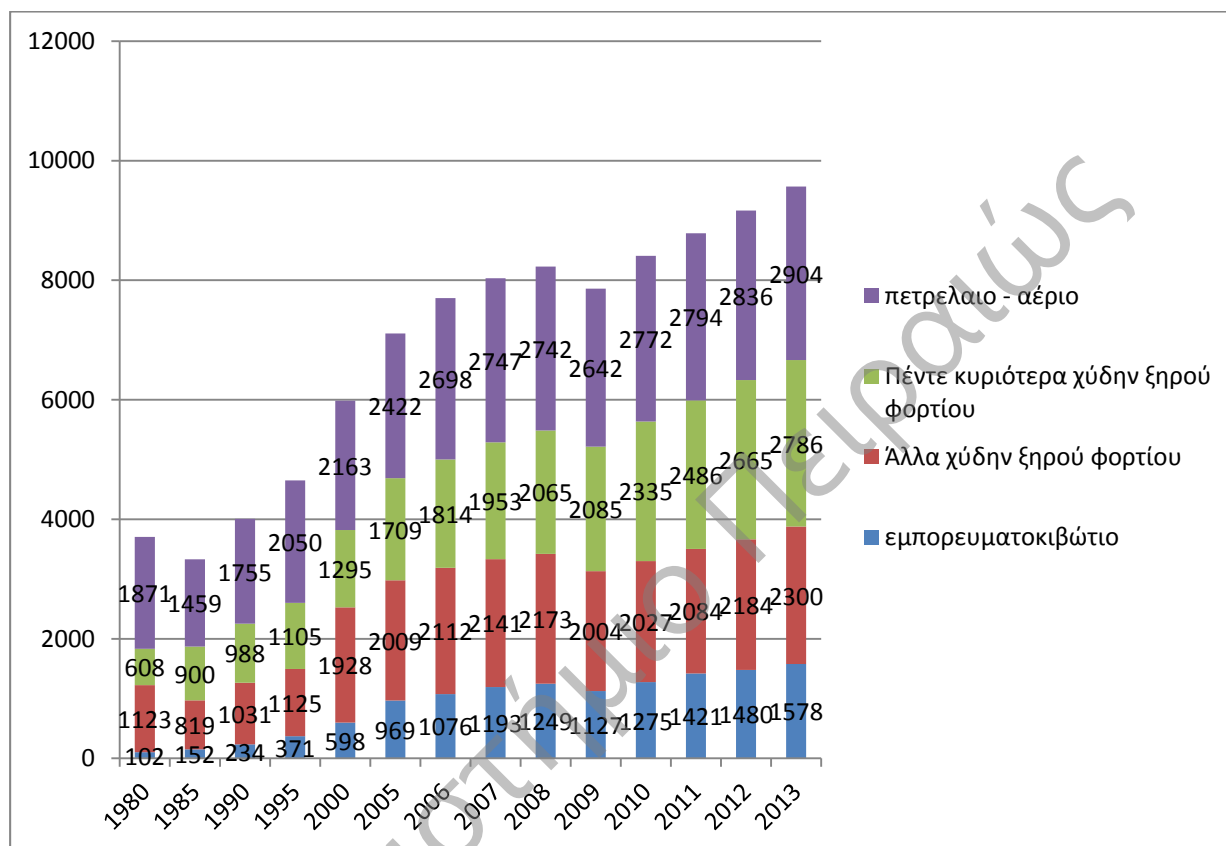
Έτος	Πετρέλαιο και αέριο	Κύρια χύδην φορτία <sup>a</sup>	Άλλα ξηρά φορτία	Σύνολο
1970	1.440	448	717	2605
1980	1.871	608	1.225	3704
1990	1.755	988	1.265	4008
2000	2.163	1.295	2.526	5984
2005	2.422	1.709	2.978	7109
2006	2.698	1.814	3.188	7700
2007	2.747	1.953	3.334	8034
2008	2.742	2.065	3.422	8229
2009	2.642	2.085	3.131	7858
2010	2.772	2.335	3.302	8409
2011	2.794	2.486	3.505	8784
2012	2.836	2.665	3.664	9165

<sup>a</sup>: σιδηρομετάλλευμα, σιτηρά, άνθρακα, βωξίτης / αλουμίνια και φωσφορικά.

Πηγές: Επεξεργασία από τη γραμματεία της UNCTAD με βάση της στοιχεία που παρέχονται από τις χώρες που υπέβαλαν δεδομένα, καθώς και στοιχεία που λαμβάνονται από τις αρμόδιες κυβερνητικές, λιμενικές και ειδικευμένες πηγές. Τα στοιχεία για το 2006 και μετά βασίζονται σε διάφορα θέματα της DryBulkTrade Outlook, όπως τα διαμόρφωσε η Clarkson Research Services και έχουν αναθεωρηθεί και ενημερωθεί ώστε να

αντικατοπτρίζουν τη βελτίωση των εκθέσεων, συμπεριλαμβανομένων των πιο πρόσφατων στοιχείων και καλύτερων πληροφοριών σχετικά με την κατανομή ανά είδος φορτίου. Τα αριθμητικά στοιχεία για το 2012 υπολογίζονται βάσει των προκαταρκτικών δεδομένων ή για το τελευταίο έτος για το οποίο υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία.

**Σχήμα 1 Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, επιλεγμένα έτη (Εκατομμύρια τόνοι φορτίου)**



Πηγές: UNCTAD Review of Maritime Transport, διάφορα τεύχη. Για την περίοδο 2006-2013, η κατανομή ανά είδος ξηρού φορτίου βασίζεται στο «Shipping Review and Outlook» της Clarkson Research Services, διάφορα τεύχη. Τα στοιχεία για το 2013 βασίζονται στην πρόβλεψη της ClarksonResearchServices (2013a).

Η ισχυρή ανάπτυξη (5,7%) στα χύδην ξηρού φορτίου παρέμεινε ο στυλοβάτης της επέκτασης το 2012, ωθούμενη κυρίως από τη συνεχιζόμενη ταχεία αύξηση του όγκου των χύδην ξηρού φορτίου. Τροφοδοτημένα από την αυξανόμενη ασιατική ζήτηση για σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα και σύμφωνα με τη μακροπρόθεσμη τάση, τα μεγάλα χύδην ξηρού φορτίου επεκτάθηκαν με ρυθμό 7,2%. Η Κίνα, η οποία έχει συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου κατά τα τελευταία χρόνια, εξακολουθεί να δημιουργεί εντυπωσιακά τον όγκο των εισαγωγών. Παρά το γεγονός ότι η αύξηση των εισαγωγών



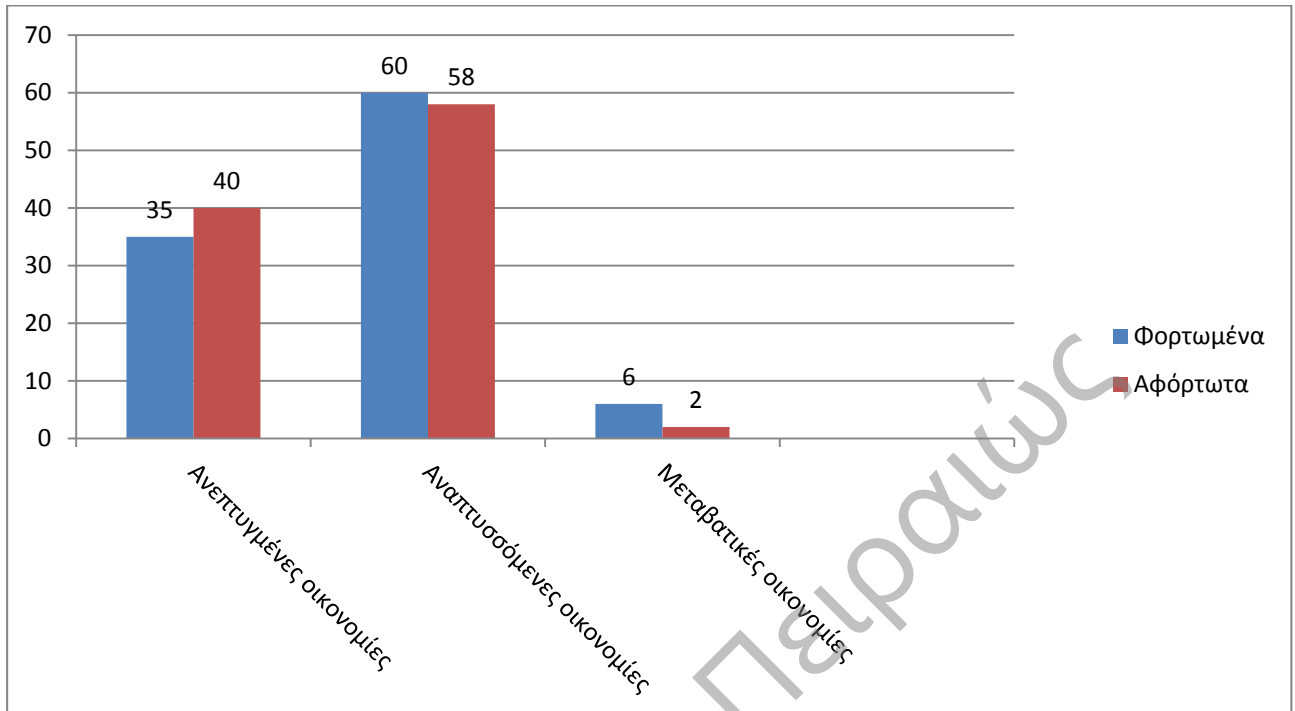
σιδηρομεταλλεύματος έχει μετριαστεί σε σχέση με τα προηγούμενα επίπεδα υψηλά, ο άνθρακας έχει παρέμβει για να καλύψει το κενό.

Η ανάπτυξη του εμπορίου με εμπορευματοκιβώτια που μετράται σε ισοδύναμες μονάδες 20-πόδιων (TEUs) επιβραδύνθηκε σημαντικά το 2012, με τον όγκο να αυξάνεται κατά 3,2%, πέφτοντας από το 13,1% το 2010 και το 7,1% το 2011. Η πτώση της ζήτησης για εισαγωγές στην Ευρώπη και οι επακόλουθες πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις στον όγκο των εξαγωγών παγκόσμια, ιδίως από την Ασία, έχουν συμβάλει σημαντικά στην επιβράδυνση.

Κατά τη διάρκεια του έτους, ο όγκος του αργού πετρελαίου και προϊόντων διύλισης πετρελαίου έχουν αυξηθεί οριακά κατά 1,5% το 2012. Θα πρέπει να σημειωθεί, ωστόσο, ότι, παρόλο το γεγονός ότι η οικονομική επιβράδυνση, τα υψηλά επίπεδα τιμών του πετρελαίου και οι νέες τεχνολογίες έχουν εξασθενήσει τη ζήτηση για εμπόριο αργού πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου, αυτό τα πήγε καλύτερα σε σχέση με τα δεδομένα. Όσον αφορά στο εμπόριο φυσικού αερίου, οι ελάχιστες προσθήκες σε εγκαταστάσεις υγροποίησης κατά τη διάρκεια του έτους έχουν περιορισμένη ένταση, η οποία αυξήθηκε μέτρια, κατά 1,6%.

Αντανακλώντας σε μεγάλο βαθμό την αυξημένη συμμετοχή τους στο παγκόσμιο εμπορικό σύστημα, οι αναπτυσσόμενες χώρες συνέχισαν να συνεισφέρουν μεγαλύτερα μερίδια στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Το 2012, αντιπροσώπευαν το 60% των παγκόσμιων εμπορευμάτων που έχουν φορτωθεί και το 58% των εμπορευμάτων που εκφορτώθηκαν το 2012 (σχήμα 2). Ωστόσο, ενώ το μερίδιο της ομάδας χωρών ήταν σε άνοδο, οι συνεισφορές από τις επιμέρους χώρες ήταν άνιση, αντανακλώντας αντίστοιχα διαφορετικά επίπεδα ενσωμάτωσής τους στα παγκόσμια δίκτυα εμπορίας και αλυσίδας εφοδιασμού (UNCTAD, 2013b).

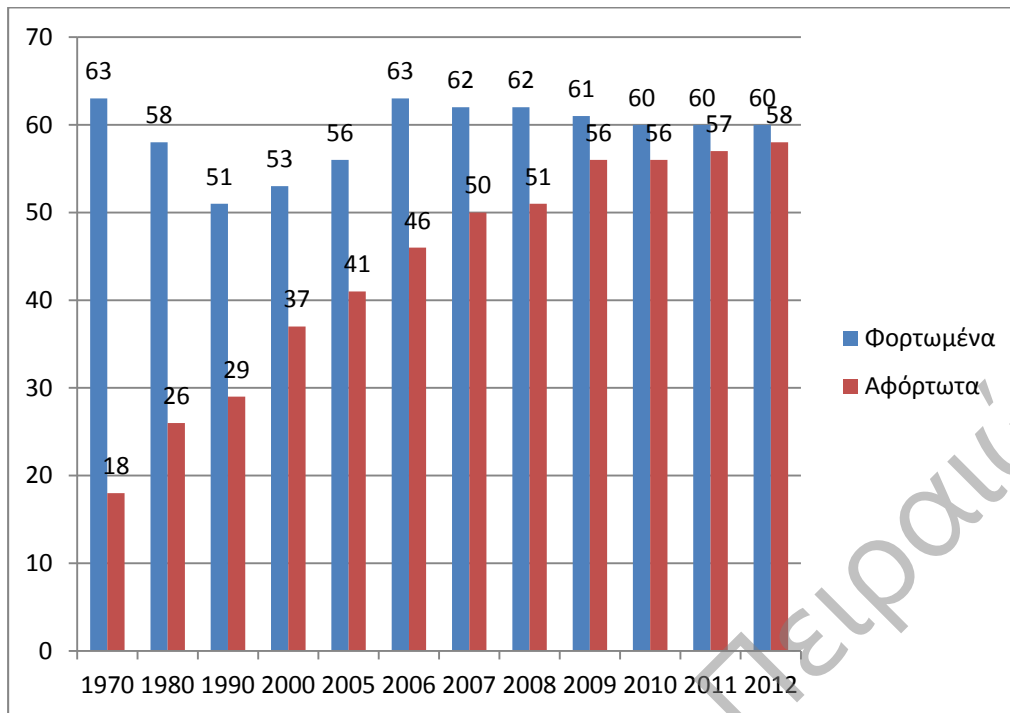
**Σχήμα 2 Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, ανά ομάδα χώρας, το 2012 (Μερίδια στην παγκόσμια χωρητικότητα)**



Πηγές: Επεξεργασία από τη γραμματεία της UNCTAD με βάση της στοιχεία που παρέχονται από τις χώρες που υπέβαλαν δεδομένα, καθώς και στοιχεία που λαμβάνονται από τις αρμόδιες κυβερνητικές, λιμενικές και ειδικευμένες πηγές. Τα κατ'εκτίμηση δεδομένα βασίζονται σε προκαταρκτικά δεδομένα ή το τελευταίο έτος για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία

Ενώ, σύμφωνα με τις προηγούμενες τάσεις, ο όγκος φορτίου που φορτώθηκε στους λιμένες των αναπτυσσόμενων χωρών υπερέβη τις ποσότητες των εμπορευμάτων που εκφορτώθηκαν (σχήμα 3), τα μερίδια τους έχουν ωστόσο εξελιχθεί τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες και σχεδόν εξισώθηκαν το 2012. Καθοδηγούμενο από την ταχέως αυξανόμενη ζήτηση για εισαγωγές στις αναπτυσσόμενες περιοχές, η οποία τροφοδοτείται από τη διαδικασία της εκβιομηχάνισης και την ταχέως αυξανόμενη ζήτηση των καταναλωτών, για πρώτη φορά το ποσοστό των εμπορευμάτων που εκφορτώνονται στις αναπτυσσόμενες χώρες είναι πιθανό σύντομα να ξεπεράσει το μερίδιο των εμπορευμάτων που φορτώνονται (UNCTAD, 2013b).

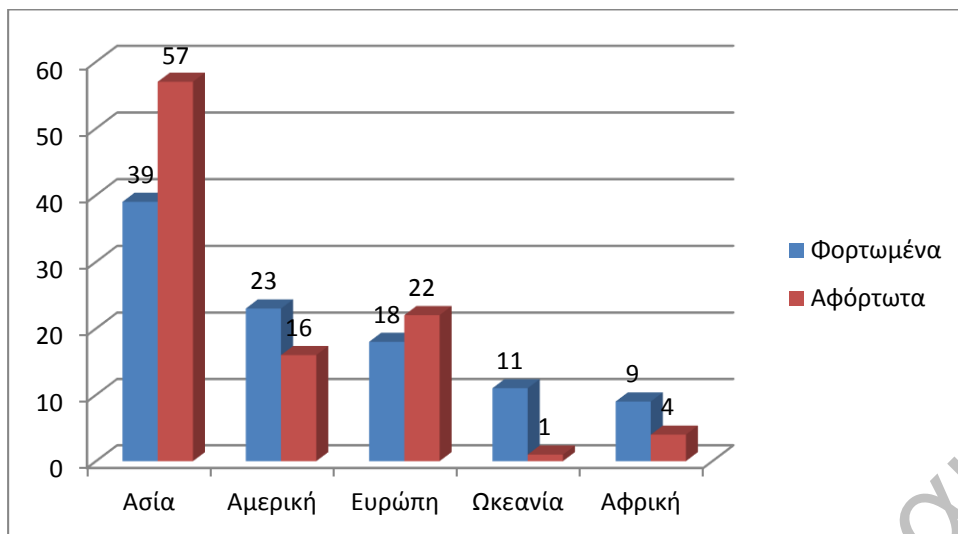
**Σχήμα 3 Η συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, επιλεγμένα έτη (Μερίδια στην παγκόσμια χωρητικότητα)**



Πηγές: UNCTAD *Review of Maritime Transport*, διάφορα τεύχη.

Μια περιφερειακή ταξινόμηση δείχνει ότι το 2012, η Ασία εξακολουθεί να κυριαρχεί ως η κύρια περιοχή φόρτωσης και εκφόρτωσης. Άλλες σημαντικές περιοχές φόρτωσης και εκφόρτωσης περιλαμβάνουν, κατά φθίνουσα σειρά, την Αμερική, την Ευρώπη, την Ωκεανία και την Αφρική από την πλευρά της φόρτωσης, και την Ευρώπη, την Αμερική, την Αφρική και την Ωκεανία από την πλευρά εκφόρτωσης (σχήμα 4) (UNCTAD, 2013b).

**Σχήμα 4 Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο ανά γεωγραφική περιοχή, το 2012 (Μερίδια στην παγκόσμια χωρητικότητα)**



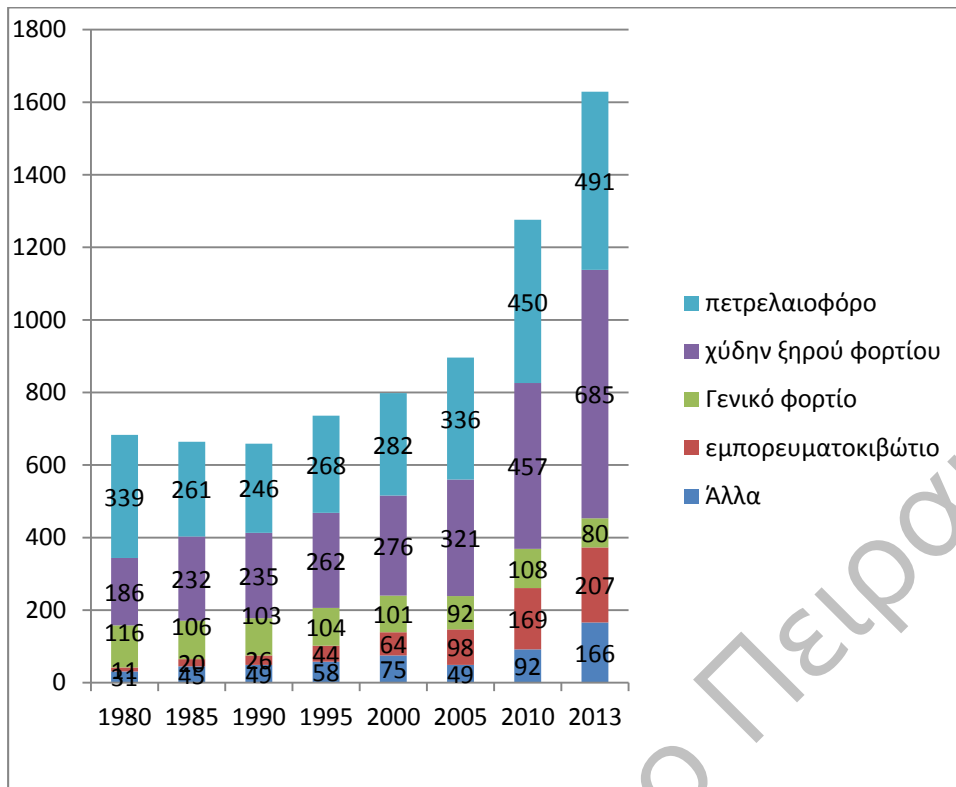
*Πηγές:* Επεξεργασία από τη γραμματεία της UNCTAD με βάση της στοιχεία που παρέχονται από τις χώρες που υπέβαλαν δεδομένα, καθώς και στοιχεία που λαμβάνονται από τις αρμόδιες κυβερνητικές, λιμενικές και ειδικευμένες πηγές. Τα κατ'εκτίμηση δεδομένα βασίζονται σε προκαταρκτικά δεδομένα ή το τελευταίο έτος για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία

## 1.2. Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Το 2012 συνέβη η στροφή του μεγαλύτερου κύκλου της ναυπηγικής βιομηχανίας, από άποψη ολικής χωρητικότητας, που έχει καταγραφεί στην ιστορία. Μεταξύ 2001 και 2011, οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων εκτοξεύτηκε. Ακόμη και μετά την οικονομική ύφεση του 2008, η χωρητικότητα νεοκτού βάρους συνέχισε να αυξάνεται για τρία ακόμη χρόνια κυρίως λόγω των παραγγελιών που είχαν γίνει πριν από την κρίση. Το 2012 για πρώτη φορά ο στόλος που τέθηκε σε λειτουργία ήταν μικρότερος από εκείνο του προηγούμενου έτους. Εντούτοις παρουσίασε και πάλι αύξηση, αλλά με βραδύτερο ρυθμό (6%, σε σύγκριση με το 10% το 2011). Συνολικά, ο παγκόσμιος στόλος υπερδιπλασιάστηκε από το 2001, φθάνοντας τα 1.630 εκ. dwt τον Ιανουάριο του 2013.

Το σημείο καμπής στον κύκλο της ναυπηγικής βιομηχανίας αναδεικνύεται στο σχήμα 4, όπου απεικονίζεται η ηλικιακή διάρθρωση του υφιστάμενου στόλου. Χτίστηκε περισσότερη χωρητικότητα το 2011 (δηλαδή, 2 ετών στο σχήμα 4) σε σχέση με αυτή το 2012.

**Σχήμα 5 Παγκόσμιος στόλος από τους κύριους τύπους πλοίων, 1980-2013 (Έναρξη του έτους, ποσά σε εκατομμύρια dwt)**



Πηγές: Επεξεργασία από τη γραμματεία της UNCTAD, με βάση τα στοιχεία που παρέχονται από την ClarksonResearchServices και προηγούμενα τεύχη του Review of Maritime Transport. Σημείωση: Όλα τα ποντοπόρα πλοία εμπόρου 100 GT και άνω, εξαιρουμένων των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, τα αλιευτικά σκάφη, τα στρατιωτικά σκάφη, τα σκάφη αναψυχής και τις υπεράκτιες σταθερές και κινητές πλατφόρμες και φορτηγίδες (με εξαίρεση τις πλωτές εγκαταστάσεις παραγωγής και εκφόρτωσης (FPSO) και τα πλωτά γεωτρήματα).

**Πίνακας 2 Παγκόσμιος στόλος ανά κύριο τύπο σκαφών, 2012-2013 (Στοιχεία από έναρξη του έτους, χιλιάδες dwt, ποσοστό με πλάγιους χαρακτήρες)**

κύρια είδη	2012	2013	% Αλλαγή 2013/2012
πετρελαιοφόρα	469.516	490.743	4,5%
	30,6%	30,1%	-0,4%
Πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην	623.006	684.673	9,9%
	40,5%	42,0%	1,5%
	80.825	80.345	-0,6%
	5,3%	4,9%	-0,3%
πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων	196.853	206.577	4,9%
	12,8%	12,7%	-0,1%
Άλλοι τύποι:	166.667	166.445	-0,1%
	10,8%	10,2%	-0,6%
Πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου	44.060	44.346	0,6%
	2,9%	2,7%	-0,1%
δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών	23.238	23.293	0,2%
	1,5%	1,4%	-0,1%
Offshore	70.767	69.991	-1,1%
	4,6%	4,3%	-0,3%
Ferries και τα επιβατηγά πλοία	5.466	5.504	0,7%
	0,4%	0,3%	0,0%
Άλλα/δ.α.	23.137	23.312	0,8%
	1,5%	1,4%	-0,1%
Παγκόσμιο σύνολο	1.536.868	1.628.783	6,0%
	100%	100%	0,0%

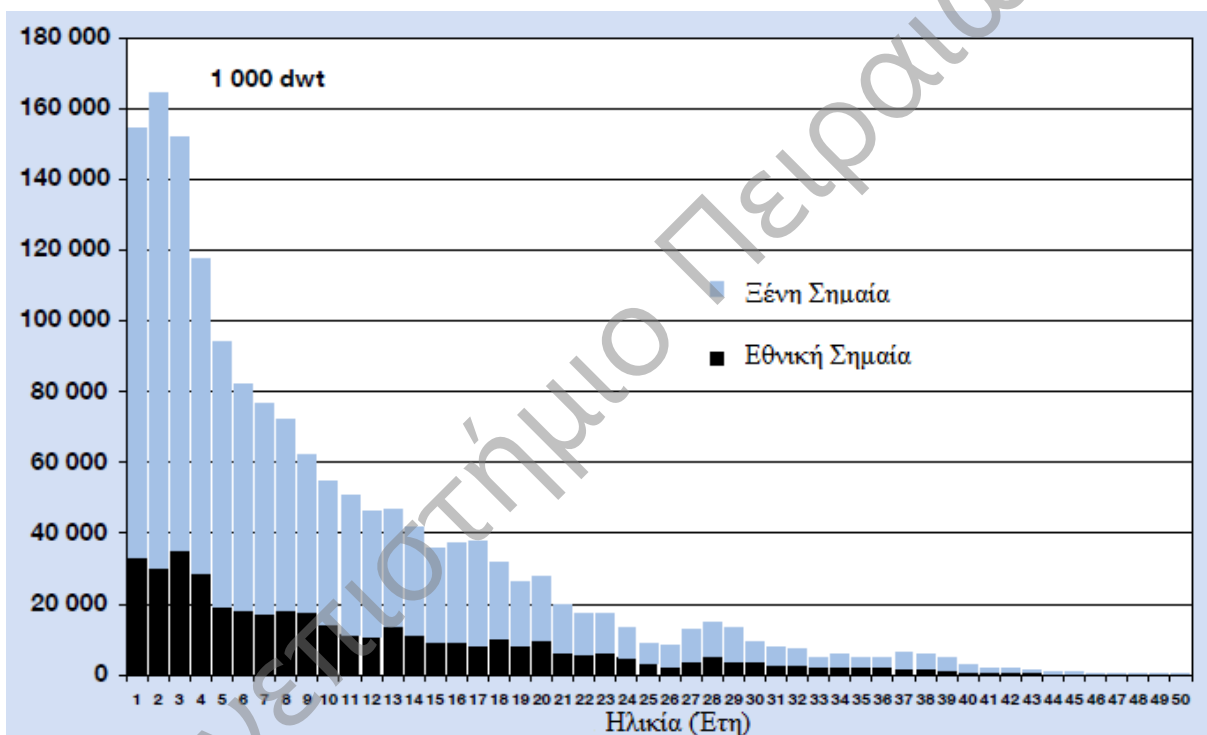
Πηγή: Επεξεργασία από τη γραμματεία της UNCTAD, με βάση τα στοιχεία που παρέχονται από την ClarksonResearchServices.

Σημείωση: Προωθημένα ποντοπόρα εμπορικά πλοία 100 GT και άνω.

Μια τέτοια μεγάλη εξασθένιση δεν έχει ξανασυμβεί από τα μέσα της δεκαετίας του 1990. Οι αριθμοί του στόλου της ναυτιλίας αντιδρούν μόνο σιγά-σιγά σε ένα μεταβαλλόμενο οικονομικό περιβάλλον. Ενώ η πτωτική τάση της ζήτησης έγινε σαφής το 2008, οι παραγγελίες παρουσίασαν μείωση το 2009, οι νέες παραδόσεις μειώθηκαν το 2012 και ο υπάρχων στόλος συνεχίζει να αυξάνεται το 2013. Οι παραγγελίες, ωστόσο, μειώνονται με ταχύ ρυθμό και το τρέχον πρόγραμμα προβλέπει μόνο αποτελέσματα κοντά στα πρόσφατα επίπεδα για φέτος και λίγο λιγότερα για το 2014.

Ο παγκόσμιος στόλος τον Ιανουάριο του 2013 αποτελείται κατά 42% από πλοία ξηρού φορτίου, ποσοστό πρωτοφανώς υψηλό για το συγκεκριμένο τύπο. Αντίθετα, παρατηρείται συνεχής μείωση στα πλοία γενικού φορτίου (με μερίδιό λιγότερο από 5%, από το 15% πριν από 20 χρόνια). Τα πετρελαιοφόρα, μείωσαν το μερίδιό τους από σχεδόν το ήμισυ της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1980, στο 30% τον Ιανουάριο του 2013 (πίνακας 2) (UNCTAD, 2013b, Clarkson Research Services, 2012).

**Σχήμα 6: Ηλικιακή διάρθρωση του παγκόσμιου στόλου, εθνικές και ξένες σημαίες**



Πηγή: UNCTAD, δεδομένα από Clarkson Research Services.

Σημείωση: Για πλοία 100 GT και άνω.

### 1.3. ΝΑΥΛΑ

Σε γενικές γραμμές, η ζήτηση και η προσφορά υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών αλληλεπιδρούν μεταξύ τους για να καθορίσουν τα επίπεδα των ναύλων.

Η ζήτηση επηρεάζεται έντονα από την πολιτική, περιβαλλοντική και οικονομική αναταραχή. Παράγοντες όπως η επιβράδυνση του διεθνούς εμπορίου, οι κυρώσεις, οι φυσικές καταστροφές και οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες, τα ρυθμιστικά μέτρα και οι αλλαγές στις τιμές των καυσίμων έχουν αντίκτυπο στην παγκόσμια οικονομία και την παγκόσμια ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές.

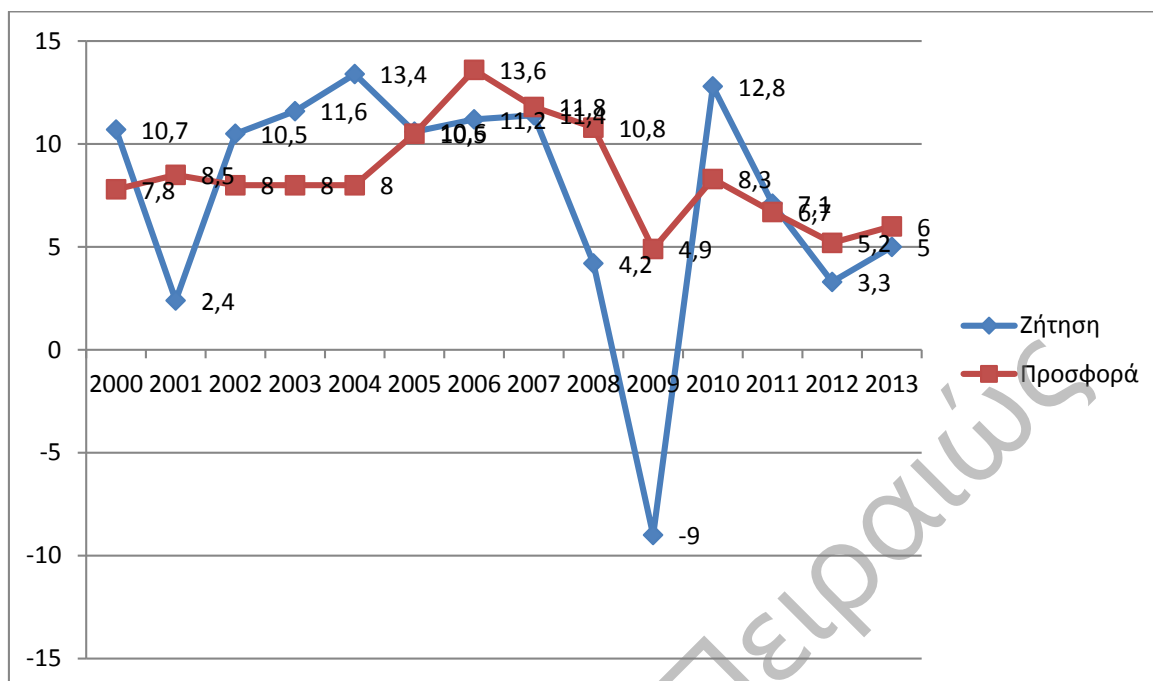
Όσον αφορά στην προσφορά, υπάρχει γενικά μια τάση πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας στην αγορά, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν εγγενείς περιορισμοί σχετικά με τον αριθμό των σκαφών που μπορούν να κατασκευαστούν και ότι χρειάζεται πολύς χρόνος από τη στιγμή που γίνεται μία παραγγελία για ένα πλοίο ώσπου να παραδοθεί και είναι έτοιμο να τεθεί σε λειτουργία.

Ως εκ τούτου, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι πολύ κυκλικές και περνούν μέσα από περιόδους συνεχών αυξομειώσεων, με τις επιχειρήσεις απολαμβάνουν υγιή κέρδη ή να αγωνίζονται να καλύψουν το ελάχιστο κόστος λειτουργίας τους.

Το 2012, ο ναυτιλιακός τομέας συνέχισε να παρουσιάζει χαμηλές και ασταθείς τιμές ναύλων σε διάφορα τμήματα του, λόγω των παραπάνω (σχήμα 7) (UNCTAD, 2013b, Clarkson Research Services, 2012).



**Σχήμα 7: Αύξηση της ζήτησης και της προσφοράς σε κοντέινερ, 2000-2013 (ετήσιοι ρυθμοί αύξησης)**



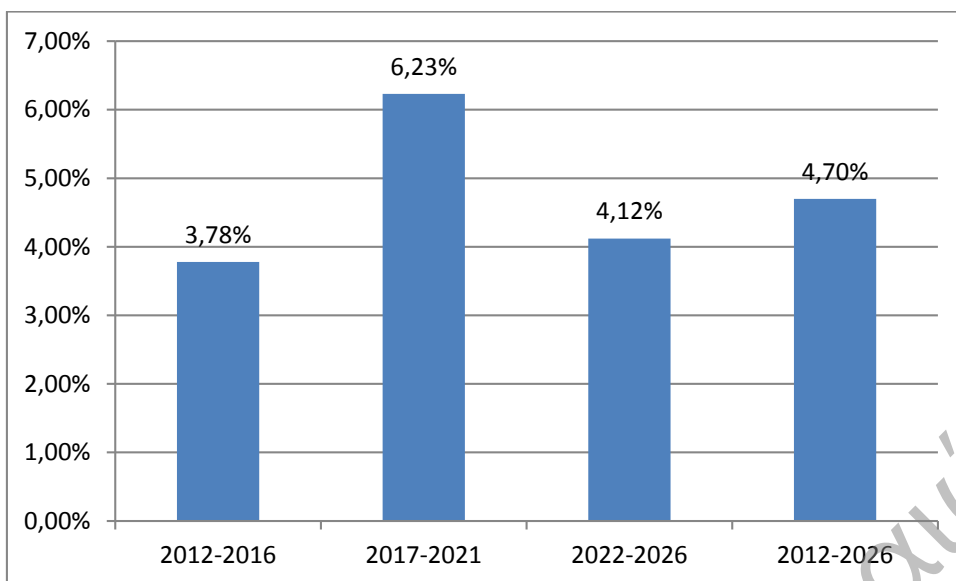
*Πηγή:* UNCTAD, με δεδομένα από διάφορα τεύχη του Clarkson Container Intelligence Monthly.

*Σημείωση:* Τα στοιχεία προσφοράς αναφέρονται στη συνολική χωρητικότητα του στόλου εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρουν, συμπεριλαμβανομένων των πολλαπλών χρήσεων και άλλων πλοίων με κάποια ικανότητα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η αύξηση της ζήτησης είναι σε εκ. αυξήσεις TEU.

Παρά το γεγονός ότι τα ναύλα έχουν φτάσει σε ιστορικά χαμηλό επίπεδο, τόσο λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 2008 και της υπερπροσφοράς πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, υποστηρίζεται ότι η κατάσταση θα αρχίσει σταδιακά να ανακάμπτει και να βελτιώνεται, δεδομένης της μεταβλητότητας των κύκλων της ναυτιλίας. Στο εγγύς μέλλον, μια ανοδική τάση των επιτοκίων της αγοράς αναμένεται ως αποτέλεσμα των πολυάριθμων ευκαιριών, όπως θα αναλυθούν παρακάτω, η οποία θα οδηγήσει σε αύξηση των εσόδων καθημερινά, δημιουργώντας υψηλή κερδοφορία για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Η πλειοψηφία των διεθνών οίκων αξιολόγησης εκτιμούν μια αύξηση στην κερδοφορία για το συνολικό παγκόσμιο εμπόριο τα επόμενα χρόνια, η οποία μπορεί να φτάσει σχεδόν το 6%, κάτι το οποίο θα έχει άμεση θετική επίδραση στην ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο (Σχήμα 8) (Global Connections, 2013).

**Σχήμα 8 Ετήσια ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου 2012-2026**



Πηγή: Global Connections

#### 1.4. ΑΝΑΔΥΟΜΕΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Παρά τη θετική ανάπτυξη το 2012, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο παραμένει ευάλωτο σε πολλούς κινδύνους αρνητικών εξελίξεων και εκτίθεται σε ορισμένες δυνητικές τάσεις αλλαγής του παιχνιδιού που θα μπορούσαν να επαναπροσδιορίσουν τη μεταφορά του λειτουργικού τοπίο στη θάλασσα.

Η διεθνής ναυτιλία είναι αντιμέτωπη με ένα νέο και σύνθετο περιβάλλον που περιλαμβάνει τόσο προκλήσεις όσο και ευκαιρίες, όπως η προσφορά και η ζήτηση, η συνεχής παγκόσμια οικονομική αβεβαιότητα και οι γεωπολιτικές εντάσεις. Από όλες τις προκλήσεις που επικρατούν, ωστόσο, τα αλληλένδετα θέματα της ενεργειακής ασφάλειας και του κόστους, της κλιματικής αλλαγής και της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας είναι ίσως τα πιο ανησυχητικά. Η αλλαγή του κλίματος ιδίως συνεχίζει να καταλαμβάνει υψηλή θέση στην ατζέντα της διεθνούς πολιτικής, συμπεριλαμβανομένων της ναυτιλίας και των λιμενικών δραστηριοτήτων. Παρά τις θετικές εξελίξεις σε πολλά μέτωπα, ο κόσμος δεν είναι ακόμη σε καλό δρόμο για τον περιορισμό της παγκόσμιας μέσης αύξησης της θερμοκρασίας κατά 2°C (πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα) που θα διασφαλίζουν ότι η κλιματική αλλαγή παραμένει διαχειρίσιμη (International Energy Agency, 2013). Με την απουσία επαρκούς δράσης προσαρμογής, της ναυτιλίας, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο είναι πιθανό να επηρεαστεί σοβαρά από τις δυνητικά καταστροφικές συνέπειες αυτής της αλλαγής (για

παράδειγμα, τα ακραία καιρικά φαινόμενα και η άνοδος της στάθμης της θάλασσας) (Review of Maritime Transport για την περίοδο 2009-2012).

Ευκαιρίες, από την άλλη πλευρά, προκύπτουν από τάσεις όπως η περιφερειακή ολοκλήρωση και συνεργασία Νότου-Νότου, η αυξανόμενη διαφοροποίηση των πηγών εφοδιασμού που διευκολύνεται από την τεχνολογία και την αποτελεσματική μεταφορά, η ανάδειξη νέων εμπορικών εταίρων καθώς και την πρόσβαση σε νέες αγορές η οποία διευκολύνεται από τις αυξανόμενες συμφωνίες εμπορίου και συνεργασίας, η επέκταση / άνοιγμα νέων θαλάσσιων διαδρομών (για παράδειγμα, Διώρυγα του Παναμά επέκταση και αρκτικές διαδρομές), οι διαρθρωτικές αλλαγές στον παγκόσμιο ενεργειακό χάρτη και οι επακόλουθες παράπλευρες συνέπειες στο εμπόριο δεξαμενόπλοιων, η αύξηση των αλυσίδων αξίας των οικονομιών από τις κατασκευές εντάσεως εργασίας στην παραγωγή υψηλότερης ειδίκευσης (με παράδειγμα την Κίνα) και οι σχετικές επιπτώσεις σε άλλες αναπτυσσόμενες περιοχές (π.χ. Βιετνάμ, Μπαγκλαντές, Αφρική), η αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης που προκαλείται από τον αυξανόμενο παγκόσμιο πληθυσμό και η αύξηση στην κατανάλωση μεσαίας κατηγορίας και η εμφάνιση των τραπεζών των αναπτυσσόμενων χωρών (π.χ. BRICS) οι οποίες έχουν τη δυνατότητα να αυξήσουν τη χρηματοδότηση για να καλύψουν τις σημαντικές ανάγκες για επένδυση στην υποδομή μεταφορών.

Ιδιαίτερης σημασίας είναι οι εξελίξεις σε τρία αλληλένδετα θέματα, το αυξανόμενο κόστος των καυσίμων και αργού ατμού, η μείωση των εκπομπών καύσιμων και θείου στον αέρα και ο καινοτόμος σχεδιασμός πλοίων (eco-πλοία). Τα ζητήματα αυτά έχουν ένα κοινό στοιχείο, τα ορυκτά καύσιμα, τα οποία αποτελούν ένα στρατηγικό παράγοντα που μπορεί να καθορίσει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας και τη μακροχρόνια βιωσιμότητα της.

Δεδομένων των παραπάνω παραγόντων, συνοπτικά προβλέπονται τάσεις για συνεχιζόμενη αρνητική επίδραση της κρίσης του 2008/2009 στην παγκόσμια ζήτηση, τη χρηματοδότηση και το εμπόριο, διαρθρωτικές αλλαγές στα παγκόσμια πρότυπα παραγωγής, μεταβολές στα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τα αποθέματα ορυκτών πόρων, άνοδος του Νότου και μετατόπιση της οικονομικής επιρροής μακριά από τα παραδοσιακά κέντρα ανάπτυξης, συνέπειες στα παγκόσμια πρότυπα παραγωγής και κατανάλωσης λόγω της γήρανσης του πληθυσμού στις ανεπτυγμένες οικονομίες και του ταχέως αυξανόμενου πληθυσμού των αναπτυσσόμενων περιοχών, άφιξη των πολύ μεγα-πλοίων εμπορευματοκιβωτίων και άλλες τεχνολογικές πρόοδοι που σχετίζονται με τις μεταφορές, αλλαγή του κλίματος και των φυσικών κινδύνων και αυξημένο κόστος της ενέργειας και της περιβαλλοντικής αειφορίας.

## 2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### 2.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία έχει μεγάλη σημασία για την παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα, καθώς το 80% του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευμάτων σε όγκο μεταφέρεται δια θαλάσσης. Η ελληνική ναυτιλία έχει μια εξέχουσα θέση στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Ο ελεγχόμενος από Έλληνες στόλος (δηλαδή τα σκάφη των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι Έλληνες πολίτες, ανεξαρτήτως της σημαίας του πλοίου) κατατάσσεται στην πρώτη θέση σε παγκόσμιο επίπεδο όσον αφορά στις διεθνείς χωρητικότητες εμπορικού στόλου, αντιπροσωπεύοντας το 16,16% της παγκόσμιας συνολικής δυναμικότητας μεταφοράς. Η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας και μαζί με τον τουρισμό αποτελούν τους δύο πιο σημαντικούς τομείς εξαγωγών της. Αυτό το μεγάλο πλεονέκτημα έχει σημαντική συνεισφορά στην ελληνική οικονομία. Κατά την περίοδο 2000-2013, οι ετήσιες καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσώπευαν το 3,7% του ελληνικού ΑΕΠ κατά μέσο όρο, καλύπτοντας το 16,6% των ετήσιων εισαγωγών αγαθών. Σε σύγκριση, οι ετήσιες καθαρές εισπράξεις από την τουριστική βιομηχανία αντιπροσώπευαν το 4,2% του ελληνικού ΑΕΠ κατά μέσο όρο την ίδια περίοδο, καλύπτοντας το 18,9% των εισαγόμενων προϊόντων. Η συνολική προστιθέμενη αξία των θαλάσσιων μεταφορών για την ελληνική οικονομία, λαμβάνοντας υπόψη τόσο την άμεση συμβολή όσο και τον έμμεσο αντίκτυπο και σε άλλους τομείς, όπως οι νομικές υπηρεσίες, τα κτηματομεσιτικά, τα logistics, η ασφάλιση και τα διυλιστήρια, υπολογίζεται σε περισσότερο από 7,0% (άμεσα και έμμεσα) του ΑΕΠ του 2012, παρέχοντας απασχόληση σε 192 χιλιάδες εργαζόμενους.

Στη συνέχεια, θα αναφερθούν οι κύριες αλλαγές στον ελεγχόμενο από Έλληνες στόλο, η εξέλιξη στις εισπράξεις των ελληνικών θαλάσσιων μεταφορών και οι προοπτικές από τους κύριους παράγοντες που επηρεάζουν τις εισπράξεις. Ακολούθως, θα γίνει μία εκτίμηση της μελλοντικής πορείας των ναύλων και θα παρουσιαστούν, βάσει αυτών, οι τάσεις της ανάπτυξης του μεγέθους του ελληνικού στόλου.

## 2.2. ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ

Παρά τους ασταθείς διεθνείς ναύλους, τους περιορισμούς στον τραπεζικό δανεισμό και το γεγονός ότι η ελληνική οικονομία το 2013 διήνυε για έκτη συνεχή χρονιά ύφεση, με 25% σωρευτική μείωση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία παρέμεινε ιδιαίτερα ανταγωνιστική, δείχνοντας μια εντυπωσιακή απόδοση όσον αφορά στον αριθμό, την ηλικία και το μέγεθος.

Ο πίνακας 1 δείχνει ότι οι Έλληνες ελέγχουν το 16,16% του παγκόσμιου στόλου σε όρους χωρητικότητας, ανεξάρτητα από τη σημαία των πλοίων. Το 2013, διατηρούσαν 3.669 σκάφη, τα οποία αντιστοιχούν σε συνολική χωρητικότητα 261.630 εκατ. νεκρού βάρους (dwt) (Πίνακας 1) (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών). Ο ελεγχόμενος από Έλληνες στόλος, παραμένοντας στην δεύτερη θέση σε παγκόσμιο επίπεδο από το 2008, προηγείται τώρα της Ιαπωνίας. Τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου αποτελούν περισσότερο από το 80% της συνολικής χωρητικότητας του ελληνικού στόλου.

Ο στόλος με ελληνική σημαία (δηλαδή τα πλοία άνω των 1.000 κόρων ολικής χωρητικότητας εγγεγραμμένα στα Ελληνικά εθνικά μητρώου, βλ. σημείωση στον πίνακα 3) το 2013 αντιστοιχούσε σε 802 πλοία, καταλαμβάνοντας την έβδομη διεθνώς και τη δεύτερη στην Ευρωπαϊκή Ένωση θέση. Ο στόλος υπό ελληνική σημαία αντιπροσωπεύει το 28,5% της συνολικής χωρητικότητας του ελληνικού στόλου (UNCTAD, 2013).

**Πίνακας 3 Ελεγχόμενος από Έλληνες στόλος**

	<b>Ελλάδα</b> (% του συνόλου της Ελλάδας σε παρένθεση)	<b>Κόσμος</b>	<b>Ελλάδα ως % του κόσμου</b>
Χωρητικότητα σε εκατ. dwt *	261.63	1,619.0	16.16%
εκ των οποίων:	132.88 (50.8%)	717.9	18.51%
Δεξαμενόπλοια μεταφοράς μεταλλεύματος & χύδην ξηρού φορτίου	82.28 (31.5%)	352.8	23.32%
Δεξαμενόπλοια Χημικών & Προϊόντων	46.47 (17.8%)	336.5	13.81%
Μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού στόλου	9.9	12.4	

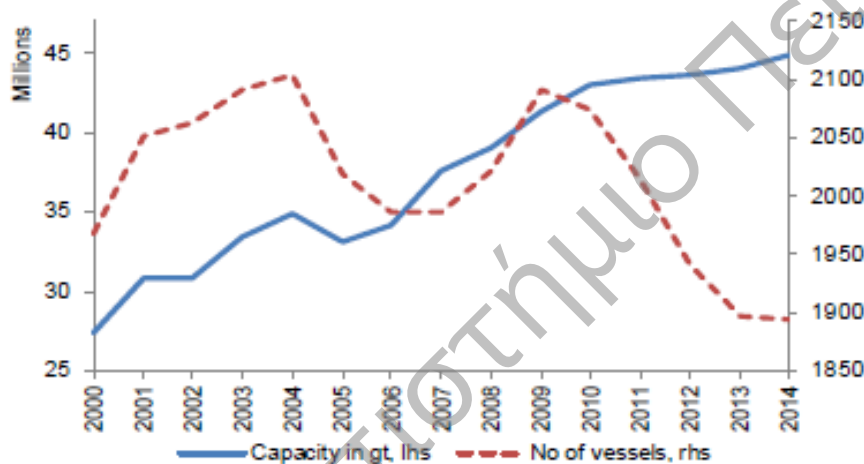
\* Σύντομογραφία για το νεκρό φορτίο (deadweight), ένα μέτρο του πόσο βάρος ένα πλοίο μπορεί να μεταφέρει με ασφάλεια

Σημείωση: Τα στοιχεία αναφέρονται σε εμπορικά πλοία άνω των 1.000 κόρων ολικής χωρητικότητας (μονάδα μέτρησης για τον εσωτερικό όγκο του πλοίου). Επίσης, τα στοιχεία αναφέρονται σε σκάφη που ανήκουν σε ελληνικές εταιρείες σε όλο τον κόσμο. Η διαφορά με τα πλοία ελληνικής σημαίας είναι ότι τα τελευταία αναφέρονται μόνο σε εκείνα τα σκάφη που είναι νηολογημένα στο ελληνικό εθνικό μητρώο.

Πηγή: υπολογισμοί Eurobank Research που βασίζονται σε δεδομένα από την «Ετήσια Έκθεση 2013-2014» της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών

Η εξέλιξη της ελληνικής σημαίας στόλου απεικονίζεται στο σχήμα 9, όπου και διαπιστώνεται ότι η χωρητικότητα των πλοίων αυξήθηκε με την πάροδο του χρόνου, ενώ ο αριθμός των σκαφών μειώθηκε, ως αποτέλεσμα της υποκατάστασης των παλαιών με νέα, μεγαλύτερα πλοία.

**Σχήμα 9 Εξέλιξη του στόλου με ελληνική σημαία**



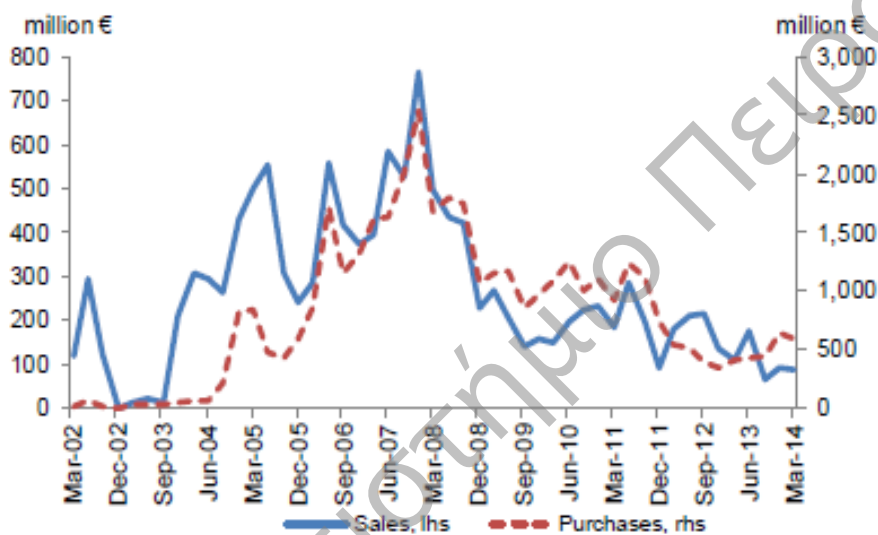
Σημείωση: Η χωρητικότητα του στόλου ελληνικής σημαίας (αριστερός άξονας) μετριέται σε κόρους ολικής χωρητικότητας (gt), η οποία είναι μια μέτρηση για τον εσωτερικό όγκο του πλοίου.

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Ένα από τα κύρια μειονεκτήματα της ελληνικής ναυτιλίας στον τομέα τα τελευταία χρόνια ήταν η μεγάλη ηλικία του στόλου. Διάφοροι παράγοντες συνέβαλαν στην ανανέωση του στόλου από το 2004. Οι νέοι περιβαλλοντικοί κανόνες και η αύξηση της διεθνούς ζήτησης για μεταφορές, λόγω της άνθησης του παγκόσμιου εμπορίου, οδήγησε τους Έλληνες εφοπλιστές να εκμεταλλευτούν τη δεσπόμενη θέση τους στον κλάδο και να επενδύσουν σε νέα πλοία. Αυτό είναι εμφανές από τα δεδομένα των αγορών και των πωλήσεων των πλοίων στο εμπορικό ισοζύγιο (Σχήμα 10). Αξίζει να σημειωθεί ότι οι πληροφορίες που παρουσιάζονται στο Σχήμα 2 βασίζονται στις συναλλαγές που γίνονται μέσω ελληνικών

τραπεζών ή τραπεζών με παρουσία στην Ελλάδα και αναφέρονται σε ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα ή με παρουσία στην Ελλάδα, οι οποίες μπορούν να ελέγχουν τα πλοία υπό ελληνική ή άλλη σημαία. Ως εκ τούτου, τα δεδομένα μπορεί να μην απεικονίζουν επακριβώς το σύνολο των δραστηριοτήτων αγορών και πωλήσεων, δεδομένης της πρόσβασης των επιχειρήσεων στο διεθνές χρηματοπιστωτικό σύστημα. Τελικά, ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου μειώθηκε σταδιακά σε 9,9 το 2013 σε περισσότερες από 15 το 2000, αντανακλώντας όχι μόνο την επένδυση σε νέα πλοία, αλλά και την πώληση και την αύξηση της διάλυσης τάση των παλαιότερων πλοίων (Petrofin Research, 2013). Η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,4 χρόνια το 2013.

### Σχήμα 10 Πωλήσεις και αγορές πλοίων στην Ελλάδα



Σημείωση: Τα στοιχεία προέρχονται από το εμπορικό ισοζύγιο της Τράπεζας της Ελλάδας. Έτσι, τα δεδομένα βασίζονται σε συναλλαγές που πραγματοποιήθηκαν μέσω των ελληνικών τραπεζών ή τραπεζών με παρουσία στην Ελλάδα και, ως εκ τούτου, μπορεί να μην απεικονίζουν επακριβώς το σύνολο των αγορών και τη δραστηριότητα των πωλήσεων, δεδομένης της πρόσβασης των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών στο διεθνές χρηματοπιστωτικό σύστημα.

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας

### 2.3. ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΓΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΠΟ ΈΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ

Από τον Απρίλιο του 2014, οι εκκρεμείς παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων από Έλληνες ιδιοκτήτες ανέρχονται στα 495 πλοία (περίπου 10,0% των παγκόσμιων παραγγελιών) (Clarkson, 2014). Από τα πλοία αυτά, τα 222 είναι φορητά χύδην φορτίου, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 13,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας των φορητών πλοίων που έχουν παραγγελθεί (Πίνακας 4). Τα στοιχεία επιβεβαιώνουν το συμπέρασμα της ετήσιας έκθεσης 2013 - 2014 της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (2014) ότι οι παραγγελίες της ελληνικής ναυτιλίας τα τελευταία χρόνια δείχνουν μια διαφοροποίηση σε ειδικευμένα πλοία, όπως τα πλοία LNG, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και τις υπεράκτιες εξέδρες γεώτρησης και τα πλοία.

**Πίνακας 4 Εκκρεμείς παραγγελίες στόλου ελεγχόμενου από Έλληνες, ως τον Απρίλιο του 2014**

	Ελλάδα		Παγκόσμιο μερίδιο (σε κάθε τύπο)
Κατηγορία	Αριθμός οχημάτων	Εκατ. Dwt	Εκατ. Dwt
φορητά χύδην φορτίου	222	22,0	13,5%
Δεξαμενόπλοια	70	7,9	11,3%
πλοία εμπορευματοκιβωτίων	70	5,5	13,0%
Υγροποιημένο φυσικό αέριο/ Υγροποιημένο αέριο πετρελαίου	87	4,7	29,0%
Άλλα	46	3,6	33,0%
Σύνολο	495	43,7	14,7%

Πηγή: Clarkson, υπολογισμοίEurobank Research



**Πίνακας 5 Πρόγραμμα παράδοσης στόλου ελεγχόμενου από Έλληνες**

Έτος	Αρ. οχημάτων	Εκατ. Dwt	Εκατ. Dwt ως % των παγκόσμιων εκκρεμών παραγγελιών
2014	153	12,7	13,9
2015	219	17,9	17,1
2016	111	12,0	13,1
2017	12	1,2	

Πηγή: Clarkson, υπολογισμοί Eurobank Research

#### 2.4. ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Οι τιμές των ναύλων στη ναυτιλία καθοδηγούνται από τη ζήτηση και την προσφορά. Από την πλευρά της ζήτησης, η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι άμεσα συνδεδεμένη με το παγκόσμιο εμπόριο, δεδομένου ότι το 80% των παγκόσμιων αγαθών μεταφέρονται δια θαλάσσης, περισσότερο από το ήμισυ των οποίων είναι χύδην ξηρό φορτίο (UNCTAD, 2013). Αυτό καθιστά τις θαλάσσιες μεταφορές ένα κυκλικό κλάδο, ακολουθώντας πιστά τις παγκόσμιες φάσεις του οικονομικού κύκλου. Το μέγεθος και η διαθεσιμότητα του παγκόσμιου στόλου επηρεάζει την πλευρά της προσφοράς. Ο Δείκτης Baltic Dry (BDI) χρησιμοποιείται ως σημείο αναφοράς για την παγκόσμια αγορά εμπορευματικών μεταφορών και, επίσης, θεωρείται ως ένας αποτελεσματικός ηγετικός οικονομικός δείκτης της μελλοντικής οικονομικής ανάπτυξης και παραγωγής. Παρακολουθεί τις τιμές που χρεώνονται τα σκάφη που μεταφέρουν εμπορεύματα τα οποία ως επί το πλείστον λειτουργούν ως εισροές πρώτων υλών για τη βιομηχανική παραγωγή.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου 2000-2008, το BDI έφτασε στο υψηλότερο επίπεδο όλων των εποχών (Σχήμα 11), λόγω της ταχείας επέκτασης του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου. Στη συνέχεια, η διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση είχε σοβαρές επιπτώσεις στο παγκόσμιο εμπόριο. Η οικονομική δραστηριότητα των αναπτυσσόμενων οικονομιών μειώθηκε δραματικά, οδηγώντας σε μαζικές περικοπές στη βιομηχανική παραγωγή και, ως εκ τούτου, σε μια σημαντική μείωση της ζήτησης για μεταφορές. Το τελευταίο, σε συνδυασμό με την υπερπροσφορά πλοίων, λόγω του μεγάλου αριθμού των παραγγελιών που έγιναν κατά τη διάρκεια της φάσης της ανόδου (ιδιαίτερα κατά την περίοδο 2007-2008), οδήγησε τους ναύλους στα χαμηλότερα επίπεδα των τελευταίων δεκαετιών, αφήνοντας πίσω μια μακρά περίοδο διαδοχικών ρεκόρ για τους ναύλους.

**Σχήμα 11 Δείκτης Baltic Dry (BDI)**

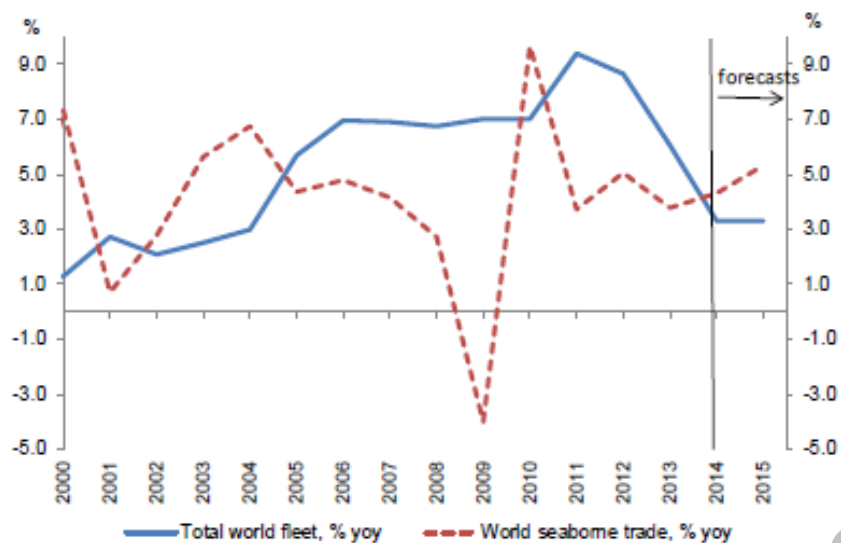


Σημείωση: Ο δείκτης BalticDry είναι ένας δείκτης που χρησιμοποιείται στη ναυτιλία και το εμπόριο και δημιουργήθηκε από το Baltic Exchange με έδρα στο Λονδίνο που μετρά τις αλλαγές στο κόστος μεταφοράς πρώτων υλών, όπως τα μέταλλα, τα δημητριακά και τα ορυκτά καύσιμα από τη θάλασσα.

Πηγή: Bloomberg

Κοιτώντας προς το μέλλον, οι τιμές των ναύλων αναμένεται να αυξηθούν στο πλαίσιο της συνεχούς αύξησης της παγκόσμιας ζήτησης. Ωστόσο, η αύξηση των ναύλων αναμένεται να μετριαστεί από την υπάρχουσα πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα. Μεσοπρόθεσμα, όμως, η υπερπροσφορά αναμένεται να αποτελέσει μικρότερο πρόβλημα, καθώς η αύξηση της ζήτησης προβλέπεται να ξεπεράσει την αύξηση της προσφοράς κατά τα επόμενα έτη (Σχήμα 12). Η αυξανόμενη αισιοδοξία μεταξύ των επαγγελματιών της ναυτιλίας, όπως απεικονίζεται στην έρευνα της εμπιστοσύνης στην ναυτιλία του Stephens (2014), αποτελεί καλό οίονό, δημιουργώντας προσδοκίες για αύξηση των επιπέδων. Ειδικότερα, η έρευνα δείχνει ότι η εμπιστοσύνη έχει φτάσει σχεδόν στο επίπεδο που σημειώθηκε το Μάιο του 2008 (Σχήμα 13), ενώ ένας αυξανόμενος αριθμός ερωτηθέντων αναμένει ότι οι ναύλοι θα είναι οι ίδιοι ή υψηλότεροι από τα τρέχοντα επίπεδα σε χρονικό διάστημα δώδεκα μηνών. Ειδικότερα, το 93% των ερωτηθέντων αναμένει τα ίδια ή υψηλότερα επίπεδα τιμών στα δεξαμενόπλοια και χύδην ξηρού φορτίου, ενώ το 86% των ερωτηθέντων αναμένει τα ίδια ή υψηλότερα επίπεδα τιμών στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

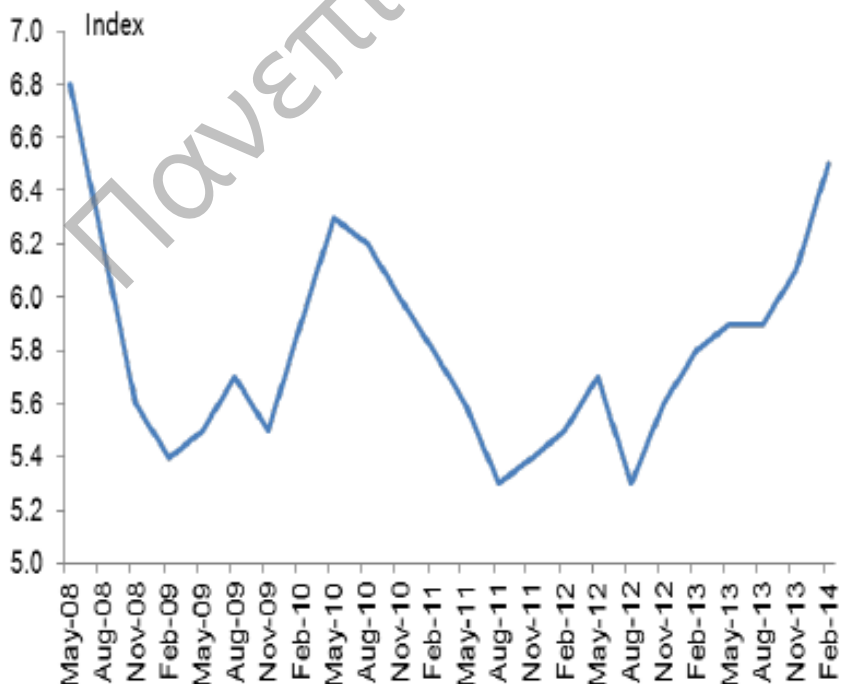
**Σχήμα 12** Εξέλιξη της προσφοράς (παγκόσμιου στόλου) και της ζήτησης (παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου) στον κλάδο ναυτιλίας παγκοσμίως



Σημείωση: Η πηγή των δεδομένων για τη θαλάσσια ανάπτυξη του εμπορίου, την αύξηση του στόλου και τις προβλέψεις για την αύξηση του στόλου είναι η Clarkson. Οι προβλέψεις για την ανάπτυξη του εμπορίου δια θαλάσσης λαμβάνονται από το ΔΝΤ με την παραδοχή ότι η αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών θα είναι ίση με την ανάπτυξη στις παγκόσμιες εξαγωγές αγαθών, δεδομένου ότι το 80% των εμπορικών συναλλαγών εμπορευμάτων του κόσμου μεταφέρεται δια θαλάσσης.

Πηγή: Clarkson, ΔΝΤ World Economic Outlook 2014

**Σχήμα 13** Συνολικό επίπεδο εμπιστοσύνης των επαγγελματιών στον κλάδο της ναυτιλίας



Σημείωση: Οι επαγγελματίες του ναυτιλιακού κλάδου απαντούν σε μια ερώτηση με κλίμακα από το 1 (χαμηλό) έως 10 (υψηλό) για το πόσο σίγουροι είναι για τη ναυτιλιακή αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται. Συνολικά, η εμπιστοσύνη καθορίζεται από παράγοντες όπως το κόστος χρηματοδότησης, τα επίπεδα εμπορευματικών μεταφορών, οι τάσεις της ζήτησης, τα σχέδια επενδύσεων και ο ανταγωνισμός. Η τελευταία έρευνα που δημοσιεύθηκε τον Μάρτιο έλαβε 386 απαντήσεις. Η έρευνα διεξάγεται σε τριμηνιαία βάση.

Πηγή: Moore Stephens, έρευνα εμπιστοσύνης στη ναυτιλία

## 2.5. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Όπως έχουμε ήδη επισημάνει, η συμβολή της ποντοπόρου εμπορικής ναυτιλίας είναι ιδιαίτερα σημαντική για την ελληνική οικονομία και μαζί με τον τουρισμό αποτελεί μια σημαντική πηγή χρηματοδότησης για τις ελληνικές εισαγωγές. Το IOBE εκτιμά ότι το σύνολο της προστιθέμενης αξίας των θαλάσσιων μεταφορών για την ελληνική οικονομία (άμεσα και έμμεσα) ήταν 6,1% του ΑΕΠ το 2009 (IOBE, 2013). Παρόμοια ευρήματα αναφέρονται σε μια ξεχωριστή έρευνα της Boston Consulting Group (2013). Ο Πίνακας 6 συνοψίζει τα βασικά μεγέθη για την οικονομία, όπως εμφανίζονται στο ισοζύγιο πληρωμών της Τράπεζας της Ελλάδας από το 2000 μέχρι πρόσφατα. Τα έσοδα και οι πληρωμές που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές που καταγράφονται στο ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών προέρχονται από συναλλαγές με ελληνικές τράπεζες ή τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα και σχετίζονται με ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα ή έχουν παρουσία στην Ελλάδα, οι οποίες μπορούν να ελέγχουν πλοία υπό ελληνική ή οποιαδήποτε άλλη σημαία. Δεδομένου ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες διατηρούν τραπεζικούς λογαριασμούς σε άλλες χώρες, τα στοιχεία για τα έσοδα και τα έξοδα των θαλάσσιων μεταφορών που παρουσιάζονται στον Πίνακα 4 μπορεί να μην απεικονίζουν επακριβώς το σύνολο των εσόδων και των εξόδων τους.

**Πίνακας 6 Έσοδα από θαλάσσιες μεταφορές και τα κύρια στοιχεία της ελληνικής οικονομίας (εκατ. €)**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ΑΕΠ (σε τρέχουσες τιμές)	136.7	145.1	155.2	170.9	183.6	193.1	208.6	223.2	233.2	231.1	222.2	208.5	193.4	182.1
- <b>Εμπορικό ισοζύγιο</b>	-21.9	-21.6	-22.7	-22.6	-25.4	-27.6	-35.3	-41.5	-44.1	-30.8	-28.3	-27.2	-19.6	-17.2
από το οποίο: ισοζύγιο των πλοίων	0.0	0.0	0.4	0.1	0.1	-0.7	-3.4	-5.5	-4.7	-3.4	-3.6	-3.3	-1.0	-1.5
εξαγωγές αγαθών	11.1	11.5	10.4	11.1	12.7	14.2	16.2	17.4	19.8	15.3	17.1	20.2	22.0	22.5

εισαγωγές αγαθών	33.0	33.2	33.1	33.8	38.1	41.8	51.4	58.9	63.9	46.1	45.4	47.5	41.6	39.8
- <b>Ισοζύγιο υπηρεσιών</b>	8.7	9.2	10.8	11.5	15.5	15.4	15.3	16.6	17.1	12.6	13.2	14.6	15.1	17.0
εισπράξεις από τουρισμό	10.1	10.6	10.3	9.5	10.3	10.7	11.4	11.3	11.6	10.4	9.6	10.5	10.4	12.2
πληρωμές Τουρισμού	4.9	4.7	2.5	2.1	2.3	2.4	2.4	2.5	2.7	2.4	2.2	2.3	1.8	1.8
καθαρές εισπράξεις από τον Τουρισμό	5.2	5.9	7.8	7.4	8.0	8.3	9.0	8.8	8.9	8.0	7.4	8.2	8.6	10.4
- Ως % του ΑΕΠ	3.8	4.1	5.0	4.3	4.4	4.3	4.3	3.9	3.8	3.5	3.3	3.9	4.4	5.7
- Ως % του ισοζυγίου υπηρεσιών	59.8	64.1	72.2	64.3	51.6	53.9	58.8	53.0	52.0	63.5	56.1	56.2	57.0	61.2
- Ως % των εισαγωγών αγαθών														
(δείκτης κάλυψης των εισαγωγών)	15.8	17.8	23.6	21.9	21.0	19.9	17.5	14.9	13.9	17.4	16.3	17.3	20.7	26.1
Ετήσια μεταβολή% του ισοζυγίου τουρισμού		13.5	32.2	-5.1	8.1	3.8	8.4	-2.2	1.1	-10.1	-7.5	10.8	4.9	20.9
Εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές	8.2	8.5	8.0	9.0	12.4	13.0	13.3	15.7	17.6	12.3	14.0	12.7	11.8	10.7
Πληρωμές για τις θαλάσσιες μεταφορές	3.6	4.3	4.0	3.8	4.5	4.6	5.0	5.4	6.5	4.8	5.9	5.1	4.4	3.1
Καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές	4.6	4.2	4.0	5.2	7.9	8.4	8.3	10.3	11.1	7.5	8.1	7.6	7.4	7.6
- Ως % του ΑΕΠ	3.4	2.9	2.6	3.0	4.3	4.4	4.0	4.6	4.8	3.2	3.6	3.6	3.8	4.2
- Ως % του ισοζυγίου υπηρεσιών	52.9	45.7	37.0	45.2	51.0	54.5	54.2	62.0	64.9	59.5	61.4	52.1	49.0	44.7
- Ως % των εισαγωγών αγαθών														
(δείκτης κάλυψης των εισαγωγών)	13.9	12.7	12.1	15.4	20.7	20.1	16.1	17.5	17.4	16.3	17.8	16.0	17.8	19.1
Ετήσια μεταβολή% των καθαρών εσόδων από θαλάσσιες μεταφορές		-8.7	-4.8	30.0	51.9	6.3	-1.2	24.1	7.8	-32.4	8.0	-6.2	-2.6	2.7

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας, Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Τα καθαρά έσοδα από τις θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν θετικά στην αύξηση του ισοζυγίου υπηρεσιών και ως εκ τούτου, στη βελτίωση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Από το 2003, η συνεισφορά των καθαρών εσόδων από τις θαλάσσιες μεταφορές στο ΑΕΠ αυξήθηκε σημαντικά κυρίως λόγω της άνθησης της δραστηριότητας του εμπορίου και των ναύλων. Ειδικότερα, οι εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές αυξήθηκαν με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 14,6%, φθάνοντας το 2008 στο υψηλότερο επίπεδο των 17,6 δισ. ευρώ. Ως αποτέλεσμα, τα καθαρά έσοδα από τον τομέα της ναυτιλίας ανήλθαν στα 4,8% του ΑΕΠ το 2008. Πράγματι, κατά την περίοδο 2006-2008, οι καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές ως ποσοστό του ΑΕΠ, το ισοζύγιο υπηρεσιών και οι εισαγωγές αγαθών ξεπέρασαν τα αντίστοιχα ποσοστά του ισοζυγίου τουρισμού που ήταν στην πρώτη θέση.

Τα καθαρά έσοδα από τις θαλάσσιες μεταφορές ως ποσοστό του ΑΕΠ αυξήθηκαν με την πάροδο του χρόνου, με μόνη εξαίρεση το 2009, όταν τα καθαρά έσοδα μειώθηκαν κατά 32,4% σε ετήσια βάση, ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που οδήγησε σε μειωμένα επίπεδα παγκόσμιου εμπορίου και την κατάρρευση των ναύλων. Ωστόσο, η ελληνική ναυτιλία κατόρθωσε να διατηρήσει την ηγετική της θέση στην παγκόσμια κατάταξη του κλάδου. Οι καθαρές εισροές από τις θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν σημαντικά στη μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Κατά την περίοδο 2000 - 2013, οι καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές ανήλθαν στα € 102.2 δις., καλύπτοντας κατά μέσο όρο το 16,6% των ετήσιων εισαγωγών αγαθών. Σε σύγκριση, η τουριστική βιομηχανία δημιούργησε € 111.9 δις. καθαρά έσοδα κατά την ίδια περίοδο. Κατά μέσο όρο, ο δείκτης κάλυψης εισαγωγών αγαθών του ισοζυγίου του τουρισμού ήταν 18,9%. Το 2013, τα καθαρά έσοδα από τις θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσώπευαν το 4,2% του ελληνικού ΑΕΠ, σημειώνοντας ετήσια αύξηση της τάξης του 2,7% μετά από δύο χρόνια αρνητικών ρυθμών ανάπτυξης. Κατά την περίοδο 2000-2013, τα καθαρά έσοδα αντιπροσωπεύουν το 3,7% του ΑΕΠ κατά μέσο όρο. Κοιτώντας προς το μέλλον, η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία, ως ένας δυναμικός τομέας εξαγωγών, θα μπορούσε να αποτελέσει βασικό μοχλό για την οικονομική ανάκαμψη, καθώς η χώρα εξισορροπεί την οικονομία της πηγαίνοντας από μη εμπορεύσιμες σε εμπορεύσιμες δραστηριότητες.

## 2.6. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΟΥΝ ΤΙΣ ΚΑΘΑΡΕΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Για τη μελέτη της σχέσης των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με το μέγεθος του ελληνικού στόλου και το επίπεδο των διεθνών ναύλων διεξήχθη μία έρευνα από τους Bragoudakis & Panagiotou (2010) και Kasimati & Veranos (2011). Αυτοί χρησιμοποίησαν δεδομένα για τις καθαρές εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές που έλαβαν από την Τράπεζα της Ελλάδας και αφορούν σε συναλλαγές που πραγματοποιούνται μέσω ελληνικών τραπεζών ή τραπεζών με παρουσία στην Ελλάδα. Φυσικά, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, οι αριθμοί αυτοί μπορεί να μην ταιριάζουν ακριβώς στο ύψος των συναλλαγών των ναυτιλιακών εταιριών που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, παρέχουν όμως μια καλή πρώτη προσέγγιση.

Λόγω των περιορισμών σχετικά με τη διαθεσιμότητα των δεδομένων για τον στόλο που ελέγχεται από Έλληνες, χρησιμοποιήθηκαν τριμηνιαία στοιχεία για το μέγεθος του στόλου υπό ελληνική σημαία (που μετράται σε κόρων ολικής χωρητικότητας), όπως καταρτίστηκαν από την Ελληνική Στατιστική Αρχή. Όπως έχουμε ήδη επισημάνει, ο στόλος υπό ελληνική σημαία αντιπροσωπεύει το 28,5% της συνολικής χωρητικότητας του στόλου που ελέγχεται από Έλληνες.

Όσον αφορά στο επίπεδο των διεθνών ναύλων, χρησιμοποιήθηκε ο δείκτης ClarkSea (μετρούμενος σε δολάρια ανά ημέρα) ο οποίος δημοσιεύεται από την ClarksonPLC και είναι ένας σταθμισμένος μέσος όρος των χύδην ξηρού φορτίου, των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς αερίου και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ναύλων. Επίσης, περιλαμβάνει όλους τους κύριους τύπους πλοίων, επομένως είναι πιο αντιπροσωπευτικός των εξελίξεων στις τιμές των ναύλων από το δείκτη Baltic Dry Index.

Η τριμηνιαία ελαστικότητα των εσόδων των θαλάσσιων μεταφορών στους ναύλους είναι 0,26, γεγονός που σημαίνει ότι, εάν όλα τα άλλα μείνουν σταθερά και τα επιτόκια αυξηθούν κατά 10%, τα έσοδα θα αυξηθούν κατά 2,6% το ίδιο τρίμηνο. Η μακροπρόθεσμη ελαστικότητα είναι 2,4 φορές μεγαλύτερη (0,62), το οποίο σημαίνει ότι μια αύξηση κατά 10% των ναύλων σε ένα δεδομένο τρίμηνο θα αυξήσει τα καθαρά έσοδα κατά 6,2% μακροπρόθεσμα. Κατά παρόμοιο τρόπο, αν το μέγεθος του παγκόσμιου στόλου αυξηθεί κατά 10%, οι καθαρές εισπράξεις θα αυξηθούν κατά 7,8% το ίδιο τρίμηνο, ενώ η μακροπρόθεσμη συνέπεια θα είναι η αύξηση κατά 18,6%.

### **3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΜΕΣΩ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ**

#### **3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση επιτρέπει στις ναυτιλιακές εταιρείες να αναπτύξουν και να επεκτείνουν την επιχειρηματική δραστηριότητα τους, λαμβάνοντας υπόψη τις ποικίλες ιδιαιτερότητες και ιδιομορφίες του κλάδου, δημιουργώντας επομένως μία έντονη εξάρτηση τους από τις τραπεζικές πιστώσεις, εφόσον η κύρια πηγή χρηματοδότησης τους προέρχεται από το δανεισμό.

Παρότι ο κλάδος δημιουργεί ικανοποιητικά έσοδα, οι επενδύσεις που απαιτούνται δημιουργούν ιδιαίτερα αυξημένα κόστη και κινδύνους λόγω της κυκλικότητας του κλάδου, η οποία επιφέρει έντονες μεταβολές και διακυμάνσεις στους ναύλους, την τρέχουσα αξία των πλοίων, την αξιοπιστία του ναυλωτή κλπ, αλλά και λόγω των παγκόσμιων ανακατατάξεων (πολιτικοοικονομικές εξελίξεις, αλλαγές στο συνάλλαγμα κτλ). Επομένως, ο βαθμός ευκολίας χρηματοδότησης μιας ναυτιλιακής εταιρείας από τραπεζικούς ή άλλους οργανισμούς είναι ευμετάβλητος και επηρεάζεται από τις οικονομικές συγκυρίες.

Πιο συγκεκριμένα, ο κύριος τρόπος κάλυψης αυτών των αναγκών είναι μέσω του δανεισμού, ο οποίος αναλαμβάνεται κυρίως από τις τράπεζες και άλλους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς. Λόγω των κινδύνων που αναφέρθηκαν παραπάνω, οι τράπεζες επιλέγουν προσεκτικά και με βάση πληθώρα κριτηρίων (όπως το πρόσωπο του πλοιοκτήτη, το μέγεθος και η ηλικία του στόλου, οι προοπτικές ανάπτυξης και η σχέση της τράπεζας με τον πλοιοκτήτη) αλλά και υπολογιστικών μοντέλων την καταλληλότητα των υποψήφιων για δανεισμό. Εκτός από τα κριτήρια, οι τράπεζες προσπαθούν να διασφαλίσουν τα χρήματα που δανείζουν με μέσα όπως η υποθήκη επί του πλοίου, οι προσωπικές/εταιρικές εγγυήσεις, η εκχώρηση εσόδων/ασφαλειών, τα ενέχυρα επί των μετοχών, τα letters of comfort και τα Marine Insurance Brochures.

Σκοπός του ναυτιλιακού δανείου είναι η χρηματοδότηση της ποιοτικής αντικατάστασης των ήδη υπαρχόντων πλοίων του στόλου της εταιρείας, η επέκταση του ήδη υπάρχοντος στόλου με την αγορά ή το χτίσιμο νέων πλοίων, η είσοδος μίας εταιρείας στη ναυτιλιακή βιομηχανία, η μετασκευή πλοίου που ήδη ανήκει στο στόλο της εταιρείας ή η αύξηση της προσφερόμενης μεταφορικής ικανότητας και επομένως και της ανταγωνιστικότητας της εταιρείας.



Βασικά στοιχεία για την αξιολόγηση της επένδυσης και την αντίστοιχη δανειακή χρηματοδότηση μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι το ποσό του δανείου, οι ετήσιες δόσεις οι οποίες περιλαμβάνουν τον τόκο και το χρεολύσιο, το επιτόκιο, το νόμισμα, οι λεπτομέρειες αποπληρωμής, ο χρόνος έναρξης αποπληρωμής, τα πρόσθετα κόστη και έξοδα του πλοιοκτήτη, η ασφάλεια του δανειστή και το ποσό αρχικών πληρωμών του πλοιοκτήτη.

Στον κλάδο της ναυτιλίας η αρχική αξία της επένδυσης είναι ιδιαίτερα αυξημένη, και για το λόγο αυτό ο πλοιοκτήτης λαμβάνει δάνειο από μία τράπεζα ακολουθώντας τους τρέχοντες εμπορικούς όρους ή ειδικά προσυμφωνημένους όρους, ενώ μπορεί να το αποπληρώσει σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, ορισμένες φορές και πριν τον υπολογισμό των φορολογικών επιβαρύνσεων στα κέρδη κατά τη λειτουργία του πλοίου.

Αναφέρεται ότι η αύξηση του ποσοστού του δανείου σε σύγκριση με το απαιτούμενο αρχικό κεφάλαιο συνοδεύεται από ανάλογη τάση προς το άπειρο της απόδοσης του μειούμενου ιδίου κεφαλαίου τείνει, καθώς και από θετικά αποτελέσματα της Καθαρής Παρούσας Αξίας. Επομένως, είναι συμφέρουσα για τον πλοιοκτήτη η λήψη όσο το δυνατό μεγαλύτερου δανείου και η κάλυψη όσο το δυνατόν μεγαλύτερου τμήματος του κόστους της ενέργειας την οποία χρηματοδοτεί με το δανεισμό. Μία τέτοια στρατηγική βέβαια είναι σχετικά επικίνδυνη σε περιόδους ύφεσης, η οποία δυσχεραίνει την αποπληρωμή, οδηγώντας έτσι σε ρευστοποίηση του κεφαλαίου (Γουλιέλμος, 1998).

### 3.2. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ

Τα βασικά πλεονεκτήματα που προκύπτουν από τη δανειοδότηση μιας εταιρείας από μία τράπεζα είναι τα παρακάτω:

Κατ' αρχήν αποτελεί το βασικότερο μέσο άντλησης κεφαλαίων απολαμβάνοντας χαμηλά επιτόκια δανεισμού σε σχέση με το αντίστοιχο ρίσκο της πώλησης και επαναμίσθωσης των παγίων στοιχείων.

Πιο συγκεκριμένα, το επιτόκιο δανεισμού καθορίζεται από δύο παράγοντες, από την τιμή με την οποία δανείζονται οι τράπεζες προκειμένου να χρηματοδοτήσουν τον πελάτη όπως αυτή διαμορφώνεται ημερησίως στη διατραπεζική αγορά, και από τα χαρακτηριστικά της εταιρείας την οποία θα δανείσει (όπως το χαρτοφυλάκιό της, το μέγεθός της, οι εγγυήσεις που παρέχει, το είδος και το ύψος του δανείου που επιθυμεί, η σχέση της με την τράπεζα κτλ), βάσει των οποίων η τράπεζα καθορίζει το περιθώριο (margin), το οποίο μαζί με την τιμή της διατραπεζικής αγοράς αποτελεί το επιτόκιο δανεισμού.

Επιπλέον, ο δανεισμός παρέχει την ευελιξία της κυριότητας όλων των παγίων στοιχείων στην εταιρεία, η οποία δε χάνει το δικαίωμα να καθορίσει επακριβώς τον τρόπο χρήσης και οικονομικής εκμετάλλευσής τους, ούτε είναι αναγκασμένη να υπόκειται σε οποιασδήποτε μορφής έλεγχο, όπως θα συνέβαινε με άλλους τρόπους χρηματοδότησης.

Παρέχεται ακόμα και ευελιξία στην αποπληρωμή του δανείου, σύμφωνα με τις ανάγκες, επιθυμίες και επιμέρους χαρακτηριστικά της επιχείρησης, είτε με σταθερές δόσεις, ή με άλλες διευκολύνσεις όπως η περίοδος χάριτος, η πληρωμή balloon, η πληρωμή bullet, η πληρωμή backend / frontend.

Τέλος, ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι η τράπεζα δεν επεμβαίνει στην επένδυση, ούτε και ελέγχει την αποδοτικότητα και κερδοφορία της επένδυσης, καθότι ο ρόλος της περιορίζεται στη διασφάλιση της λήψης των χρηματικών δόσεων σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα και της τήρησης των όρων (Γουλιέλμος, 1998)..

### 3.3. ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ

Τα βασικά μειονεκτήματα του τραπεζικού δανεισμού για τις επιχειρήσεις είναι τα παρακάτω:

Κατ' αρχή, αναφέρεται ότι η επιχείρηση πρέπει να προσπαθήσει να εξασφαλίσει το δανεισμό και την παροχή των απαραίτητων εγγυήσεων, αποδεικνύοντας ότι έχει τη δυνατότητα να αποπληρώσει το δάνειο καθ' όλη τη προσυμφωνημένη διάρκεια αποπληρωμής και όχι μόνο στο εγγύς μέλλον, με μεθόδους όπως αυτές αναφέρθηκαν παραπάνω (π.χ. η υποθήκη επί του πλοίου). Αυτές οι μέθοδοι όμως δημιουργούν σημαντικές δεσμεύσεις για την επιχείρηση και καθιστούν το δανεισμό αρκετά δύσκολο στην περίπτωση που δεν δοθούν τα αντίστοιχα εχέγγυα.

Αρνητικό είναι το γεγονός ότι το επιτόκιο σε αρκετές περιπτώσεις είναι κυμαινόμενο, δημιουργώντας τον επιτοκιακό κίνδυνο για την επιχείρηση, σε περίπτωση που αυτό αυξηθεί κατά τη διάρκεια της αποπληρωμής του δανείου.

Η διαδικασία επίσης από τη στιγμή της αίτησης για τη λήψη ενός δανείου έως και την έγκριση και παροχή του ζητούμενου χρηματικού ποσού είναι ιδιαίτερα χρονοβόρα, δεδομένων των αυξημένων απαιτήσεων για εγγυήσεις και για πλήθος συνοδευτικών εγγράφων. Ως εκ τούτου, μειώνεται η ευελιξία, γεγονός αρκετά προβληματικό, ιδίως στην περίπτωση που επιδιώκεται η άμεση υλοποίηση της επένδυσης.

Επιπρόσθετα, η χρηματοδότηση συχνά αφορά μόνο ένα ορισμένο μέρος (περίπου 80-90%συνολικής αξίας της επένδυσης) και το σύνολο της επένδυσης. Επομένως, η εταιρεία θα

πρέπει είτε να διαθέτει η ίδια το υπόλοιπο απαιτούμενο κεφάλαιο, ή να αναζητήσει άλλους τρόπους χρηματοδότησης της επένδυσης.

Ένα πολύ σημαντικό μειονέκτημα του συγκεκριμένου τρόπου χρηματοδότησης είναι το γεγονός ότι δεν εξασφαλίζει φορολογικές ελαφρύνσεις ή απαλλαγές στον οφειλέτη, όπως συμβαίνει για παράδειγμα με τη μέθοδο της χρηματοδοτικής μίσθωσης.

Όπως αναφέρθηκε στα πλεονεκτήματα, η τράπεζα δεν έχει άμεση οικονομική ανάμειξη με την επένδυση. Κάτι τέτοιο όμως δεν είναι πάντα θεμιτό, καθότι η παροχή συμβουλών σε θέματα τεχνικά, οργανωτικά, εμπορικά και χρηματοδοτικά θα μπορούσε να ωφελήσει την επιχείρηση και να τη βοηθήσει να αποφύγει αρνητικές καταστάσεις, κάτι το οποίο με άλλες μεθόδους χρηματοδότησης είναι εφικτό

Τέλος, ιδίως σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, η αποπληρωμή δανείων δυσχεραίνει, δημιουργώντας έντονες ανάγκες για ρευστοποίηση και προκαλώντας κινδύνους (Γουλιέλμος, 1998).

#### 3.4. ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Ο κλάδος της ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από έντονη κυκλικότητα, ένταση κεφαλαίου και επένδυση υψηλού κινδύνου, επηρεάζοντας έτσι τις συνθήκες χρηματοδότησής της και διαφοροποιώντας τη από αυτή των άλλων επιχειρήσεων. Εξάλλου, υπάρχουν πολύ συγκεκριμένοι κανόνες που διέπουν τη ναυτιλιακή αγορά, επομένως η ναυτιλιακή χρηματοδότηση θα πρέπει να υπακούει στους αντίστοιχους νόμους.

Έτσι λοιπόν, θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στους εμπορικούς και ναυτιλιακούς κύκλους, μέσα από την ανάλυση τόσο των μεθόδων πρόγνωσης τους, όσο και των θεωριών των ναυτιλιακών επενδύσεων. Οι κύκλοι της ναυτιλίας είναι πιο έντονοι, επομένως, πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τη δανειακή χρηματοδότηση του κλάδου, εφόσον μπορεί να επηρεάσει καθοριστικά την ικανότητα αποπληρωμής των δανειακών υποχρεώσεων των ναυτιλιακών εταιριών.

Παράλληλα, το χαρακτηριστικό της έντασης κεφαλαίου, δηλαδή οι υψηλές απαιτήσεις του κλάδου για κεφαλαιακές επενδύσεις, οδηγούν σε μεγαλύτερες απαιτήσεις για υψηλή συμμετοχή των δανειακών κεφαλαίων στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας από ότι συμβαίνει σε άλλου είδους επιχειρήσεις. Επιπρόσθετα, δεδομένης της δέσμευσης του σημαντικότερου τμήματος του ενεργητικού των ναυτιλιακών εταιριών σε πάγια στοιχεία, οι εταιρίες πρέπει να διατηρούν τη ρευστότητα τους σε υψηλό επίπεδο, ώστε να είναι σε θέση να αντεπεξέλθουν στις αρνητικές επιδράσεις του οικονομικού κύκλου.

Ακόμα, ο κλάδος χαρακτηρίζεται από εντονότερη κινητικότητα και ανομοιογένεια των πάγιων στοιχείων σε σχέση με τους άλλους κλάδους μέσω μεταφοράς, λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του κάθε πλοίου. Επομένως, η αξία τους παρουσιάζει έντονη μεταβλητότητα και διαφοροποίηση.

Ξεχωριστή είναι και η δομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, εφόσον στον κλάδο δραστηριοποιείται πλήθος ιδιωτών επιχειρηματιών, οι οποίοι κατέχουν εμπορικά πλοία μέσω εταιριών των οποίων η καταστατική έδρα βρίσκεται σε υπεράκτιες χώρες (offshore), ενώ και οι μετοχές των εταιριών αυτών είναι ανώνυμες, γεγονός που δυσχεραίνει την παρακολούθηση της εμπορικής διαχείρισης των πλοίων.

Ως εκ τούτου, δυσχεραίνεται έντονα η εφαρμογή τυποποιημένων μεθόδων για την αξιολόγηση των ναυτιλιακών δανείων. Για το λόγο αυτό, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ποιότητα του δανειακού χαρτοφυλακίου, οι τράπεζες είναι απαραίτητο να εστιάσουν στην αξιολόγηση των δύο κυριότερων πηγών αποπληρωμής του δανείου, δηλ. τα έσοδα από ναύλους και την αξία του υποθηκευμένου πλοίου (Grammenos, 1998).

### 3.5. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ

Προκειμένου η τράπεζα να εγκρίνει τη δανειοδότηση μίας ναυτιλιακής εταιρείας, πρέπει να μειώσει τον πιστωτικό κίνδυνο, δηλαδή να εξασφαλίσει ότι μπορεί η εταιρεία να ανταποκριθεί στους όρους του συμβολαίου. Για το λόγο αυτό, πρέπει να δώσει ιδιαίτερη έμφαση σε ορισμένα κριτήρια, όπως αυτά που ακολουθούν, ώστε να αντιληφθεί την πιστοληπτική ικανότητα της (Grammenos, 2010).

Κατ' αρχήν, η εταιρεία θα πρέπει να είναι αξιόπιστη, δείχνοντας ακεραιότητα ως προς τη συμπεριφορά και ικανότητα ανταπόκρισης στις δανειακές υποχρεώσεις τόσο σε περιόδους ανόδου, όσο και σε καθοδικές φάσεις του ναυτιλιακού κύκλου. Η ικανότητα είναι χαρακτηριστικό το οποίο προκύπτει από την ποιότητα στη διοίκηση από πλευράς των στελεχών της ναυτιλιακής εταιρείας, μέσα από την οποία προκύπτουν κατάλληλα και κερδοφόρα μακροχρόνια επιχειρησιακά σχέδια. Επομένως, ιδιαίτερης σημασίας είναι η οργανωτική δομή της εταιρείας, η οποία θα πρέπει να δίνει έμφαση στην ύπαρξη σαφών κανόνων εταιρικής διακυβέρνησης. Σε περίπτωση που η δομή περιλαμβάνει μία υπεράκτια εταιρία ως νόμιμη πλοιοκτήτρια, οπότε τη διαχείριση του πλοίου αναλαμβάνει μία διαχειρίστρια εταιρία του ιδιοκτήτη με έδρα ένα ναυτιλιακό κέντρο, η αποπληρωμή του δανείου είναι ευθύνη της υπεράκτιας εταιρείας. Σε περίπτωση όμως που η υπεράκτια εταιρία έχει διαμορφώσει ουσιαστική εταιρική δομή, λαμβάνοντας το ρόλο της θυγατρικής μίας

εταιρείας συμμετοχών, η αποπληρωμή του δανείου είναι ευθύνη της τελευταίας, δεδομένου ότι αυτή εγγυάται τη δανειακή σύμβαση.

Παράλληλα, θα πρέπει να εξεταστούν τα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας, η οποία θα πρέπει να παρουσιάζει αυξημένα διαθέσιμα κεφάλαια και χρηματοροές, και χαμηλά επίπεδα μόχλευσης ώστε να μειώνεται η πιθανότητα αδυναμίας ανταπόκρισης στις υποχρεώσεις της. Εκτός όμως από το οικονομικό κομμάτι του εσωτερικού περιβάλλοντος, θα πρέπει να εξεταστούν και οι οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στο εξωτερικό περιβάλλον. Όπως ήδη αναφέρθηκε, η φάση του οικονομικού κύκλου, δηλαδή η κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας και ο ρυθμός αύξησης του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου αποτελούν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο, δεδομένου ότι καθορίζουν τη ζήτηση υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών και κατ' επέκταση το επίπεδο των ναύλων, οι οποίοι είναι η πηγή εσόδων για την εταιρεία, επομένως προσδιορίζουν τη δυνατότητα αποπληρωμής του δανείου και διαμορφώνουν την αξία των χρηματοδοτούμενων πλοίων.

Τέλος, θα πρέπει να εξεταστούν οι εγγυήσεις, που συνήθως είναι το υποθηκευμένο πλοίο, το οποίο θα πρέπει να συντηρείται κατάλληλα ώστε να διατηρηθεί η αξία του σε υψηλά επίπεδα, αλλά και οι εξασφαλίσεις όπως η εγγύηση από την εταιρία συμμετοχών ή τον ιδιοκτήτη του πλοίου.

Εκτός από τη μελέτη αυτών των κριτηρίων, οι τράπεζες που χρηματοδοτούν τον κλάδο της ναυτιλίας μπορούν να μειώσουν τον κίνδυνο, μέσα από χρήση μεθόδων όπως είναι η συμμετοχή σε κοινοπρακτικά δάνεια, μέσω των οποίων περιορίζεται η συγκέντρωση ανά δανειολήπτη και διευρύνεται ο αριθμός των δανειοληπτών., η διαφοροποίηση και ο επιμερισμός των χορηγήσεων σε συγκεκριμένους υπο-κλάδους (π.χ. ξηρού φορτίου, πετρελαίου, παραγωγών πετρελαίου κ.λπ.), ή τύπους και μεγέθη πλοίων, αλλά και η χρήση παραγών χρηματοοικονομικών προϊόντων (π.χ. συμβόλαια ανταλλαγής πιστωτικής αθέτησης, παράγωγα σχετικά με ναυλοδείκτες ή με αξίες πλοίων).

## 4. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΧΡΕΟΥΣ

### 4.1. ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΟΝΕ

Το 2007, εξαιτίας ορισμένων εσφαλμένων χειρισμών από τις τράπεζες ενυπόθηκων δανείων της Αμερικής και της πώλησης εν συνεχεία των παράγωγων αξιών που προέκυψαν από διάφορες διεθνείς τράπεζες, προκάλεσαν μια τεράστια φούσκα μεταξύ 2001-2007, προκαλώντας παγκόσμια κρίση. Επακόλουθο του γεγονότος αυτού ήταν η κατάρρευση του αμερικανικού χρηματοπιστωτικού συστήματος, η οποία μετακύλησε σχεδόν απευθείας στις τράπεζες και στα χρηματιστήρια όλου του κόσμου (Γεράσης, 2009), προκαλώντας έτσι βαθιά προβλήματα σε ολόκληρη την Ευρώπη και κατά βάση στις αδύναμες οικονομικά χώρες.

Προκειμένου να αντιμετωπιστεί η κατάσταση αυτή διεθνώς, κατά την περίοδο 2008-2009 τα κράτη παρείχαν ορισμένα σημαντικά κεφάλαια, προκειμένου να ενισχύσουν τη ρευστότητα και να διασωθούν οι τράπεζες. Παράλληλα, προέβησαν σε αυξημένες κρατικές δαπάνες, επιδιώκοντας να σταματήσουν την ένταση της ύφεσης. Κάτι τέτοιο συνέβη και στην Ελλάδα, οπότε και ξέσπασε η κρίση δημοσίου χρέους στα τέλη του 2009.

Φυσικά, σημαντικό ρόλο σε αυτό διαδραμάτισε και η επισφαλής ενσωμάτωση της μαζί με άλλες περιφερειακές χώρες στον πυρήνα της Ευρωζώνης (όπως η Γερμανία και η Γαλλία), καθότι η κίνηση αυτή προκάλεσε έλλειμμα ανταγωνιστικότητας στις πρώτες, αλλά και δομικές αδυναμίες στη νομισματική ένωση (Λαπαβίτσας, 2010).

Μάλιστα, η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, η οποία είναι ο κυριότερος θεσμός της ΕΕ, καθότι διαμορφώνει τη νομισματική (και κατ' επέκταση δημοσιονομική) πολιτική, αποβλέπει στη σταθεροποίηση του ευρώ. Έτσι λοιπόν ακολούθησε μία πολιτική σύμφωνα με την οποία οι χώρες του πυρήνα τίθενται στο επίκεντρο και οι περιφερειακές χώρες καλούνται να πειθαρχήσουν από δημοσιονομικής άποψης προκειμένου να γίνουν αποδεκτές στη ζώνη του ευρώ. Κάτι τέτοιο όμως δεν συνέβη στην πραγματικότητα, αντίθετα, οι δημοσιονομικοί κανόνες να μην έχουν εφαρμοστεί αυστηρά σε όλα τα κράτη – μέλη, καθότι η ευρωζώνη δεν διαθέτει ολοκληρωμένο φορολογικό σύστημα, ούτε μηχανισμούς δημοσιονομικής μεταβίβασης πόρων μεταξύ των περιοχών της (Πάντσιος, & Νικολακόπουλος, 2011).

Όταν λοιπόν η διεθνής κρίση του 2007 – 2009 χτύπησε την ευρωζώνη, βγήκαν στην επιφάνεια οι διαρθρωτικές αδυναμίες της νομισματικής ένωσης, λαμβάνοντας τη μορφή της κρίσης δημοσίου χρέους, τόσο για την Ελλάδα, όσο και για άλλες περιφερειακές χώρες. Ενισχυτικά σε αυτή λειτούργησε η έλλειψη μηχανισμών για διορθωτικές και υποστηρικτικές

κινήσεις προς τα πιο αδύναμα κράτη - μέλη σε περιόδους κρίσης με αποτέλεσμα να μην είναι εφικτή η αποφυγή της προκειμένης κατάστασης.

#### 4.2. ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Οι κυριότερες αιτίες της διεθνούς οικονομικής κρίσης εντοπίζονται στις παρακάτω πέντε καταστάσεις.

Αρχικά, η έναρξη της διεθνούς οικονομικής κρίσης εντοπίζεται στις απώλειες που προέκυψαν στην αγορά κατοικιών των Η.Π.Α., με τη στεγαστική φούσκα να αποτελεί τη γενεσιουργό αιτία της κρίσης η οποία στη συνέχεια εξαπλώθηκε και στη διεθνή οικονομία επιφέροντας σοβαρές συνέπειες εξαιτίας του μεγάλου μεγέθους της οικονομίας της εν λόγω χώρας.

Επιπρόσθετα, εντοπίζονται μακροοικονομικά αίτια, με βάση τον απεριόριστο, αλόγιστο και δίχως κριτήρια για την πιστοληπτική ικανότητα δανεισμό που επέφερε απώλειες όταν οι δανειολήπτες αδυνατούσαν πλέον να εκπληρώσουν τις πληρωμές των υποθηκών τους. Οι συνέπειες για την αγορά ενυπόθηκων δανείων ήταν ανυπολόγιστες, με σοβαρότερες αυτές των τραγικών αποτυχιών επιχειρήσεων όπως η Bear Stearns και η Lehman Brothers μεταξύ άλλων, οι οποίες ανέτρεψαν τα δεδομένα και επέδρασαν στο σύνολο της διεθνούς οικονομίας λόγω της διασύνδεσης των αγορών και της οικονομικής παγκοσμιοποίησης (Blundell-Wignall et al., 2008).

Από μικροοικονομική σκοπιά, σημειώνεται ότι προκλήθηκαν εκτεταμένες και επιδεινωμένες απώλειες λόγω της αλόγιστης χρήσης γης και δανεισμού, τα οποία προκάλεσαν σε αύξηση της ζήτησης. Το γεγονός αυτό οδήγησε σε ποικίλες συνέπειες σε κάθε περιοχή ανάλογα με το μικροοικονομικό παράγοντα του κανονισμού της χρήσης γης. Συγκεκριμένα, όπου υπήρχαν έντονοι περιορισμοί της χρήσης γης σημειώθηκε άνοδος στις τιμές επιφέροντας σημαντικά υψηλότερες εκθέσεις υποθηκών, ενώ όπου δεν υπήρχαν τέτοιοι περιορισμοί, η άνοδος των σχετικών τιμών των κατοικιών ήταν περιορισμένη, επιφέροντας μικρότερες οικονομικές απώλειες από τον ασυλλόγιστο δανεισμό (Cecchetti, 2008).

Οι τοξικές υποθήκες (toxic mortgages) αποτέλεσαν επίσης σημαντικό παράγοντα. Η υπέρμετρη αύξηση των τιμών των κατοικιών των Η.Π.Α. και τα ανοίγματα, σε σχέση με τα εισοδήματα εντοπίζεται στις αγορές ακινήτων, χρησιμοποιώντας σε μεγάλο βαθμό τα ενυπόθηκα βάρη. Μάλιστα το Ομοσπονδιακό Αποθεματικό Σύστημα (Federal Reserve System) και το Αμερικάνικο Προεδρείο Απογραφής (US Bureau of the Census) υπολογίζουν

ότι η αξία των υπέρ-πληθωριστικών (τοξικών) υποθηκών φτάνει τα 5,3 δισεκατομμύρια δολάρια (Jickling, 2009). Το πρόβλημα εντάθηκε ιδιαίτερα λόγω της απουσίας ρυθμίσεων των χρήσεων γης σε ορισμένες περιοχές, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως. Αυτές θα μπορούσαν να περιορίσουν τη «στεγαστική φούσκα» ύψους 5 τρισεκατομμυρίων δολαρίων σε μια μικρότερη, ύψους μισού τρισεκατομμυρίου δολαρίων, προκαλώντας λιγότερες συνέπειες, επιτρέποντας στην αγορά και τις κυβερνήσεις να ενεργήσουν πιο αποτελεσματικά κατά τη διαχείριση της κρίσης.

Οι προαναφερθείσες συνθήκες, με έμφαση στην παροχή ενυπόθηκου δανεισμού σε δανειολήπτες υψηλού κινδύνου, επέφεραν έντονες καθυστερήσεις στην αποπληρωμή των δανείων, οδηγώντας τους ανεξάρτητους δανειστές χορήγησης υποθηκών σε χρεοκοπία και τους μεγάλους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς σε ζημίες αρκετών δισεκατομμυρίων. Συνοπτικά, θα μπορούσαμε να περιγράψουμε μία κατάσταση όπου η αλόγιστη πίστωση με χαμηλά επιτόκια, οι αυξανόμενες τιμές των κατοικιών και τα χαλαρά πρότυπα δανεισμού επέτρεψαν σε σημαντικό αριθμό ανθρώπων να αγοράσουν σπίτια που δε βρίσκονταν εντός των οικονομικών δυνατοτήτων τους, οπότε η πτώση των τιμών δημιούργησε προβλήματα στα δάνεια, προκαλώντας σοβαρό «σοκ» στο οικονομικό σύστημα και αύξηση των τιμών των κατοικιών σε ασταθή επίπεδα (Labonte, 2009).

Στα παραπάνω συνεισέφεραν και οι ανισορροπίες και το αδιέξοδο των χρηματοοικονομικών ροών κατά τα τελευταία έτη. Χώρες όπως η Κίνα, η Γερμανία και η Ιαπωνία εμφάνισαν μεγάλα πλεονάσματα, ενώ άλλες, όπως οι Η.Π.Α. και το Ηνωμένο Βασίλειο ελλείμματα, τόσο εξωτερικά, όσο και εσωτερικά στα νοικοκυριά και την κυβέρνηση (Smaghi, 2008). Επίσης, η χρηματοδότηση στεγαστικών δανείων και η δημιουργία κακών ενυπόθηκων δανείων βασίστηκε στην ανευθυνότητα και επιπολαιότητα που χαρακτήριζε αρκετούς υπεύθυνους οι οποίοι θεωρούσαν ότι δε θα χρειαστεί να λογοδοτήσουν για τις πράξεις τους (Snow, 2008). Παράλληλα, νόμοι όπως το Gramm-Leach-Bliley Act (GLBA) και το Commodity Futures Modernization Act (CFMA) επέτρεψαν στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να συμμετάσχουν σε μεγάλο βαθμό σε συναλλαγές υψηλού κινδύνου. Στα παραπάνω προστίθεται και η μεταφορά χρηματοπιστωτικών δραστηριοτήτων ρυθμιζόμενων τραπεζών (π.χ. δανεισμός, χρήση μόχλευσης) σε ριψοκίνδυνα ιδρύματα τα οποία προέβησαν σε ανεξέλεγκτη ανάληψη κινδύνων. Επιπλέον, τα ιδρύματα εκτός του τραπεζικού συστήματος ενασχολήθηκαν με δραστηριότητες που περιλάμβαναν βραχυχρόνια δανειοληψία και μακροχρόνια δανειοδοσία, κάνοντας τες ευάλωτες και εκτεθειμένες σε κινδύνους ρευστότητας. Ακόμα, πολλές τράπεζες ειδικού σκοπού συμμετείχαν σε ριψοκίνδυνες επενδύσεις χορηγώντας περισσότερα δάνεια κατά τη διάρκεια της οικονομικής

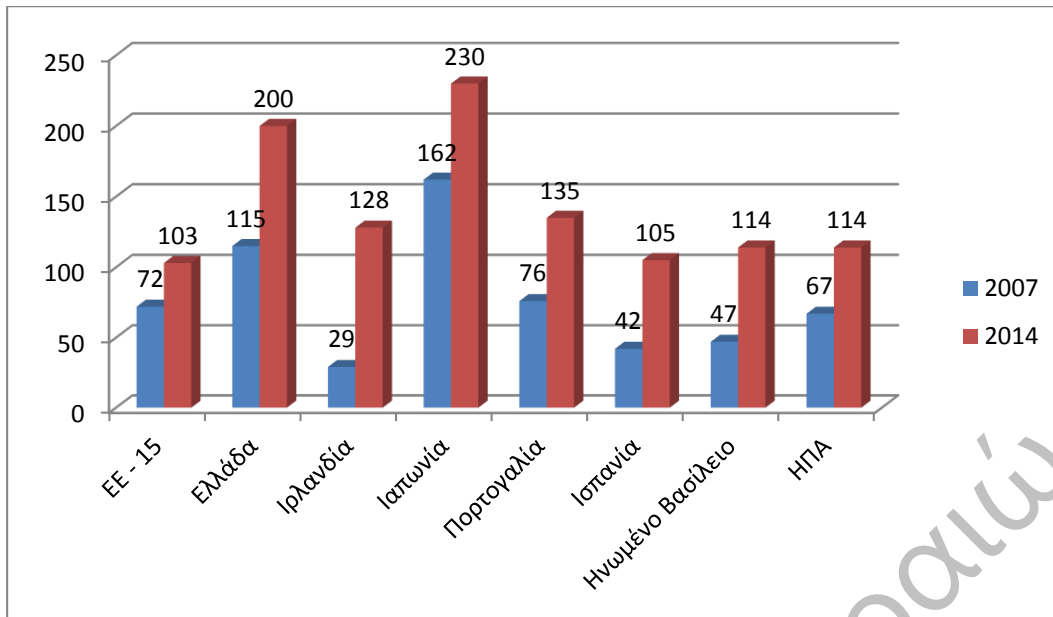


επέκτασης, με αποτέλεσμα να εμφανίζονται αυξημένες υποχρεώσεις στο παθητικό των ισολογισμών τους. Ως εκ τούτου, με την εμφάνιση της κρίσης μειώθηκε η εμπιστοσύνη της αγοράς και η πιστοληπτική ικανότητα των τραπεζών και λόγω του χαμηλότερου κυκλοφορούντος ενεργητικού και κεφαλαίου κίνησης ήταν αδύνατη η κάλυψη των ζημιών (Blundell-Wignall et al., 2008). Η ταχύτερη εξέλιξη επίσης των νέων καινοτόμων χρηματοοικονομικών προϊόντων που σχετίζονται με τα ενυπόθηκα δάνεια δεν επέτρεψε στα συστήματα και τις υποδομές της αγοράς να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις που δημιουργήσαν όταν εμφανίστηκε η κρίση. Εξάλλου, οι προσδοκίες για τις επιδόσεις τους βασίζονταν σε στατιστικά δεδομένα λίγων δεκαετιών, ή ακόμα και λίγων ετών, όπως στην περίπτωση των subprime δανείων. Όλα αυτά δεν επέτρεψαν στους επενδυτές να λάβουν τις κατάλληλες αποφάσεις, καθότι παρέλειψαν τους κινδύνους της αγοράς και υπήρχε σύγχυση στις ρυθμιστικές αρχές (Buchheit, 2008). Αναφέρονται ενδεικτικά τα έξω-χρηματιστηριακά παράγωγα (περιλαμβανομένων και των πιστωτικών swaps), στα οποία επικρατούν συνθήκες μη-κανονιστικές, μη- ρυθμιστικές και «άναρχες» γενικά, δίνοντας περιορισμένες πληροφορίες για πιθανές εκθέσεις σε κίνδυνο στις ρυθμιστικές αρχές και τους συμμετέχοντες στην αγορά.

#### 4.3. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΧΡΕΟΥΣ

Η κυριότερη άμεση αρνητική συνέπεια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης ήταν η εκτίναξη του δημόσιου χρέους (σχήμα 14), το οποίο αυξήθηκε διεθνώς μέσα σε επτά χρόνια, λόγω της επέμβασης των αρχών με παροχή πακέτων διάσωσης για την αντιμετώπιση της χρηματοοικονομικής κρίσης, οδηγώντας τις κυβερνήσεις στην εφαρμογή επεκτατικής δημοσιονομικής πολιτικής. Βέβαια, η ένταση του προβλήματος διαφοροποιήθηκε από χώρα σε χώρα, έτσι η Ελλάδα πλήγηκε σε μεγάλο βαθμό, με αύξηση του δημοσίου χρέους κατά 85% ως ποσοστό του ΑΕΠ.

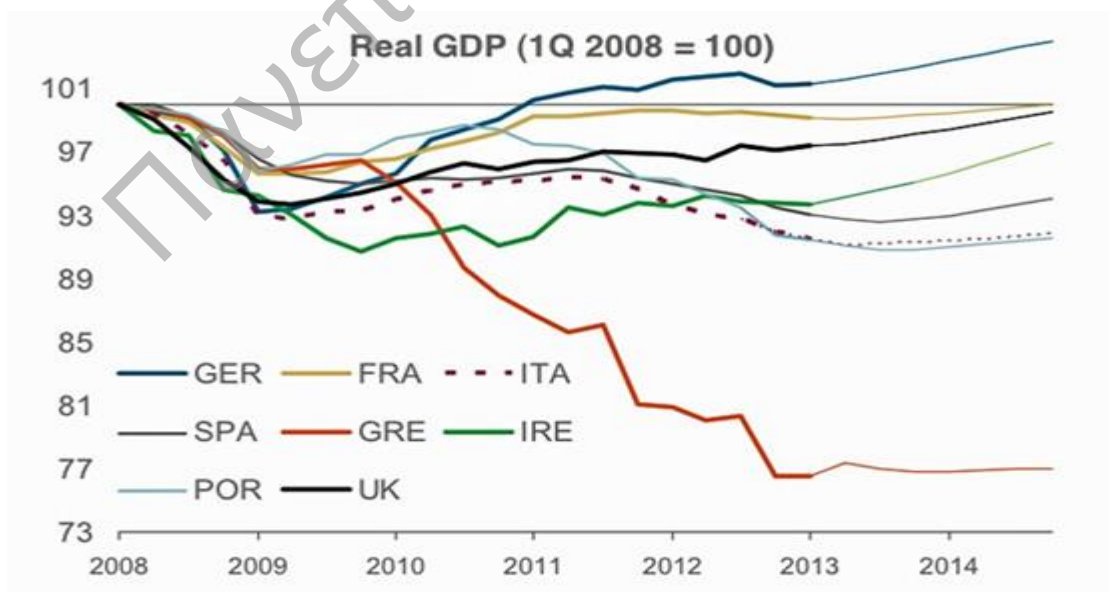
**Σχήμα 14 Το Δημόσιο χρέος διεθνώς (ως ποσοστό (%) του ΑΕΠ), 2007 – 2014**



Πηγή: Aridas&Pasquali, 2013

Ο συνέπειες της κατάστασης αυτής ήταν εντονότερες για την Ελλάδα σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και όσον αφορά στη διαμόρφωση του ΑΕΠ, καθότι, ενώ το ΑΕΠ της χώρας ήταν σε υψηλά επίπεδα και συνέκλινε με αυτό των υπολοίπων ευρωπαϊκών χωρών μέχρι το 2010 περίπου, τα τελευταία χρόνια έπεσε σε επίπεδα πολύ χαμηλότερα και αναμένετε να παραμείνει χαμηλό συγκριτικά με τις υπόλοιπες χώρες (Σχήμα 15).

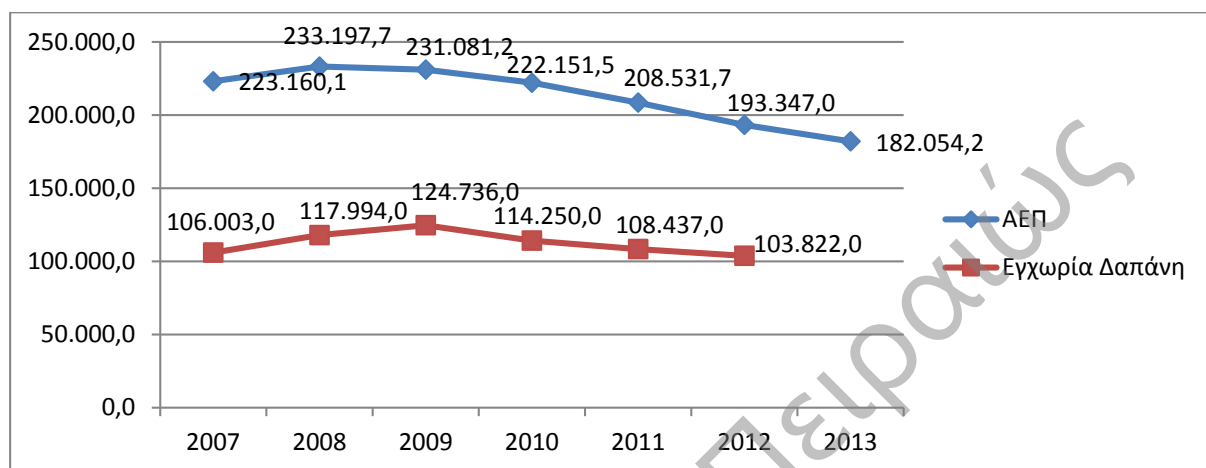
**Σχήμα 15 Εξέλιξη ΑΕΠ**



Πηγή: Eurostat (2014α).

Ο σημαντικός ρόλος που διαδραματίζουν οι εγχώριες δαπάνες σε σύγκριση με το ΑΕΠ της χώρας διαφαίνεται και στο σχήμα 16. Τα τελευταία έτη παρουσιάζουν βέβαια και τα δύο μεγέθη μία πτωτική τάση, εντούτοις, τα έξοδα εξακολουθούν να επιβαρύνουν έντονα το ΑΕΠ.

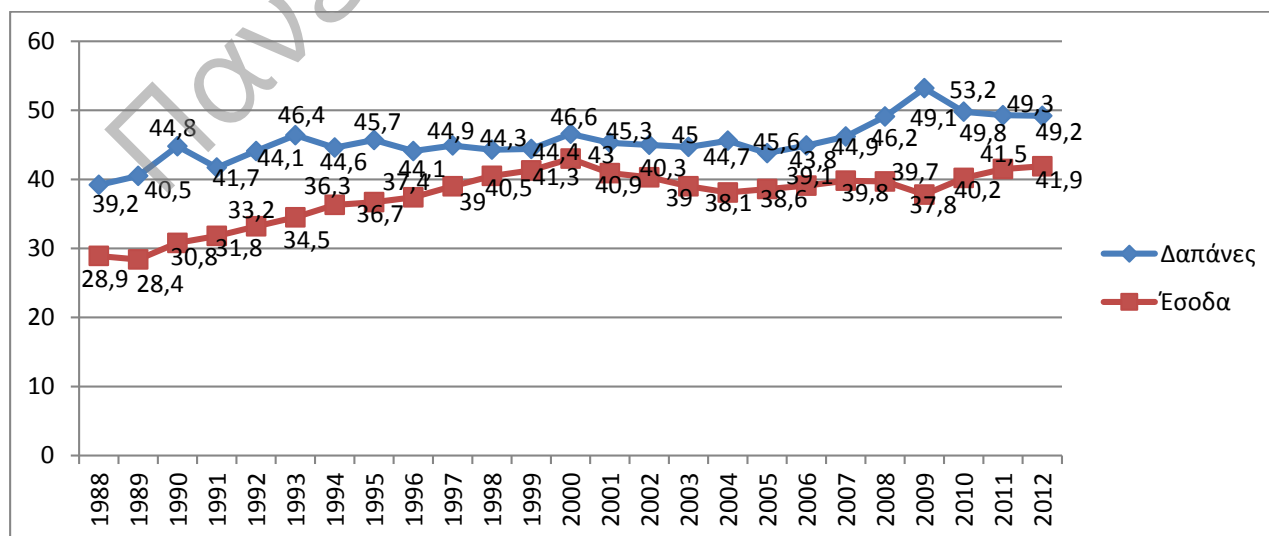
**Σχήμα 16 Εγχωρία Δαπάνη & ΑΕΠ (εκατ. €), 2007-2013**



Πηγή: OECD (2014).

Οι εγχώριες δαπάνες όχι απλά ήταν αυξημένες και κατά την περασμένη δεκαετία, αλλά και παρέμειναν μεγαλύτερες από τα έσοδα καθ' όλο το διάστημα αυτό, με αποκορύφωση το 2008. Έκτοτε, η διαφορά αυτή άρχισε να συγκλίνει, παρόλα αυτά εξακολουθεί να είναι σταθερά σημαντική (σχήμα 17).

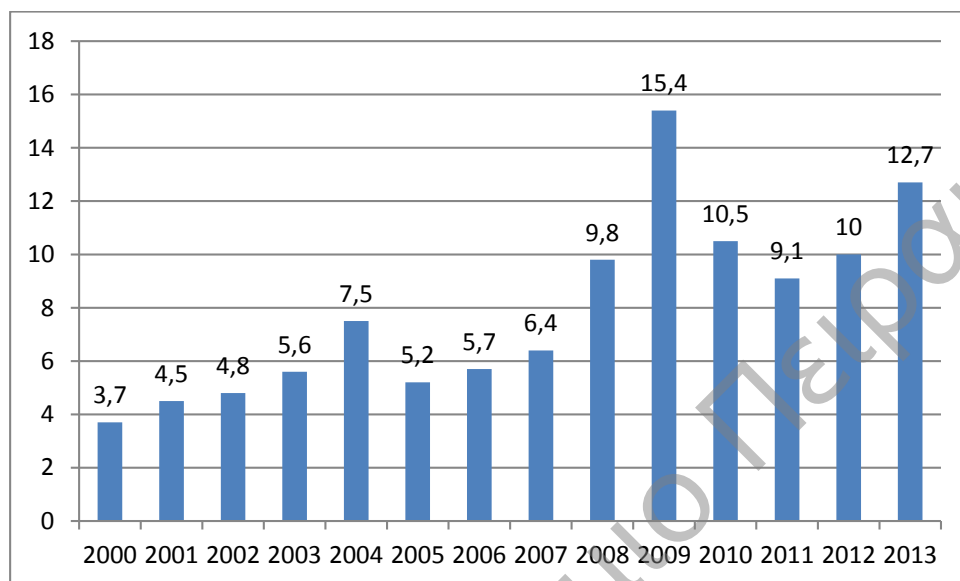
**Σχήμα 17 Έσοδα – Έξοδα ως ποσοστό (%) του ΑΕΠ, 1988 – 2012**



Πηγή: Eurobank Research (2011) Χαρούβελης,(2011b)

Καταλήγουμε λοιπόν, έπειτα από ανασκόπηση των εσόδων και εξόδων της Ελλάδας την τελευταία 25ετία (σχήμα 18), στη διαπίστωση ότι κάθε χρόνο το έλλειμμα είναι μεγαλύτερο του 3% του ΑΕΠ, παρουσιάζοντας μία μεγάλη επιδείνωση το 2008 - 2009, με εκτόξευση των δαπανών στο 49,1% και 53,2% αντίστοιχα, παρόλο που ακόμη και επί Ολυμπιακών Αγώνων οι δαπάνες δεν ξεπερνούσαν το 46%.

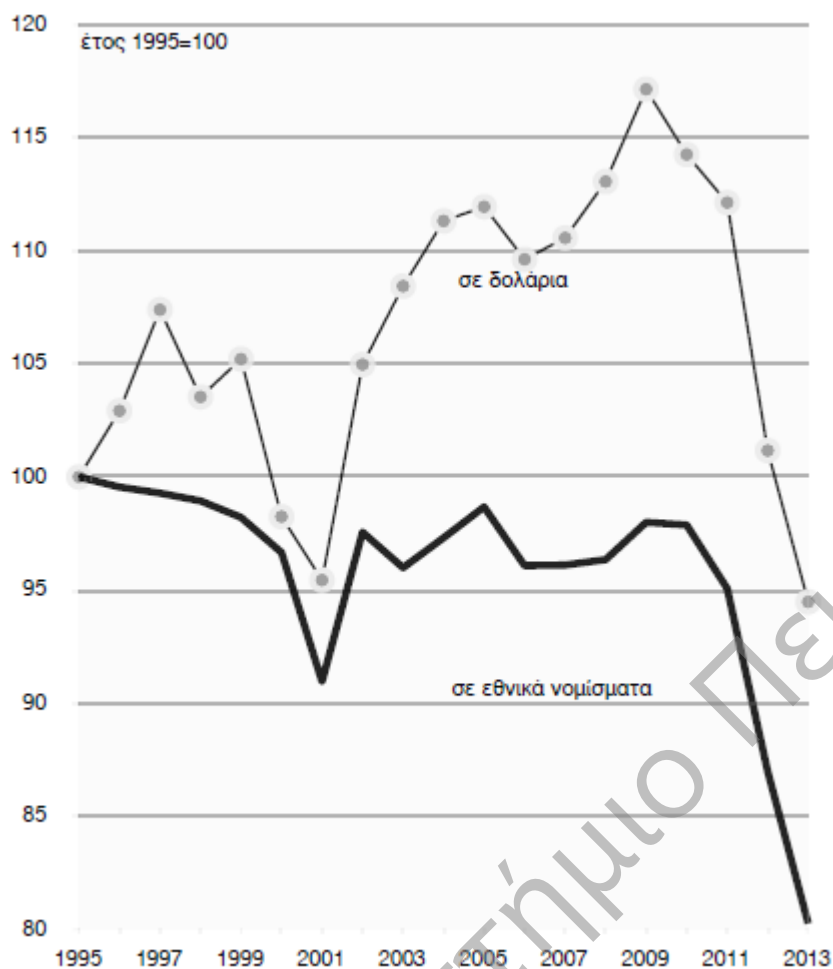
**Σχήμα 18 Δημοσιονομικό Έλλειμμα, 2000-2012**



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας (2014).

Βέβαια, ως κύριο αίτιο της δημιουργίας ελλειμμάτων και κατ' επέκταση χρεών θεωρείται και το έλλειμμα ανταγωνιστικότητας. Όπως φαίνεται στο σχήμα 19, το κόστος εργασίας ανά μονάδα προϊόντος στην Ελλάδα, υπολογισμένο σε δολάρια και συγκρινόμενο με το αντίστοιχο μέγεθος των 36 άλλων αναπτυγμένων χωρών (λαμβάνομένης υπόψη της γεωγραφικής και της κλαδικής κατανομής του εξωτερικού εμπορίου της Ελλάδας με αυτές τις 36 χώρες) μειώθηκε μεταξύ 2009-2013, κατά 19,3%. Η αντίστοιχη μείωση σε εθνικά νομίσματα (χωρίς δηλαδή να λαμβάνουμε υπόψη μας τις μεταβολές της συναλλαγματικής ισοτιμίας του ευρώ έναντι των άλλων νομισμάτων), ανήλθε σε 18,3%.

**Σχήμα 19 Κόστος εργασίας ανά μονάδα προϊόντος σε σύγκριση με 36 προηγμένες χώρες, σε εθνικά νομίσματα και σε δολάρια, 1995-2013**



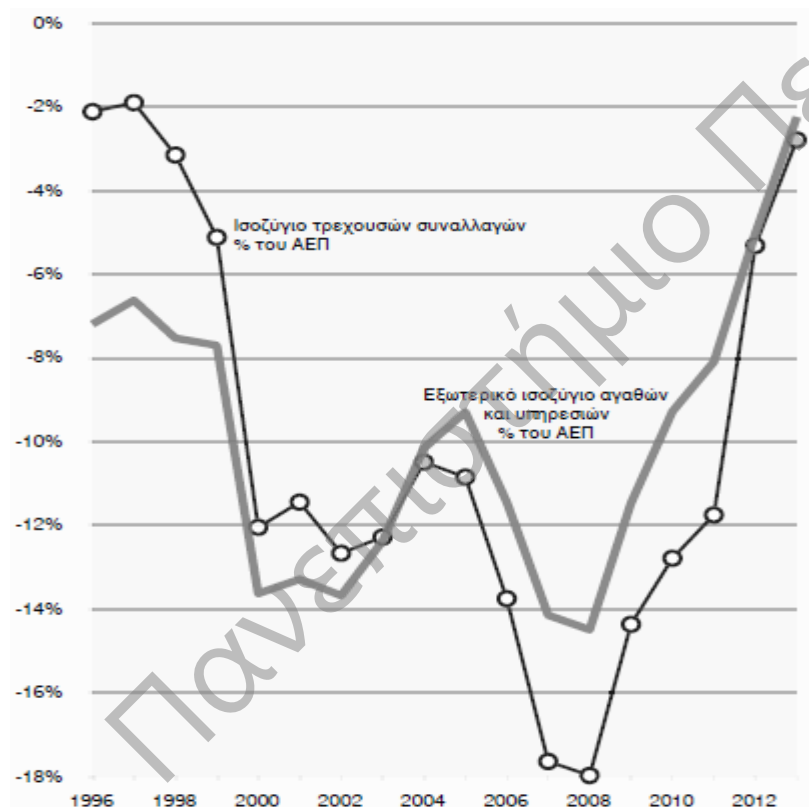
Πηγή: ΓΣΕΕ (2013)

Οι δυνατότητες για επιχειρείν τα τελευταία χρόνια δυσχεραίνονται διαρκώς, προκαλώντας ένα έλλειμμα ανταγωνιστικότητας το οποίο είναι ορατό τόσο στο τεράστιο έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών όσο και στον υψηλότερο ελληνικό πληθωρισμό σε σύγκριση με άλλες χώρες της Ευρωζώνης (σχήματα 20 - 21). Η εισαγωγή περισσότερων αγαθών και υπηρεσιών σε σχέση με την εξαγωγή τους, τα οποία μάλιστα δε χαρακτηρίζονται από ανταγωνιστικότητα, δημιουργούν την αύξηση στο το εξωτερικό χρέος της Ελλάδας που παρουσιάστηκε προηγουμένως.

Πιο συγκεκριμένα, η επιδείνωση τόσο των εξαγωγών όσο και των εισαγωγών αγαθών και υπηρεσιών εξηγούν την βελτίωση του ισοζυγίου αγαθών και υπηρεσιών ως ποσοστό του ΑΕΠ από το -14% περίπου κατά το 2008 σε -2,2% κατά το 2013 (σχήμα 20). Παρόλη όμως την πτώση της εγχώριας ζήτησης στην Ελλάδα η οποία θα περιορίζει περαιτέρω τις

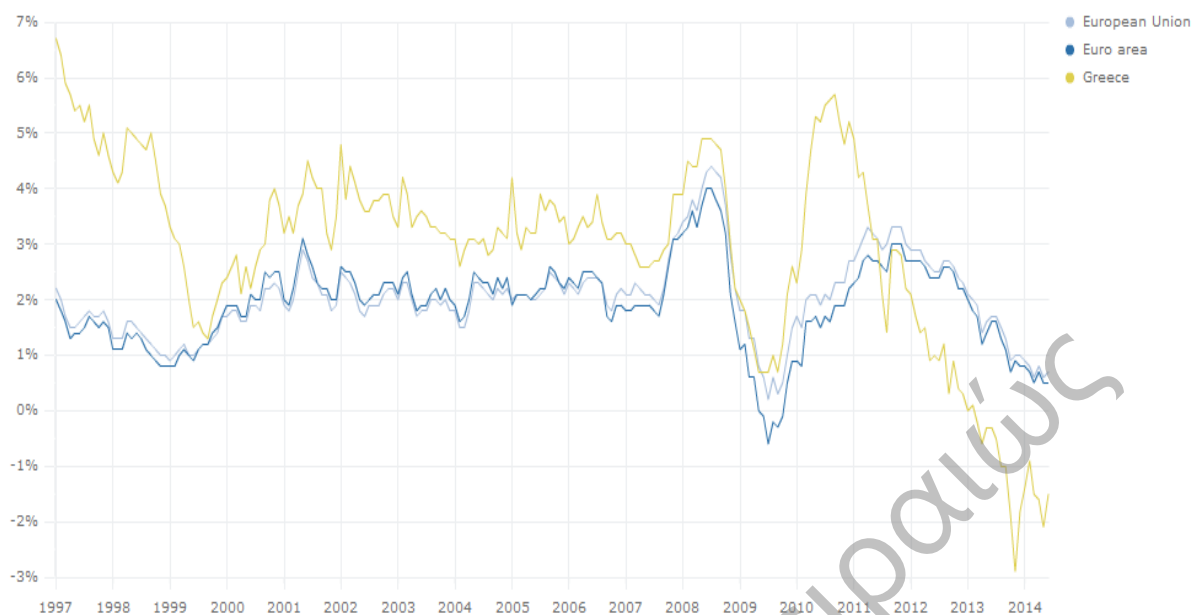
εισαγωγές, οι ελληνικές εξαγωγές δεν ευνοούνται ιδιαίτερα από τις προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας και την αύξηση της ζήτησης κατά 2,0% στις χώρες προορισμού των ελληνικών εξαγωγών. Ωστόσο, εάν καταστεί περισσότερο ευνοϊκή η ισοτιμία του ευρώ έναντι των άλλων νομισμάτων, θα υπάρξουν θετικές επιπτώσεις στο εξωτερικό εμπόριο της Ελλάδας, διότι οι μεν ελληνικές εξαγωγές θα γίνουν φθηνότερες για τις χώρες εκτός ευρωζώνης και ως εκ τούτου θα αντιμετωπίσουν λιγότερες δυσκολίες στις αγορές προορισμού τους, οι δε εισαγωγές στην Ελλάδα θα καταστούν ακριβότερες για τα εμπορεύματα προέλευσης εκτός ευρωζώνης με αποτέλεσμα την μείωση του όγκου των εισαγομένων προϊόντων.

**Σχήμα 20** Ισοζύγιο αγαθών και υπηρεσιών και ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, (1996-2013)



Πηγή: ΓΣΕΕ (2013)

**Σχήμα 21 Διαφορά Πληθωρισμού με Ευρωζώνη, (Εναρμονισμένοι ΔΤΚ, % ετήσια μεταβολή), 2000-2010**



Πηγή: Eurostat, (2014b)

Όσον αφορά στην αξιολόγηση της δημοσιονομικής κατάστασης της Ελλάδας έπειτα από την πλήρη εφαρμογή των μέτρων δημοσιονομικής λιτότητας, εκτιμάται, σύμφωνα με τις προβλέψεις των ΕΕ/ΕΚΤ/ΔΝΤ (ή Τρόικα) για την ελληνική οικονομία, ότι σύμφωνα με το βασικό σενάριο, η οικονομία θα ανακάμψει σταδιακά και ο ρυθμός ανάπτυξης θα φτάσει το 2,7% το 2015 και το 3% το 2020, ρυθμοί χαμηλότεροι βέβαια από αυτούς της περιόδου 1996-2008, αλλά υπό προϋποθέσεις επιτεύξιμοι. Παράλληλα, ο πληθωρισμός κάθε χρόνο υπολογίζεται ότι θα βρίσκεται κάτω του 2%, όσο και ο στόχος της ΕΚΤ για τον μέσο όρο της ευρωζώνης, φανερώνοντας την προσδοκία ότι η Ελλάδα θα καταφέρει να σπάσει την ολιγοπωλιακή διάρθρωση των αγορών και θα επιφέρει ανταγωνιστικότητα στις αγορές προϊόντων και υπηρεσιών, αλλά και στην αγορά εργασίας. Το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών αναμένεται στο -4,4% ΑΕΠ το 2015, επομένως δεν εκτιμάται ότι θα επέλθει γρήγορα πλήρης εξωτερική ισορροπία (Χαρδούβελης, 2011a) (πίνακας 7).

**Πίνακας 7 Οι προβλέψεις των ΕΕ/ΕΚΤ/ΔΝΤ για την Ελλάδα, 2013-2020**

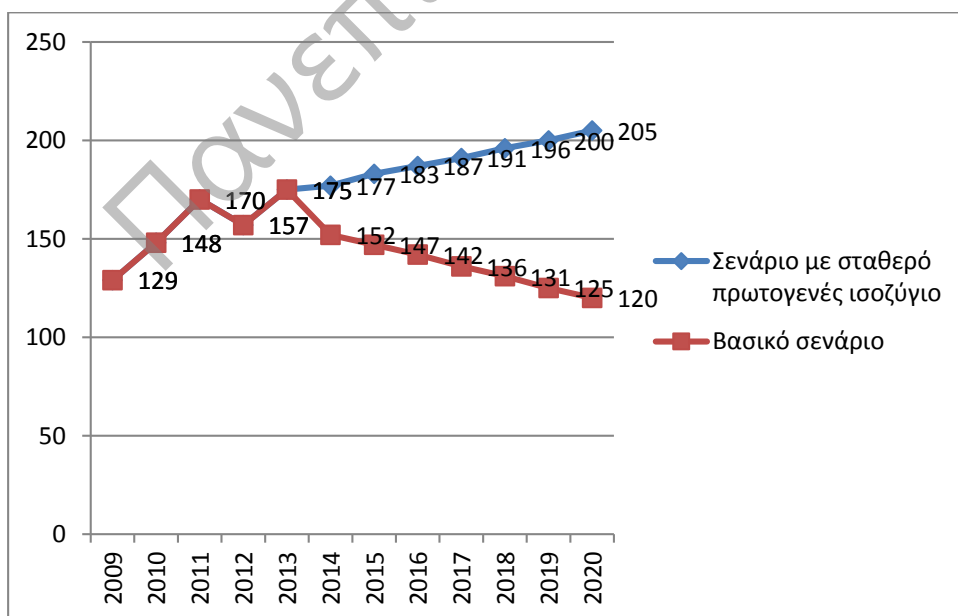
	2015	2020
<b>ΑΕΠ πραγματικό (% μεταβολή)</b>	2,7	3
<b>ΑΕΠ αποπληθωριστής (%)</b>	0,6	1,8
<b>ΑΕΠ ονομαστικό (€ δις.)</b>	252	315

Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών (% ΑΕΠ)	-4,4	-
Ονομαστικό Επιτόκιο Δημ. Χρέους (%)	5,7	5,9
Επιτόκιο 10-ετούς Γερμανικού Ομολόγου (μβ)	350	350
Περιθώριο Ελληνικού Επιτοκίου (μβ)	300	250
Δαπάνες για Τόκους (€ δις.)	21,4	23,7
Δαπάνες για Τόκους (% ΑΕΠ)	8,5	7,5
Πρωτογενείς Δαπάνες (% ΑΕΠ)	32,2	30,5
Έσοδα Γεν. Κυβέρνησης (% ΑΕΠ)	38,5	36,5
Πρωτογενές Ισοζύγιο (% ΑΕΠ)	6,3	5,9
Ισοζύγιο Γεν. Κυβέρνησης (% ΑΕΠ)	-2,1	-1,6
Ισοζύγιο Γεν. Κυβέρνησης (€ δις.)	-5,3	-5
Δημόσιο Χρέος (% ΑΕΠ)	152	120
Δημόσιο Χρέος (€ δις.)	381	409

Πηγή: EC/ECB/IMF Adjustment programme, Eurobank EFG Research

Τέλος, αν ληφθεί υπόψη το βασικό σενάριο, το δημόσιο χρέος θα μειωθεί σταδιακά μέχρι το 2010, οπότε και θα φτάσει επίπεδα χαμηλότερα του 2009, ενώ αν θεωρήσουμε ότι το πρωτογενές ισοζύγιο παραμένει σταθερό, οι προβλέψεις είναι αρκετά δυσοίονες, και ότι αναμένεται να αυξηθεί το χρέος και να φτάσει στο 205% του ΑΕΠ το 2020 (σχήμα 22).

Σχήμα 22 Εξέλιξη του χρέους ως % ποσοστό του ΑΕΠ, 2009-2020



Πηγή: IMF (2011)



#### 4.4. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΟΔΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

Η κρίση στο παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα επέφερε δυσμενέστερες συνέπειες για την ελληνική ναυτιλία, φέρνοντας τον κλάδο προ των πυλών της φάσης ύφεσης, έντασης πιθανόν παρόμοιας με εκείνη της δεκαετίας του 1980. Σύμφωνα με εκτιμήσεις των ναυτιλιακών εταιρειών και ναυλομεσιτών, μόνο στη χώρα μας τουλάχιστον 200 πλοία μικρών και μεσαίων εταιρειών θα αναγκαστούν να παροπλιστούν για άγνωστο διάστημα, δεδομένου ότι το ύψος των ναύλων κάνει ασύμφορη τη λειτουργία τους, πόσο μάλλον την εξυπηρέτηση των τραπεζικών δανείων για την κατασκευή τους. Αναφέρεται μάλιστα ότι εκατοντάδες παραγγελίες για τη ναυπήγηση νέων πλοίων στα ναυπηγεία της Κίνας έχουν ή πρόκειται να ακυρωθούν, αξίας πολλών εκατομμυρίων δολαρίων, παρ' όλες τις προκαταβολές που έχουν δοθεί (περίπου στο 10% της συνολικής αξίας των πλοίων).

Ο αντίκτυπος της κρίσης ήταν έντονος, καθότι μετέβαλε τα στοιχεία σχετικά με το μέγεθος και πιθανώς την ηλικία του στόλου, τον αριθμό των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, αλλά και τη χρηματοδότηση, ενώ παρατηρήθηκε η διάλυση και αποσυναρμολόγηση των πλοίων.

Το τελευταίο διάστημα βέβαια, τόσο στη χώρα μας όσο και παγκοσμίως, σε μεγαλύτερο βαθμό, σταδιακά αποκαθίσταται η ομαλότητα στην οικονομία, διευκολύνοντας τη λειτουργία του παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται αισιόδοξες προοπτικές για τις δυνατότητες χρηματοδοτήσεως τόσο της ναυτιλίας όσο και για την οικονομική ανάπτυξη των χωρών και του διεθνούς εμπορίου. Εντούτοις, η παγκόσμια οικονομία παραμένει αρκετά αδύναμη, αποτρέποντας την εμφάνιση μίας περιόδου ταχείας και βιώσιμης ανάπτυξης στη ναυτιλία και διατηρώντας την παραγωγή και προσφορά νέων πλοίων σε μεγαλύτερα επίπεδα από αυτά της ζήτησης.

Όσον αφορά την Ελληνική ναυτιλία, παρά την παγκόσμια κρίση, η ρευστότητα της διατηρείται σε ικανοποιητικά επίπεδα σε σχέση με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές εταιρείες. Επίσης, στην Ελλάδα υπάρχει εμπειρία στη διαχείριση δύσκολων καταστάσεων και εκμετάλλευσή τους για την προετοιμασία των επιχειρήσεων ώστε να εκμεταλλευτούν το υψηλότερο όφελος με την είσοδο στην επόμενη ανοδική φάση του ναυτιλιακού κύκλου. Οι Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα να διαχειριστούν τις αλλαγές, να αφομοιώσουν τις νέες συνθήκες και να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα.

Επιπλέον, οι παραγγελίες νέων πλοίων θα εκσυγχρονίσουν και θα ανανεώσουν τον ελληνικό στόλο και θα αυξήσουν το μερίδιό του σε παγκόσμιο επίπεδο (Alpha Bank, 2009).

Η περίοδος 2003 -2007 αποτέλεσε για την αγορά ναυτιλιακών υπηρεσιών μία από τις καλύτερες περιόδους, καθότι παρατηρήθηκε αυξημένη διεθνής ζήτηση για βασικά εμπορεύματα (πετρέλαιο, μεταλλεύματα, άνθρακα και τρόφιμα), κατά κύριο λόγο από τις τέσσερις αναδυόμενες οικονομίες (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία και Κίνα), ενισχύοντας το διεθνές εμπόριο, το οποίο αντιπροσωπεύεται κατά 85% από τη ναυτιλία και επιφέροντας μακροοικονομική ανάπτυξη. Ο ρυθμός ανάπτυξης του κλάδου την περίοδο αυτή ήταν 8,3%, επίπεδο διπλάσιο αυτού παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης (4,4%).

Την ίδια στιγμή όμως, η προσφορά υστερούσε, δημιουργώντας συνωστισμό και καθυστερήσεις στα λιμάνια, και κατ' επέκταση αύξηση των ναύλων, ιδιαίτερα του ξηρού φορτίου. Ως εκ τούτου, εκτοξεύτηκαν οι παραγγελίες νέων πλοίων. Σιγά σιγά το μέσο επίπεδο των ναύλων αυξήθηκε, φτάνοντας το 2007 σε επίπεδα αυξημένα κατά 180% σε σχέση με τα αντίστοιχα το 2004 (Schulz, 2008).

Σημειώνεται επίσης έντονη αύξηση των εξαγωγών ετοιμών προϊόντων από την Κίνα, την Ιαπωνία, την Γερμανία και άλλες αναδυόμενες αγορές, ενισχύοντας τις θαλάσσιες μεταφορές μέσω εμπορευματοκιβωτίων, το κόστος μεταφοράς των οποίων μειώθηκε σημαντικά, με αποτέλεσμα να μην είναι πλέον σημαντικός ο τόπος εγκατάστασης των παραγωγικών μονάδων των επιχειρήσεων ως παράγοντας προσδιορισμού (Alpha Bank, 2009).

Η λήξη του κύκλου ήρθε το 2008 με την πτώση των ναύλων, επιφέροντας ακυρώσεις παραγγελιών, αποσυναρμολογήσεις και διάλυση πλοίων, μείωση του κύκλου εργασιών και χρέη, εξαιτίας μιας απότομης πτώσης της ζήτησης, ως αποτέλεσμα της χρηματοπιστωτικής κρίσης των subprime και της διακοπής της χρηματοδότησης του διεθνούς εμπορίου.

Σήμερα, η πλεονάζουσα προσφορά νέων πλοίων δεν επιτρέπει την ανάκαμψη της ναυτιλίας. Εντούτοις, οι ναύλοι ξηρού φορτίου δεν είναι πιθανό να μειωθούν κι άλλο, καθότι βρίσκονται στα ίδια ή και χαμηλότερα επίπεδα από αυτά των λειτουργικών εξόδων του πλοίου (Πετρόπουλος, 2009).

Μία πιθανή αύξηση των ναύλων θα εξαρτηθεί από την οικονομική κατάσταση και ζήτηση συγκεκριμένων χωρών. Πιο αναλυτικά, η Κίνα και άλλες αναδυόμενες χώρες της Ασίας και του κόσμου, όπως η Ινδονησία, η Νότια Κορέα, η Ινδία και η Βραζιλία αναμένεται να αποτελέσουν τον κινητήριο μηχανισμό για ανάκαμψη της παγκόσμιας αγοράς και έξοδο από την κρίση αυξάνοντας τις εξαγωγές και τις εισαγωγές τους. Ο όγκος των εμπορευμάτων, το κόστος, η ταχύτητα και η ασφάλεια (δεδομένου και του φαινομένου της πειρατείας) θα αποτελέσουν παράγοντες που θα επιδράσουν στο επίπεδο ενίσχυσης που θα προσφέρουν αυτές οι χώρες.

Ενισχυτικά λειτουργεί και το γεγονός ότι οι κεντρικές τράπεζες ακολουθούν μία νομισματική πολιτική η οποία περιλαμβάνει τη μείωση των επιτοκίων προκειμένου να ενισχύσει τη ρευστότητα και την εμπιστοσύνη των καταναλωτών και να μελλοντικά χορηγήσει δάνεια στις μικρές επιχειρήσεις, εξομαλύνοντας σταδιακά τις επιπτώσεις της κρίσης.

Στο προσεχές μέλλον όμως, η παγκόσμια οικονομία και ειδικά η οικονομία των αναπτυσσόμενων αναδυόμενων αγορών, αλλά και της Ελλάδας, όπως είδαμε αναμένεται να αναπτύσσεται με χαμηλούς ρυθμούς. Εν ολίγοις, υπάρχουν θετικά σημάδια εξέλιξης, αν και με αργούς ρυθμούς, τα οποία μπορεί να δημιουργήσουν κατάλληλες συνθήκες για σταδιακή ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου (Πετρόπουλος, 2009).

## **5. ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ**

### **5.1. ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΓΧΩΡΙΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ**

Όσον αφορά στον εγχώριο ιδιωτικό τομέα της Ελλάδας γενικότερα, τον Ιούνιο του 2014, ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής της συνολικής χρηματοδότησης διαμορφώθηκε στο -3,5%, παραμένοντας σε σταθερά επίπεδα, ενώ η καθαρή ροή της συνολικής χρηματοδότησης έφτασε τα -324 εκατ. € από τα 212 εκατ. Ευρώ το 2013 (πίνακας 8).

Συγκεκριμένα, αναφερόμενοι στη χρηματοδότηση των επιχειρήσεων, η καθαρή ροή της χρηματοδότησης την ίδια περίοδο ήταν -266 εκατ. Ευρώ από -63 εκατ. ευρώ το 2013 και ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής διαμορφώθηκε στο -4,7%. Συγκεκριμένα για τις μη χρηματοπιστωτικές επιχειρήσεις, ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής διαμορφώθηκε στα -4,7% και η καθαρή ροή της χρηματοδότησής στα -319 εκατ. ευρώ από -42 εκατ. ευρώ το 2013 και για τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις και λοιπά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα στο -4,1%.

Η καθαρή ροή της χρηματοδότησης προς τους ελεύθερους επαγγελματίες, αγρότες και ατομικές επιχειρήσεις, το 2014, ήταν 71 εκατ. ευρώ από 12 το 2013 και ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής της διαμορφώθηκε στο 1,5%.

Η καθαρή ροή χρηματοδότησης προς τους ιδιώτες και τα ιδιωτικά μη κερδοσκοπικά ιδρύματα ήταν -128 εκατ. Ευρώ από -161 εκατ. Ευρώ το 2013 και ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής διαμορφώθηκε στο -3,0% (Τράπεζα της Ελλάδας, 2014).

**Πίνακας 8 Χρηματοδότηση του εγχώριου ιδιωτικού τομέα <sup>(1)</sup> (Υπόλοιπα και καθαρές ροές <sup>(2)</sup> σε εκατ. €)**

	<b>ΙΟΥΝ.2013</b>	<b>ΑΠΡ.2014</b>	<b>ΜΑΙ.2014</b>	<b>ΙΟΥΝ.2014</b>
<b>I. ΣΥΝΟΛΟ</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	223,817	215,139	214,352	214,810
Μηνιαία καθαρήροή	-212	-674	-963	-324
(%) 12μηνιμεταβολή	-4.1%	-3.7%	-3.5%	-3.5%
<b>II. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	106,798	101,291	101,125	101,665
Μηνιαία καθαρήροή	-63	-487	-801	-266
(%) 12μηνιμεταβολή	-4.9%	-4.8%	-4.5%	-4.7%
<b>IIΑ. ΜΗΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	100,340	94,867	94,620	95,108
Μηνιαία καθαρήροή	-42	-483	-793	-319
(%) 12μηνιμεταβολή	-4.2%	-4.6%	-4.4%	-4.7%
<b>1. Γεωργία</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	1,415	1,559	1,566	1,512
(%) 12μηνιμεταβολή	-1.8%	3.3%	1.4%	-3.3%
<b>2. Βιομηχανία</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	21,728	21,260	21,046	20,875
(%) 12μηνιμεταβολή	-1.1%	-5.1%	-4.8%	-5.5%
<b>2.1 Ορυχεία και Λατομεία</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	630	390	338	335
(%) 12μηνιμεταβολή	-6.2%	-22.4%	-30.5%	-30.4%
<b>2.2 Μεταποίηση</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	21,099	20,870	20,708	20,540
(%) 12μηνιμεταβολή	-0.9%	-4.6%	-4.0%	-4.8%
<b>3. Εμπόριο</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	21,751	20,024	19,953	19,944
(%) 12μηνιμεταβολή	-7.4%	-5.8%	-5.2%	-4.7%
<b>4. Τουρισμός</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	7,840	7,752	7,770	7,773

(%) 12μηνιμεταβολή	-0.7%	-1.7%	-1.7%	-1.5%
<b>5. Ναυτιλία</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	12,901	11,846	11,997	12,820
(%) 12μηνιμεταβολή	-4.9%	-5.7%	-5.3%	-4.8%
<b>6. Κατασκευές</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	10,659	10,271	10,373	10,347
(%) 12μηνιμεταβολή	-0.3%	-1.0%	-0.2%	-2.2%
<b>7. Ηλεκτρισμός - Φωταέριο - Ύδρευση</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	5,845	5,336	4,945	4,878
(%) 12μηνιμεταβολή	-3.8%	-9.2%	-15.4%	-15.4%
<b>8. Αποθηκεύσεις και Μεταφορές πλην Ναυτιλίας</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	1,076	878	886	884
(%) 12μηνιμεταβολή	-6.5%	-10.7%	-9.6%	-10.8%
<b>9. Λοιπά</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	17,124	15,939	16,084	16,076
(%) 12μηνιμεταβολή	-7.1%	-3.8%	-2.6%	-2.8%
<b>9.1 Ενημέρωση και Επικοινωνία</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	2,919	2,728	2,746	2,765
(%) 12μηνιμεταβολή	-13.7%	-10.7%	-10.7%	-6.6%
<b>9.2 Διαχείριση Ακίνητης Περιουσίας</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	4,545	5,021	4,908	4,885
(%) 12μηνιμεταβολή	-1.2%	8.2%	7.6%	7.4%
<b>9.3 Επαγγελματικές και Λοιπές Δραστηριότητες</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	2,599	2,965	3,255	3,270
(%) 12μηνιμεταβολή	-9.4%	4.4%	15.4%	13.6%
<b>9.4 Λοιποί Κλάδοι</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	7,061	5,225	5,176	5,155
(%) 12μηνιμεταβολή	-7.3%	-11.3%	-12.0%	-13.8%
<b>ΠΒ. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ</b>				

Υπόλοιπο χρηματοδότησης	6,459	6,425	6,505	6,557
Μηνιαία καθαρήροή	-21	-4	-8	53
(%) 12μηνιμεταβολή	-15.4%	-7.5%	-5.2%	-4.1%
<b>III. ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ, ΑΓΡΟΤΕΣ &amp; ΑΤΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	13,365	13,676	13,232	13,304
Μηνιαία καθαρήροή	12	-5	84	71
(%) 12μηνιμεταβολή	-1.2%	0.8%	1.0%	1.5%
<b>IV. ΙΔΙΩΤΕΣ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΜΗ ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	103,654	100,172	99,996	99,842
Μηνιαία καθαρήροή	-161	-182	-246	-128
(%) 12μηνιμεταβολή	-3.6%	-3.2%	-3.0%	-3.0%
<b>1. Στεγαστικά</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	72,613	70,819	70,718	70,613
Μηνιαία καθαρήροή	-141	-145	-137	-129
(%) 12μηνιμεταβολή	-3.2%	-3.3%	-3.2%	-3.2%
<b>2. Καταναλωτικά</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	29,399	27,936	27,797	27,744
Μηνιαία καθαρήροή	-33	-36	-138	-3
(%) 12μηνιμεταβολή	-5.2%	-2.9%	-2.8%	-2.7%
<b>3. Λοιπά</b>				
Υπόλοιπο χρηματοδότησης	1,643	1,416	1,481	1,485
Μηνιαία καθαρήροή	13	-1	29	3
(%) 12μηνιμεταβολή	2.6%	-1.8%	-0.2%	-0.9%
<sup>(1)</sup> Στα υπόλοιπα περιλαμβάνονται τα δάνεια και οι τοποθετήσεις σε εταιρικά ομόλογα, ανεξάρτητα από το αν έχουν τιτλοποιηθεί.				
<sup>(2)</sup> Οι καθαρές ροές και οι ρυθμοί μεταβολής υπολογίζονται αφού ληφθούν υπόψη οι αναταξινομήσεις και μεταβιβάσεις δανείων/εταιρικών ομολόγων, οι διαγραφές, καθώς και οι συναλλαγματικές διαφορές.				

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας (2014)

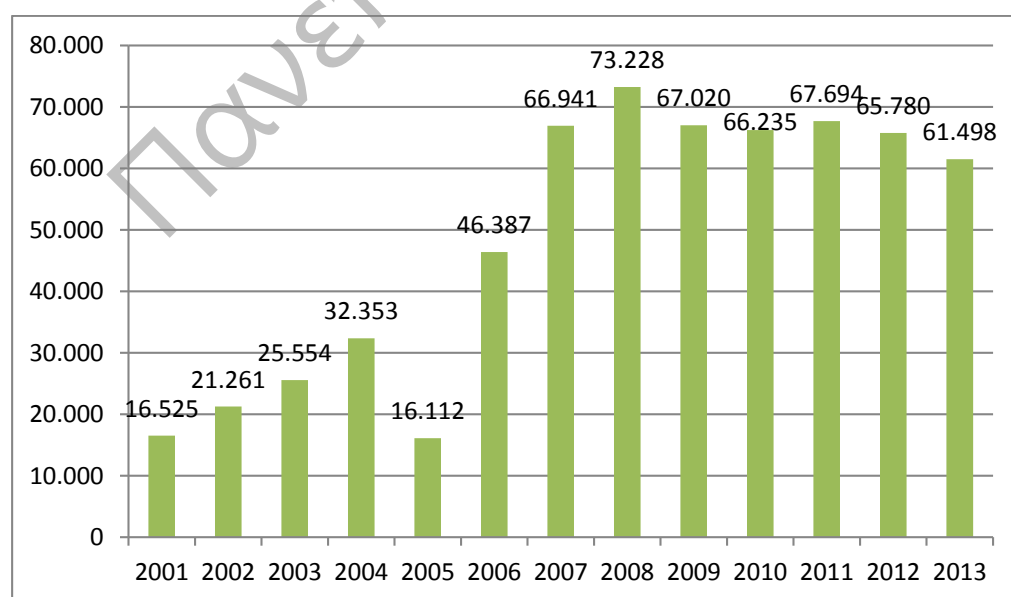
## 5.2. Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τα τελευταία χρόνια, η ναυτιλιακή βιομηχανία αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα λόγω χρηματοοικονομικών προβλημάτων, δεδομένου ότι οι ευρωπαϊκές τράπεζες περιόρισαν σημαντικά το χαρτοφυλάκιο χρηματοδότησης της ναυτιλίας, ως αποτέλεσμα της μειωμένης ρευστότητας και της ανάγκης για αναδιάρθρωση, ενώ την ίδια περίοδο οι τράπεζες των ΗΠΑ και της Κίνας αύξησαν τη χρηματοδότησή τους στον κλάδο. Βέβαια, αξίζει να αναφερθεί ότι οι κινεζικές τράπεζες δε διαθέτουν αρκετή εμπειρία στον τομέα της χρηματοδότησης της ναυτιλίας, επομένως χρειάζονται πολύ περισσότερο χρόνο για την αξιολόγηση ενός δανείου και είναι πιο επιφυλακτικοί ως προς τις εταιρείες τις οποίες θα χρηματοδοτήσουν, επομένως περιορίζονται στη δανειοδότηση μεγάλων και γνωστών εταιρειών, οι οποίες μάλιστα θα πρέπει να κατασκευάσουν τα πλοία στα ναυπηγεία της Κίνας (Prandeka&Zarkos, 2014).

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με τα ετήσια αποτελέσματα της Petrofin Bank Research (2014), στη συνέχεια θα αναλυθεί η παρουσία όλων των τραπεζών που ασχολούνται με τη χορήγηση δανείων σε Έλληνες ιδιοκτήτες πλοίων μέχρι το τέλος του 2013.

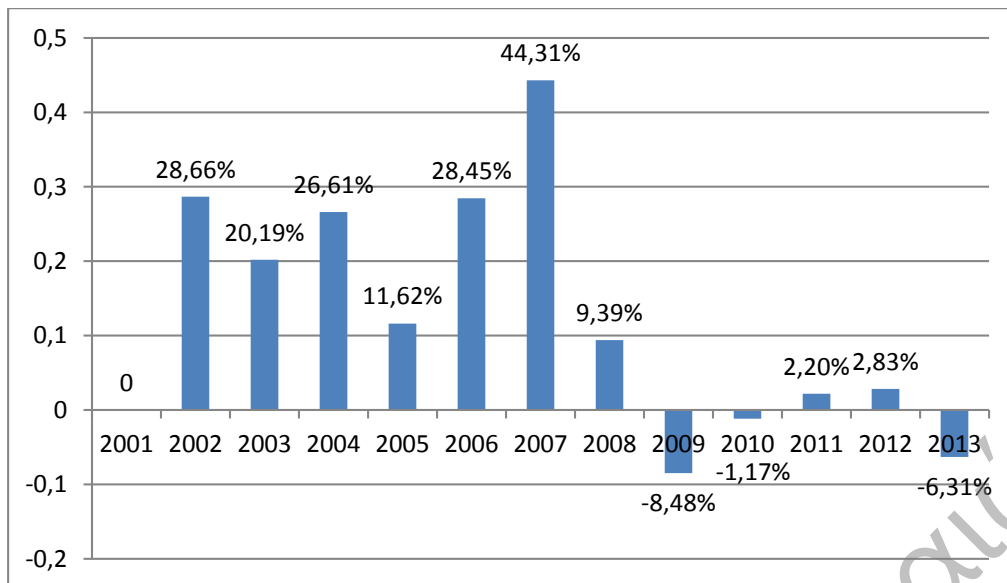
Έτσι λοιπόν, βλέπουμε στο σχήμα 23 τη διαχρονική εξέλιξη του συνολικού χαρτοφυλακίου Ελληνικών πλοίων από το 2001 ως το 2013. Αυτό, παρουσίασε μία έντονα αυξητική τάση μέχρι το 2008, οπότε από 16,525\$ εκατ. το 2001 έφτασε τα 73,288\$ εκατ. Έκτοτε, μειώθηκε, παραμένοντας όμως σε υψηλότερα επίπεδα σε σχέση με τα επίπεδα προ κρίσης, με εξαίρεση το 2011 και 2012, οπότε παρουσίασε μία ελάχιστη αύξηση.

**Σχήμα 23** Συνολικό χαρτοφυλάκιο Ελληνικών πλοίων (US \$ εκατ.)



Πηγή: PetrofinBankResearch (2014)

**Σχήμα 24 Συνολικό χαρτοφυλάκιο Ελληνικών πλοίων (μεταβολή %)**



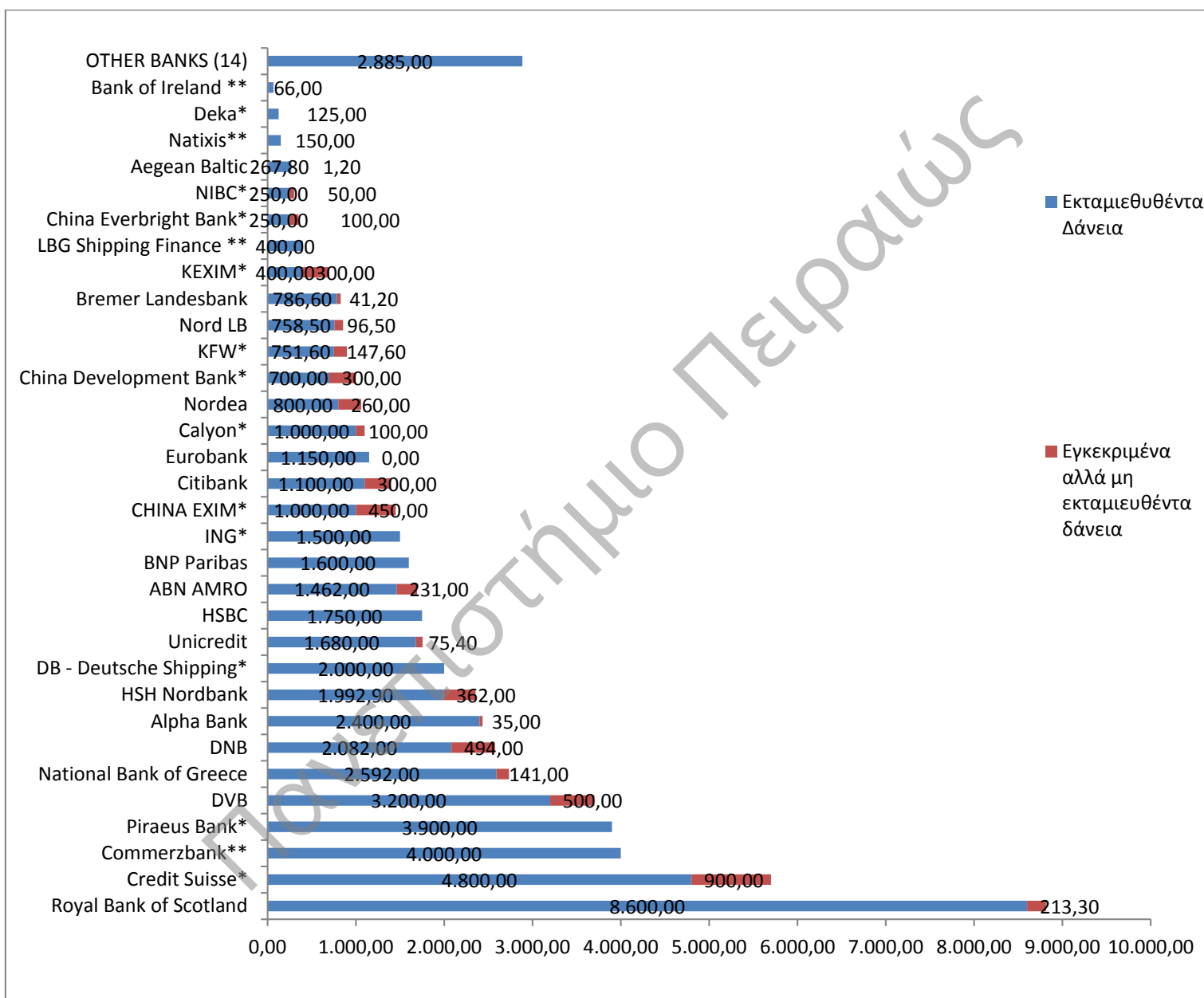
Πηγή: PetrofinBankResearch (2014)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ



Σύμφωνα με το σχήμα 25, για το τέλος του 2013 η Royal Bank of Scotland περιλαμβάνει το μεγαλύτερο χαρτοφυλάκιο σε εκταμιευθέντα δάνεια, της τάξης των 8,600\$ εκατ., ενώ η Credit Suisse περιλαμβάνει το μεγαλύτερο χαρτοφυλάκιο σε εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια, της τάξης των 900\$ εκατ.

**Σχήμα 25 Χαρτοφυλάκιο τραπεζών (US \$ εκατ.)**



\* Εκτιμήσεις αγοράς \*\* Τράπεζες που δημοσιεύουν τα χαρτοφυλάκιά τους

Σημείωση: Συνολικός αριθμός τραπεζών που δανείζουν στην ελληνική ναυτιλία, από το τέλος του 2013: 46

2012: συνολικός αριθμός των τραπεζών δανεισμού για την ελληνική ναυτιλία: 51

Συνολική παρουσία στην ελληνική ναυτιλία στο τέλος του 2013: 61.497,5

2012: συνολική παρουσία στην ελληνική ναυτιλία από όλες τις τράπεζες: 65.780

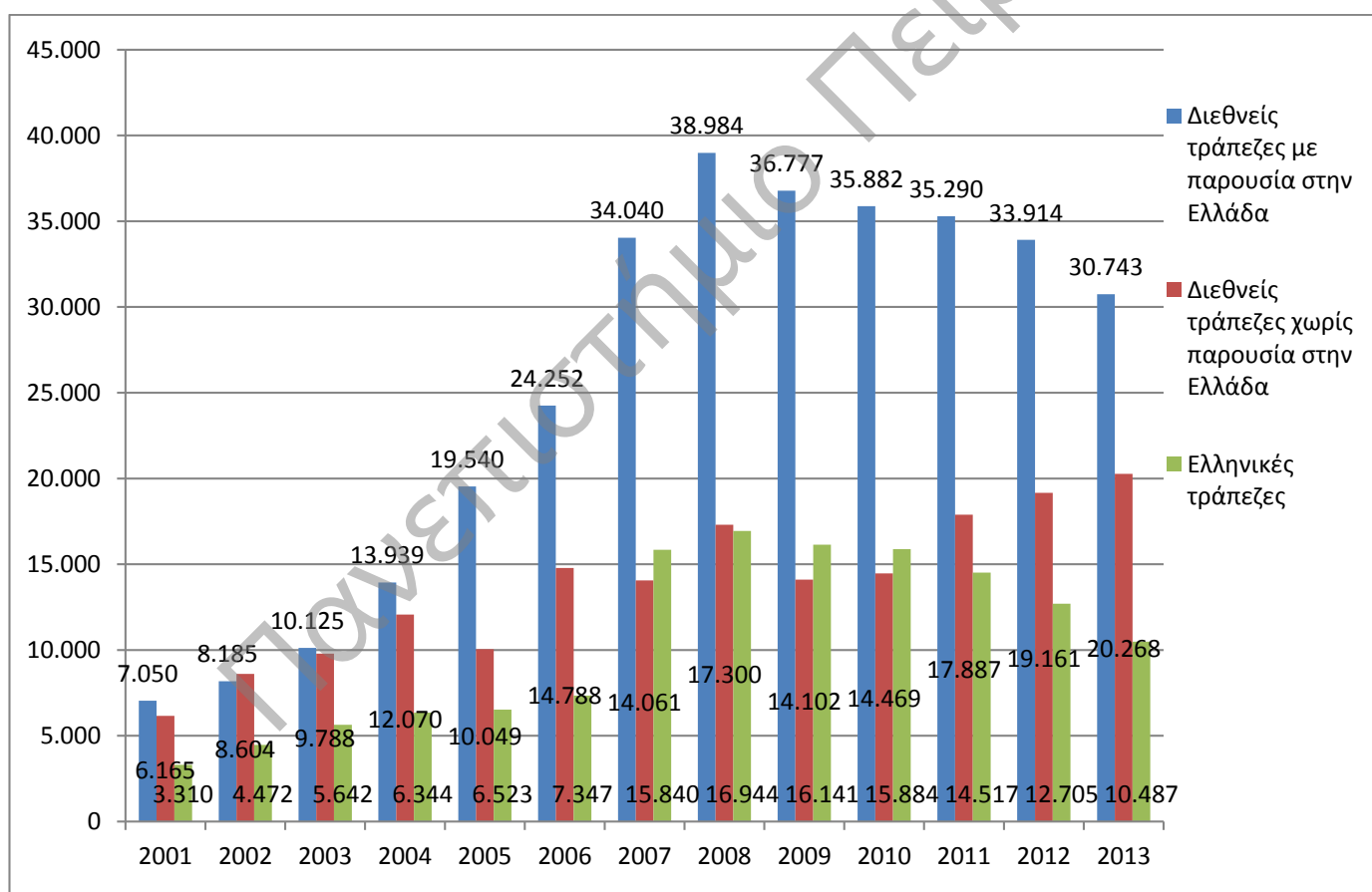
Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

Όσον αφορά στην παρουσία των τραπεζών σε όρους ομάδων τραπεζών, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης και δραστηριοποίησης, σύμφωνα με το σχήμα 26 οι Ελληνικές τράπεζες και οι διεθνείς τράπεζες με ελληνική παρουσία έδειξαν πτώση για έκτη συνεχή χρονιά, έπειτα από τη διαρκή αυξητική τάση από το 2001. Έτσι λοιπόν, διεθνείς τράπεζες με ελληνική παρουσία από 38,984\$ εκατ. το 2008 έφτασαν το 2013 στα 30,743\$ εκατ.

Αντίθετα, οι διεθνείς τράπεζες χωρίς ελληνική παρουσία έδειξαν αύξηση για πέμπτη συνεχή χρονιά, κατά 1.107\$ εκατ., μία μικρότερη άνοδος σε σχέση με πέρυσι, της τάξης του 5,78%.

Βέβαια, ο τομέας αυτός παραμένει ιδιαίτερα κατακερματισμένος, με 14 τράπεζες να εντάσσονται στην κατηγορία «άλλες τράπεζες» (από 13 το 2012).

**Σχήμα 26 τραπεζικά χαρτοφυλάκια ελληνικής ναυτιλίας από το 2001 - ανά ομάδα τραπεζών (σε US \$ εκατ.)**



Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

Στον πίνακα 9 παρατηρούμε τη συνολική εξέλιξη της ανάπτυξης στην τραπεζική δανειοδότηση ελληνικών πλοίων στο σύνολό της, καθώς και για τις τρεις γεωγραφικές ομάδες τραπεζών συγκεκριμένα. Διαφαίνεται λοιπόν ότι οι Διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα έχουν αυξήσει συνολικά το χαρτοφυλάκιο χορηγήσεων ελληνικών πλοίων από το 2001 ως το 2013 κατά πολύ μεγάλο βαθμό (336.06%, το οποίο ισοδυναμεί σε Μέση ετήσια αύξηση κατά 13.06%), παρουσιάζοντας όμως μία μείωση από το 2012. Παρόμοια είναι και η κίνηση στις Ελληνικές τράπεζες, με ποσοστό αύξησης 216.83% (ετήσια 10.09%), ενώ αντίθετα Διεθνείς τράπεζες χωρίς παρουσία στην Ελλάδα, έπειτα από μία σημαντική μείωση από το 2008 στο 2009, διαρκώς αυξάνουν το χαρτοφυλάκιο τους, με ετήσιο ρυθμό 10.43% και συνολικό 228.76%.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

**Πίνακας 9** Συνολική ανάπτυξη στο δανεισμό ελληνικών πλοίων (σε US \$ εκατ.)

	Συνολικό χαρτοφυλάκιο χορηγήσεων ελληνικών πλοίων						Ποσοστό ετήσιας αύξησης					Ποσοστό αύξησης μεταξύ 2001 και 2013	Μέση ετήσια αύξηση από το 2001	Ποσοστό αύξησης μεταξύ 2001 και 2012	Μέση ετήσια αύξηση 2001 - 2012
	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2013	2012	2011	2010	2009				
Διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα	30,742.5 0	33,914.3 8	35,290.4 7	35,882.2 9	36,777.3 1	38,984.4 0	-9.35%	-3.90%	-	-	-5.66%	336.06%	13.06%	381.05%	15.35%
Διεθνείς τράπεζες χωρίς παρουσία στην Ελλάδα	20,268	19,161.3 5	17,886.8 1	14,468.7 6	14,101.6 5	17,299.5	5.78%	7.13%	23.62%	2.60%	-	228.76%	10.43%	210.81%	10.86%
Ελληνικές τράπεζες	10,486.9 1	12,704.5 3	14,517.0 8	15,883.6 0	16,140.5 5	16,944.2 4	-	-	-	-	-4.74%	216.83%	10.09%	283.82%	13.01%
Σύνολο	61,497.5 1	65,780.2 6	67,694.3 6	66,234.6 5	67,019.5 1	73,228.1 4	-6.51%	-2.83%	2.20%	-	-8.48%	272.15%	11.57%	298.06%	13.68%

Πηγή: PetrofinBankResearch (2014)

Διακρίνοντας τα εκταμιευθέντα από τα εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια, διαπιστώνουμε μία πτώση των συνολικών αναλήψεων υποχρεώσεων από τις διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα και τις Ελληνικές τράπεζες ιδίως από το 2012 κι έπειτα και στα δύο είδη, αλλά με μεγαλύτερη μείωση στα εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια. Αντίθετα, οι διεθνείς τράπεζες χωρίς ελληνική παρουσία, που είναι κυρίως ευρωπαϊκές, εξακολουθούν να δείχνουν οριακή εμπιστοσύνη στο μέλλον (με 0,76% αύξηση στα εγκεκριμένα δάνεια και 6.57% αύξηση στα εκταμιευθέντα δάνεια το 2013). Συνολικά όμως και στις δύο περιπτώσεις παρουσιάζεται συνολική μείωση (πίνακες 10 - 11).

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

**Πίνακας 10** χαρτοφυλάκια εκταμιευθέντων και εγκεκριμένων αλλά μη εκταμιευθέντων δανείων (σε US \$ εκατ.)

Έτος	Εκταμιευθέντα δάνεια						Εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια					
	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα	28,467.00	31,160.00	31,620.25	31,718.47	30,861.13	29,020.00	2276.00	2754.15	3670.22	4163.82	5916.19	9964.40
Διεθνείς τράπεζες χωρίς παρουσία στην Ελλάδα	17,623	16,536.00	15,334.69	11,647.95	10,516.29	11,777.88	2645.00	2625.00	2552.12	2820.80	3585.35	5521.62
Ελληνικές τράπεζες	10,309.76	12,318.23	13,624.62	13,715.56	13,229.71	12,776.77	177.15	386.30	892.46	2.168.04	2911.38	4167.46
Σύνολο	56,399.64	60,014.46	60,579.55	57,082.00	54,607.00	53,574.65	5097.79	5765.45	7114.80	9153.00	12412.92	19653.48

Πηγή: PetrofinBankResearch (2014)

**Πίνακας 11** Μεταβολή των χαρτοφυλακίων εκταμιευθέντων και εγκεκριμένων αλλά μη εκταμιευθέντων δανείων (σε US \$ εκατ.)

Έτος	% Αλλαγή στα Εκταμιευθέντα δάνεια				% Αλλαγή στα Εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια			
	2013	2012	2011	2010	2013	2012	2011	2010
Διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα	-8.64%	-1.45%	-0.31%	2.78%	-17.37%	-25.00%	-12.00%	29.60%
Διεθνείς τράπεζες χωρίς παρουσία στην Ελλάδα	6.57%	7.83%	31.50%	10.80%	0.76%	2.86%	-9.52%	-21.30%
Ελληνικές τράπεζες	-16.30%	-0.60%	-0.70%	3.68%	-54.10%	-56.70%	-58.80%	-25.50%
Σύνολο	-6.02%	-0.93%	613.00%	453.00%	-11.58%	-19.00%	-22.30%	-26.30%

Πηγή: PetrofinBankResearch (2014)

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η Royal Bank of Scotland έρχεται πρώτη στην κατάταξη προς τα χαρτοφυλάκια χρηματοδότησης ελληνικών πλοίων στο τέλος του 2013, ενώ η Bank of Ireland στην 32<sup>η</sup> και τελευταία θέση (πίνακας 12). Ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο ρόλος και των ελληνικών τραπεζών, με την Πειραιώς να καταλαμβάνει την τέταρτη θέση και την Εθνική την έκτη. Βέβαια, παρατηρείται ότι η χρηματοδότηση σε Εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια από ελληνικές τράπεζες είναι πολύ χαμηλή ως και μηδαμινή.

**Πίνακας 12** Κατάταξη Τραπεζών ως προς τα χαρτοφυλάκια χρηματοδότησης ελληνικών πλοίων στο τέλος του 2013

Κατάταξη	Τράπεζα	Εκταμιευθέντα δάνεια	Εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια	Σύνολο
1	Royal Bank of Scotland	8,600	213.30	8,813.30
2	Credit Suisse*	4,800	900	5,700
3	Commerzbank**	4,000	0	4,000
4	Piraeus Bank*	3,900	0	3,900
5	DVB	3,200	500	3,700
6	National Bank of Greece	2,592	141	2,733
7	DNB	2,082	494	2,576
8	Alpha Bank	2,400	35	2,435
9	HSHNordbank	1,992.90	362	2,354.90
10	DB · Deutsche Shipping*	2,000	0	2,000
11	Unicredit	1,680	75.40	1,755.40
12	HSBC	1,750	0	1,750
13	ABN AMRO	1,462	231	1,693
14	BNP Paribas	1,600	0	1,600
15	ING*	1,500	0	1,500
16	CHINA EXIM *	1,000	450	1,450
17	Citibank	1,100	300	1,400
18	Eurobank	1,150	0	1,150
19	Calyon*	1,000	100	1,100
20	Nordea	800	260	1,060
21	China Development Bank*	700	300	1,000
22	KFW*	751.60	147.60	899.20
23	Nord LB	758.50	96.50	855

24	Bremer Landesbank	786.60	41.20	827.80
25	KEXIM*	400	300	700
26	IBG Shipping finance “	400	0	400
27	China Everbright Bank*	250	100	350
28	NIBC*	250	50	300
29	Aegean Baltic	267.80	1.20	268.90
30	Natixis**	150	0	150
31	Deka*	125	0	125
32	Bank of Ireland **	66	0	66
	Άλλες τράπεζες (14)	2,885		2,885
	Συνολικός αριθμός τραπεζών	46	Συνολικό Ελληνικό χαρτοφυλάκιο	61,497.50

\* Εκτιμήσεις αγοράς

\*\* Τράπεζες που δημοσιεύουν τα χαρτοφυλάκιά τους

Πηγή: *PetrofinBankResearch (2014)*

Δίνοντας μεγαλύτερη έμφαση στις 10 κορυφαίες τράπεζες σύμφωνα με τον προηγούμενο πίνακα, διαπιστώνουμε ότι η CreditSuisse συνέχισε να αυξήσει το μερίδιο αγοράς της από 5,97% το 2009 στο 9,31% στο τέλος του 2013. Η DVB κατέχει πλέον το 6,04%, ενώ η RBS και Commerzbank έχουν καταγράψει πτώσεις. Η HSH Nordbank, η DB και DNB βρίσκονται κοντά στα ίδια επίπεδα μεριδίου αγοράς. Όσον αφορά στην ανάπτυξη των ελληνικών τραπεζών, αυτή προκύπτει ως άμεσο αποτέλεσμα της απορρόφησης των δανειακών χαρτοφυλακίων άλλων ελληνικών τραπεζών (πίνακας 13).



Πίνακας 13 Ο δέκα κορυφαίες τράπεζες του 2013 όσον αφορά στο μέγεθος του χαρτοφυλακίου (σε US \$ εκατ.)

Κατάταξη	2013			2012			2011			2010			2009		
	Τράπεζα	Συνολ. παρουσία (εκατ.)	Μερίδιο αγοράς % Ελληνικό χαρτοφυλάκιο	Τράπεζα	Συνολ. παρουσία (εκατ.)	Μερίδιο αγοράς %	Τράπεζα	Συνολ. παρουσία (εκατ.)	Μερίδιο αγοράς %	Τράπεζα	Συνολ. παρουσία (εκατ.)	Μερίδιο αγοράς %	Τράπεζα	Συνολική παρουσία (εκατ.)	Μερίδιο αγοράς %
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 Schiffsbank	5,606	8.28%	Deutsche Schiffsbank	5,556	8.39%	HSHNordbank	5,202	7.76%
3	Commerzbank**	4,000	6.53%	Commerzbank***	5,200	7.91%	Credit Suisse*	5,000	7.39%	Credit Suisse*	4,500	6.79%	Deutsche Schiffsbank	4,969	7.41%
4	Piraeus Bank*	3,900	6.37%	DVB	2,949	4.48%	DNB	2,850	4.21%	HSHNordbank*	3,122	4.71%	Credit Suisse*	4,000	5.97%
5	DVB	3,700	6.04%	DNB	2,754	4.19%	DVB	2,831	4.18%	National Bank of Greece	3,004	4.54%	National Bank of Greece	3,217	4.80%
6	National Bank of Greece	2,733	4.46%	Emporiki*	2,484	3.78%	Emporiki Bank	2,700	3.99%	DNB Nor	2,877	4.34%	Alpha Bank	2,675	3.99%

7	DNB	2,576	4.21%	National Bank of Greece	2,389	3.63%	National Bank of Greece	2,566	3.79%	EmporikiBank	2,730	4.12%	EmporikiBank of Greece	2,620	3.91%
8	Alpha Bank	2,435	3.98%	HSH Nordbank**	2,297	3.49%	Marfin Egnatia	2,403	3.55%	Marfin Egnatia - Deutsche Shipping	2,613	3.95%	Marfin Egnatia DNB Nord	2,544	3.80%
9	HSH Nordbank	2,355	3.51%	Marfin Egnatia	2,152	3.27%	HSBC	2,400	3.55%	Marfin Egnatia	2,483	3.75%	Marfin Egnatia	2,450	3.66%
10	DB-Deutsche Shipping*	2,000	3.27%	HSBC - ING	2,000	3.04%	DB - Deutsche Shipping*	2,323	3.43%	Alpha Bank	2,470	3.73%	Calyon*	2,000	2.98%
							HSH Nordbank	2,217	3.28%						
	Totals	38,212	62.38%	Totals	39,992	60.80%	Total	42,351	62.56%	Total	41,794	63.10%	Total	42,979	64.13%

Πηγή: PetrofinBankResearch (2014)

Μελετώντας διαχρονικά την εθνικότητα των τραπεζών, προκύπτει ότι Γερμανία, η Ολλανδία και οι άλλες ευρωπαϊκές τράπεζες παρουσίασαν μικρή αύξηση, από 36 αν και το ευρωπαϊκό σύνολο μειώθηκε στο 90,16% από το 95.58% το 2011. Οι ΗΠΑ και η Άπω Ανατολή έχουν επίσης αυξήσει ελαφρώς την παρουσία τους (3.17% το 2013 από 2.08% το 2011 για τις ΗΠΑ και 6.02% το 2013 από 1.9% το 2011 για την Άπω Ανατολή). Οι ελληνικές τράπεζες φαίνεται να έχουν ολοκληρώσει τις διαδικασίες συγχώνευσης και εξαγοράς και πλέον έχουν πέσει στις 5 από τις 15 το 2003. Έτσι συνολικά, ο αριθμός των τραπεζών που πλέον χρηματοδοτούν την ελληνική ναυτιλία είναι 46 τα 2013 από 54 πριν από μία δεκαετία (πίνακας 14).

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

**Πίνακας 14** Κατανομή των τραπεζών που ασχολούνται με την ελληνική χρηματοδότηση πλοίων κατά εθνικότητα

Εθνικότητα	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Συνολικό χαρτοφυλάκιο ανά γεωγραφική περιοχή	% Συνόλουχρηματοδότησης Ελληνικών πλοίων
Ηνωμένο Βασίλειο - Ιρλανδία	5	5	4	5	5	6	5	4	5	5	4	2013: 11,029 2012: 13,581 2011: 15,533	2013: 17.93% 2012: 20.65% 2011: 22.95%
Γαλλία/Βέλγιο	8	6	3	3	3	4	4	3	5	5	5	2013: 3,065 2012: 3,813 2011: 4,401	2013: 4.98% 2012: 5.8% 2011: 6.5%
Σκανδιναβία	2	2	2	2	2	2	2	2	6	6	6	2013: 4,676 2012: 5,029 2011: 5,325	2013: 7.6% 2012: 7.65% 2011: 7.9%
Γερμανία	10	10	9	10	11	11	11	10	10	10	10	2013: 16,617 2012: 17,006 2011: 17,717	2013: 27% 2012: 25.8% 2011: 26.17%
Ολλανδία	5	5	4	3	3	3	2	2	2	3	3	2013: 3,493 2012: 2,800 2011: 1,632	2013: 5.68% 2012: 4.26% 2011: 7.41%
Ελλάδα	15	14	14	12	12	12	12	12	12	9	5	2013: 10,487 2012: 12,704 2011: 14,517	2013: 17.05% 2012: 19.31% 2011: 21.45%
Άλλες Ευρωπαϊκές	4	4	2	1	1	1	2	3	5	3	3	2013 6,080	2013: 9.89%

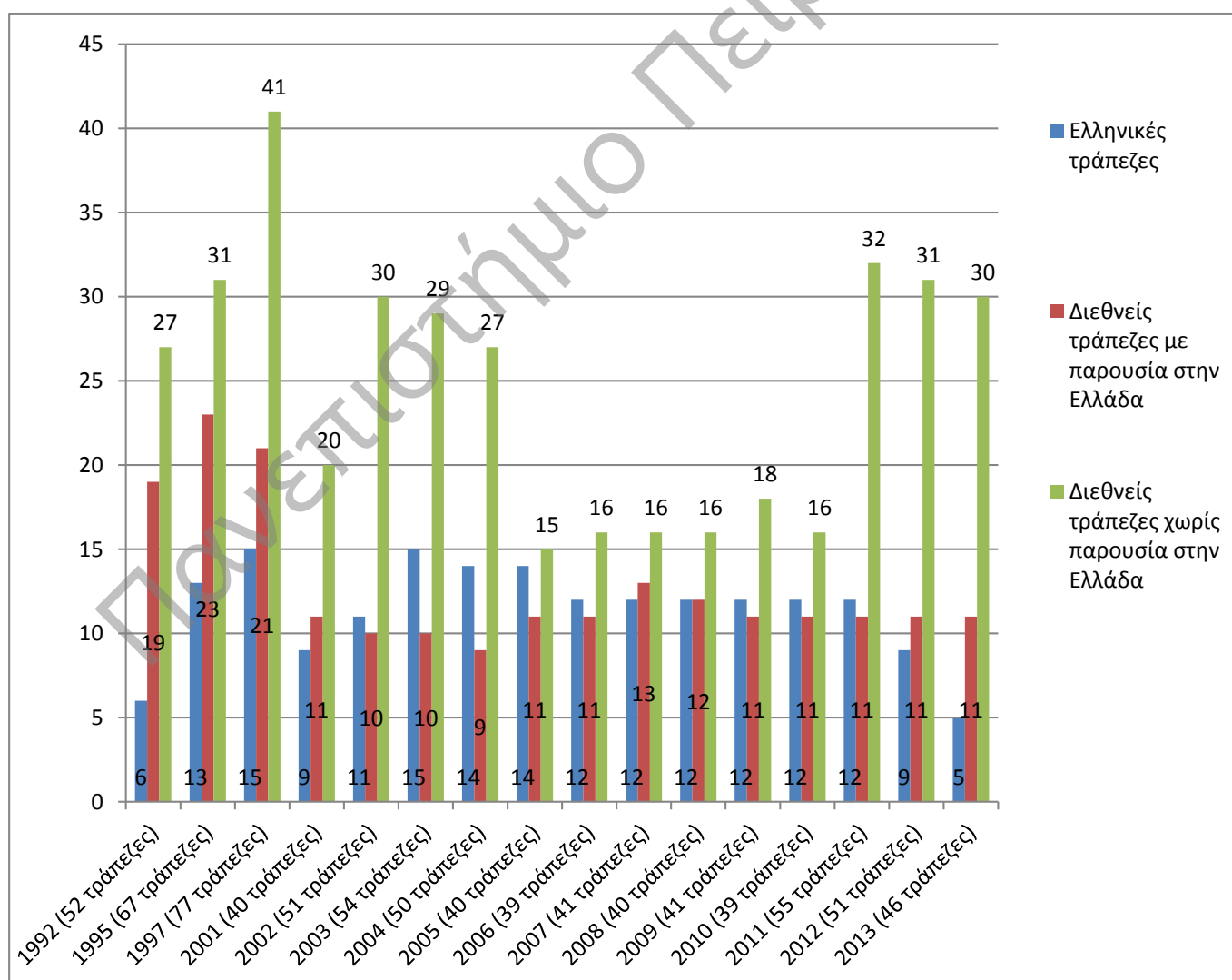
												2012 5,566	2012: 8.5%
												2011: 5,575	2011: 8.24%
Σύνολο Ευρώπης	49	46	38	36	37	39	38	36	45	41	36	2013: 55,447.46	2013: 90.16%
												2012: 60,500	2012: 91.97%
												2011: 64,700	2011: 95.58%
Βόρεια Αμερική	4	3	1	2	3	1	1	1	3	3	3	2013 1,950	2013: 3.17%
												2012 1,780	2012: 2.71%
												2011: 1,408	2011: 2.08%
Άπω Ανατολή	1	1	1	1	1	0	2	2	6	6	6	2013: 3,700	2013: 6.02%
												2012: 3,000	2012: 4.56%
												2011: 1,286	2011: 1.9%
Αυστραλία									1	1	1	2013: 400	2013: 0.65%
												2012: 500	2012: 0.76%
												2011: 300	2011: 0.44%
Παγκόσμιο Σύνολο	54	50	40	39	41	40	41	39	55	51	46	2013: 61,498	
												2012: 65,780	
												2011: 65,780	
Πηγή: PetrofinBankResearch (2014)													

Τις παραπάνω τράπεζες μπορούμε να τις διαχωρίσουμε και πάλι ως προς τη χώρα προέλευσης και δραστηριοποίησης, επομένως, σύμφωνα με το σχήμα 27, οι ελληνικές τράπεζες μετά από μία αύξηση από το 1992 μέχρι το 2003, παρέμειναν σχεδόν σταθερές σε πλήθος μέχρι το 2013 οπότε και έπεσαν σε χαμηλότερα επίπεδα από αυτά του 1992, εξαιτίας της κρίσης που ξέσπασε στη χώρα.

Οι διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα παραμένουν σε σταθερά επίπεδα από το 1997, παραλές τις ελάχιστες αυξομειώσεις, μένοντας στις 11, νούμερο το οποίο εμφανίστηκε το 1995 έπειτα από μία πτώση από τις 23 τράπεζες.

Οι διεθνείς τράπεζες χωρίς παρουσία στην Ελλάδα παρουσιάζουν εντονότερες μεταβολές ως προς τη δραστηριοποίησή τους. Την τελευταία τριετία όμως, παρόλη την ελάχιστη μείωση, παρουσιάζουν αυξημένα νούμερα σε σχέση με τα αντίστοιχα προ κρίσης.

**Σχήμα 27 Αριθμός τραπεζών που χρηματοδοτούν ελληνικά πλοία 1992-2013**

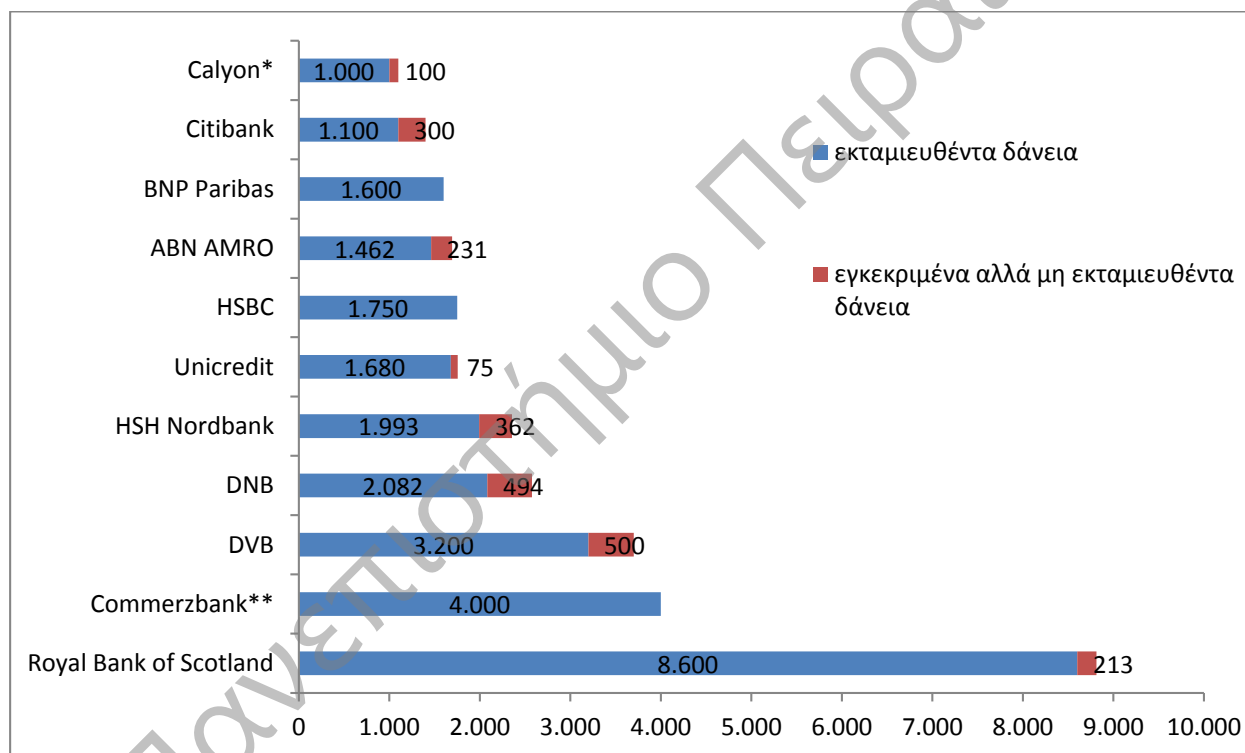


Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

### 5.2.1. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ

Οι διεθνείς τράπεζες με ελληνική παρουσία είναι η ομάδα που εξακολουθεί να έχει την υψηλότερη παρουσία στην Ελληνική ναυτιλία, η οποία, ωστόσο, έχει μειωθεί κατά 9,35%. Το 2013, η Royal Bank of Scotland παρείχε το μεγαλύτερο ποσό εκταμιευθέντων δάνειων (8,600 \$ εκατ.), ενώ η Citibank και Calyon το χαμηλότερο (1,100\$ εκατ.). Ως προς τα εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια, το μεγαλύτερο ποσό χορηγείται από την DVB (494\$ εκατ.) και το χαμηλότερο από την Unicredit (75\$ εκατ.) (εκτός από αυτές που δεν χορηγούν καθόλου τέτοια δάνεια) (σχήμα 28).

Σχήμα 28 Διεθνείς τράπεζες με ελληνική παρουσία (σε US \$ εκατ.)



Σημείωση: εκταμιευθέντα δάνεια: Σύνολο Ελληνικού χαρτοφυλακίου: 30,742.52, Αριθμός Τραπεζών: 11  
εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια: Σύνολο Ελληνικού χαρτοφυλακίου: 33.914 m, Αριθμός Τραπεζών: 11

Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

Στους πίνακες 15, 16 και 17 παρακάτω αναφέρονται οι διαφορές μεταξύ του συνόλου χαρτοφυλακίων για τα εκταμιευθέντα δάνεια και για εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια για πάνω από μια περίοδο 6 ετών συγκεκριμένα για τις διεθνείς τράπεζες με ελληνική παρουσία.

Έτσι συγκεκριμένα, παρατηρείται ότι η ομάδα που ανέκαθεν υποστήριζε την ελληνική ναυτιλία συνεχίζει να μειώνεται. Στον πίνακα 15 δίνονται οι τράπεζες που συνεχίζουν να έχουν μια ελληνική παρουσία και εξακολουθούν να χρηματοδοτούν νέες παραγγελίες, ειδικά για τους πολύ μεγάλες ιδιοκτήτες, γεγονός το οποίο τους δίνει από πρώτο χέρι γνώση για την ελληνική ναυτιλία. Η DVB και η ABN Amro ξεχωρίζουν όσον αφορά στην ανάπτυξη του χαρτοφυλακίου, καθότι αυτό μεταβλήθηκε από το 2012 κατά 25% και 16.76% αντίστοιχα και η HSH συνεχίζει τη χρηματοδότησή της από την κεντρική της τράπεζα, με ανάπτυξη 2.5%. Οι υπόλοιπες τράπεζες συρρίκνωσαν το χαρτοφυλάκιο τους το τελευταίο έτος.

**Πίνακας 15** Διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα - Συνολικό Ελληνικό χαρτοφυλάκιο (Σε US \$ εκατ.)

Τράπεζα	2013	2012	2011	2010	2001	2008	Μεταβολή % 2012- 2013	Μεταβολή % 2011- 2012
Royal Bank of Scotland	8,813	10,555	11,455	12,439	13,302	13,980	-16.50%	-7.85%
HSH Nordbank	2,355	2,297	2,220	3,122	5,202	5,670	2.50%	3.48%
Commerzbank**	4,000	5,200	5,606	5,556	4,969	5,650	-23.08%	-7.24%
Calyon*	1,100	1,400	1,550	2,000	2,000	2,750	-21.43%	-9.68%
Unicredit	1,755	1,860	2,040	1,885	1,951	2,176	-5.65%	-8.80%
DVB	3,700	2,949	2,831	2,174	1,470	1,850	25%	4%
ABN AMRO	1,693	1,450	1,132	346	251	236	16.76%	28.09%
HSBC	1,750	2,000	2,400	2,300	1,650	1,343	-12.50%	-16.67%
BNP Paribas	1,600	1,948	2,101	2,244	1,249	1,239	-17.88%	-7.27%
Citibank	1,400	1,500	1,108	940	940	1,145	-6.67%	35.38%
DNB	2,576	2,754	2,850	2,877	2,544	3,042	-6.46%	-3.37%
Σύνολο	30,742.52	33,914.38	35,293.00	35,882.09	36,777.31	38,984.40	-9.35%	-3.90%

Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)



Ως προς τη δραστηριοποίηση τους στα εκταμιευθέντα δάνεια, η εικόνα είναι παρόμοια, με τέσσερεις τράπεζες να παρουσιάζουν αύξηση και συγκεκριμένα η DVB κατά 6.93%, η ABN Amro κατά 32.91%, η Citibank 10% κατά και η DVB κατά 19%, ενώ το 2012 περισσότερες τράπεζες παρουσίαζαν αύξηση (πίνακας 16).

**Πίνακας 16** Διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα – Εκταμιευθέντα δάνεια (Σε US εκατ.)

Τράπεζα	2013	2012	2011	2010	2001	2008	Μεταβολή % 2012-2013	Μεταβολή % 2011- 2012
Royal Bank of Scotland	8,600	10,170	10,620	11,288	11,279	10,730	-15.44%	-4.42%
HSH Nordbank	1,993	2,087	2,180	2,881	4,583	4,402	-4.51%	0.87%
Commerzbank**	4,000	5,200	5,176	5,007	4,046	4,100	-23.08%	0.46%
Calyon*	1,000	1,200	1,250	1,500	1,500	1,750	-16.67%	-4%
Unicredit	1,680	1,836	1,820	1,701.40	1,562	1,640	-8.51%	0.89%
DVB	3,200	2,700	2,500	2,080	1,309	1,250	19%	8%
ABN AMRO	1,462	1,100	815	304.07	135	204	32.91%	34.97%
HSBC	1,750	2,000	2,200	1,900	1,450	1,233	-12.50%	-9.09%
BNP Paribas	1,600	1,920	2,015	1,980	750	523	-16.67%	-4.71%
Citibank	1,100	1,000	911	780	875	1,100	10%	9.77%
DNB	2,082	1,947	2,136	2,297	2,257	2,530	6.93%	-8.85%
Σύνολο	28,466.88	31,160.23	31,620.25	31,718	30,861	29,020	-8.64%	-1.11%

Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

Όσον αφορά στις αναλήψεις εγκεκριμένων αλλά μη εκταμιευθέντων δανείων, μαζί με την αύξηση της DVB (101%), η Unicredit τις έχει αυξήσει κατά 5\$ εκατ. (211%), μετά από μια μεγάλη πτώση το περασμένο έτος (-89% και -25% αντίστοιχα). Είναι ενδιαφέρον ότι η HSH εξακολούθησε να παρέχει κάποια νέα δανειοδότηση από την κεντρική της τράπεζα. Μάλιστα, η HSBC, η BNP Paribas και η Commerzbank παρουσιάζουν μηδενικά ποσά σε αυτή την κατηγορία, ενώ οι υπόλοιπες τράπεζες παρουσίασαν μείωση το τελευταίο έτος (πίνακας 17).

**Πίνακας 17** Διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα – Εγκεκριμένα αλλά μη Εκταμιευθέντα δάνεια (Σε US εκατ.)

Τράπεζα	2013	2012	2011	2010	2001	2008	Μεταβολή % 2012-2013	Μεταβολή % 2011-2012
Royal Bank of Scotland	213	385	835	1,151	2,023	3,250	-44.64%	-53.86%
HSHNordbank	362	210	40	241	619	1,268	72.10%	426%
Commerzbank**	0	0	430	549	923	1,550	-	-
Calyon*	100	200	300	500	500	1,000	-50%	-33%
Unicredit	75	24	220	184	389	536	211%	-89%
DVB	500	249	331	94	161	600	101%	-25%
ABN AMRO	231	350	317	42	116	32	-34%	-10.40%
HSBC	0	0	200	400	200	110	-	-
BNP Paribas	0	28	86	264	499	716	-	-67.08%
Citibank	300	500	197	160	65	45	-40%	153.81%
DNB	494	807	714	580	287	512	-38.79%	13.03%
Σύνολο	2,276	2,754	3,673	4,164	5,916	9,964	-17.37%	-24.96%

Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

Στον πίνακα 18 παρουσιάζεται η εξελικτική μεταβολή του χαρτοφυλακίου της ελληνικής ναυτιλίας της ομάδας αυτής τραπεζών κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών και η μέση ετήσια αύξηση κατά τη διάρκεια μιας περιόδου 10 ετών για κάθε τράπεζα, καθώς και η ετήσια ανάπτυξη της ομάδας για τα τελευταία 13 χρόνια (ή από τότε που υπάρχουν στοιχεία).

Έτσι λοιπόν, κατά κύριο λόγο παρουσιάζεται μία πτωτική τάση, με τις εξαιρέσεις τις DVB, ABN Amro και, σε μικρότερο βαθμό, την HSH Nordbank. Η ABN Amro παρουσιάζει το υψηλότερο επίπεδο μέσου όρου μεταβολής από το 2009 ως το 2013 (48.27%).

**Πίνακας 18** Διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα - ρυθμοί ανάπτυξης

	% ανάπτυξη ετήσιου χαρτοφυλακίου τράπεζας										Συνολικός μέσος όρος μεταξύ 2001-2013
	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	
Τράπεζες											
Royal Bank of Scotland	-16.50%	-7.88%	-7.91%	-6.49%	-4.85%	8%	23.59%	29.32%	19.58%	50.51%	10.71%
HSH Nordbank	2.50%	3.61%	-28.98%	-39.98%	-8.26%	-3.89%	40.61%	20.99%	22.28%	21.51%	0.09%
Citibank	-6.67%	35%	17.87%	0%	-17.90%	-10.55%	12.28%	12.32%	-16.80%	75.54%	6.60%
Calyon*	-21.43%	-10%	-22.50%	0%	-27.27%	10%	92.31%	-13.33	n/a	n/a	4.15%
HSBC	-12.50%	-16.67%	4.35%	39.39%	22.86%	-21%	-24.11%	91.45%	11.43%	13.51%	7.93%
DVB	25.47%	4.17%	30.22%	47.89%	-20.54%	7.56%	37.49%	16.92%	21.59%	13.26%	16.37%
Unicredit	-5.65%	-8.80%	8.23%	-3.41%	-10.33	6.51%	34.41%	52.00%	22.70%	36.97%	15.86%
BNP Paribas	-17.88%	-7.27%	-6.37%	79.66%	0.82%	59.86%	113.01%	-9.27%	0.12%	22.29%	15.81%
Commerzbank**	-23.08%	-7.42%	0.90%	11.81%	-12.05%	17.71%	29.73%	8.82%	9.68%	24.50%	10.18%
DNB	-6.46%	-3.37%	-0.94%	13.09%	-16.37%	39.48%	-17.29%	147.14	27.78%	29.46%	26.74%
ABN AMRO	16.76%	28.07%	227.59%	37.69%	6.22%	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	48.27%
Ετήσια ομαδική ανάπτυξη	-9.35%	-3.90%	-1.65%	-2.43%	-5.66%	5.25%	52.73%	24.11%	40.19	37.67%	13.06%

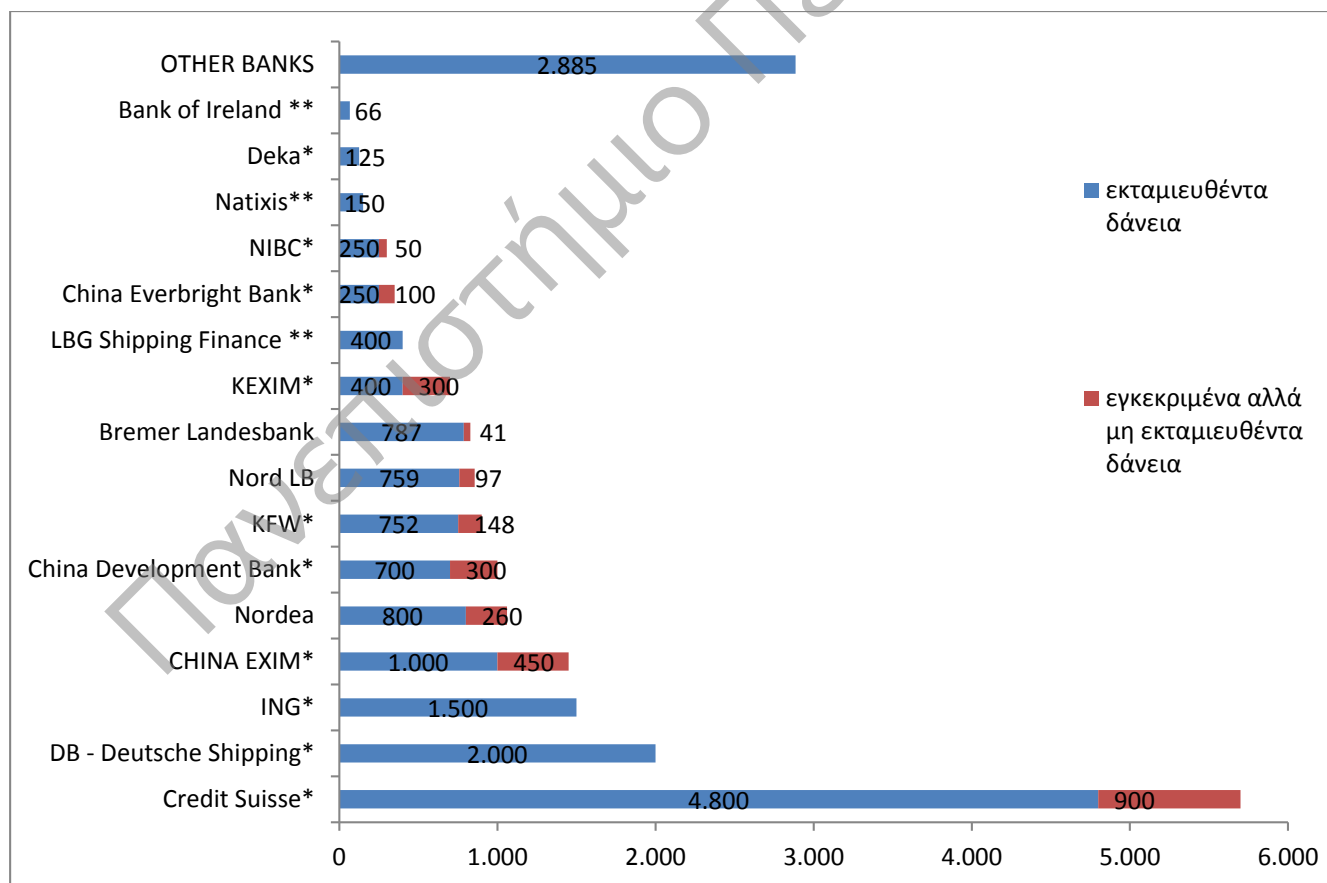
Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

### 5.2.2. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΧΩΡΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ

Όσον αφορά στις 16 κύριες τράπεζες που δεν έχουν αντιπροσώπευση στην Ελλάδα, αλλά δραστηριοποιούνται σε αυτή, είναι ενδιαφέρον να παρατηρήσουμε ότι οι τράπεζες της Άπω Ανατολής έχουν αυξήσει σε μεγάλο βαθμό την παρουσία τους. Το συνολικό χαρτοφυλάκιο της ομάδας αυτής είναι το μόνο που έχει φτάσει μέχρι και τα 20,268 \$ εκατ. από 19,161 το 2012, παρουσιάζοντας αύξηση 5.78%.

Όσον αφορά στα εκταμιευθέντα δάνεια συγκεκριμένα, η Credit Suisse χορηγεί τα περισσότερα δάνεια (4,800 \$ εκατ.) και η Bank of Ireland τα λιγότερα (66 \$ εκατ.). Στα εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια και πάλι η Credit Suisse χορηγεί τα περισσότερα δάνεια (900 \$ εκατ.) ενώ η Bremer Landes bank τα λιγότερα (41\$ εκατ.) (εκτός από εκείνες που χορηγούν μηδενικά ποσά) (σχήμα 29).

Σχήμα 29 Διεθνείς Τράπεζες χωρίς ελληνική παρουσία



Σημείωση: Σύνολο χαρτοφυλακίου: 20.268 εκατ., Αριθμός Τραπεζών: 30

2012: Σύνολο χαρτοφυλακίου: 19,161 εκατ., Αριθμός Τραπεζών: 31

Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

Στους πίνακες 19, 20 και 21 παρακάτω αναφέρονται οι διαφορές μεταξύ του συνόλου χαρτοφυλακίων για τα εκταμιευθέντα δάνεια και για εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια για πάνω από μια περίοδο 6 ετών συγκεκριμένα για τις διεθνείς τράπεζες χωρίς ελληνική παρουσία.

Τη μεγαλύτερη ανάπτυξη στο συνολικό της Ελληνικό χαρτοφυλάκιο παρουσιάζει η China Exim (21%) και τη μεγαλύτερη μείωση η LBG Shipping Finance (-55.56%) (πίνακας 19).

**Πίνακας 19** Διεθνείς τράπεζες χωρίς παρουσία στην Ελλάδα - Συνολικό Ελληνικό χαρτοφυλάκιο (Σε US \$ εκατ.)

Τράπεζα	2013	2012	2011	2010	2009	2008	Μεταβολές % μεταξύ 2012 και	Μεταβολές % μεταξύ 2011 και
Credit Suisse*	5,700	5,211	5,000	4,500	4,000	4,900	9.38*	4,22%
DB Deutsche Shipping*	520	2,000	2,323	2,613	1,449	1,594	0%	-13.90
LBG Shipping Finance**	400	900	1,261	1,361	1,395	1,587	-55.56%	28.63%
Nordea	1,060	1,160	1,050	1,350	900	1,040	-8.62%	10.48%
Bremer Landesbank	827.82	814.37	680	903	959	845	1.65%	19.76%
Nord LB	855	804.85	593	687	674	674	6.24%	35.737%
CHINA EXIM*	1,450	1,200	850	650	244	94	21%	41%
KFW*	899.17	904.83	400	557.50	600	594	-0.63%	126.2%
Natixis**	150	250	367	458	518	0	-40%	-31.88%
ING*	1,500	1,200	1,200	402	197	261	25%	0%
KEXIM*	700	600	500	400	400	0	17%	20%
China Everbright Bank*	350	300	150	0	0	0	16.67%	

Bank of Ireland**	66	86.30	125	161	213	232	-23.52%	-31%
Deka*	125	125	156	150	200	220	0%	-20%
NIBC	300	150						
China Development Bank*	10	800	500					
Άλλες	2,885	2,655	2,710					
Σύνολο	20,268	19,161	17,865	14,469	14,102	17,300	5.78%	7.13%

Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

Ως προς τα Εκταμιευθέντα δάνεια, το τελευταίο έτος η ΚΕΧΙΜ παρουσίασε μία τεράστια αύξηση, της τάξης του 400%, ενώ και πάλι και τη μεγαλύτερη μείωση παρουσίασε η LBG Shipping Finance (-55.56%) (πίνακας 20).

**Πίνακας 20** Διεθνείς τράπεζες χωρίς παρουσία στην Ελλάδα – Εκταμιευθέντα δάνεια (Σε US \$ εκατ.)

Τράπεζα	2013	2012	2011	2010	2009	2008	Μεταβολές % μεταξύ 2012 και	Μεταβολές % μεταξύ 2011 και
Credit Suisse*	4,800	4,308	4,000	3,500	3,000	3,000	11.42%	7.7%
DB Deutsche Shipping*	2,000	2,000	2,100	2,439	1,122	902	0%	-4.76%
LBG Shipping Finance**	400	900	1,171	1,272	1,145	994	-55.56%	-23.14%
Nordea	800	750	800	1,050	800	840	6.67%	-6.25%
Bremer Landesbank	786.62	785.97	611	449	468	325	0.08%	28.64%
Nord LB	758.5	715.16	573	525	580	580	6.06%	24.81%
CHINA EXIM*	1,000	850	600	500	150		18%	42%
KFW*	751.61	660.82	350	332.50	350	370	13.74%	88.8%

Natixis**	150	250	367	442	440	150	-40%	31.88%
ING*	1,500	1,200	1,000	402	180	127	25%	20%
KEXIM*	400	350	300	200	150	14%	400%	17%
China Everbright Bank*	250	200	100					
Bank of Ireland**	66	86.30	125	161	195	192	-23.52%	-30.96%
Deka*	125	125	156	100	100	100	0%	-20%
NIBC	250	150						
China Development Bank*	700	550	350					
Άλλες	2,885	2,655	2,710					
Σύνολο	17,623	16,536	15,334	11,650	10,516	11,778	6.57%	7.84%

Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

Ως προς τα εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια, η Bremer Landes bank παρουσίασε σημαντική αύξηση (45.7%), ενώ η σημαντικότερη μείωση ήταν αυτή της KFW (39.53%) (πίνακας 21)

**Πίνακας 21** Διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα – Εγκεκριμένα αλλά μη Εκταμιευθέντα δάνεια (Σε US \$ εκατ.)

Τράπεζα	2013	2012	2011	2010	2009	2008	Μεταβολές % μεταξύ 2012 και 2013	Μεταβολές % μεταξύ 2011 και 2012
Credit Suisse*	900	903	1000	1000	1000	1900	-0.33%	-9.7%
DB Deutsche Shipping*	-1480	0	223	174	327	692	-	-100%
LBG	0	0	90	89	250	593	-	-100%

Shipping Finance**								
Nordea	-1860	-1910	-1850	-2400	-1700	-1880	-37%	64%
Bremer Landesbank	41	28	69	454	491	520	45.7%	-58.9%
Nord LB	97	90	20	162	94	94	7.63%	348%
CHINA EXIM*	450	350	250	150	94	94	29%	-100%
KFW*	148	244	50	225	250	224	-39.53%	388%
Natixis**	0	0	0	16	78	-150	-	-100%
ING*	0	0	200	0	17	134	-	-100%
KEXIM*	300	250	200	200	250	0	20%	0%
China Everbright Bank*	100	100	50					
Bank of Ireland**	0	0	0	0	18	40	0%	0%
Deka*	0	0	0	50	100	120	0%	0%
NIBC	50	0						
China Development Bank*	300	250	150					
Άλλες Τράπεζες	0	0	0					
Σύνολο	2645	2625	2531	2819	3586	5522	0.77%	-34.4%

Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

Συνολικά λοιπόν, θα λέγαμε ότι η συγκεκριμένη ομάδα τραπεζών, με μια σταθερή αύξηση τα τελευταία χρόνια, παρουσιάζει μια μικρή ανοδική αύξηση της τάξης του 5,78%



για το 2013, το οποίο είναι αρκετά περιορισμένο σε σχέση με το ποσοστό του 2004 (23.32%). Ακόμα και τα εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια της δείχνουν μια πολύ οριακή αύξηση. Το σημαντικότερο συνολικό μέσο όρο ανάπτυξης μεταξύ 2001 και 2013 εμφάνισε η ING (32.77%) (πίνακας 22).

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

**Πίνακας 22** Διεθνείς τράπεζες χωρίς παρουσία στην Ελλάδα - ρυθμοί ανάπτυξης

Τράπεζα	% ανάπτυξη ετήσιου χαρτοφυλακίου τράπεζας										Συνολικός μέσος όρος μεταξύ 2001-2013
	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	
Credit Suisse*	9.38%	4.22%	11.11%	12.50%	-18.37%	40%	34.62%	40.54%	15.63%	77.78%	23.56%
KFW*	-0.63%	126.21%	-28.25%	-7.08%	1.09%	18.47%	-4.57%	-18.10%	-10.26%	-17.90%	3.43%
Bremer Landesbank	1.65%	19.79%	-24.77%	-5.77%	13.49%	-2.76%	96.16%	-1.12%	-5.38%	14.36%	8.10%
Nordea	-8.62%	10.48%	-22.22%	50%	-13.46%	8.33%	47.69%	23.57%	44.90%	29.64%	8.46%
LBG Shipping**	-55.56%	-28.63%	-7.36%	-2.47%	n/a	57.08%	-12.25%	94.90%	61.66%	23.71%	-18.35%
Bank of Ireland**	-23.52%	-30.96%	-22.36%	-24.54%	-8.04%	127.45%	6.25%	-3143.00%	16.67%	166.67%	3.90%
Nord LB	6.24%	35.76%	-13.67%	1.94%	0%	-0.11%	25.58%	13784.00%	88.33%	-21.88%	18.73%
ING*	25.00%	0.00%	198.51%	103.63%	-24.47%	-9.24%	8.75%	12895.00%	65.57%	107.92%	32.77%
Deka*	0.00%	-20.18%	4.4	-25%	-9.09%	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	-10.69%
DB Shipping*	0.00%	-13.90%	-11.10%	80.33%	-9.10%	65.01%	445.76%	12015.00%	47.14%	56.11%	32.23%
China Everbright Bank*	16.67%	66.67%									
CHINA Exim*	20.83%	17.65%	30.77%	30%							
Natixis**	-40.00%	-31.87%	-19.88%	-11.58%	-16.18%	11.96%	33.66%	123.00%	351.00	-27.30%	11.48%
KEXIM*	16.67%	-20.00%	25%	0%							
China Development	25.00%	30.00%									

Διεθνείς τράπεζες χωρίς παρουσία στην Ελλάδα -

NIBC*	100.00%	πρόσφατα επανήλθε στο δανεισμό της ελληνικής ναυτιλίας μετά από πολλά χρόνια									
Άλλες τράπεζες	8.86%	-2.03%									
Ετήσια ανάπτυξη ομάδας, συμπεριλαμβανομένων και των άλλων τραπεζών	5.78%	7.13%	23.62%	2.60%	-18.5%	23.03%	-4.91%	47.15%	-16.74%	23.32%	10.43%
Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)											

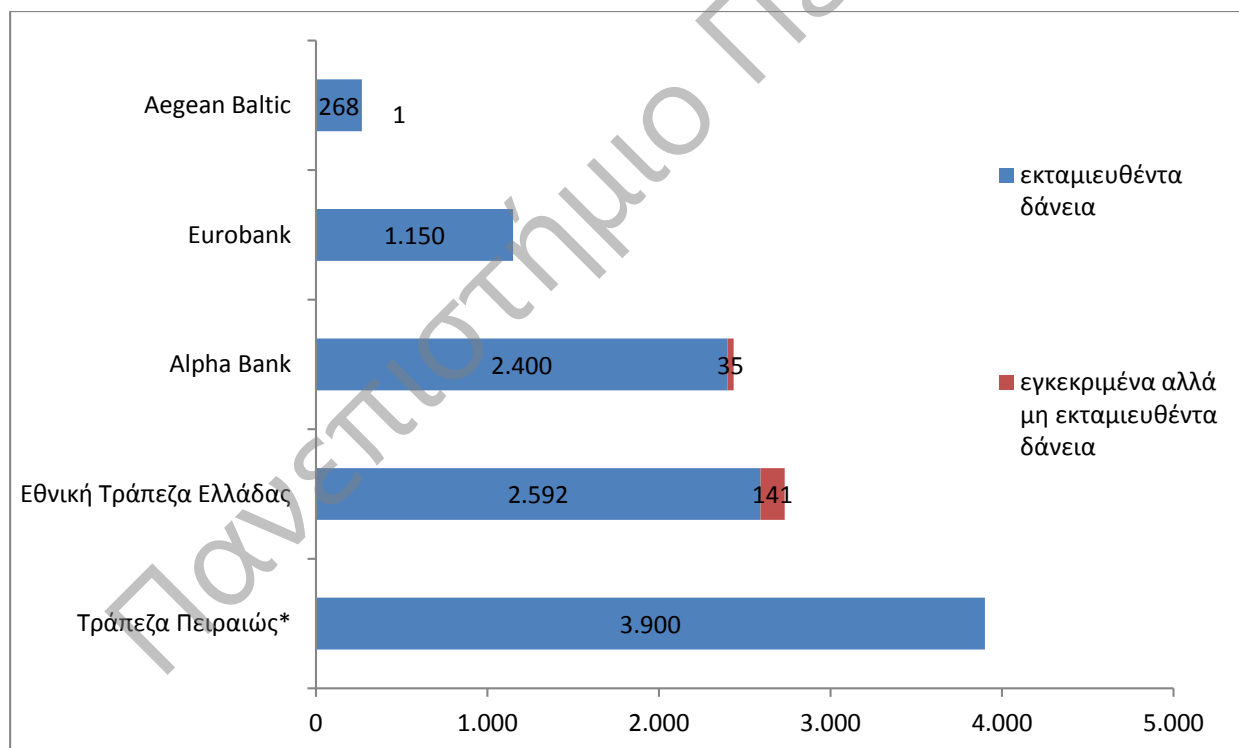
Πανεπιστήμιο Πειραιώς

### 5.2.3. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ

Σε μεμονωμένο επίπεδο, οι περισσότερες τράπεζες δείχνουν μια αξιοσημείωτη αύξηση στα χαρτοφυλάκιά τους, το οποίο όμως οφείλεται στις συγχωνεύσεις και εξαγορές, εξαιτίας των οποίων έχει μειωθεί ο αριθμός των ελληνικών τραπεζών από 9 σε 5, όπως ήδη αναφέρθηκε.

Σύμφωνα με το σχήμα 30, για το 2013 η Τράπεζα Πειραιώς έχει εξελιχθεί στη μεγαλύτερη τράπεζα στην Ελλάδα, διαθέτοντας το μεγαλύτερο χαρτοφυλάκιο ναυτιλιακών δανείων (3,900\$ εκατ.), ενώ η Aegean Baltic έχει το μικρότερο χαρτοφυλάκιο (269 \$ εκατ.). Παρατηρείται ότι η Πειραιώς και η Eurobank δεν έχουν χορηγήσει καθόλου εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια, ενώ τα περισσότερα προέρχονται από την Εθνική (141\$ εκατ.).

**Σχήμα 30 Ελληνικές Τράπεζες (US εκατ.)**



Σημείωση: Σύνολο χαρτοφυλακίου: 10,487 εκατ., Αριθμός Τραπεζών: 5

2012: 12.704 εκατ., Αριθμός των τραπεζών: 9

Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι, ενώ η μεταβολή του χαρτοφυλακίου των Ελληνικών τραπεζών μεταξύ 2010 – 2011 ήταν και στις 5 τράπεζες αρνητική, το 2012 – 2013 παρουσιάστηκε σημαντική αύξηση σε κάθε περίπτωση εκτός της Aegean Baltic, αν και η συνολική μεταβολή όμως ήταν πτωτική, δεδομένου ότι στα ποσά του 2013 δε συμπεριλαμβάνονται χαρτοφυλάκια τραπεζών που δε λειτουργούν πλέον (Πίνακας 23). Τα ίδια συμπεράσματα προκύπτουν αν μελετηθούν μόνο τα εκταμιευθέντα δάνεια (Πίνακας 24).

**Πίνακας 23** Ελληνικές Τράπεζες - Συνολικό Ελληνικό χαρτοφυλάκιο (Σε US \$ εκατ.)

	2013	2012	2011	2010	2009	2008	Μεταβολή μεταξύ 2012 - 2013	Μεταβολή μεταξύ 2010- 2011
Τράπεζα Πειραιώς*	3,900	1,860	1,950	2,000	1,810	2,078	109.68%	-4.6
Εθνική Τράπεζα Ελλάδας	2,733	2,389	2,566	3,004	3,217	3,546	14.40%	-6.9
Alpha Bank	2,435	1,715	2,050	2,470	2,675	2,650	42%	-16%
Eurobank	1,150	1,054	1,266	1,410	1,373	1,299	9.07%	-16.7%
Aegean Baltic	269	308	362	327	339	324	-12.80%	-14.8%
Σύνολο	10,486.91	12,704.54	14,517.07	15,833.6	16,140	16,945	-17.46%	-49.5

Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

**Πίνακας 24** Ελληνικές Τράπεζες – Εκταμιευθέντα δάνεια (Σε US \$ εκατ.)

	2013	2012	2011	2010	2009	2008	Μεταβολή μεταξύ 2012 - 2013	Μεταβολή μεταξύ 2011 - 2012
Τράπεζα Πειραιώς*	3,900	3,900	3,900	3,900	3,900	3,900	110.81%	-2.63%
Εθνική Τράπεζα Ελλάδας	2,592	2,232	2,432	2,545	2,374	2,382	16.13%	-8%
Alpha Bank	2,400	1,700	1,950	2,120	2,275	2,100	41%	-13%

Eurobank	1,150	1,054	1,188	1,211	1,181	1,001	9.07%	-11.25%
Aegean Baltic	268	304	326	291	308	273	-11.95%	-6.72%
Σύνολο	10,309.76	10,309.76	10,309.76	10,309.76	10,309.76	10,309.76	10,309.76	10,309.76

Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

Τα εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια που χορηγούνται από τις ελληνικές τράπεζες μειώθηκαν κατά 54,14%, σε αντίθεση με την περίοδο 2012- 2013 οπότε και αυξήθηκαν σε αντίστοιχο επίπεδο (πίνακας 25).

**Πίνακας 25** Ελληνικές Τράπεζες – Εγκεκριμένα αλλά μη Εκταμιευθέντα δάνεια (Σε US \$ εκατ.)

	2013	2012	2011	2010	2009	2008	Μεταβολή μεταξύ 2012 - 2013	Μεταβολή μεταξύ 2011 - 2012
Τράπεζα Πειραιώς*	141	157	134	459	843	1,164	-10.19%	17.16%
Εθνική Τράπεζα Ελλάδας	35	15	100	350	400	550	133.33%	- 85%
Alpha Bank	0	10	50	130	110	118		80%
Eurobank	0	0	78	199	192	298		0%
Aegean Baltic	1	4	36	36	31	51	-73.26%	88%
Σύνολο	177.15	386.3	892.46	2,168.04	2,911	4,168.00	-54.14%	58.84%

Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

Συνολικά για τις ελληνικές τράπεζες θα μπορούσαμε να πούμε ότι η σύγκυση του 2012 φαίνεται να καταλάγιασε το 2013 και οι ελληνικές τράπεζες πλέον οργανώνουν εκ νέου τις ναυτιλιακές υπηρεσίες τους. Αυτό αποδεικνύεται από τον πίνακα 26, όπου παρουσιάζονται οι ρυθμοί ανάπτυξης από το 2004 ως σήμερα. Παρατηρείται ότι από το 2009 και έπειτα, με την εμφάνιση της οικονομικής κρίσης, η ανάπτυξη παρουσίαζε αρνητικά αποτελέσματα, με εξαίρεση το 2013, οπότε και οι περισσότερες τράπεζες παρουσιάζουν αύξηση (παρόλη τη συνολική μείωση λόγω των τραπεζών που δε δραστηριοποιούνται πλέον).

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

**Πίνακας 26** Ελληνικές Τράπεζες – ρυθμοί ανάπτυξης

Διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα	% ανάπτυξη ετήσιου χαρτοφυλακίου τράπεζας										Συνολικός μέσος όρος μεταξύ 2001-2013
	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	
Τράπεζες											
Τράπεζα Πειραιώς*	14.40%	-6.90%	-14.58%	-6.62%	-9.26%	48.22%	49.50%	40.35%	-18.57%	1.52%	9.28%
Εθνική Τράπεζα Ελλάδας	41.98%	-16%	-17%	-7.66%	0.94%	-1.01%	99.78%	-9.46%	9.63%	12.50%	7.43%
Alpha Bank	109.68%	-4.62%	-2.50%	10.50%	-12.90%	-38.45%	197.71%	26.42%	3.46%	-5.76%	14.36%
Eurobank	9.07%	-16.67%	-10.23%	2.64%	5.76%	-19.34%	143.57%	9.87%	6.05%	59.85%	15.08%
AegeanBaltic	-12.80%	-14.92%	10.85%	-3.67%	4.76%	52.83%	43.24%	38.32%	46.58%	111.59%	27.56%
Σύνολο	-17.46%	-12.49%	-8.60%	-1.59%	-4.74%	6.97%	115.59%	12.63%	2.82%	12.45%	13.01%
Πηγή: PetrofinBankResearch (2014)											



### 5.3. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ναι μεν λοιπόν, σύμφωνα με όσα προηγήθηκαν, τα προθεσμιακά εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια έχουν μειωθεί, αλλά ορισμένες τράπεζες εξακολουθούν να παρουσιάζουν σημαντική αύξηση. Τα σύνολα μέχρι το 2012 περιλαμβάνουν περισσότερες τράπεζες από όσες παρουσιάζονται. Για το 2013, παρουσιάζονται μόνο οι τράπεζες που συμμετέχουν σήμερα στη χρηματοδότηση νεότευκτων πλοίων. Το συνολικό ποσό για προθεσμιακά εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευθέντα δάνεια για νέα πλοία μειώθηκε στο 72,58% από 79% (πίνακας 27).

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

**Πίνακας 27** Χρηματοδότηση για την κατασκευή νέων πλοίων

		2010			2011			2012			2013			
	Τράπεζα	Χαρτοφυλάκιο *	% για νέα πλοία	Ποσό για νέα πλοία	Χαρτοφυλάκιο *	% για νέα πλοία	Ποσό για νέα πλοία	Χαρτοφυλάκιο *	% για νέα πλοία	Ποσό για νέα πλοία	Χαρτοφυλάκιο *	% για νέα πλοία	Ποσό για νέα πλοία	Μεταβολή
1	HSH Nordbank	241	50%	120.5	38.39	29%	11.57	210.34	0%	2.1	361.99	11%	39.82	-
2	Royal Bank of Scotland	1150.68	96%	1100.62	835	75%	626.25	385.30	78%	300.53	213.30	67%	142.91	-14.10%
3	National Bank of Greece	459	68%	292.93	134	60%	80.40	157	59%	92.41	141	38%	53.44	-35.61%
4	Bremer Landesbank	454.365	100%	454.3	69.12	100%	69.12	28.40	17%	4.83	41.20	0%	0%	-100%
5	Unicredit	183.4	75%	137.55	220	31%	67.76	24.20	100%	24.20	75.35	58%	43.33	-42.50%
6	DNB	580	64%	372	714.32	83%	591.45	807	79%	638.98	494	86%	423.36	8.23%

7	DVB	94	100%	94	331	62%	205.22	249	96%	239.04	500	99%	493.50	2.81%
8	ABN AMRO	41.54	37%	15.37	317	29%	91.93				231	100%	231	
9	Nordea	300	54%	162	250	93%	232.50	410	75%	307.50	260	60%	156	-20%
10	Citibank	160	100%	160	197	100%	197	500	100%	500	300	100%	300	0%
11	Aegean Baltic	36.452	54%	19.98	36.35	32%	11.70	4.30	42%	1.80	1.15	100%	1.15	138.89 %
12	Nord LB	162.4	100%	162.4	20	100%	20	89.69	98%	87.45	94.50	90%	85.05	-7.69%
	Σύνολο	8,027.46	83%	6,654. 17	6654.17	68%	4542.8	3796.54	79%	2987.6 7	2713.49	72.58 %	1969.5 5	-6.42%

\* για εγκεκριμένα αλλά μη εκταμειωθέντα δάνεια

Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

#### 5.4. ΚΥΡΙΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ – ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Τα βασικότερα σημεία των αποτελεσμάτων του τρέχοντος έτους για τη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας, σύμφωνα με όσα προηγήθηκαν, έχουν ως εξής:

Η Ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση παρουσιάζει μια συνολική μείωση το 2013 κατά 6.5%. Τα συνολικά ελληνικά δάνεια που λήφθηκαν (αυτά που έχουν εκταμιευθεί και αυτά που έχουν εγκριθεί αλλά δεν έχουν εκταμιευθεί) τόσο στην Ελλάδα όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο το 2013 υποχώρησαν στα 61,498 δις. δολάρια από 65,78 δις. δολάρια πέρυσι.

Συγκεκριμένα, εξακολουθεί να υπάρχει μία πτώση στην εγκεκριμένη αλλά μη εκταμιευθείσα χρηματοδότηση ελληνικών πλοίων κατά 11.58%.

Τα εκταμιευθέντα δάνεια έχουν μειωθεί περαιτέρω, από τα 60,014 δις. δολάρια στα \$ 56,400 δις. δολάρια.

Οι ελληνικές τράπεζες είναι πλέον μόνο πέντε, εκ των οποίων το «Μεγάλο 4», που έχει απορροφήσει τα χαρτοφυλάκια της Εμπορικής, της First Business Bank, της Marfin Egnatia, Τράπεζας Κύπρου κλπ, παρουσιάζει τώρα μια αύξηση των δανειακών χαρτοφυλακίων. Συνολικά, ωστόσο, το σύνολο των ελληνικών τραπεζών είναι το χαμηλότερο εδώ και πολλά χρόνια και βρίσκεται στο επίπεδο των 10,49 δις. δολάρια, ή 17.46% λιγότερο από πέρυσι.

Οι διεθνείς τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα μείωσαν περαιτέρω την παρουσία τους κατά περίπου 9.35% σε σχέση με τη μείωση του προηγούμενου έτους, που ήταν στο -3,9%. Το χαρτοφυλάκιο εκταμιευθέντων δανείων της αυτής ομάδας τραπεζών έχει μειωθεί κατά 86%, ενώ των εγκεκριμένων έχουν μειωθεί κατά 17.37%

Οι Διεθνές Τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα δείχνουν μια μικρή αύξηση στα 20,268 δις. δολάρια από 19,161 δις. δολάρια. Μία αύξηση της τάξης του 5.78%. Παρά το γεγονός ότι η αύξηση είναι μικρότερη από πέρυσι, οι τράπεζες εξακολουθούν να είναι η πιο θετική δύναμη στην ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση.

Ο αριθμός των τραπεζών που συμμετέχουν στην ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση μειώθηκαν στις 46 από τις 51.

Οι κορυφαίες 10 ελληνικές τράπεζες χρηματοδότησης πλοίων κατέχουν πλέον το 62.38% του συνόλου του ελληνικού χαρτοφυλακίου, σημειώνοντας αύξηση του μεριδίου τους στην αγορά για πρώτη φορά σε 5 χρόνια.

Οι ευρωπαϊκές τράπεζες συνεχίζουν να αντιπροσωπεύουν τη συντριπτική πλειοψηφία του συνόλου των δανείων, αν και παρουσιάζουν μια μείωση από το 92% στο 90%.

Η RBS παρέμεινε ο ηγέτης της αγοράς, αλλά με μείωση της τάξης του 16.5%.

Τα ηγετικά στελέχη στα κοινοπρακτικά δάνεια αντέστρεψαν την περσινή αύξηση στα χαρτοφυλάκια που διαχειρίζεται και τα μείωσαν κατά 14%, στα 9.89 δις. δολάρια.

Τα προθεσμιακά εγκεκριμένα δάνεια για καινούρια πλοία έχουν μειωθεί ως ποσοστό των εγκεκριμένων δανείων

Η μειωμένη συνολική χρηματοδότηση πλοίων πρέπει να αντισταθμίσει την αύξηση ρεκόρ στον ελληνικό στόλο στα 3,901 πλοία των 291m DWT (Lloyd's Register -Fairplay 2014).

Εξακολουθούν να υπάρχουν μια σειρά από τράπεζες που έχουν και συνεχίζουν να επεκτείνουν την παρουσία τους.

Τέλος και αν και δεν είναι το επίκεντρο αυτής της έρευνας, θα πρέπει να υπογραμμιστεί η αυξανόμενη παρουσία των μετοχικών αμοιβαίων κεφαλαίων των ΗΠΑ στην ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση, η οποία καθοδηγείται από μη εκμεταλλεζόμενες ευκαιρίες και από την έλλειψη μη ελκυστικών όρων της παραδοσιακής ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

## 5.5. ΝΕΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

### *5.5.1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΩΝ*

Οι περιορισμοί ρευστότητας που αντιμετωπίζουν οι τράπεζες μετά την εμφάνιση της κρίσης έχουν οδηγήσει σε μια επιβράδυνση στις ελληνικές κοινοπραξίες, οι οποίες συνολικά μειώθηκαν κατά 14% το τελευταίο έτος. Μόνο η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας και η HSH Nordbank αύξησαν την ηγεσία του χαρτοφυλακίου τους (5.62% και 7.99% αντίστοιχα) (πίνακας 28).

**Πίνακας 28** Χαρτοφυλάκια Κοινοπραξιών τρίτων που οδηγούνται από τράπεζες (με εξαίρεση τις δικές τους παρουσίες).

	<b>τράπεζα</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>Μεταβολή % 2012-2013</b>
1	Citibank	2,390	300	2,000	2,000	0%
2	Nordea	2,100	1,100	2,500	1,510	-39.60%
3	Aegean Baltic	1,496.83	1,399.29	1,345.74	1,290.55	-4.10%

4	Credit Suisse*	60	53	46	0	-100%
5	HSHNordbank	469	822.36	623.03	672.81	7.99%
6	DNB	1,352	2,085.11	2,487	2,479	-0.32%
7	Unicredit	280.80	245.70	226.89	210	-7.44%
8	Royal Bank of Scotland	984	353	462.10	30	-93.51%
9	National Bank of Greece	490	447	427	451	5.62%
10	ABN AMRO	122.61	278.19	n/a	121	
11	Nord LB	204	247.20	226.87	216	-4.79%
12	Alpha Bank	38.50	34.50	30	25	-16.67%
13	BNP Paribas	255	473	664.82	580	-12.76%
14	KFW*	45	n/a	402.30	311.85	-22.48%
	Σύνολο	12,856.33	10,275.83	11,512.4	9,897.21	-14.03%

Πηγή: Petrofin Bank Research (2014)

#### 5.5.2. Η ΑΝΑΔΥΣΗ ΤΩΝ PRIVATE EQUITY FUNDS (PEF)

Η υποχώρηση των τραπεζικών δανείων προς την ελληνική ναυτιλία κατά τη διάρκεια του 2013 δε συνεπάγεται ότι μειώθηκαν οι επενδύσεις των Ελλήνων πλοιοκτητών, το αντίθετο μάλιστα, δεδομένου ότι ο ελληνόκτητος στόλος περιλαμβάνει τον ιστορικό υψηλό αριθμό των 3,901 πλοίων συνολικής μεταφορικής ικανότητας 291 εκατ. dwt και έχουν γίνει παραγγελίες για τη ναυπήγηση επιπλέον 375 νεότευκτων πλοίων. Η μείωση των δανείων εξαιτίας της πολιτικής των τραπεζών να μειώσουν την παρουσία τους στον ναυτιλιακό κλάδο λόγω της οικονομικής κρίσης συνοδεύεται από την ανάδυση των private equity funds, δηλαδή των επενδυτικών κεφαλαίων ιδιωτικού χαρακτήρα, υποκαθιστώντας έτσι σε κάποιο βαθμό τα παραδοσιακά κανάλια χρηματοδότησης των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών.

Σήμερα έχουν συσταθεί πάνω από 40 κοινοπρακτικά σχήματα μεταξύ ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και επενδυτικών funds για την απόκτηση ή ναυπήγηση νέων πλοίων, κυρίως οικολογικού χαρακτήρα.

## 5.6. ΜΕΛΕΤΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΩΝ ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ

### *5.6.1. ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ*

Η Τράπεζα Πειραιώς έχει σημαντική παρουσία στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας, καθότι αντιλαμβάνεται ότι αυτή αποτελεί έναν από τους πιο δυναμικούς και εξωστρεφείς κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Έτσι λοιπόν, με την ενασχόληση της με τη ναυτιλιακή τραπεζική παρέχει χρηματοδότηση για την αγορά ή τη ναυπήγηση πλοίων, για την κάλυψη των λειτουργικών και λοιπών αναγκών των ναυτιλιακών εταιρειών και την έκδοση εγγυητικών επιστολών.

Η χρηματοδότηση αυτή στοχεύει στην παροχή υποστήριξης στις ναυτιλιακές εταιρείες ώστε να είναι ικανές να ανταπεξέλθουν απέναντι στις διακυμάνσεις των ναυλαγορών, δίνοντας παράλληλα ιδιαίτερη έμφαση στην προσεκτική διαχείριση των κινδύνων. Κύριες κατηγορίες πλοίων που λαμβάνουν χρηματοδότηση είναι τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και τα δεξαμενόπλοια, ενώ αποφεύγονται τα πολύ εξειδικευμένα πλοία.

Η στρατηγική που ακολουθείται για την επιλογή των πελατών είναι ιδιαίτερα προσεκτική, καθώς λαμβάνονται θετικά υπόψη η μεγάλη εμπειρία στο χώρο, το καλό ιστορικό και η αποδεδειγμένη ικανότητα διαχείρισης ναυτιλιακών κύκλων της εταιρείας.

Δεδομένης της γενικότερης πολιτικής της τράπεζας και των δυσμενών οικονομικών συνθηκών, κυρίως δίνεται έμφαση στην κάλυψη των αναγκών των υφισταμένων πελατών, αλλά και στην ανατιμολόγηση των υφισταμένων δανείων, καθώς επίσης και στην ανάπτυξη παράπλευρων εργασιών με τις ναυτιλιακές εταιρείες (όπως π.χ. προσέγκυση μισθοδοσίας, αύξηση του όγκου εμβασμάτων και ταμειακών εργασιών), ιδίως τα τελευταία χρόνια.

Παράλληλα, αναλαμβάνεται από το αρμόδιο τμήμα της Τράπεζας Πειραιώς η χρηματοδότηση των ακτοπλοϊκών εταιρειών για την αγορά ή/και ναυπήγηση πλοίων αλλά και την κάλυψη των λειτουργικών τους αναγκών. Εξάλλου, αναγνωρίζεται ότι οι ανάγκες αυτές έχουν αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό το τελευταίο διάστημα, εξαιτίας της κρίσης και εξωγενών παραγόντων όπως η μεγάλη αύξηση της τιμής των καυσίμων, το αυστηρό θεσμικό πλαίσιο που διέπει την αγορά και η πτώση της ζήτησης.

Το δανειακό χαρτοφυλάκιο αφορά κυρίως στη χρηματοδότηση ποντοπόρων πλοίων και σε ποσοστό 56,6% στη χρηματοδότηση πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, σε ποσοστό 37,7%

στη χρηματοδότηση δεξαμενόπλοιων και μόνο σε ποσοστό 5,7% στη χρηματοδότηση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers). Αναφέρεται επίσης ότι το 2013 εκταμιεύθηκαν σχεδόν όλα τα δάνεια που είχε εγκρίνει στο παρελθόν η τράπεζα και έχει υποσχεθεί ότι θα εκταμιεύσει σταδιακά με την πρόοδο των εργασιών για τα υπό ναυπήγηση πλοία (Τράπεζα Πειραιώς, 2014a).

Έτσι λοιπόν, η Τράπεζα Πειραιώς παρουσιάζει μία εξειδίκευση στη Ναυτιλία, καθότι ο κλάδος είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την οικονομική αλλά και κοινωνική ζωή της χώρας. Η εξειδίκευση αυτή ξεκίνησε από τα τέλη της δεκαετίας του 1990, οπότε η Τράπεζα Πειραιώς άρχισε να δραστηριοποιείται στο χώρο των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων, αποκτώντας σε πρώτο βήμα τα Ελληνικά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια των τραπεζών Natwest και Credit Lyonnais και στη συνέχεια το χαρτοφυλάκιο της Τράπεζας Μακεδονίας Θράκης. Μέσα από την στρατολόγηση έμπειρων στελεχών από την αγορά, ενισχύθηκε η Διεύθυνση Ναυτιλιακής Τραπεζικής και έτσι το χαρτοφυλάκιο διαμορφώθηκε με τρόπο ώστε να καλύπτει τις ανάγκες των υφιστάμενων πελατών της αλλά και να προσελκύει προσεκτικά νέους.

Για την επίτευξη του στόχου της τράπεζας να ενισχύσει σε μακροπρόθεσμο πλαίσιο τις σχέσεις της με επιλεγμένους πελάτες, ώστε να λειτουργήσουν επικερδώς και για τις δύο πλευρές, επιδιώκεται να παρέχονται αποτελεσματικές υπηρεσίες, όπως κάθε μορφής μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση προς ναυτιλιακούς ομίλους ή εταιρείες για την αγορά / ναυπήγηση πλοίων και /ή για Κεφάλαιο Κίνησης, έκδοση Εγγυητικών Επιστολών και FXlines, Interest Rate Swaps, Bunker Swaps (παράγωγα).

Παράλληλα το έμπειρο στελεχιακό δυναμικό που διαθέτει παρέχει υπηρεσίες όπως η διαχείριση των διαθεσίμων των εταιρειών ή / και των φορέων τους, η κίνηση κεφαλαίων (εμβάσματα), οι πράξεις συναλλάγματος και επιτοκίων, οι λογαριασμοί μισθοδοσίας και η έκδοση εταιρικών πιστωτικών καρτών.



### 5.6.2. EUROBANK

Η Eurobank δραστηριοποιείται εδώ και είκοσι έτη στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση, σε συνεργασία με ιδιωτικές, αλλά και εισηγμένες εταιρείες, χρηματοδοτώντας με συντηρητικούς όρους ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων, που διαθέτουν μεγάλο και μεσαίο αριθμό πλοίων, κυρίως για την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων και (σπανιότερα) νεόδμητων, και κυρίως για κατηγορίες πλοίων όπως αυτά που μεταφέρουν ξηρό φορτίο, υγρό φορτίο και εμπορευματοκιβώτια.

Μέσα από αυτή τη δραστηριότητα, υποστηρίχθηκε η δημιουργία μεγάλης καταθετικής βάσης, η οποία στα τέλη του 2013 ανερχόταν σε 1,3 δισ. US \$. Παρά τις απώλειες λόγω των δυσμενών οικονομικών συνθηκών και των μακροοικονομικών κινδύνων, οι καταθέσεις αυτές εξακολούθησαν να υπερβαίνουν το σύνολο των ναυτιλιακών δανείων, ύψους 1,15 δισ. \$ στο τέλος του 2013.

Πέραν της χρηματοδότησης, ο Όμιλος παρέχει στις ναυτιλιακές εταιρείες με τις οποίες συνεργάζεται ολοκληρωμένες υπηρεσίες, υποστηρίζοντας την εταιρική και ιδιωτική διαχείριση του πλούτου τους με τρόπο ώστε να διατηρήσει την υψηλή πιστωτική ποιότητα του ναυτιλιακού χαρτοφυλακίου του, βελτιώνοντας τις μακροχρόνιες σχέσεις του με τον πυρήνα της πελατειακής του βάσης αλλά και δημιουργώντας σχέσεις με νέους πελάτες (Eurobank, 2014).

### 5.6.3. ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΑΣ

Κατά τη διάρκεια του 2013, το χρηματοπιστωτικό περιβάλλον αντιμετώπισε έντονες δυσχέρειες εξαιτίας της οικονομικής κρίσης, επιδρώντας αρνητικά στη ναυτιλιακή αγορά υγρού φορτίου, παρ' όλες τις εμφανείς ενδείξεις βελτίωσης στην αγορά ξηρού φορτίου και την αύξηση του ενδιαφέροντος για αγορές πλοίων. Η Εθνική Τράπεζα διατήρησε τη μακρά παράδοσή της στην υποστήριξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας, επιλέγοντας προσεκτικά τις εταιρείες τις οποίες χρηματοδοτεί, τόσο τις καινούριες όσο και εκείνες με τις οποίες συνεργάζεται από το παρελθόν, παρέχοντας συντηρητικά ποσοστά χρηματοδότησης και με αυξανόμενη τιμολόγηση. Παράλληλα, επιδιώχθηκε βελτίωση των προοπτικών αποπληρωμής της υπάρχουσας δανειακής έκθεσης και των υφιστάμενων εξασφαλίσεων, για τα οποία ήταν απαραίτητη η αναπροσαρμογή των δόσεων των δανείων, με έμφαση στο χαρτοφυλάκιο που

περιήλθε στην Τράπεζα από την απόκτηση της FBBank. Ως εκ τούτου, ήταν εφικτό να διατηρηθεί η ποιότητα του χαρτοφυλακίου σε ικανοποιητικά επίπεδα, με το δείκτη κάλυψης δανειακών υπολοίπων από ενυπόθηκες εξασφαλίσεις να διαμορφώνεται σε 112%. Το 45% του δανειακού χαρτοφυλακίου αφορά πλοία ηλικίας κάτω των πέντε ετών, ενώ η μέση ηλικία του ενυπόθηκου στόλου ανέρχεται σε δεκατρία έτη.

Στο τέλος του 2013 τα υπόλοιπα των χρηματοδοτήσεων προς τη ναυτιλία διαμορφώθηκαν σε 2,7 δισ. \$ έναντι των 2,3 δισ. \$ το 2012. Το μεγαλύτερο μέρος του χρηματοδοτούμενου χαρτοφυλακίου αφορά πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου (44%) και δεξαμενόπλοια (33%).

Παράλληλα, η Τράπεζα κατάφερε να αυξήσει σημαντικά τις καταθέσεις που προέρχονται από τον κλάδο.

Για το 2014 η τράπεζα εκτιμά ότι θα ισχυροποιηθούν τα σημάδια αναστροφής της καθοδικής τάσης των περασμένων ετών, ως αποτέλεσμα της απορρόφησης της υπερπροσφοράς χωρητικότητας και της δημιουργίας νέων τάσεων στην αγορά (Εθνική Τράπεζα Ελλάδας, 2014).

#### 5.6.4. ALPHA BANK

Η επιτυχημένη δραστηριοποίηση της τράπεζας στον χώρο των χρηματοδοτήσεων και της παροχής εξειδικευμένων τραπεζικών προϊόντων και υπηρεσιών (εμβάσματα, μετατροπές νομισμάτων, χρηματοοικονομικά προϊόντα διαχείρισεως κινδύνων κ.ά.) προς την ελληνόκτητη ποντοπόρο ναυτιλία (εταιρίες που ελέγχουν κυρίως πλοία υγρού και ξηρού φορτίου), αλλά και την ελληνική ακτοπλοΐα γίνεται από το 1997.

Το αντίστοιχο χαρτοφυλάκιο της έφτασε τα 1,8 δισ. € περίπου στο τέλος του 2013, θέτοντας τη ως ένα από τους βασικούς χρηματοδότες της ελληνικής ναυτιλίας, λαμβάνοντας υπόψη και την προσθήκη του χαρτοφυλακίου της Εμπορικής τράπεζας ύψους 570 εκατ. € περίπου. Το 89% των δανείων προς τη ναυτιλία αντιστοιχεί στην ποντοπόρο ναυτιλία (42% πλοία ξηρού φορτίου, 42% δεξαμενόπλοια, 5% πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων) και το 11% στην ακτοπλοΐα. Επίσης, το 34% των δανείων προς τη ναυτιλία αφορούσε συμμετοχές σε κοινοπρακτικά δάνεια και το 66% διμερή δάνεια.

Παρά την επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας, η τράπεζα αντιλαμβάνεται ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες διατηρούν την προσήλωσή τους, αλλά και τη δυναμική τους στον κλάδο και ανανεώνουν συνεχώς τον στόλο τους, βασιζόμενοι σε μεγάλο βαθμό στον

τραπεζικό δανεισμό ως κύριο μέσο άντλησης κεφαλαίων. Επομένως, η AlphaBank θέτει ως στόχο της τη διατήρηση της μέγιστης δυνατής ανταπόκρισης στα αιτήματα των πελατών της (AlphaBank, 2014).

Μία σημαντική εξέλιξη στο θέμα της χρηματοδότησης της ναυτιλίας διαφαίνεται από την παρακάτω κίνηση της εν λόγω τράπεζας. Συγκεκριμένα, ανακοινώθηκε ότι η Alpha Bank της Ελλάδας σχεδιάζει την τιτλοποίηση περίπου 1,0 δισ. ευρώ (1,4 δισ. δολ.) των ναυτιλιακών δανείων φέτος το καλοκαίρι, δηλαδή να προβεί σε έκδοση τίτλων (π.χ. ομολογιών) που βασίζονται στις ταμειακές ροές που απορρέουν από στοιχεία του Ενεργητικού των δανείων της, των οποίων τίτλων η αποπληρωμή καλύπτεται από την ταμειακή ροή που δημιουργούν τα ίδια τα δάνεια με την αποπληρωμή τους. Αυτό θα αποτελέσει μία από τις πρώτες Ευρωπαϊκές συμφωνίες στον κλάδο εδώ και χρόνια.

Η βασιζόμενη στο ενεργητικό αγορά της Ευρώπης δεν έχει ακόμη ανακάμψει από την οικονομική κρίση του 2008-2009, αλλά και η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ) και η Τράπεζα της Αγγλίας και επιθυμούν να αναζωογονηθεί ώστε να βοηθήσει να παρέχει χρήματα στις επιχειρήσεις που έχουν ανάγκη για πίστωση και γενικότερα να ανακάμψει η οικονομία της περιοχής.

Σύμφωνα με πηγές του Reuters, η Alpha Bank, η τέταρτη μεγαλύτερη τράπεζα στην Ελλάδα, αναμένει να αντλήσει περίπου € 500 εκατομμύρια με ομόλογα πενταετούς διάρκειας και με ιδιωτική τοποθέτηση κατά τη συναλλαγή. Έτσι θα συνενώσει μια σειρά από επιμέρους ναυτιλιακά δάνεια και θα διοργανωθεί κυρίως από την αμερικανική τράπεζα Citi (C.N).

Με αυτό τον τρόπο, η Alpha θα ενισχύσει την τραπεζική ρευστότητα με νέα δάνεια και θα στηρίξει την ελληνική οικονομία.

Δεδομένου ότι οι ελληνικές τράπεζες προσπαθούν να αποκτήσουν πρόσβαση στις διεθνείς αγορές κεφαλαίου και δεδομένων των χαμηλών επιτοκίων, οι επενδυτές αναζητούν αυτά τα προϊόντα, οπότε με αυτή την κίνηση δίνεται η ευκαιρία για κάτι τέτοιο.

Η συμφωνία αποτελεί επίσης μέρος των προσπαθειών από τους παράγοντες του κλάδου να αναζητούν τρόπους για να συγκεντρώσουν τα χρήματα ώστε να γεμίσουν ένα κενό χρηματοδότησης πολλών δισεκατομμυρίων δολαρίων το οποίο προκαλείται από αρκετές ευρωπαϊκές τράπεζες που εξέρχονται από τον τομέα της ναυτιλίας ή που αποσύρουν την παρουσία τους λόγω της εφαρμογής αυστηρότερων κανονισμών μετά την οικονομική κρίση.

Μέσα από αυτή τη συμφωνία, η τράπεζα βρίσκει ένα νέο τρόπο να μετατρέψει τα δάνεια σε μια εναλλακτική πηγή κεφαλαίων για τους πλοιοκτήτες. Επιπρόσθετα, το γεγονός ότι τα

ομόλογα αυτά θα υποστηρίζονται από τη Citi τα κάνει πιο ελκυστικά, επομένως είναι πολύ πιθανό όντως να πωληθούν.

Οι ειδικοί στην τιτλοποίηση στην Ευρώπη ισχυρίζονται ότι οι ευρωπαϊκοί τίτλοι που βασίζονται στο ενεργητικό είναι παραδοσιακά πιο απλοί και διαφανείς. Επομένως δεν υπάρχει κίνδυνος να δημιουργήσουν τα προβλήματα του παρελθόντος για τα οποία κατηγορήθηκαν ότι προκάλεσαν, αλλά ουσιαστικά ήταν ευθύνη των Αμερικάνων ομολόγων. Συγκεκριμένα, το 2008, όταν τα δάνεια μετατράπηκαν σε ομόλογα, πολλοί τα χρησιμοποίησαν προκειμένου να επεκταθούν επανειλημμένα, με αποτέλεσμα να λαμβάνουν ιδιαίτερα υψηλές αξιολογήσεις παρά τις συνδέσεις με τα ενυπόθηκα στεγαστικά δάνεια των ΗΠΑ, διαχέοντας μία ιδιαίτερα νοσηρή κατάσταση (Georgiopoulos&Saul, 2014).

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με όσα προηγήθηκαν, η οικονομία της χώρας αντιμετώπισε έντονες δυσκολίες, οι οποίες ήρθαν στην επιφάνεια μετά την εμφάνιση της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης και την οδήγησαν στην υπογραφή του μνημονίου και τον έλεγχο από το ΔΝΤ. Συνέπεια αυτών των καταστάσεων ήταν η συρρίκνωση της οικονομίας σχεδόν στο σύνολο των κλάδων τόσο σε εθνικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Έτσι, τόσο η ναυτιλία αντιμετώπισε προβλήματα, αποτρέποντας τις τράπεζες να τις παρέχουν χρηματοδότηση, όσο και τα πιστωτικά ιδρύματα περιόρισαν τις δανειοδοτήσεις, ανατροφοδοτώντας τη δυσχέρεια του κλάδου.

Πιο συγκεκριμένα, παρατηρήθηκαν συνοπτικά τα παρακάτω:

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο παρουσίασε καλύτερες επιδόσεις σε σχέση με την παγκόσμια οικονομία, με τον όγκο να αυξάνεται περίπου κατά 4,3% το 2012 κατά βάση λόγω της ισχυρής ανάπτυξης (5,7%) στα χύδην ξηρού φορτίου η οποία τροφοδοτήθηκε από την αυξανόμενη ασιατική ζήτηση για σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα, ενώ στις υπόλοιπες κατηγορίες η αύξηση ήταν ελάχιστη ή αρνητική, ιδίως σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Όσον αφορά στις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων, ακόμη και μετά την οικονομική ύφεση του 2008 συνέχισαν να αυξάνονται, οπότε ο παγκόσμιος στόλος υπερδιπλασιάστηκε από το 2001, φθάνοντας τα 1.630 εκ. dwt τον Ιανουάριο του 2013.

Το 2012, ο ναυτιλιακός τομέας παρουσίαζε χαμηλές και ασταθείς τιμές ναύλων σε διάφορα τμήματα του, λόγω της πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας στην αγορά και της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 2008, φτάνοντας σε ιστορικά χαμηλό επίπεδο.

Περνώντας στην ελληνική ναυτιλία, διαπιστώθηκε ότι έχει μια εξέχουσα θέση στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, αντιπροσωπεύοντας το 16,16% της παγκόσμιας συνολικής δυναμικότητας μεταφοράς και έχει σημαντική συνεισφορά στην ελληνική οικονομία (3,7% του ΑΕΠ). Μάλιστα, παρότι η ελληνική οικονομία διήνευε ύφεση, η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία παρέμεινε ιδιαίτερα ανταγωνιστική, δείχνοντας μια εντυπωσιακή απόδοση όσον αφορά στον αριθμό, την ηλικία και το μέγεθος της. Οι συνθήκες που επικρατούν στον κλάδο (ζήτηση, προσφορά, ναύλοι) ακολουθούν τις διεθνείς τάσεις. Οι εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές την προηγούμενη δεκαετία αυξήθηκαν με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 14,6%, φθάνοντας το 2008 στο υψηλότερο επίπεδο των 17,6 δισ. ευρώ, ενώ το 2009, μειώθηκαν

κατά 32,4%, ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που οδήγησε σε μειωμένα επίπεδα παγκόσμιου εμπορίου και την κατάρρευση των ναύλων. Ακολούθησε όμως μια μικρή ανάκαμψη, δημιουργώντας αισιοδοξία για το μέλλον. Τέλος, η τριμηνιαία ελαστικότητα των εσόδων των θαλάσσιων μεταφορών στους ναύλους είναι 0,26.

Η παραπάνω κατάσταση του κλάδου διαμορφώθηκε έπειτα από επίδραση της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης, η οποία συρρίκνωσε την οικονομία αρκετών χωρών. Ιδίως η Ελλάδα πλήγηκε σε μεγάλο βαθμό, με αύξηση του δημοσίου χρέους κατά 85% ως ποσοστό του ΑΕΠ, το οποίο μειώνεται δραματικά τα τελευταία έτη. Σημαντική είναι η επιβάρυνση του ΑΕΠ από τις εγχώριες δαπάνες, οι οποίες ξεπερνούν τα έσοδα, δημιουργώντας ένα αυξανόμενο έλλειμμα από το 2008 κι έπειτα. Δυσμενείς είναι και οι συνθήκες όσον αφορά στην ανταγωνιστικότητα της χώρας, δεδομένου οπτή η επιδείνωση τόσο των εξαγωγών όσο και των εισαγωγών αγαθών και υπηρεσιών οδηγούν σε βελτίωση του ισοζυγίου αγαθών και υπηρεσιών ως ποσοστό του ΑΕΠ από το -14% περίπου κατά το 2008 σε -2,2% κατά το 2013.

Η κρίση επομένως στο παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα επέφερε δυσμενέστερες συνέπειες για την ελληνική οικονομία και κατ' επέκταση για την ελληνική ναυτιλία, δεδομένου ότι περισσότερα από 200 πλοία θα παροπλιστούν και εκατοντάδες παραγγελίες για τη ναυπήγηση νέων πλοίων θα ακυρωθούν το επόμενο διάστημα.

Ο αντίκτυπος της κρίσης ήταν έντονος, καθότι μετέβαλε τα στοιχεία σχετικά με το μέγεθος και πιθανώς την ηλικία του στόλου, τον αριθμό των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, αλλά και τη χρηματοδότηση.

Περνώντας στην τραπεζική χρηματοδότηση, διαφαίνεται ότι ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής της συνολικής χρηματοδότησης παρέμεινε σε σταθερά επίπεδα (-3,5%), ενώ η καθαρή ροή της συνολικής χρηματοδότησης μειώθηκε στα -324 εκατ. € από τα 212 εκατ. Ευρώ το 2013. Συγκεκριμένα για την τραπεζική χρηματοδότηση της ναυτιλίας, οι ευρωπαϊκές τράπεζες περιόρισαν σημαντικά το χαρτοφυλάκιο χρηματοδότησης της ναυτιλίας λόγω της μειωμένης ρευστότητας και της ανάγκης για αναδιάρθρωση, σε αντίθεση με τις Αμερικάνικες και Κινέζικες τράπεζες.

Πιο αναλυτικά, το συνολικό χαρτοφυλάκιο Ελληνικών πλοίων παρουσίασε μία έντονα αυξητική τάση καθότι από 16,525\$ εκατ. το 2001 έφτασε τα 61,498 το 2013, εντούτοις, από το 2008 και έπειτα παρουσίασε πολύ χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και το 2013 μάλιστα μειώθηκε. Η χρηματοδότηση από Ελληνικές τράπεζες και τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα μειώθηκε, ενώ αυξήθηκε ελάχιστα η χρηματοδότηση από τράπεζες χωρίς παρουσία

στην Ελλάδα κατά 5,78%, οι οποίες εξακολουθούν να δείχνουν οριακή εμπιστοσύνη στο μέλλον (με 0,76% αύξηση στα εγκεκριμένα δάνεια και 6.57% αύξηση στα εκταμιευθέντα δάνεια το 2013).

Εστιάζοντας στις ελληνικές τράπεζες ως σύνολο, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η σύγχυση φαίνεται να καταλάγιασε το 2013 και οι ελληνικές τράπεζες πλέον οργανώνουν εκ νέου τις ναυτιλιακές υπηρεσίες τους, δεδομένου ότι από το 2009 και έπειτα, με την εμφάνιση της οικονομικής κρίσης, η ανάπτυξη παρουσίαζε αρνητικά αποτελέσματα, με εξαίρεση το 2013 όπου παρατηρήθηκαν τα πρώτα θετικά αποτελέσματα (Τράπεζα Πειραιώς: 14.40%, Εθνική Τράπεζα Ελλάδας: 41.98%, AlphaBank: 109.68% και Eurobank: 9.07%).

Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας, εκτός από τις τράπεζες γίνεται και από ελληνικές κοινοπραξίες, οι οποίες όμως συνολικά μειώθηκαν κατά 14% το 2013. Αντίθετα, παρατηρείται ανάδυση των private equity funds, με 40 κοινοπρακτικά σχήματα μεταξύ ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και επενδυτικών funds για την απόκτηση ή ναυπήγηση νέων πλοίων.

Περνώντας στις πολιτικές που ακολουθούνται από τις τέσσερις μεγαλύτερες τράπεζες της Ελλάδας, αναφέρεται περιληπτικά ότι η Τράπεζα Πειραιώς παρουσιάζει μία εξειδίκευση στη Ναυτιλία, με το δανειακό χαρτοφυλάκιο της να αφορά κυρίως στη χρηματοδότηση ποντοπόρων πλοίων (56,6% στη χρηματοδότηση πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, 37,7% στη χρηματοδότηση δεξαμενόπλοιων και 5,7% στη χρηματοδότηση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων).

Η Eurobank προέβη σε δημιουργία μεγάλης καταθετικής βάσης (1,3 δισ. US \$ το 2013), οι οποίες, παρά τις απώλειες λόγω των δυσμενών οικονομικών συνθηκών και των μακροοικονομικών κινδύνων, εξακολούθησαν να υπερβαίνουν το σύνολο των ναυτιλιακών δανείων (1,15 δισ. \$ το 2013).

Η Εθνική Τράπεζα διατήρησε τη μακρά παράδοσή της στην υποστήριξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας με το δείκτη κάλυψης δανειακών υπολοίπων από ενυπόθηκες εξασφαλίσεις να διαμορφώνεται σε 112%. Στο τέλος του 2013 τα υπόλοιπα των χρηματοδοτήσεων προς τη ναυτιλία διαμορφώθηκαν σε 2,7 δισ. \$ από 2,3 δισ. \$ το 2012.

Η δραστηριοποίηση της AlphaBank στον χώρο των χρηματοδοτήσεων του κλάδου γίνεται από το 1997 με το αντίστοιχο χαρτοφυλάκιο της να φτάνει τα 1,8 δισ. € περίπου στο τέλος του 2013, ενώ παράλληλα σχεδιάζει την τιτλοποίηση περίπου 1,0 δισ. ευρώ των ναυτιλιακών

δανείων προκειμένου να ενισχύσει την τραπεζική ρευστότητα με νέα δάνεια και να στηρίξει την ελληνική οικονομία.

Εντούτοις, το τελευταίο διάστημα η κατάσταση ομαλοποιείται, με αποτέλεσμα οι τράπεζες να αντιλαμβάνονται πλέον ότι η ναυτιλία παρουσιάζει μία σημαντική ανάκαμψη το 2013 όσον αφορά στις αξίες τόσο των πλοίων όσο και των ταμειακών ροών, χάρη στα αυξημένα ναύλα, επιφέροντας μία έντονη επίδραση στην ποιότητα των χαρτοφυλακίων των δανείων των τραπεζών και στην ικανότητα των δανειοληπτών να ανταποκριθούν στις (συχνά αναδιαρθρωμένες) δανειακές τους υποχρεώσεις. Επομένως ενισχύθηκε η εμπιστοσύνη μεταξύ των τραπεζών ότι η ναυτιλία κατευθύνεται προς την ανάκαμψη, γεγονός το οποίο έγινε ακόμη πιο αισθητό από τους ιδιοκτήτες και τα ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια.

Βέβαια, αυτό δεν οδήγησε αυτομάτως στην χορήγηση ναυτιλιακών δανείων ώστε να αυξηθεί ο ανταγωνισμός, παρόλο που ήταν αναμενόμενο. Αυτό οφείλεται στο ότι πολλές τράπεζες υποστήριζαν πιο αδύναμους πελάτες με την ελπίδα μιας τέτοιας ανάκαμψης, χωρίς όμως να λαμβάνουν υπόψη ότι χρειάζεται χρόνος για να επεξεργαστούν τα δύσκολα δάνεια και να εξυγιάνουν το χαρτοφυλάκιο δανείων μιας τράπεζας, αλλά και να διαμορφωθεί μία κοινή ναυτιλιακή προσέγγιση στα διοικητικά συμβούλια των μεγάλων τραπεζών ώστε να είναι προσεκτικοί σε μια αλλαγή, αλλά και παράλληλα να επιθυμούν να επεκταθούν.

Επιπλέον, πολλές τράπεζες που χρηματοδοτούν τη ναυτιλία πίστευαν ότι έχουν υψηλότερη από την επιθυμητή συνολική παρουσία στη ναυτιλία και ότι χρειάζεται χρόνος για να τη μειώσουν σε αποδεκτά επίπεδα μέσω της πελατειακής αποπληρωμής του δανείου. Παράλληλα, οι τράπεζες είχαν δημιουργήσει πολύ αυστηρά κριτήρια για τη χορήγηση δανείων, επιτρέποντας πολύ λίγες ενδεχόμενες συναλλαγές δανείων. Επιπρόσθετα, η απροθυμία των τραπεζών για ναυτιλιακά δάνεια εντοπίζεται στην έντονη αδυναμία ρευστότητας και τους δείκτες κεφαλαιακής επάρκειας των ευρωπαϊκών τραπεζών, τα οποία ανέστειλαν την ανάληψη κινδύνου προκειμένου να αυξήσουν τη χορήγηση δανείων και να επιτρέψουν την ανάπτυξη. Προτιμήθηκε λοιπόν η αναθεώρηση των δανείων από την ΕΚΤ ώστε να αποδείξουν τη χρηματοοικονομική τους ευρωστία, προκαλώντας μια έντονη επίδραση στην ελληνική τραπεζική δανειοδότηση πλοίων.

Παράλληλα, οι τρεις κυριότερες τράπεζες που χορηγούσαν δάνεια στη ναυτιλία στο παρελθόν, η RBS, η HSH Nordbank και η Commerzbank δέχτηκαν τεράστια πίεση να συρρικνώσουν τα ναυτιλιακά χαρτοφυλάκιά τους ή / και να αφήσουν την τραπεζική δανειοδότηση πλοίων συνολικά. Βέβαια, την ίδια περίοδο ορισμένες τράπεζες ξεχώρισαν είτε



για τον αντι-κυκλικό δανεισμό ή για τη διεκδίκηση της θέσης τους ως φορείς χρηματοδότησης πλοίων, με κυριότερες τη DVB, την ABNAMRO, την Credit Suisse και την ING μεταξύ των ευρωπαϊκών τραπεζών και την China Exim και COM από τις τράπεζες της Άπω Ανατολής.

Η ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση ειδικότερα πλήγηκε περισσότερο, δεδομένου ότι οι μεγαλύτεροι δανειστές αποχώρησαν από την αγορά ακριβώς τη στιγμή όπου οι ελληνικές νέες παραγγελίες και αγορές μεταχειρισμένων επιταχύνθηκαν. Με τις ελληνικές τράπεζες να μη μπορούν να παράσχουν χρηματοδότηση στα νέα πλοία και να έχουν επηρεαστεί έντονα από τις δυσκολίες των ευρωπαϊκών τραπεζών στο σύνολό τους, οι Έλληνες ιδιοκτήτες στράφηκαν προς τους υπόλοιπους λίγους ενεργούς δανειστές, αυτούς της Άπω Ανατολής, που συνδέονται μόνο με παραγγελίες για νέα πλοία και πολύ περισσότερο στα ιδιωτικά μετοχικά αμοιβαία κεφάλαια (PEFs) των ΗΠΑ. Καθώς το χάσμα χρηματοδότησης διευρύνθηκε, τα PEFs ήταν για πολλούς Έλληνες ιδιοκτήτες συχνά ο μόνος τρόπος για να επωφεληθούν από αυτή την υπόσχεση τους για υγιή ανάκαμψη της ναυτιλίας. Τα PEFs όχι μόνο είχαν έντονη παρουσία, αλλά συχνά αναζητούσαν ευκαιρίες για να συν-επενδύσουν και να δανείσουν στους Έλληνες ιδιοκτήτες, πιστεύοντας ότι η αναμενόμενη ανάκαμψη της ναυτιλίας θα τους παρέχει τις υψηλές αποδόσεις που αναζητούν. Το αποτέλεσμα ήταν μια έκρηξη στις κοινοπραξίες, οι περισσότερές από τις οποίες επένδυσαν σε φιλικά προς το περιβάλλον σκάφη, ένα νέο σχέδιο στο οποίο ελπίζεται ότι θα βασίζονται τα πλοία του μέλλοντος.

Επομένως, το μερίδιο των συνολικών δανείων του παγκόσμιου στόλου και των παραγγελιών μειώθηκε σε σημαντικό βαθμό ιδιαίτερα στην Ελλάδα, ενώ αυξήθηκε η ελληνική ναυτιλιακή παρουσία των PEF, εξηγώντας το παράδοξο της πτώσης στα ελληνικά ναυτιλιακά δάνεια σε μια εποχή που ο ελληνικός στόλος αυξήθηκε σε επίπεδα ρεκόρ.

Δεδομένου ότι η ανάκαμψη της ναυτιλίας θα συνεχιστεί, αναμένεται ότι το επιτόκιο των PEF θα μειωθεί κατά το 2014 – 2015, καθώς η ευκαιρία για επενδύσεις σε ένα χαμηλό σημείο του κύκλου απομακρύνεται. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια των τελευταίων μηνών, ο κινέζικος δανεισμός πλοίων και, κυρίως, η χορήγηση δανείων σε ιδιοκτήτες εκτός Άπω Ανατολής μειώθηκε λόγω των κινεζικών περιορισμών στη χορήγηση πιστώσεων. Οι δύο αυτές εξελίξεις θα μπορούσαν να αντισταθμιστούν από την αύξηση της εμπιστοσύνης και τη χρηματοοικονομική ικανότητα των δυτικών τραπεζών, οι οποίες αναμένεται να

προσελκύονται από τις υψηλές αποδόσεις των δανείων της ελληνικής ναυτιλίας με βάση τα σύγχρονα πλοία οικολογικού σχεδιασμού.

Αναμένεται, συνεπώς, ότι ο ενυπόθηκος δανεισμός θα ανακάμψει σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς και στην Ελλάδα, μεταξύ 2014 και 2015.

Ένας παράγοντας που μπορεί να βοηθήσει τους Έλληνες ιδιοκτήτες είναι η οικονομική ανάκαμψη της Ελλάδας, η οποία τα τελευταία 4 χρόνια αντιμετώπιζε ιδιαίτερα δυσμενείς καταστάσεις. Αναμένεται ότι όλες οι ελληνικές τράπεζες οι οποίες χορηγούν δάνεια στη ναυτιλία θα διοχετεύσουν κεφάλαια όταν η οικονομική τους κατάσταση το επιτρέψει, καθώς η ναυτιλία είναι ψηλά στη λίστα των προτιμήσεων.

Μια ανάκαμψη στην ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση θα έρθει την κατάλληλη στιγμή, δεδομένου ότι οι νέες παραγγελίες παραδίδονται και θα χρειαστεί χρηματοδότηση. Με τις περισσότερες παραγγελίες να τοποθετούνται το 2015 και το 2016, η χρονική στιγμή της ζήτησης και της προσφοράς χρηματοδότησης πλοίων φαίνεται κατάλληλη.

Φυσικά, ένα μεγάλο ερώτημα είναι εμφανές στη ναυτιλιακή αγορά, κατά πόσο δηλαδή η ανάκαμψη της ναυτιλίας που παρατηρείται μέχρι τώρα θα συνεχιστεί ή θα σταματήσει, ερώτημα το οποίο δύσκολα θα απαντηθεί, δεδομένου ότι οι βασικές αρχές, καθώς και η αύξηση στις παραγγελίες, δεν υποστηρίζουν μια τέτοια ανάπτυξη. Από την άλλη πλευρά, η ναυτιλία, παρά τη θέση υπερπροσφοράς που επικρατεί ακόμα, είναι ακόμη σε θέση να απορροφήσει την προσφορά σε χωρητικότητα μέσω της πρακτικής της λειτουργίας των πλοίων σε σημαντικά μικρότερη από τη μέγιστη ταχύτητά τους (slow steaming) και την αύξηση της συμφόρησης του λιμένα.

Οι αξίες των πλοίων έχουν αυξηθεί στο απόηχο της ευφορίας που παρατηρείται στη ναυτιλία. Μένει να διαπιστωθεί κατά πόσο οι υψηλές προσδοκίες θα εκπληρωθούν.

Εν τω μεταξύ, οι τράπεζες εκκαθαρίζουν τα δανειακά τους χαρτοφυλάκια, πωλούν δάνεια σε αυτούς που αποζητούν πόρους για ανάκτηση των κεφαλαίων τους και προετοιμάζονται για πιο ενεργό τραπεζική δανειοδότηση πλοίων στα επόμενα χρόνια.

Συμπερασματικά, απαντώντας στο ερευνητικό ερώτημα της εν λόγω εργασίας περί της η ανάδειξης της επίδρασης που είχε η οικονομική κρίση στις πολιτικές τραπεζικής χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας, έπειτα από τη βιβλιογραφική ανασκόπηση που προηγήθηκε, διαπιστώθηκε ότι η οικονομία της χώρας αντιμετώπισε έντονες δυσκολίες ως συνέπεια της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης, προκαλώντας επομένως έντονα προβλήματα στον κλάδο της ναυτιλίας. Το γεγονός αυτό απέτρεψε τις τράπεζες από το να

παρέχουν χρηματοδότηση στον κλάδο σε σημαντικό βαθμό, εντείνοντας κατ' επέκταση τη δυσμενή κατάσταση. Εντούτοις, αναμένεται ανάκαμψη στο δανεισμό διεθνώς, αλλά και σε εγχώριο επίπεδο άμεσα, η οποία θα συνοδεύεται και από ανάκαμψη και στην ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- AlphaBank (2009), *Οικονομικό Δελτίο*, Τεύχος 110, Διαθέσιμο στο [http://www.alpha.gr/files/infoanalyses/oikon\\_deltio\\_110.pdf](http://www.alpha.gr/files/infoanalyses/oikon_deltio_110.pdf)
- AlphaBank (2014), *Ετήσια Έκθεση 2013*, Διαθέσιμο στο <http://www.alpha.gr/apologismos/2013/>
- Aridas, T. & Pasquali, V. (2013), *Public Debt as a Percentage of GDP in Countries Around the World*, Global finance, Διαθέσιμο στο <http://www.gfmag.com/global-data/economic-data/public-debt-percentage-gdp>
- Blundell-Wignall, A. Atkinson, P. & Lee, S.E. (2008), *The Current Financial Crisis: Causes and Policy Issues*, Financial Market Trends, OECD Διαθέσιμο στο <http://www.oecd.org/finance/financial-markets/41942872.pdf>
- Boston Consulting Group (2013), *Impact assessment of the shipping cluster on the Greek economy & society*, Διαθέσιμο στο <http://www.bcg.gr/documents/file135208.pdf>
- Bragoudakis Z. & Panagiotou S. (2010), Factors determining the receipts from maritime transports: the case of Greece, Bank of Greece, *Economic Bulletin*, Issue 34, Διαθέσιμο στο <http://www.bankofgreece.gr/BogEkdosis/econbull201009.pdf>
- Buchheit, L.C. (2008), Did We Made Things Too Complicated? *International Financial Law Review*, 27.
- Clarkson Research Services (2012a). *Dry Bulk Trade Outlook*. 18 (5).
- Eurobank (2014), *Ετήσιος Απολογισμός 2013*, Διαθέσιμο στο [http://www.eurobank.gr/Uploads/pdf/EUROBANK\\_GROUP\\_ANNUAL\\_REPORT\\_2013.pdf](http://www.eurobank.gr/Uploads/pdf/EUROBANK_GROUP_ANNUAL_REPORT_2013.pdf)
- EurobankResearch (2011). *Οικονομία & Αγορές, Η ελληνική και ευρωπαϊκή κρίση και η νέα αρχιτεκτονική της Ευρωζώνης*, Τόμος 4, Τεύχος 2, Διαθέσιμο στο <http://www.hardouvelis.gr/FILES/PROFESSIONAL%20WORK/economymarketsFEB2011.pdf>
- Eurostat (2014a), *General government gross debt - annual data*, Διαθέσιμο στο <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&pcode=teina225&language=en>

- Eurostat, (2014b), *Measuring inflation: The Harmonised Index of Consumer Prices (HICP)*, Διαθέσιμο στο [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/inflation\\_dashboard/#](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/inflation_dashboard/#)
- Georgiopoulos, G. & Saul, J. (2014), *Exclusive - Greece's Alpha Bank to securitise 1 billion euros of shipping loans: sources*, Reuters, Athens/London, Διαθέσιμο στο <http://www.reuters.com/article/2014/06/27/us-greece-shipping-alpha-bank-idUSKBN0F21CC20140627>
- Global Connections (2013), Διαθέσιμο στο <https://globalconnections.hsbc.com/global/en>
- Grammenos, C. Th. (1998), *Bank Finance for Ship Purchase*, University of Wales Press.
- Grammenos, C. Th. (2010), *The Handbook of Maritime Economics and Business*, London: Lloyd's List
- International Energy Agency (2013). *World Energy Outlook Special Report: Redrawing the Energy-Climate Map*, Διαθέσιμο στο [www.worldenergyoutlook.org/energyclimatemap](http://www.worldenergyoutlook.org/energyclimatemap) .
- International Monetary Fund - IMF (2011). *Greece: Fifth review under the standby arrangement and request for modification and waivers of applicability of performance criteria*. Country Report 351, Washington, DC, Διαθέσιμο στο <http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2011/cr11351.pdf>
- IOBE (2013), *The contribution of ocean-going shipping to the Greek economy: performance and outlook*, Διαθέσιμο στο [http://www.iobe.gr/docs/research/en/RES\\_05\\_F\\_07012913REP\\_ENG.pdf](http://www.iobe.gr/docs/research/en/RES_05_F_07012913REP_ENG.pdf)
- Jickling, M. (2009), *Causes of the Financial Crisis*, Washington, DC: Congressional Research Service
- Kasimati E. & Veranos N. (2011), *Contributing of the Greek merchant fleet in the Greek economy: evaluation and policy suggestions*, *Center of Planning and Economic Research, Greek Economic Outlook*, Issue 16, Διαθέσιμο στο <http://www.kepe.gr/index.php/el/>
- Labonte, M. (2009), *Asset Bubbles: Economic Effects and Policy Options for the Federal Reserve*, CRS Report for Congress, Congressional Research Service, RL33666
- Moore, S. (2014), *Shipping confidence survey*, Διαθέσιμο στο <http://demo.kanzenvn.tk/3/publications/shipping-confidence-survey-reports/>
- OECD (2014), *Gross domestic product (GDP)*, Διαθέσιμο στο <http://stats.oecd.org/index.aspx?queryid=9185>.
- Petrofin Bank Research (2014), *Key Developments and Growth in Greek Ship-Finance*, Διαθέσιμο στο <http://www.petrofin.gr/Upload/PetrofinBankResearch-end2013.pdf>

- Petrofin Research <http://www.petrofin.gr/en-gb/Default.aspx>
- Prandeka, M. & Zarkos, V. (2014), The Greek maritime transport industry and its influence on the Greek economy, *Economy & Markets*, Vol. 9, Issue 5, Διαθέσιμο στο [http://www.eurobank.gr/Uploads/Reports/ECONOMYMARKETS\\_wpMAY2014.pdf](http://www.eurobank.gr/Uploads/Reports/ECONOMYMARKETS_wpMAY2014.pdf)
- Roubini, N. (2008), *The Shadow Banking System is Unravelling*, Financial Times, pp. 9 Διαθέσιμο στο <http://www.ft.com/cms/s/0/622acc9e-87f1-11dd-b114-0000779fd18c.html>
- Schulz, T. (2008), *Global Crisis Hits Shipping Industry Hard*, Spiegel Online International, Διαθέσιμο στο <http://www.spiegel.de/international/business/that-sinking-feeling-global-crisis-hits-shipping-industry-hard-a-594710.html>
- Spathi, S. Karagiannis, S. & Georgikopoulos, N. (2010), *The Greek Commercial Fleet, Center of Planning and Economic Research*, Διαθέσιμο στο <http://www.kepe.gr/index.php/el/>
- UNCTAD (2013), *Review of Maritime Transport 2013*, Διαθέσιμο στο [http://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2013\\_en.pdf](http://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2013_en.pdf)
- UNCTAD (2013a). *Trade and Development Report, 2013*. United Nations publication. UNCTAD/TDR/2013. New York and Geneva, Διαθέσιμο στο [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2013\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2013_en.pdf)
- UNCTAD (2013b), *Review of Maritime Transport 2013*, New York and Geneva: United Nations
- Γεράσης, Γ. (2009). Η Ελλάδα στη δίνη της οικονομικής κρίσης. Ροές, Αθήνα.
- Γουλιέλμος, Α. (1998), *Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων*, Αθήνα: Σταμούλη
- ΓΣΕΕ (2013), *Η ελληνική οικονομία και η απασχόληση, Ετήσια Έκθεση 2013*, Διαθέσιμο στο <http://www.inegsee.gr/wp-content/uploads/2014/02/files/ekthesh-15email.pdf#page=1&zoom=auto,-12,794>
- Εθνική Τράπεζα Ελλάδας (2014), *Ετήσια Έκθεση 2013*, Διαθέσιμο στο <https://www.nbg.gr/greek/the-group/investor-relations/annual-report-offering-circular/Documents/%CE%95%CF%84%CE%AE%CF%83%CE%B9%CE%B5%CF%82%20%CE%95%CE%BA%CE%B8%CE%AD%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82%20%CE%BA%CE%B1%CE%B9%20%CE%95%CE%BD%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CF%81%CF%89%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AC%20%CE%94%CE%B5%CE%BB%CF%84%CE%AF%CE%B1/%CE%95%CE%A4%CE%97%CE%A3%CE%99%CE%91%20%CE%95%CE%9A%CE%98%CE%95%CE%A3%CE%97%202013.pdf>

- Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2014), *ετήσια έκθεση 2013-2014*, Διαθέσιμο στο <http://www.mywaypress.gr/wp-content/uploads/2014/05/UGS-ANNUAL-REPORT-2013-2014.pdf>
- Λαπαβίτσας Κ. (2010). *Κρίση Ευρωζώνης, φτώχεια του δυνατού, πτώχευση του αδυνάτου*. Νόβολι, Αθήνα
- Πάντσιος, Α. & Νικολακόπουλος, Κ. (2011). *Συστημική κρίση και διαμάχες στην ευρωζώνη*. Από το «Η διεθνής κρίση, η κρίση στην ευρωζώνη και το ελληνικό χρηματοπιστωτικό σύστημα» συλλογικός τόμος μελέτης της Ελληνικής Ένωσης Τραπεζών, Διαθέσιμο στο <http://62.1.43.74/5Ekdosis/UplPDFs//sylogikostomos/15-d%20Pantsios%20Nikolakopoulos%20287-304.pdf>
- Πετρόπουλος, Τ. (2009), *Η επόμενη μέρα, Τι μέλλον για τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση; Institute of Chartered Shipbrokers, Eugenides Foundation, 58*
- Τράπεζα Πειραιώς (2014a), *Ετήσια Έκθεση 2013*, Διαθέσιμο στο <http://www.piraeusbankgroup.com/el/investors/financials/annual-reports>
- Τράπεζα Πειραιώς (2014b), *Εξειδίκευση στη Ναυτιλία*, Διαθέσιμο στο <http://www.piraeusbank.gr/el/megalesepiheiriseis/eksidikefsistinaftilia>
- Τράπεζα της Ελλάδας (2014), *Τραπεζική χρηματοδότηση του εγχώριου ιδιωτικού τομέα: Ιούνιος 2014*, Διαθέσιμο στο [http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Bank/News/PressReleases/DispItem.aspx?Item\\_ID=4661&List\\_ID=1af869f3-57fb-4de6-b9ae-bdfd83c66c95&Filter\\_by=DT](http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Bank/News/PressReleases/DispItem.aspx?Item_ID=4661&List_ID=1af869f3-57fb-4de6-b9ae-bdfd83c66c95&Filter_by=DT)
- Χαρδούβελης, Γκ. (2011a), *Η ελληνική και ευρωπαϊκή κρίση και η νέα αρχιτεκτονική της Ευρωζώνης*, από το «Οικονομία και Αγορά» Τόμος 3, Τεύχος 2 της EurobankResearch, Διαθέσιμο στο <http://www.hardouvelis.gr/FILES/PROFESSIONAL%20WORK/economymarketsFEB2011.pdf>
- Χαρδούβελης, Γκ. (2011b), *Το χρονικό της διεθνούς και συνακόλουθης ελληνικής και ευρωπαϊκής κρίσης: αίτια, επιπτώσεις, αντιδράσεις, προοπτική*, Διαθέσιμο στο [http://web.xrh.unipi.gr/attachments/131\\_Hardouvelis\\_Crises\\_Feb\\_2011.pdf](http://web.xrh.unipi.gr/attachments/131_Hardouvelis_Crises_Feb_2011.pdf)