

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ  
στην  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΗΜΕΡΙΝΗΣ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ  
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗΝ  
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Όνοματεπώνυμο**

**Κιουτσούκαλης Παναγιώτης**

Διπλωματική Εργασία

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

## Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας

«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».

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα διπλωματική εργασία δεν έχει υποβληθεί για την απόκτηση άλλου μεταπτυχιακού τίτλου ειδίκευσης ή άλλου πτυχίου, πέραν αυτού, ολικά ή μερικά, στο Πανεπιστήμιο Πειραιά ή σε άλλο Πανεπιστήμιο του εσωτερικού ή εξωτερικού.

Οι απόψεις και τα συμπεράσματα που περιέχονται σε αυτό το έγγραφο εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Ο Δηλών

Κιουτσούκαλης Παναγιώτης

## 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:

- Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- Γκιζιάκης Κωνσταντίνος
- Βλάχος Γεώργιος

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

## Σελίδα ευχαριστιών

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή, κ Πελαγίδη Θεόδωρο για την σωστή καθοδήγηση του και την άριστη συνεργασία καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας. Ευχαριστώ επίσης την οικογένεια μου, τους συμφοιτητές και φίλους για την βοήθεια, στήριξη και συμβολή τους στην εκπλήρωση της παρούσας εργασίας.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑΣ

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ</b> .....	4
<b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ</b> .....	5
<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> .....	6
<b>SUMMARY</b> .....	6
<b>1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	7
<i>1.1. Σκοπός της Εργασίας</i> .....	7
<i>1.2. Μεθοδολογία και Δεδομένα</i> .....	8
<i>1.3 Δομή της Διπλωματικής Εργασίας</i> .....	9
<b>2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΡΙΣΗΣ</b> .....	10
<i>2.1 Οι Αιτίες της Διεθνούς Οικονομικής και Χρηματοπιστωτικής Κρίσης</i> .....	10
<i>2.2 Συνέπειες και Επιπτώσεις της Διεθνούς Κρίσης στη Ναυτιλία</i> .....	19
<i>2.2.1 Επιπτώσεις στη Διεθνή Ναυτιλία</i> .....	19
<i>2.2.2 Επιπτώσεις στην Ελληνική Ναυτιλία</i> .....	26
<i>2.3 Προοπτικές και Εξελίξεις</i> .....	30
<i>2.3.1 Προοπτικές Εξόδου της Παγκόσμιας Οικονομίας Από την Κρίση</i> .....	30
<i>2.3.2 Προοπτικές Εξόδου της Ναυτιλίας Από την Κρίση</i> .....	31
<b>3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ</b> .....	33
<i>3.1. Η Σπουδαιότητα της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία</i> .....	33
<i>3.2. Βασικά Μεγέθη και Χαρακτηριστικά της Ελληνικής Ναυτιλίας</i> .....	35
<i>3.3 Επιρροές της Οικονομικής Κρίσης στη Διεθνή και Ελληνική Ναυτιλία</i> .....	40
<i>3.3.1 Ναύλοι και Χρηματιστήριο Ναύλων (BDI)</i> .....	40

3.3.2 Τιμές και Αγορές Πλοίων .....	47
3.3.3 Τράπεζες, Χρηματοδότηση και Δανειακές Υποχρεώσεις .....	50
3.3.4 Μετοχές των Ναυτιλιακών Εταιριών .....	56
3.3.5 Ναυπηγεία .....	57
<b>3.4 Οι Ρόλοι Συγκεκριμένων Κρατών στη Διεθνή Οικονομία .....</b>	<b>58</b>
3.4.1 Κίνα .....	58
3.4.2 Η.Π.Α. ....	60
3.4.3 Λατινική Αμερική .....	61
3.4.3.1 Βραζιλία .....	61
3.4.3.2 Αργεντινή .....	62
3.4.3.3 Μεξικό .....	62
3.4.4 Γερμανία .....	63
3.4.5 Ινδία .....	64
<b>4. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ</b>	
<b>ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΑ ΝΕΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ .....</b>	<b>65</b>
<b>4.1 Το Μέλλον για τη Ναυτιλία .....</b>	<b>65</b>
4.1.1 Διεθνή Ναυτιλία .....	65
4.1.2 Ευρωπαϊκή Ναυτιλία .....	67
4.1.3 Ελληνική Ναυτιλία .....	68
<b>4.2 Πολιτικές Αντιμετώπισης της Διεθνούς Οικονομικής Κρίσης.....</b>	<b>69</b>
4.2.1 Η.Π.Α. ....	69
4.2.2 Ευρωζώνη .....	70

4.2.3 Λατινική Αμερική .....	70
4.2.4 Ρωσία .....	70
4.2.5 Ηνωμένο Βασίλειο .....	71
4.2.6 Κίνα .....	71
4.2.7 Ιαπωνία .....	72
4.2.8 Συμπεράσματα για τα Μέτρα Αντιμετώπισης της Κρίσης .....	72
<b>4.3 Πολιτικές Προσαρμογής στα Νέα Δεδομένα για την Ελληνική Ναυτιλία.....</b>	<b>73</b>
<b>5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>79</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>85</b>

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1</b> Ποσοστό του ελληνικού στόλου που κατέχουν οι εταιρείες ανάλογα με το μέγεθός τους .....	28
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2</b> Αριθμός συμμετεχόντων εταιρών ανάλογα με το μέγεθος τους .....	29
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1</b> Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω κατά ομάδες ηλικιών για τα έτη 2003, 2006, 2009 .....	38
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2</b> Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω κατά ομάδες ηλικιών για τα έτη 2003, 2006, 2009 .....	39
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3</b> Χρονοναύλωση σε εκατομμύρια δολάρια .....	43
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.4</b> Τιμές νέων και 5 ετών πλοίων σε εκατομμύρια δολάρια .....	49
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.5</b> Εξέλιξη δανεισμού στην Ελληνική ναυτιλία σε εκατομμύρια δολάρια .	54



## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

<b>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.1</b> Σύνθετος Δείκτης Τιμών Κατοικιών Case-Shiller, Ιανουάριος 1994 – Σεπτέμβριος 2008 .....	12
<b>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1</b> Εξέλιξη Χωρητικότητας Ελληνοκτήτου Στόλου (πλοία >1000 κοχ, σε χιλ κοχ) για την περίοδο 1990-2007 .....	36
<b>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2</b> Δύναμη Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (πλοία >100 κοχ) για την περίοδο 1990-2006 .....	36
<b>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3</b> Εξέλιξη του Ελληνοκτήτου εμπορικού στόλου (πλοία >1000 αριθμός πλοίων) για την περίοδο 1990-2007 .....	37
<b>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.4</b> Αξία εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος (ποσά σε δολάρια Η.Π.Α. μέχρι το 2002 και σε Ευρώ έπειτα το 2002) για την περίοδο 1990-2006 .....	40
<b>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.5</b> Σχέση τιμών πετρελαίου και δείκτη Aframax .....	41
<b>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.6</b> Σχέση του δείκτη Baltic Dry και δείκτη Aframax .....	42
<b>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.7</b> Baltic Dry Index (BDI) σε εβδομαδιαία δεδομένα για την περίοδο April 2005-April 2010 .....	44
<b>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.8</b> Συνολικές προβλεπόμενες ζημίες και προβλέψεις τραπεζών .....	51
<b>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.9</b> Συνολικές προβλεπόμενες ζημίες τραπεζών και αύξηση κεφαλαίου... 51	
<b>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.10</b> Χαρτοφυλάκια ναυτιλιακών τραπεζών σε εκατομμύρια δολάρια.....	54
<b>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2</b> Έλλειμμα σε Έλληνες ναυτικούς .....	74

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία αναφέρουμε την σπουδαιότητα της ναυτιλίας για την Ελληνική οικονομία, καθώς επίσης παρουσιάζουμε τα βασικά μεγέθη και χαρακτηριστικά της. Στη συνέχεια αναλύουμε τις αιτίες και τις επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης στην οικονομία και τη διεθνή και Ελληνική ναυτιλία. Συγκεκριμένα αναλύουμε τις εξελίξεις των ναύλων, του χρηματιστηρίου ναύλων (BDI), των τιμών και της αγοράς των πλοίων, τη χρηματοδότηση του τομέα της ναυτιλίας και των τραπεζικών δανείων, την τιμή των μετοχών, τις δανειακές τους υποχρεώσεις και την ικανότητα αποπληρωμής τους και των ναυπηγείων. Έπειτα περιγράφουμε το ρόλο της Κίνας, αλλά και άλλων αναδυόμενων οικονομιών, όπως της Βραζιλίας, της Ρωσίας και της Ινδίας μεταξύ άλλων, την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας. Τέλος αναλύουμε ποιες είναι οι μελλοντικές προοπτικές για την διεθνή αλλά και για την Ελληνική ναυτιλία καθώς επίσης περιγράφουμε και τα νέα δεδομένα στα οποία θα πρέπει η Ελληνική ναυτιλία να προσαρμοστεί προκειμένου να παραμείνει ανταγωνιστική.

## SUMMARY

In this thesis we mention the significant role of shipping industry to the Greek economy, as well as, we present its fundamentals and characteristics. Then we analyze the causes and effects of the global financial crisis on the economy and the international and Greek shipping industry. More specifically, we analyze the evolution of fare rates, stock market exchange of fare rates (BDI), the price and the market for ships, the financing in the transport and bank loans, the share prices, the loan obligations and the ability of repayment and shipyards. In next part we describe the role of China and other emerging economies, like Brazil, Russia and India in particular, to the recovery of the global economy. Finally, we analyze which are the prospects for both international and Greek shipping as well we describe the new needs that the Greek shipping industry should be adjusted in order to remain competitive.

# 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

## 1.1 Σκοπός της Εργασίας

Ο σκοπός εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η μελέτη της Ελληνικής ναυτιλίας, καθώς επίσης και η ανάλυση των επιπτώσεων και των εξελίξεων της διεθνούς ναυτιλίας από την τρέχουσα χρηματοπιστωτική κρίση και των συνθηκών εκείνων που ευνόησαν την εκδήλωση της και τις αιτίες που οδήγησαν σε αυτή. Επιπλέον σκοπός της εργασίας είναι να παρουσιαστούν τα μέσα πολιτικής που εφαρμόστηκαν από τις οικονομίες διεθνώς προκειμένου να αντιμετωπίσουν την κρίση και να ωθήσουν και πάλι τις οικονομίες στην ανάκαμψη και ανάπτυξη.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν την πιο αποτελεσματική, συμφέρουσα και ασφαλή λύση για τη μεταφορά μεγάλης μάζας φορτίων, χύδην και σε εμπορευματοκιβώτια, παγκοσμίως, και συνιστούν βασική δραστηριότητα για την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας και την διευκόλυνση της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας. Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας στηρίζεται κατά κύριο λόγο στο διεθνές εμπόριο και το τελευταίο πραγματοποιείται με την ουσιαστική συμβολή των διεθνών μεταφορών. Επιπλέον, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το πιο φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων. Η ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει παραδοσιακά πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερα κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες. Παρά τις μεγάλες επιχειρηματικές προκλήσεις που θέτει η δραστηριοποίηση επιχειρήσεων στον παγκοσμίου εμβέλειας κλάδο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και τους σημαντικούς κινδύνους που συνεπάγονται οι κατά καιρούς κρίσεις που πλήττουν την παγκόσμια ναυλαγορά, η απελευθερωμένη από κρατικές παρεμβάσεις ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα έχει καταφέρει να διατηρήσει την ηγετική θέση της στην παγκόσμια οικονομική σκηνή με συνεχή αύξηση της δυναμικότητας του ελληνόκτητου στόλου. Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία είναι ένας κλάδος με ισχυρή παρουσία στην παγκόσμια οικονομία, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιχειρούν παραδοσιακά σε μία άκρως ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, στην οποία ναυτιλιακές επιχειρήσεις από όλες τις χώρες του κόσμου επιδιώκουν να συμμετέχουν και να διαπρέπουν. Ωστόσο, η παράδοση και η βαθιά γνώση των ιδιαιτεροτήτων,

αντιξοοτήτων και κινδύνων που χαρακτηρίζουν τη συγκεκριμένη αγορά αποτελούν ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες επί δεκαετίες τώρα καταφέρνουν να βρίσκονται στην πρωτοπορία και να διατηρούν το μερίδιο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών μεταφορών σε υψηλό επίπεδο.

Βέβαια, η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση του 2008-2009 είχε εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις στην ανάπτυξη και το διεθνές εμπόριο και, σε συνδυασμό με την τεράστια αύξηση της προσφοράς μεταφορικής δυναμικότητας, έχουν οδηγήσει σε εξαιρετικά υψηλή υπερβάλλουσα δυναμικότητα στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών από το δεύτερο εξάμηνο του 2008 και κατά συνέπεια, σε κατακόρυφη πτώση των ναύλων και των εσόδων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Τα ερωτήματα όσον αφορά τις βραχυχρόνιες και μεσομακροχρόνιες εξελίξεις στον παγκόσμιο κλάδο των θαλασσιών μεταφορών είναι εξαιρετικής σημασίας και επηρεάζουν την ανάπτυξη όχι μόνο της ελληνικής ναυτιλίας στη δεκαετία του 2010 αλλά και της ελληνικής οικονομίας γενικότερα.

Επομένως σκοπός αυτής της εργασίας είναι να διερευνηθεί κατά πόσο η τρέχουσα διεθνής χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση επηρέασε την Ελληνική ναυτιλία σε σχέση με την ευρωπαϊκή και γενικότερα τη διεθνή και επίσης ποιες είναι οι προοπτικές για αυτήν και αν θα εξακολουθεί να αποτελεί πρωτοπόρος στη διεθνή κοινότητα, καθώς επίσης ποιες θα πρέπει να είναι οι πολιτικές προσαρμογής ώστε να ανταπεξέλθει στις τρέχουσες αντίξοες συνθήκες.

## ***1.2 Μεθοδολογία και Δεδομένα***

Η μεθοδολογία της ανάλυσης που ακολουθείται είναι μέσω της βιβλιογραφικής ανασκόπησης και έρευνας που συνοδεύεται με την παρουσίαση στατιστικών στοιχείων και διαγραμμάτων. Τα δεδομένα έχουν αντληθεί είτε από στατιστικές πηγές και δευτερογενή στοιχεία από επίσημες ιστοσελίδες, είτε από δευτερογενή στατιστικά στοιχεία μέσω της βιβλιογραφίας.

### **1.3 Δομή της Διπλωματικής Εργασίας**

Η δομή της διπλωματικής εργασίας έχει ως εξής. Στο δεύτερο κεφάλαιο θα αναλύσουμε την παγκόσμια οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση. Πιο συγκεκριμένα θα αναφερθούμε στις αιτίες που την προκάλεσαν και θα περιγράψουμε τις επιπτώσεις της στη διεθνή οικονομία. Επιπλέον θα αναφερθούμε στις επιπτώσεις της κρίσης στη Διεθνή και Ελληνική Ναυτιλία. Στο πρώτο μέρος του τρίτου κεφαλαίου θα παρουσιάσουμε τη σπουδαιότητα της ναυτιλίας για την Ελληνική οικονομία, καθώς επίσης και τα βασικά της μεγέθη. Στο δεύτερο μέρος εμβαθύνουμε την ανάλυση μας στο πως επηρέασε η κρίση και επηρεάζει τη διεθνή και Ελληνική Ναυτιλία. Συγκεκριμένα θα αναλύσουμε τις επιπτώσεις της διεθνούς οικονομικής κρίσης στους ναύλους, στο χρηματιστήριο ναύλων (BDI), στην εξέλιξη των τιμών και αγοράς πλοίων, στη χρηματοδότηση του τομέα της ναυτιλίας και των τραπεζικών δανείων, την τιμή των μετοχών, στις δανειακές τους υποχρεώσεις και την ικανότητα αποπληρωμής των. Στο τρίτο μέρος του τρίτου κεφαλαίου θα αναλύσουμε το ρόλο της Κίνας στη διεθνή ναυτιλία και τις μελλοντικές προοπτικές παραγωγής και ρυθμών ανάπτυξης. Επιπλέον θα αναλύσουμε και θα περιγράψουμε το ρόλο των ΗΠΑ, της Λατινικής Αμερικής, και συγκεκριμένα της Βραζιλίας, στη διεθνή Ναυτιλία. Το τέταρτο κεφάλαιο αποτελείται από δύο τμήματα. Στο πρώτο τμήμα θα αναφερθούμε στους τρόπους αντιμετώπισης της κρίσης, ενώ στο δεύτερο τμήμα θα αναλύσουμε για τους τρόπους και επιλογές προσαρμογής της Ναυτιλίας στα νέα δεδομένα, στην κρίση και την προσαρμογή μετά την κρίση. Τέλος στο τελευταίο κεφάλαιο αναφερόμαστε στα συμπερασματικά ευρήματα της μελέτης.

## 2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΡΙΣΗΣ

Σε αυτό το κεφάλαιο αναλύουμε τις αιτίες της οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2007 και τις επιπτώσεις αυτής στη διεθνή και Ελληνική ναυτιλία. Επίσης περιγράφουμε συνοπτικά ποιες είναι οι προοπτικές εξόδου της παγκόσμιας οικονομίας και ναυτιλίας από την κρίση

### 2.1 Οι Αιτίες της Διεθνούς Οικονομικής και Χρηματοπιστωτικής Κρίσης

Με τον σύγχρονο όρο οικονομική κρίση εννοούμε ότι υπάρχει πλεόνασμα προσφοράς, ή διαφορετικά υπάρχει παραγωγή, αλλά δεν παρουσιάζεται η αντίστοιχη ζήτηση για συγκεκριμένους οικονομικούς λόγους, είτε λόγω ανεργίας ή λόγω δανειακών υποχρεώσεων ή οτιδήποτε άλλο (Σπανού, 2009; Αμοιρίδης, 2009). Στις Η.Π.Α. η βιομηχανία ενυπόθηκων στεγαστικών δανείων εισήγαγε καινοτόμα προϊόντα καθιστώντας εύκολη την πρόσβαση των καταναλωτών στην πίστωση ενυπόθηκων στεγαστικών δανείων και οδηγώντας στην αύξησή τους (Nabar and College, 2008; Cecchetti, 2008; Αμοιρίδης, 2009; Alpha Bank, 2009α). Συγκεκριμένα, οι αλλαγές στην αξιολόγηση των δανειοληπτών έδωσαν την ευκαιρία χορήγησης ενυπόθηκου δανεισμού σε δανειολήπτες που συγκαταλέγονταν στην κατηγορία υψηλού κινδύνου. Αυτή η αγορά των ενυπόθηκων δανείων ξεκίνησε το 1996 και κορυφώθηκε το 2006 (Nabar and College, 2008; Σπανού, 2009; Alpha Bank, 2009α).

Η τρέχουσα χρηματοπιστωτική κρίση ξεκίνησε τον Αύγουστο του 2007 στις Η.Π.Α., όταν αντικατέστησε τη χρηματοπιστωτική σταθερότητα του πληθωρισμού, όπως είναι το κύριο μέλημα της Fed (Federal Reserve System), από την αδυναμία μεγάλων ομάδων του πληθυσμού να αποπληρώσουν τα δάνεια και οι τράπεζες υπέφεραν από έλλειψη ρευστού. Οι ρίζες της κρίσης ανάγονται πολύ περισσότερο, και υπάρχουν διάφορες απόψεις σχετικά με τις θεμελιώδεις αιτίες. Είναι γενικά αποδεκτό ότι οι όροι για την πιστοληπτική διαβάθμιση του ενυπόθηκου δανεισμού των ΗΠΑ ήταν χαλαροί στις αρχές της δεκαετίας του 2000, και ότι η αύξηση των ποσοστών της παραβατικότητας και κατασχέσεων παρέδωσε ένα ισχυρό τράνταγμα σε μια σειρά χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων των ΗΠΑ. (Blundell-Wignall, *et al.*, 2008; Jickling, 2009). Πέρα από αυτό το σημείο, ωστόσο, υπάρχουν πολλά ερωτήματα. Γιατί το

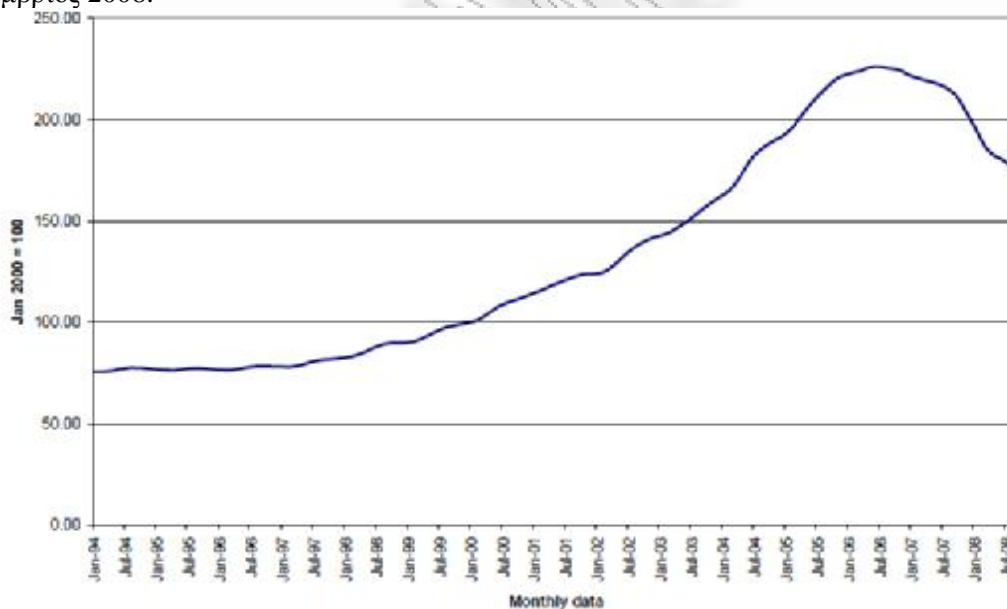
οικονομικό σοκ από την ύφεση της αγοράς κατοικίας αποδεικνύεται τόσο δύσκολο να ελεγχθεί, ή γιατί τα εργαλεία που η Fed χρησιμοποίησε επιτυχώς, για να περιοριστεί η ζημιά στο χρηματοπιστωτικό σύστημα από τις προηγούμενες κρίσεις, όπως την ασιατική κρίση του 1997-1998, οι συντριβές χρηματιστηρίου του 1987, η λεγόμενη «φούσκα» του Internet κατά τα έτη 2000-2001 που οδήγησε σε πτώση των τιμών των μετοχών και η 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου, μεταξύ άλλων; Μήπως υπήρχε πολύ μεγάλη εξάρτηση από τα υπολογιστικά μοντέλα των επιδόσεων της αγοράς; Μήπως τα μοντέλα αντανακλούν μόνο την περίοδο μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, η οποία μπορεί τώρα να μην θεωρηθεί ως τυπικό 60-ετών, κατάλληλη για χρήση ως αφετηρία για τις δημοσιονομικές προβλέψεις, αλλά μάλλον ως μια ασυνήθιστα ευνοϊκή περίοδο που δεν μπορεί να επαναληφθεί; Μήπως οι κυβερνητικές ενέργειες δημιουργούν εκ παραδρομής τις προϋποθέσεις για την κρίση; Ενώ μερικοί μπορεί να επιμένουν ότι υπάρχει μία και μόνο αιτία, και, συνεπώς, ένα απλό μέτρο, ο μεγάλος αριθμός των αιτιολογικών παραγόντων που έχουν εντοπιστεί τείνει να καταδεικνύει ότι η τρέχουσα οικονομική κατάσταση δεν είναι ακόμη πλήρως κατανοητή σε όλη την πολυπλοκότητα του (Blundell-Wignall, *et al.*, 2008; Jickling, 2009). Βέβαια πρέπει να τονιστεί ότι μετά την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου η Fed αντιμετώπισε τα προβλήματα προχωρώντας σε μειώσεις των επιτοκίων από 6,25% σε 1,0% και τελικά φθάνοντας την τάξη του 0,25% που είναι σήμερα (Σπανού, 2009).

Ο κύριος λόγος της κρίσης είναι η έλλειψη ρευστότητας για να καλυφθούν οι εγγυήσεις που είχαν δοθεί για την κάλυψη του υπερβολικού αριθμού στεγαστικών δανείων χαμηλής εξασφάλισης που είχαν εγκριθεί στην Αμερική. Πιο συγκεκριμένα, η διεθνής οικονομική κρίση, προέκυψε μετά το ξέσπασμα των προβλημάτων στην αγορά στεγαστικών δανείων χαμηλής εξασφάλισης και την μετέπειτα αλόγιστη χρήση δομημένων επενδυτικών προϊόντων που εξαρτιόταν άμεσα από τη δυνατότητα αποπληρωμής των δανείων από τα οποία παράγονταν. Η προσπάθεια απομάκρυνσης του πιστωτικού και επιτοκιακού κινδύνου από τις τράπεζες, η μετατροπή στάσιμων κεφαλαίων σε εμπορεύσιμους τίτλους και η μετακίνηση των σύνθετων επενδυτικών τίτλων στις καταστάσεις ειδικών οντοτήτων, πυροδότησαν μια σειρά από αλυσιδωτές αντιδράσεις στον αμερικανικό και ευρωπαϊκό τραπεζικό και κτηματομεσιτικό τομέα. Χαρακτηριστικά αυτής της γενικευμένης κατάστασης είναι ο κίνδυνος, και άσκηση νομισματικής πολιτικής από τις Κεντρικές Τράπεζες με σκοπό τη διάσωση του

χρηματοοικονομικού συστήματος Ζημιωμένες βγήκαν οι τράπεζες και άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που εκτέθηκαν στα "τοξικά", όπως χαρακτηρίστηκαν, ομόλογα, και τώρα πλέον στρέφονται προς ένα νέο κρατικό παρεμβατισμό. Οι τράπεζες, βάσει της παραδοσιακής λειτουργίας τους ως διαμεσολαβητές μεταξύ των αποταμιευτών και των επενδυτών, εκτίθενται στον πιστωτικό κίνδυνο και στον κίνδυνο των επιτοκίων (Cecchetti, 2008; Σπανού, 2009; Jickling, 2009).

Στο διάγραμμα 2.1 παρουσιάζουμε τον Σύνθετο Δείκτη Τιμών Κατοικιών Case-Shiller, ο οποίος χρησιμοποιείται ως μέτρο της μέσης τιμής των κατοικιών στις Η.Π.Α., με βάση μηνιαία δεδομένα. Γίνεται ευδιάκριτη η ραγδαία αύξηση των τιμών των κατοικιών, ιδιαίτερα από τις αρχές του 2000 μέχρι και την κορύφωση του δείκτη τον Ιούλιο του 2006, μια αύξηση της τάξης του 126%, ενώ έπειτα ακολούθησε πτώση των τιμών μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2008 της τάξης του 23%.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.1** Σύνθετος Δείκτης Τιμών Κατοικιών Case-Shiller, Ιανουάριος 1994 – Σεπτέμβριος 2008.



Πηγή: Standard & Poor's

Οι κεντρικές τράπεζες των κρατών επενέβησαν συγχρονισμένα με σκοπό να εξασφαλίσουν ρευστότητα με εγγυήσεις και περιόρισαν την αστάθεια στα επιτόκια της βραχυπρόθεσμης αγοράς. Η Fed προέβη σε μείωση επιτοκίων, ενώ η Ευρωπαϊκή Κεντρική τράπεζα (ΕΚΤ) πάγωσε τις αυξήσεις κι άρχισε να προσανατολίζεται σε πιθανές μειώσεις (Σπανού, 2009; Αμοιρίδης, 2009; Alpha Bank, 2009α). Επιπλέον, η



ΕΚΤ θεωρείται ότι είναι υπεύθυνη για την επέκταση της χρηματοοικονομικής κρίσης στην Ευρώπη, αφού αρχικά φάνηκε να αδιαφορεί και να αγνοεί για αυτή αυξάνοντας τα επιτόκια σε υψηλά επίπεδα στοχεύοντας στην αντιμετώπιση των πληθωριστικών πιέσεων υπερεκτιμώντας τις ικανότητες της ισχυρής της οικονομίας και παραβλέποντας τις αδυναμίες ή τα ελλείμματα που μπορεί να εμφάνιζαν κάποιες χώρες της Ευρωζώνης. Αποτέλεσμα ήταν η ραγδαία υποτίμηση του δολαρίου σε σχέση με το Ευρώ, η ραγδαία αύξηση του πετρελαίου και σε συνδυασμό αυτών με την πιστωτική στενότητα και την έλλειψη ρευστότητας ανατράπηκε η αναπτυξιακή δυναμική των χωρών και οικονομιών της Ευρωζώνης (Σπανού, 2009).

Γενικά μπορούμε να πούμε ότι υπήρχαν πέντε κύριες αιτίες της διεθνούς οικονομικής κρίσης (Cox, 2008; Blundell-Wignall, *et al.*, 2008; Cecchetti, 2008; Jickling, 2009; Mohan, 2009α; Alpha Bank, 2009α)

- Η διεθνής οικονομική κρίση άρχισε με απώλειες στις ΗΠΑ στο λεγόμενο Housing Market (αγορά κατοικιών). Υπάρχει γενική συμφωνία ότι η στεγαστική φούσκα στις ΗΠΑ ήταν η γενεσιουργός αιτία για την πιο σοβαρή οικονομική κρίση, στις Η.Π.Α. από τη Μεγάλη Ύφεση του 1929, αλλά αυτή η κρίση έχει εξαπλωθεί και στη διεθνή οικονομία με σημαντικότερες απώλειες και επιπτώσεις, λόγω του μεγάλου μεγέθους της οικονομίας των Η.Π.Α.
- Η δεύτερη αιτία είναι μακροοικονομική. Συγκεκριμένα ο ασυλλόγιστος δανεισμός οδήγησε σε απώλειες. Η μεγαλύτερη διαθεσιμότητα χρηματοδότησης των ενυπόθηκων δανείων αναμενόμενα οδήγησε σε αύξηση της ζήτησης για κατοικίες, καθώς οι «subprime»-δανειολήπτες που δεν μπορούσαν να έχουν προηγουμένως τύχει πίστωσης – λόγω αδύναμου πιστωτικού παρελθόντος που περιλαμβάνει καθυστερήσεις στην αποπληρωμή των δόσεων, επιπλέον χρεώσεις με τόκους- έλαβαν δάνεια και οι «prime» δανειολήπτες, οι οποίοι εμφάνιζαν περισσότερα από τα ελάχιστα τυπικά προσόντα για τη χορήγηση δανείων από ότι μπορούσαν να λάβουν κατά το παρελθόν. Όταν πλέον τα όρια είχαν υπερβεί οι δανειολήπτες δεν ήταν σε θέση να εκπληρώσουν τις πληρωμές των υποθηκών τους. Αυτό υπονόμωσε την αγορά ενυπόθηκων δανείων, με αποτέλεσμα να σημειωθούν τραγικές αποτυχίες των επιχειρήσεων όπως η Bear Stearns και η Lehman Brothers μεταξύ άλλων. Σε αυτή την εποχή της διασύνδεσης των

αγορών και της οικονομικής παγκοσμιοποίησης, αυτή η άνευ προηγουμένου ανατροπή αντήχησε σε ολόκληρη τη διεθνή οικονομία και κοινότητα.

- Η τρίτη αιτία είναι μικροοικονομική και αφορά τις εκτεταμένες και επιδεινωμένες απώλειες από την υπερβολική χρήση γης και τον ασυλλόγιστο δανεισμό. Συγκεκριμένα, αυτός ο ασυλλόγιστος δανεισμός οδήγησε σε αύξηση της ζήτησης. Η αύξηση όμως της ζήτησης παρήγαγε διαφορετικά αποτελέσματα σε διαφορετικές μητροπολιτικές περιοχές που εξαρτιόταν σε μεγάλο βαθμό από τον μικροοικονομικό παράγοντα του κανονισμού της χρήσης γης. Σε ορισμένες μητροπολιτικές αγορές, οι περιορισμοί της χρήσης γης αύξησαν τις τιμές και οδήγησαν σε σημαντικά υψηλότερες εκθέσεις υποθηκών. Από την άλλη πλευρά, όπου η ρύθμιση της γης δεν ήταν τόσο σοβαρή, όπως στις παραδοσιακά οργανωμένες αγορές, υπήρχαν μόνο μικρές αυξήσεις των σχετικών τιμών των κατοικιών. Εάν η αύξηση των ανοιγμάτων στα στεγαστικά δάνεια ήταν σε όλη τη χώρα της τάξης των διατηρούμενων σε παραδοσιακά ρυθμιζόμενες αγορές, οι οικονομικές απώλειες θα ήταν πολύ λιγότερες. Η μεγαλύτερη σχετική αύξηση των τιμών των κατοικιών σημειώθηκε στις μητροπολιτικές αγορές που έχουν ισχυρούς περιορισμούς στις χρήσεις γης. Οι μητροπολιτικές περιοχές που έχουν πιο απελευθερωμένες, φιλελεύθερες και παραδοσιακές κανονιστικές ρυθμίσεις χρήσεων γης γνώρισαν μικρότερες αυξήσεις στις τιμές των κατοικιών. Ο Krugman παρατήρησε ότι η στεγαστική «φούσκα» ήταν συγκεντρωμένη σε περιοχές με αυστηρότερη ρύθμιση για τη χρήση της γης. Επομένως, οι Μητροπολιτικές αγορές που έχουν πιο φιλελεύθερες και παραδοσιακές κανονιστικές ρυθμίσεις χρήσεων γης παρουσίασαν μικρή σχετικά αύξηση των τιμών των κατοικιών. Σε αντίθεση με τις πιο έντονα ρυθμιζόμενες αγορές, στις παραδοσιακά οργανωμένες αγορές επιτρέπεται μια φυσιολογική αντίδραση από πλευράς προσφοράς με την υψηλότερη ζήτηση στην αγορά που δημιουργείται από τον ασυλλόγιστο δανεισμό. Αυτή η ανομοιογένεια των επιδόσεων των τιμών αποτελεί ένδειξη σχετικά με την καθιερωμένη αρχή της οικονομίας σε λειτουργία - ότι οι ελλείψεις και το δελτίο οδηγούν σε υψηλότερες τιμές.
- Η τέταρτη αιτία είναι οι λεγόμενες τοξικές υποθήκες (toxic mortgages). Το συντριπτικό μερίδιο της υπερβατικής αύξησης των τιμών των κατοικιών των

Η.Π.Α. και τα ανοίγματα, σε σχέση με την υποθήκη εισοδήματα, έχει συμβεί στις αγορές των περιοριστικών χρήσεων της γης. Συγκεκριμένα σύμφωνα με το Ομοσπονδιακό Αποθεματικό Σύστημα (Federal Reserve System) και το Αμερικάνικο Προεδρείο Απογραφής (US Bureau of the Census), αυτές οι υπερβολικά ρυθμιζόμενες αγορές αντιπροσώπευαν πάνω από το 80% και εκτιμάται σε 5,3 δισεκατομμύρια δολάρια σε υπέρ-πληθωριστικές υποθήκες.

- Η πέμπτη αιτία αναφέρεται στο ότι οι παγκόσμιες απώλειες της οικονομικής κρίσης θα ήταν πολύ μικρότερες και η χρηματοπιστωτική κρίση λιγότερο σοβαρή, αν οι αγορές προμήθειας δεν είχαν περιοριστεί από υπερβολικές ρυθμίσεις των χρήσεων γης. Δηλαδή αντί της «στεγαστικής φούσκας» του ποσού των 5 τρισεκατομμυρίων δολαρίων θα είχαμε το πολύ μια «φούσκα» της τάξης του 0,5 τρισεκατομμυρίων δολαρίων, που σημαίνει ότι οι απώλειες θα ήταν πολύ λιγότερες και επομένως η αγορά και οι κυβερνήσεις θα μπορούσαν να διαχειριστούν την κρίση αποτελεσματικότερα.

Όλες αυτές οι αιτίες, και ιδιαίτερα το άνοιγμα και η παροχή ενυπόθηκου δανεισμού σε δανειολήπτες υψηλού κινδύνου, οδήγησαν σε μεγάλα ποσοστά καθυστερήσεων αποπληρωμής των δανείων με αποτέλεσμα ανεξάρτητοι δανειστές χορήγησης υποθηκών να δηλώσουν χρεοκοπία, ενώ μεγάλοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί παρουσίασαν ζημίες αρκετών δισεκατομμυρίων. Επομένως με φόντο την άφθονη πίστωση, τα χαμηλά επιτόκια, τις αυξανόμενες τιμές των κατοικιών και τα χαλαρά πρότυπα δανεισμού, πολλοί άνθρωποι ήταν σε θέση να αγοράσουν σπίτια που δεν μπορούσαν να αντέξουν οικονομικά, με αποτέλεσμα όταν οι τιμές άρχισαν να πέφτουν και τα δάνεια να χειροτερεύουν διαδραματίστηκε σοβαρό «σοκ» στο οικονομικό σύστημα. (Murphy, 2008; Alpha Bank, 2009a). Επιπλέον η Fed με τις «εύκολες» πολιτικές της επέτρεψε την αύξηση των τιμών των κατοικιών να ανέλθει σε ασταθή επίπεδα (Labonte, 2009). Μια πιθανή και σημαντική αιτία, που δεν αναφέρθηκε παραπάνω, μπορεί να είναι οι ανισορροπίες και το αδιέξοδο των χρηματοοικονομικών ροών κατά τα τελευταία έτη. Συγκεκριμένα, ορισμένες χώρες έχουν εμφανίσει μεγάλα πλεονάσματα, όπως η Κίνα, η Γερμανία και η Ιαπωνία, ενώ άλλες χώρες παρουσιάζουν μεγάλα ελλείμματα, όπως οι Η.Π.Α. και το Ηνωμένο Βασίλειο. Επιπλέον, τα εξωτερικά ελλείμματα των Η.Π.Α. αντικατοπτρίζονται από τα εσωτερικά ελλείμματα στα νοικοκυριά και την κυβέρνηση (Smaghi, 2008).

Κατά τη χρηματοδότηση στεγαστικών δανείων, πολλοί συμμετέχοντες συνέβαλαν στη δημιουργία των «κακών» ενυπόθηκων δάνειων και την πώληση των «κακών» τίτλων προφανώς έχοντας το αίσθημα ασφάλειας ότι δε θα λογοδοτήσουν για τις πράξεις τους. Αυτή η ανευθυνότητα και επιπολαιότητα έγινε μια τεράστια γεννήτρια του κινδύνου (Snow, 2008). Από την άλλη νόμοι όπως Gramm-Leach-Bliley Act (GLBA) και το Commodity Futures Modernization Act (CFMA) επέτρεψαν στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να συμμετάσχουν σε υψηλού ρίσκου και κινδύνου συναλλαγές και μάλιστα σε ευρεία κλίμακα (Faiola *et al.*, 2008). Επίσης ένας άλλος σημαντικός λόγος που οδήγησε και επιδείνωσε την κρίση ήταν η μεταφορά χρηματοπιστωτικών δραστηριοτήτων, που αφορά αποκλειστικά ρυθμιζόμενες τράπεζες, όπως ο δανεισμός, η χρήση της μόχλευσης, κλπ., σε ριψοκίνδυνα ιδρύματα με αποτέλεσμα την ανεξέλεγκτη ανάληψη κινδύνων από τα τελευταία ιδρύματα (Roubini, 2008; Hsu and Moroz, 2010). Επιπλέον τα ιδρύματα εκτός του τραπεζικού συστήματος έκτισαν τέτοιες χρηματοοικονομικές καταστάσεις, όπου δανείζονταν βραχυχρόνια και δάνειζαν μακροχρόνια, με αποτέλεσμα να γίνουν ευάλωτες και να εκτεθούν σε κινδύνους ρευστότητας (Guha, 2007; Alpha Bank, 2009α). Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας που συντέλεσε στη δημιουργία της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, ήταν ότι πολλές τράπεζες που ήταν εγκατεστημένες «off-the-book» ειδικού σκοπού, συμμετείχαν σε πολλές ριψοκίνδυνες επενδύσεις και να χορηγούν περισσότερα δάνεια κατά τη διάρκεια της οικονομικής επέκτασης δημιουργώντας όμως ταυτόχρονα περισσότερες υποχρεώσεις στο παθητικό των ισολογισμών τους με αποτέλεσμα κατά το ξέσπασμα της κρίσης σημειώθηκε μείωση της εμπιστοσύνης της αγοράς και της πιστοληπτικής ικανότητας των τραπεζών. Επιπρόσθετα, αυτές οι τράπεζες κατείχαν λιγότερο κυκλοφορούν ενεργητικό και κεφάλαιο κίνησης για την κάλυψη δυνητικών ζημιών (Blundell-Wignall, 2007; Alpha Bank, 2009α). Τα νέα καινοτόμα χρηματοοικονομικά προϊόντα μέσα στα νέα χρηματοπιστωτικά μέσα εξελίχθηκαν τόσο γρήγορα, έτσι ώστε τα συστήματα και οι υποδομές της αγοράς δεν ήταν έτοιμα να ανταποκριθούν όταν παρήλθε κρίση σε αυτά τα καινοτόμα χρηματοοικονομικά προϊόντα. Ορισμένοι προτείνουν ότι θα πρέπει να δοθεί κάποια περίοδος ωριμότητας για αυτά τα προϊόντα (Mason, 2008). Παράλληλα οι προσδοκίες των επενδύσεων σχετικά με τα καινοτόμα σύνθετα δομημένα χρηματοοικονομικά προϊόντα που συνδέονται με τα ενυπόθηκα δάνεια, βασίζονταν μόνο σε στατιστικά δεδομένα λίγων

δεκαετιών, αφού συγκεκριμένα για τα subprime δάνεια δεν υπάρχουν παρά μόνο δεδομένα λίγων ετών, οπότε και τα υπολογιστικά μοντέλα παρουσίαζαν αδυναμία. Σε συνάρτηση με τον προηγούμενο παράγοντα, οι επενδυτές δεν βρισκόταν σε θέση να προβούν σε αποφάσεις επί της ουσίας των επενδύσεων, οι κίνδυνοι της αγοράς είχαν παραληφθεί και επικρατούσε σύγχυση στις ρυθμιστικές αρχές (Buchheit, 2008).

Μια άλλη αιτία που είναι αξιοσημείωτο να σημειωθεί, είναι η ανθρώπινη αδυναμία, ένα στοιχείο που χρησιμοποιείται και λαμβάνεται συχνά στη θεωρία των χρηματοοικονομικών και των αποτελεσματικών αγορών. Συγκεκριμένα, είναι σχεδόν αδύνατον να κάνουν οι επενδυτές πάντοτε βέλτιστες επιλογές, αφού υποφέρουν από «περιορισμένο ορθολογισμό» (bounded rationality), καθώς και περιορισμένη ικανότητα αυτοελέγχου. Επομένως οι ρυθμιστικές αρχές θα πρέπει να βοηθούν τους ανθρώπους να διαχειρίζονται αποτελεσματικότερα την πολυπλοκότητα των επενδύσεων και των χρηματαγορών μέσω της καλύτερης ενημέρωσης και της ενίσχυσης της οικονομικής σύνεσης (Sunstein and Thaler, 2008). Παράλληλα τα έξω-χρηματιστηριακά παράγωγα (περιλαμβανομένων και των πιστωτικών swaps) υπόκεινται σε μη-κανονιστικές, μη-ρυθμιστικές και γενικά σε «άναρχες» καταστάσεις, όπου οι πληροφορίες για δυνητικές εκθέσεις στο ρίσκο και κίνδυνο είναι περιορισμένες για τις ρυθμιστικές αρχές και τους συμμετέχοντες στην αγορά.. Αυτό εξηγεί και τις παρεμβάσεις των Bear Stearns και AIG. Επιπλέον ένας διαπραγματευτής (dealer) θα μπορούσε να προκαλέσει πανικό εξαιτίας της αβεβαιότητας για την έκταση και τη διανομή των απωλειών. Η υπερβολική μόχλευση είναι ακόμα μια σημαντική αιτία της οικονομικής κρίσης. Συγκεκριμένα, στη μετά του 2000 περίοδο των χαμηλών επιτοκίων και του άφθονου κεφαλαίου, οι αποδόσεις των σταθερών εισοδημάτων ήταν χαμηλές, με αποτέλεσμα για να αντισταθμιστεί αυτό πολλοί επενδυτές χρησιμοποίησαν ξένα ή δανειακά κεφάλαια για να ενισχύσουν τις αποδόσεις των κεφαλαίων τους. Η υπερβολική μόχλευση ή χρήση δανειακών κεφαλαίων (Financial Leverage) μεγέθυνε τις επιπτώσεις της στεγαστικής ύφεσης και η διατραπεζική πιστωτική αγορά περιορίστηκε (Geithner, 2008). Επίσης, ο δημοσιονομικός κανονισμός στις Η.Π.Α. είναι διασκορπισμένος σε πολλές υπηρεσίες, όπου η καθεμιά έχει ευθύνη για μια συγκεκριμένη κατηγορία χρηματοπιστωτικού ιδρύματος με αποτέλεσμα κανένας οργανισμός ή υπηρεσία να είναι καλά τοποθετημένη για να παρακολουθεί με συνέπεια και επιτυχία τα προβλήματα σε ένα ευρύ αναδυόμενο σύστημα. (Paulson *et al.*, 2008 ) Επίσης σύμφωνα με τον Kaufman

(2008) καμιά ρυθμιστική αρχή δεν είχε αρμοδιότητα για τα συστημικά σημαντικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, όπου η Fed είχε αυτή την αρμοδιότητα και το ρόλο εξαρχής, αλλά ήταν ανίκανη να επιβλέψει και να εποπτεύσει τις επενδυτικές τράπεζες, τα μη τραπεζικά και τα έξω-χρηματοστηριακά παράγωγα μεταξύ άλλων. Δεδομένου ότι πολλοί χρηματιστές και managers σε πολλά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα λαμβάνουν ένα μεγάλο μέρος των αποδοχών τους με τη μορφή ετήσιου bonus διακατέχονται από έλλειψη κινήτρων για αποφυγή των ρίσκων και επικίνδυνων επενδυτικών στρατηγικών που ήταν καταδικασμένες να αποτύχουν θεαματικά μέσα σε μια περίοδο των πέντε με δέκα ετών. Ορισμένοι προτείνουν ότι η σύνδεση αμοιβών θα πρέπει να γίνεται σε ένα κυλιόμενο μέσο όρο των κερδών της εταιρείας ή και να θέσουν τα bonus σε ορισμένο δεσμευμένο χρονικό διάστημα ή να επιβάλλουν υψηλότερα τέλη κεφαλαίου για τις τράπεζες που διατηρούν πρακτικές τρεχουσών ετήσιων bonus (Sorkin, 2008).

Πολλοί επενδυτές και διαχειριστές κινδύνου αποσκοπούσαν ακριβώς στην τόνωση των δηλώσεών τους με την παροχή ασφαλιστικής κάλυψης έναντι χαμηλής πιθανότητας πραγματοποίησης δημοσιονομικών εξελίξεων. Οι στρατηγικές αυτές δημιουργούν ένα ρεύμα χαμηλών κερδών υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, αλλά προκαλούν μεγάλες απώλειες κατά τη διάρκεια κρίσεων. Όταν οι συμμετέχοντες στην αγορά και γενικά οι επενδυτές γνωρίζουν ότι τέτοιες απώλειες κατανέμονται σε όλο το σύστημα, αλλά δε γνωρίζουν ακριβώς που κατανέμεται ή πόσο μεγάλες οι απώλειες αυτές είναι, τότε η αβεβαιότητα, ο φόβος και ο πανικός επικρατούν όταν η αγορά δέχεται «σοκ» και πιέσεις (Rajan, 2007). Γενικά παρατηρούμε ότι η κρίση του 2007 ήταν αποτέλεσμα πολλών παραγόντων τόσο σπάνιων που καθιστά δύσκολη την ανέγερση ρυθμιστικών κανόνων και τρόπων για την αποτροπή της, όπου αυτοί θα ήταν επαχθείς και θα εμπόδιζαν την οικονομική ανάπτυξη (Boskin, 2008). Από την άλλη πλευρά οι Reinhart και Rogoff (2008) εξετάζουν δεδομένα που αφορούν την αγορά και τις τιμές των κατοικιών και στεγαστικών δανείων σε κρίσεις που συνέβησαν σε άλλες χώρες κατά το παρελθόν και βρίσκουν ομοιότητες σε σχέση με την κρίση του 2007.

Με λίγα λόγια παρατηρούμε ότι η απληστία και η ανευθυνότητα των επενδυτών και των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων στις Η.Π.Α. καθώς και η ανευθυνότητα και επιπολαιότητα του Αμερικάνικου λαού, οδήγησε στην κρίση του 2007. Επιπρόσθετα η Fed και η Αμερικάνικη κυβέρνηση δεν ήθελαν να εμποδίσουν τις νέες εξελίξεις στην αγορά με την πεποίθηση ότι τονώνει την οικονομική ανάπτυξη με βαρύ τίμημα τη

δημιουργία της μεγαλύτερης διεθνούς οικονομικής κα χρηματοπιστωτικής κρίσης και τη μάστιγα των ανθρώπων διεθνώς.

## **2.2 Συνέπειες και Επιπτώσεις της Διεθνούς Κρίσης στη Ναυτιλία**

Σε αυτό το μέρος θα αναλύσουμε τις επιπτώσεις της διεθνούς οικονομικής κρίσης, τόσο στη διεθνή ναυτιλία, όσο και στην Ελληνική.

### **2.2.1 Επιπτώσεις στη Διεθνή Ναυτιλία**

Η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση του 2008-2009 είχε εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις στην ανάπτυξη και το διεθνές εμπόριο και, σε συνδυασμό με την τεράστια αύξηση της προσφοράς μεταφορικής δυναμικότητας (με τη ναυπήγηση και την είσοδο στην αγορά ενός μεγάλου αριθμού νέων επιχειρήσεων και πλοίων στην περίοδο 2004-2008), έχουν οδηγήσει σε εξαιρετικά υψηλή υπερβάλλουσα δυναμικότητα στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών από το δεύτερο εξάμηνο του 2008 και, κατά συνέπεια, σε κατακόρυφη πτώση των ναύλων και των εσόδων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Επιπλέον η κρίση που ουσιαστικά έλαβε τεράστιες διαστάσεις μετά το τρίτο τρίμηνο του 2008, ανέτρεψε εντελώς το αναπτυξιακό σκηνικό της παγκόσμιας. Η αύξηση του παγκοσμίου ΑΕΠ επιβραδύνθηκε απότομα στο 3,2% το 2008, από 5,2% που ήταν το 2007 και σε ραγδαία πτώση κατά 1,1% το 2009. Ταυτόχρονα, η αύξηση του παγκοσμίου εμπορίου αγαθών επιβραδύνθηκε στο 3,2% το 2008, από 6,6% που ήταν το 2007 και 9,3% το 2006, για να σημειώσει δραματική πτώση κατά 11,9% το 2009. Η εξέλιξη αυτή οδήγησε στην κατακόρυφη πτώση της ζήτησης θαλασσιών μεταφορών και σε ακόμη μεγαλύτερη πτώση των ναύλων στην περίοδο Οκτωβρίου 2008 – Δεκεμβρίου 2008 (Alpha Bank, 2009).

Το 2008 η κινεζική παραγωγή στη ναυπηγική βιομηχανία ήταν 28,81 εκατομμύρια deadweight (dw) σημειώνοντας αύξηση κατά 52,2% σε σχέση με το περασμένο έτος, ενώ οι παραγγελίες πλοίων ήταν 58,18 εκατομμύρια dw, μειωμένες κατά 40,9% σε σχέση με το 2007. Οι διαθέσιμες (on hand) παραγγελίες ήταν 204,6 εκατομμύρια dw αυξημένες κατά 28,7% σε σχέση με το 2007. Σύμφωνα με τα παγκόσμια στατιστικά στοιχεία της ναυπηγικής βιομηχανίας του Ομίλου Clarksons τα μερίδια αγοράς της κινεζικής παραγωγής στη ναυπηγική βιομηχανία, των παραγγελιών και των άμεσα

διαθέσιμων παραγγελιών ήταν 29,5%, 3707% και 35,5% αντίστοιχα στον κόσμο. Αυτή η ταχεία ανάπτυξη γίνεται επί έξι συνεχή έτη όπου κατατάσσουν την Κίνα να είναι η δεύτερη βιομηχανία ναυτιλίας το 2008. Παρόλα αυτά όμως τα στοιχεία η Κινέζικη ναυτιλία γνώρισε έντονα τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης. Επειδή τα αποτελέσματα της κρίσης άρχισαν να έχουν επιδράσεις στη Κινέζικη ναυτιλία, μετά το δεύτερο τρίμηνο του 2008, η συνολική επίδοση της κινεζικής ναυπηγικής βιομηχανίας το 2008 ήταν σχετικά υγιής και καλή. Το 2009 ανέλαβε τις μισές παραγγελίες σε σχέση με το 2008, και οι άμεσα διαθέσιμες παραγγελίες μειώθηκαν από 205 εκατομμύρια Ευρώ dwt σε 160 εκατομμύρια. Με τις επιρροές της διεθνούς οικονομικής υφέσης, τη συμπίεση των θαλάσσιων μεταφορών στην αγορά και τον εκφυλισμό του οικονομικού περιβάλλοντος οδήγησαν την Κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία σε τρία προβλήματα, συμπεριλαμβανομένων των αδυναμιών και δυσκολιών στις εξαγορές, στην παράδοση και στον κύκλο εργασιών του κεφαλαίου (China Research Intelligence, 2009). Όσο η κρίση εντεινόταν οι αγοραστές δε μπορούσαν να βρουν χρηματοδότηση και οι παραγγελίες πλοίων ακυρώνονταν. Συγκριτικά με την παράδοση και την ανάληψη η Κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία ενδιαφέρονταν περισσότερο για το κεφάλαιο, επειδή η ακύρωση παραγγελιών και η μείωση του κύκλου εργασιών οδήγησε τις βιομηχανίες στην ναυτιλία να καταφύγουν στο δανεισμό προσθέτοντας έτσι και άλλα επιχειρησιακά κόστη (China Research Intelligence, 2009). Επιπλέον εξαιτίας της μεγάλης αύξησης ζήτησης πλοίων οι παγκόσμιες βιομηχανίες στη ναυτιλία επικεντρώθηκαν για κατασκευή νέων πλοίων και όταν η κρίση ήδη χτύπησε άρχισε ένας συνωστισμός ακυρώσεων αυτών των παραγγελιών με αποτέλεσμα τη δημιουργία μεγάλων αποθεμάτων. Επίσης στα φορτηγά πλοία παρατηρήθηκε αύξηση διάλυσης, αφού τον Νοέμβριο και Δεκέμβριο του 2008 περισσότερα από δύο εκατομμύρια είχαν πωληθεί κάθε μήνα για διάλυση, κυρίως τα πλοία μικρότερων μεγεθών. Εντός των εννέα πρώτων μηνών του 2009 οι αντίστοιχες πωλήσεις έφθασαν τα εννέα εκατομμύρια. Στον τομέα των δεξαμενόπλοιων τα επίπεδα διάλυσης έφθασαν στα τέσσερα εκατομμύρια dwt (Shipping Industry Group, 2009). Από τις ακυρώσεις παραγγελιών αλλά και την αύξηση των διαλύσεων παλαιών πλοίων πλήττονται τα ναυπηγεία, αλλά από την άλλη πλευρά η μείωση της προσφερόμενης χωρητικότητας εκτιμάται ότι σταδιακά θα βοηθήσει στην ανάκαμψη των ναύλων.



Έντονα προβληματισμένη για την πορεία της ναυτιλίας το 2009, της διεθνούς οικονομικής κρίσης, εμφανίζεται η ναυτιλιακή κοινότητα, η οποία βρίσκεται αντιμέτωπη με τη μειωμένη ζήτηση εμπορευμάτων, διεθνώς, που έχει ως αποτέλεσμα την κατακόρυφη πτώση των ναύλων και κυρίως αυτών του ξηρού φορτίου. Ταυτόχρονα η έλλειψη ρευστότητας πολλών τραπεζών, που διαθέτουν ισχυρά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια, έχει υποχρεώσει τις περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες να ακυρώσουν μέρος ή ακόμη και ολόκληρο το ναυπηγικό τους πρόγραμμα προκειμένου να διατηρήσουν ρευστότητα για τις τρέχουσες συναλλαγές τους. Από τον Μάιο του 2008 και μετά οι ναυτιλιακές εταιρείες είδαν τους δείκτες να καταρρακτούν και να φθάνουν στα χαμηλότερα των τελευταίων ετών, με πιο ενδεικτική την περίπτωση των πλοίων ξηρού φορτίου. Συγκεκριμένα ο δείκτης Baltic Dry Index (BDI) από τις 11.793 μονάδες που ήταν στις 20 Μαΐου του 2008 έχει καταρρακτώσει ραγδαίως στις 734 μονάδες με το κλείσιμο του χρηματιστηρίου στις 30 Δεκεμβρίου του 2008. Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιεύτηκαν στο Neptune Orient Lines η θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων κατέγραψε τον Νοέμβριο του 2008 τη μεγαλύτερη πτώση των τελευταίων πέντε ετών (Μπαρδούνας, 2010). Από την άλλη πλευρά οι τράπεζες εξαιτίας των πρώτων «σοκ» και πιέσεων που δεχθήκανε από την κρίση έχουν παγώσει τις χρηματοδοτήσεις προς τη ναυτιλία. Σύμφωνα με τον διευθύνοντα σύμβουλο της Petrofin Sa, Ted Πετρόπουλο (2009α) το πρώτο εξάμηνο του 2008 η παραγωγή νέων ναυτιλιακών δανείων ήταν μειωμένη κατά 23%. Η κρίση είχε ως αποτέλεσμα να μειθούν δραματικά οι αποτιμήσεις των εισηγμένων ναυτιλιακών στις χρηματιστηριακές αγορές. Από τις 25 εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων στα χρηματιστήρια των ΗΠΑ και του Λονδίνου, οι περισσότερες έχουν καταγράψει σημαντικές απώλειες στην αξία τους. Η δραματική υποχώρηση της αξίας των μετοχών των διεθνών ναυτιλιακών εταιρειών είχε ως αποτέλεσμα οι εταιρείες να αποφασίσουν σημαντικές περικοπές και αναστολές στα προγράμματα ναυπηγήσεων. Επιπρόσθετα τα ναυπηγεία βρίσκονται εκτεθειμένα στην κρίση καθώς έχουν λάβει, σε διεθνές επίπεδο, παραγγελίες ύψους 600 δισεκατομμυρίων δολαρίων για νέα πλοία έως το 2012 με απαιτούμενες χρηματοδοτήσεις περί τα 320 δισεκατομμύρια δολάρια. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα των δύο νοτιοκορεάτικων ναυπηγείων, Daehan και C & Heavy Industries, που βρέθηκαν στα όρια της χρεοκοπίας, με άγνωστο το μέλλον των παραγγελιών 35 πλοίων έξι ελληνικών εταιρειών, μεταξύ των οποίων της Target Maritime, της Genco

και της Transmed. Λόγω της διεθνούς οικονομικής κρίσης και της ύφεσης που αναμένεται για το 2009, τουλάχιστον, πολλές εταιρείες εξετάζουν το ενδεχόμενο να παροπλίσουν πλοία τους προκειμένου να αντιμετωπίσουν τους πολύ χαμηλούς ναύλους (Μπαρδούνιας, 2010).

Έρευνα της PricewaterhouseCoopers (PwC) εξετάζει σημαντικούς δείκτες απόδοσης εισηγμένων ναυτιλιακών εταιριών σε χρηματιστήρια για το 2008, καθώς και την ανάπτυξή τους τα τελευταία 5 χρόνια βάσει των ετήσιων οικονομικών τους καταστάσεων. Περισσότερες από 100 εταιρίες εισηγμένες στα διεθνή χρηματιστήρια σε διαφορετικούς επιμέρους τομείς του ναυτιλιακού κλάδου συμπεριελήφθησαν στην έρευνα, μεταξύ των οποίων 27 ελληνικές εταιρίες (Shipping Industry Group, 2009). Η έρευνα στοχεύει να προσδιορίσει τον αντίκτυπο που είχε η κρίση μέχρι και τον Δεκέμβριο του 2008, ο οποίος έγινε αισθητός στο ναυτιλιακό κλάδο κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2008. Η έρευνα δείχνει ότι γενικά η οικονομική κρίση δεν είχε μεγάλη επίδραση στην απόδοση των εταιριών εκείνη τη χρονιά. Ένας λόγος είναι ότι το πρώτο εξάμηνο του 2008 ήταν ιδιαίτερος κερδοφόρος για τους περισσότερους επιμέρους τομείς του ναυτιλιακού κλάδου και πρόσφερε στις εταιρίες τόσο την απαιτούμενη ενέργεια όσο και τη ρευστότητα για να ξεπεράσουν μερικές από τις προκλήσεις που είχαν να αντιμετωπίσουν όταν ξέσπασε η κρίση. Από την άλλη πλευρά όμως σύμφωνα με την έρευνα, το 2009 η επίδραση της οικονομικής κρίσης στο ναυτιλιακό κλάδο είναι σημαντική, με απότομη πτώση των ναύλων, περιορισμό των χρηματοδοτικών πόρων, αναντιστοιχία ανάμεσα σε ζήτηση και προσφορά χωρητικότητας, ζημίες απομείωσης, καθώς και παραβιάσεις στις ρήτρες των δανείων.

Η στενότητα στην εμπορική χρηματοδότηση είναι άλλο ένα πρόβλημα που δημιουργεί η παγκόσμια οικονομική κρίση, αφού οι τράπεζες εξακολουθούν να είναι ιδιαίτερα επιφυλακτικές ως προς τη χορήγηση νέων δανείων, συμπεριλαμβανομένης και της χρηματοδότησης του ναυτιλιακού κλάδου. Το 21% των εταιριών δήλωσαν ότι πήραν απαλλαγή ή τροποποίησαν τους όρους των δανείων τους. Επίσης, το 25% των εταιριών χρηματοδότησαν εκ νέου τις δανειακές τους υποχρεώσεις πριν την ημερομηνία χορήγησης των ετησίων αναφορών τους το 2008. Η τάση αυτή συνεχίστηκε και το 2009, αφού οι αξίες των πλοίων εξακολουθούσαν να είναι σημαντικά χαμηλότερες απ' ό,τι τα προηγούμενα χρόνια και η κρίση συνέχισε να διατηρεί τα επίπεδα των ναύλων χαμηλά, ιδιαίτερα στον κλάδο των τάνκερ.

Περισσότερες από τις μισές εταιρίες που συμμετέχουν στην έρευνα ανέφεραν απομείωση της αξίας περιουσιακών τους στοιχείων. Από αυτές, 26 εταιρίες ανέφεραν απομείωση της αξίας των πλοίων του στόλου τους, 22 στην υπεραξία (Goodwill) και 20 σε άλλα περιουσιακά στοιχεία. Η απομείωση της αξίας περιουσιακών στοιχείων αναφέρθηκε κυρίως στον κλάδο της μεταφοράς ξηρού φορτίου (Shipping Industry Group, 2009). Η κατάρρευση της ναυλαγοράς το τελευταίο τρίμηνο του 2008 που έθεσε αιφνιδιαστικά τέλος στην πενταετή, σπάνια στα χρονικά του κλάδου, ευημερία, αλλά και η έντονη αστάθεια που έκτοτε ακολούθησε, αντιμετωπιστήκαν και αντιμετωπίζονται από την παραδοσιακή ναυτιλιακή εμπειρία και σύνεση, με αποτέλεσμα να αποφευχθούν ομαδικοί παροπλισμοί πλοίων και να διατηρηθούν στο ακέραιο όλες οι θέσεις στη ναυτική απασχόληση, παρά τις δυσχέρειες που επηρεάζουν τη ναυλαγορά, όπως η κάμψη του παγκόσμιου εμπορίου, η χρηματοπιστωτική ικανότητα και ο συνεχώς αυξανόμενος όγκος χωρητικότητας μετά από τις μαζικές ναυπηγήσεις των τελευταίων ετών. Κατά συνέπεια η ναυτιλία μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι ο κλάδος της παραγωγής και των υπηρεσιών που μέχρι σήμερα, δεν έχει επιβαρύνει ούτε στο ελάχιστο την άνοδο του δείκτη της ανεργίας σε εθνικό επίπεδο και τούτο μάλιστα χωρίς κάποια εξωτερική παρέμβαση ή κρατική ενίσχυση (Schulz, 2008; Shipping Industry Group, 2009). Το ζήτημα της χρηματοδότησης είναι σημαντικό, καθώς τα τελευταία χρόνια η ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου φαίνεται ότι στηρίχτηκε κατά ένα μεγάλο μέρος στο φθινό χρέος. Οι τράπεζες και οι επενδυτές χορήγησαν εκατοντάδες δισεκατομμύρια σε έναν κλάδο ο οποίος έφθασε να καταγράφει ρυθμούς ανάπτυξης ως και 20% ετησίως. Σύμφωνα με γερμανικό περιοδικό, οι Γερμανοί, οι πρώτοι εξαγωγείς στον κόσμο, επωφελήθηκαν από αυτές τις συνθήκες. Μέσα σε δέκα χρόνια οι γερμανικές ναυτιλιακές εταιρείες διογκώθηκαν με τέτοιους ρυθμούς μετατρέποντας το Αμβούργο στο παγκόσμιο κέντρο της χρηματοδότησης της ναυτιλίας (Schulz, 2008). Ένα άλλο σημαντικό πλήγμα ήταν οι παραγγελίες που έγιναν πριν την κρίση. Πιο συγκεκριμένα τα κοντέινερ δεν κινούνται από τις αποβάθρες των ευρωπαϊκών λιμανιών αλλά από τις ασιατικές. Οι παραγγελίες ωστόσο έχουν γίνει εξαιρετικά προβληματικές ιδιαίτερα για όλους όσους είχαν κλείσει την παραγγελία στην κορύφωση του ξεσπάσματος της κρίσης, συχνά σε εξωφρενικές τιμές, χωρίς να έχουν εξασφαλίσει τη μίσθωσή τους για πολλά χρόνια. Οι εταιρείες αυτές τώρα ψάχνουν απεγνωσμένα να μισθώσουν τα πλοία τους σε πολύ χαμηλές τιμές.

Στην πραγματικότητα πάρα πολλά φορτηγά πλοία μετακινούνται πλέον μισοάδεια ή δεν κυκλοφορούν καν, διότι οι εταιρείες οι οποίες αποσύρουν όλο και περισσότερα πλοία είναι πολλές. Κάποιοι ειδικοί εκτιμούν ότι το ένα τέταρτο όλων των πλοίων μεταφοράς πρώτων υλών στον Ειρηνικό βρίσκονται απλώς αγκυροβολημένα κάπου. Οι πρώτες ύλες αφορούν, μεταξύ άλλων, το εμπόριο μεταξύ της Κίνας και της Ν. Αμερικής, καθώς οι Κινέζοι χρειάζονται όλο και λιγότερες πρώτες ύλες και μέταλλα, τα οποία συσσωρεύονται. Οι Κινέζοι επίσης συσσωρεύουν τα δικά τους εμπορεύματα, ηλεκτρονικά ή υφάσματα, στα εργοστάσιά τους, καθώς μειώθηκε η ζήτησή τους από την Αμερική αρχικά και από την Ευρώπη τώρα. Μια απάντηση στην παραπάνω κατάσταση είναι οι ναυτιλιακές εταιρείες να μειώσουν τα τιμολόγια τους. Οι χαμηλές όμως τιμές, μεταφράζονται σε τεράστιες ζημιές για κάθε κοντέινερ. Άλλες εταιρείες έχουν αποφασίσει να δέσουν τα πλοία τους σε κάποιο κόλπο, μαζί με το βασικό τους πλήρωμα, καθώς τους στοιχίζει λιγότερο από ότι να ταξιδεύουν με ζημιές (Schulz, 2008; Shipping Industry Group, 2009). Η τελμάτωση του τραπεζικού συστήματος μείωσε τις διεθνείς μεταφορές κατά περισσότερο του 60%. Τα κράτη χρησιμοποιούν και καταναλώνουν τα αποθέματά τους (κυρίως για αγαθά, όπως πετρέλαιο, σιτάρι, ρύζι και βασικές πρώτες ύλες). Εταιρείες με μικρή κεφαλαιοποίηση ή περιορισμένα κεφάλαια και υψηλό τραπεζικό δανεισμό θα αναγκαστούν να εκποιήσουν τα πλοία τους, αν και εφόσον τα διεθνή μέτρα για την αντιμετώπιση της κρίσης δεν επιτύχουν (Schulz, 2008; Shipping Industry Group, 2009).

Γενικά οι ναύλοι έχουν καταρρεύσει εξαιτίας της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης, η τραπεζική χρηματοδότηση είναι απύσχα, και τα αποθέματα στη ναυτιλία σωφιάζονται με ταχύτερους ρυθμούς από το μέσο όρο των άλλων αγορών μετοχών. Τρία χρόνια ρεκόρ των ναύλων πριν την κρίση χάρη στην διψήφια αύξηση της Κίνας οδήγησε σε υπερβολικές επενδύσεις σε νέα πλοία. Για τα επόμενα τέσσερα χρόνια, περίπου 6.000 νέα πλοία - ίσο με το 60% του σημερινού στόλου στον κόσμο, δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς ζηρού φορτίου και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων - περιμένουν να τεθούν σε υπηρεσία. Αλλά, λόγω της οικονομικής κρίσης, φαίνεται ούτε καν το ήμισυ των εν λόγω πλοίων σε παραγγελία στα ναυπηγεία σε όλο τον κόσμο δεν μπορούν να χρηματοδοτηθούν, πόσο μάλλον να κατασκευαστούν. Πράγματι, κατά τα επόμενα τρία χρόνια, εκτιμάται ότι περίπου 300 δισεκατομμύρια δολάρια θα χρειαστούν για τη χρηματοδότηση αυτών των νέων

πλοίων, και άλλα 300 δισεκατομμύρια δολάρια για τη χρηματοδότηση των μεταχειρισμένων πλοίων. Αλλά μέχρι σήμερα, οι συνολικές δεσμεύσεις χρηματοδότησης για το ναυτιλιακό κλάδο για το 2010, μπορεί κάλλιστα να πέσει κάτω από 100 εκατομμύρια δολάρια. Πάρα πολλά πλοία εξακολουθούν να κατακλύζουν την αγορά το 2009 και το 2010. Και την ίδια στιγμή, η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου, η οποία ήταν λίγο περισσότερο από 8% το 2006 και το 2007, υποχώρησε στο 4,9% το 2008 και στο 4,1% το 2009, καθώς η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη επιβραδύνθηκε. Η έλλειψη της χρηματοδότησης επηρέασε τη ναυτιλιακή βιομηχανία με δύο τρόπους. Πρώτον, οι τράπεζες τράβηξαν πίσω τα χρήματα δανεισμού από τους πλοιοκτήτες, τα οποία οι τελευταίοι χρειάζονταν για να αγοράσουν νέα πλοία. Δεύτερον, πολλά ναυπηγεία, που έχουν κυρίως ιδρυθεί πρόσφατα ως αποτέλεσμα της πρόσφατης άνθησης στο ναυτιλιακό κλάδο και στην αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου πριν το ξέσπασμα της κρίσης, δεν πήρανε αρκετές από τις χρηματοδοτήσεις και χορηγήσεις δανείων από τις τράπεζες για την κατασκευή νέων πλοίων, προκειμένου οι τελευταίες να καλύψουν τις τρέχουσες υποχρεώσεις τους και να αντιμετωπίσουν την έλλειψη ρευστότητας (Schulz, 2008; Granitsas, 2008).

Αλλά η απομόνωση στην τραπεζική χρηματοδότηση μπορεί να έχει ακόμη μεγαλύτερες επιπτώσεις για τα ναυπηγεία στην Ιαπωνία, τη Νότια Κορέα και την Κίνα, οι οποίες αντιπροσωπεύουν περισσότερο από τα τρία τέταρτα των παραγγελιών ναυπήγησης. Πολλά από αυτά τα ναυπηγεία, ιδιαίτερα στην Κίνα, άνοιξαν μόλις τα τελευταία χρόνια για την αντιμετώπιση της άνθησης της ναυπηγικής βιομηχανίας. Στον τομέα του ξηρού φορτίου, όπου, ευλόγως, η υπερπροσφορά νέων πλοίων είναι μεγαλύτερη και ο χρόνος για την κατασκευή ενός πλοίου είναι η μικρότερη, το κλείσιμο ορισμένων ναυπηγείων μπορεί να έχει ακόμα συμβάλει στη μείωση πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας. Στην πραγματικότητα, η ναυτιλία διακρίνεται σε τρεις διαφορετικούς κλάδους, με δεξαμενόπλοια, ξηρού φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων η οποία καθεμία αναμένεται να ανταποκρίνεται διαφορετικά στην κρίση. Από τα τρία, η βιομηχανία δεξαμενόπλοιων είναι μάλλον στην καλύτερη θέση, εν μέρει λόγω των νέων διεθνών περιβαλλοντικών κανονισμών, όπως η απαγόρευση πλοίων μονού κύτους. Ως αποτέλεσμα, η μεγαλύτερη αύξηση των νέων πλοίων διπλού κύτους θα έρθει το 2010. Όσον αφορά τα πετρελαιοφόρα, όπως και τα «μαμούθ» τάνκερς άνω των 200.000 dwt, οι ναύλοι έχουν σχετικά αυξηθεί μετά την

ελάχιστη τιμή που πέτυχαν τον Αύγουστο του 2008. Βέβαια αυτό μπορεί να μην κρατήσει για πολύ διότι νέα πλοία θα μπουν στην αγορά, αλλά γενικά οι ναύλοι δεν αναμένεται να καταρρεύσουν. Γενικότερα η πτώση των ναύλων στα πετρελαιοφόρα ήταν πολύ πιο ήπια από τη ραγδαία πτώση που γνώρισαν οι ναύλοι που παρατηρήθηκε για τα φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Από την άλλη τα φορτηγά ξηρού φορτίου βρίσκονται σε χειρότερη μοίρα. Ο ευρέως διαδεδομένος χρηματιστηριακός δείκτης Baltic Dry Index (BDI), που είναι το διεθνές σημείο αναφοράς για ξηρά φορτία, σημείωσε το 2008, την ελάχιστη τιμή των τελευταίων πέντε ετών. Η χρονοναύλωση, έχει μειωθεί από άνω των 200.000 δολαρίων την ημέρα, που ήταν τον Αύγουστο του 2008 σε λιγότερο από 10.000 δολάρια την ημέρα. Αλλά όλα τα παραπάνω αντανακλούν λιγότερο την υπερπροσφορά νέων πλοίων και περισσότερο τις άμεσες επιπτώσεις της χρηματοπιστωτικής κρίσης, με τις τράπεζες ξαφνικά να αποφεύγουν τη χρηματοδότηση και τη χορήγηση πιστώσεων και δανείων για τους λόγους που αναφέραμε προηγουμένως (Petrooulos, 2008; Schulz, 2008; Granitsas, 2008).

### *2.2.2 Επιπτώσεις στην Ελληνική Ναυτιλία*

Ο κλοιός της κρίσης στο παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα γίνεται ολοένα και ασφυκτικότερος για την ελληνική ναυτιλία. Πολλοί κάνουν λόγο για επικείμενη είσοδο του κλάδου σε μια φάση ύφεσης ανάλογη με εκείνη της περιόδου της δεκαετίας του 1980 αλλά όπου χωρίς καμία εγγύηση ή σιγουριά, μπορεί να είναι χειρότερη ή μπορεί να είναι πιο ήπια. Ναυτιλιακές εταιρείες και ναυλομεσίτες υπολογίζουν ότι μόνο από την ελληνική ναυτιλία τουλάχιστον 200 πλοία μικρών και μεσαίων εταιρειών σε αυτή τη φάση θα αναγκαστούν να παροπλιστούν για άγνωστο διάστημα, καθώς με τους σημερινούς ναύλους η διατήρησή τους στην ενεργό δράση είναι ασύμφορη. Ένα μεγάλο, καινούργιο πλοίο- που για να αποκτηθεί κόστισε στον πλοιοκτήτη περίπου 130 εκατομμύρια δολάρια- έχει ημερήσιο κόστος, εκτός καυσίμων, περίπου 15.000 δολάρια. Με τις σημερινές τιμές των ναύλων τα χρήματα που περισσεύουν δεν φτάνουν ούτε καν για να εξυπηρετήσουν τα τραπεζικά δάνεια που πήρανε οι εφοπλιστές για να πληρώσουν το ναυπηγείο που το κατασκεύασε. Ενδεικτικό της κρίσης που επηρεάζει πλέον και την εμπορική ναυτιλία είναι και το γεγονός ότι αρκετοί από τους Έλληνες εφοπλιστές σπεύδουν να ακυρώσουν εκατοντάδες παραγγελίες για τη ναυπήγηση νέων

πλοίων που είχαν δοθεί στα ναυπηγεία της Κίνας. Πρόκειται για ακυρώσεις παραγγελιών που κοστίζουν πολλά εκατομμύρια δολάρια εφόσον οι προκαταβολές που έχουν δοθεί, οι οποίες κυμαίνονται περί το 10% της συνολικής αξίας των πλοίων, χάνονται υπέρ των ναυπηγείων (Πουλέρες, και Μανώλας, 2008).

Έρευνα της Petrofin (Petrooulos, 2009α), που πραγματοποιήθηκε σε 773 συνολικά Ελληνικές εταιρείες, αναλύει τον αντίκτυπο της παγκόσμιας κρίσης στην Ελληνική ναυτιλία. Συγκεκριμένα με την ανάπτυξη της ναυτιλιακής αγοράς ιδιαίτερα μετά το 2003, οι πλοιοκτήτες, ιδιαίτερα των μικρών μεγεθών-πλοίων, εκμεταλλεύτηκαν το πλεονέκτημα των υψηλών τιμών των πλοίων με αποτέλεσμα να συνεχίζουν να πωλούν τα πλοία ή να τα διατηρούν στην ναυτιλιακή βιομηχανία αναμένοντας διόρθωση των αγορών και ευελπιστώντας στη διαμόρφωση ακόμα υψηλότερων τιμών. Καθώς όμως η αγορά και η ναυτιλία αναπτύσσονταν με ταχύς ρυθμούς και τα επόμενα χρόνια, περισσότεροι επενδυτές εταιρείες εντάσσονταν στον ναυτιλιακό κλάδο. Το 2009 15 νέες εταιρείες εντάχθηκαν στον ναυτιλιακό κλάδο σε σύγκριση με 33 νέες εταιρείες που είχαν ενταχθεί του 2008. Παρόλο όμως τη μείωση νέων εταιρειών και τη μη χορήγηση χρηματοδότησης εκ μέρους των τραπεζών, η κρίση δε χτύπησε τόσο σημαντικά την Ελληνική ναυτιλία, όσο τη διεθνή, σύμφωνα με τον Petrooulos (2009α), αφού οι χαμηλές τιμές προσελκύουν νέους επενδυτές. Επίσης, κάποιοι πλοιοκτήτες βλέπουν ότι υπάρχουν επενδυτικές ευκαιρίες σε κλάδους που δεν έχουν ακόμα αναμιχθεί και για αυτό το σκοπό ξεκίνησαν νέα ναυτιλιακές εταιρείες.

Στον πίνακα 2.1 παρατηρούμε ότι ο αριθμός των εταιριών στην ομάδα F, που αφορά 1-2 πλοία, άρχισε να μειώνεται. Αυτές οι εταιρείες ήταν πάντοτε η ραχοκοκαλιά της Ελληνικής ναυτιλίας με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και προσόντα της, αλλά και με τα μειονεκτήματά της. Επιπλέον παρατηρούμε ότι την περίοδο της κρίσης 2007-2009 υπάρχει αύξηση των εταιριών που ανήκουν στις ομάδες B, C και D, δηλαδή για αριθμό πλοίων άνω των εννέα και λιγότερο των 25, ενώ υπάρχει μια μικρή μείωση των ομάδων A, E και F. Γενικά συμπεραίνουμε ότι η οικονομική κρίση, στο συγκεκριμένο θέμα που εξετάζουμε, δεν επηρέασε τη συνολική εικόνα της Ελληνικής ναυτιλίας. Στον πίνακα 2.2 παρουσιάζουμε τον αριθμό των συμμετεχόντων εταιριών Ελληνικού στόλου ανάλογα με το μέγεθός τους και παρατηρούμε ότι υπάρχει αύξηση των εταιριών που ανήκουν στις ομάδες B, C, E και F, αλλά γενικά η κρίση δεν επηρέασε σημαντικά τον αριθμό των εταιριών στον κλάδο, αφού νέες εταιρείες εντάχθηκαν στον κλάδο το

2009, αλλά η κατάσταση για το 2010 και για το μέλλον της Ελληνικής ναυτιλίας θα αναλυθεί σε επόμενο κεφάλαιο. Επίσης η πιο σημαντική εξέλιξη που παρατηρείται το 2009 είναι η εξέλιξη της ηλικίας του Ελληνικού στόλου, της οποίας ο μέσος όρος, ανεξάρτητα από τον τύπο, τη χωρητικότητα ή τη σημαία, έχει μειωθεί στα 17,6 έτη ηλικίας το 2009, σε σχέση με το 18,4, 18,71 και 19,14 έτη ηλικίας που ήταν το 2008, 2007 και το 2006 αντίστοιχα (Petrooulos, 2009α; Petrofin Research, 2009). Η σταθερή πτωτική τάση στο μέσο όρο ηλικίας του Ελληνικού στόλου αντανακλά την εισροή νέων πλοίων και της αντικατάστασης των παλιότερων πλοίων με νεότερης ηλικίας κατά τα τελευταία έτη.

Για πρώτη φορά τα τελευταία τρία χρόνια οι εταιρείες που κατέχουν και λειτουργούν άνω των 20 πλοίων, ο μέσος όρος ηλικίας είναι κάτω του 14. Επίσης, οι εταιρείες λειτουργίας των νεότερων στόλων είναι επάνω από 16. Αυτό είναι αποτέλεσμα των νέων παραδόσεων που εισέρχονται στο στόλο. Η άριστη ναυτιλιακή αγορά έχει παρατείνει την επιβίωση περίπου 500 πλοιοκτητών με υπέρ-ηλικιακά πλοία, αλλά αναμφίβολα η οικονομική κρίση οδήγησε σε σημαντική μείωση του αριθμού και των πωλήσεων τους (Petrooulos, 2009α).

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1** Ποσοστό του ελληνικού στόλου που κατέχουν οι εταιρείες ανάλογα με το μέγεθός τους

<i>ΕΤΗ</i>	<i>Ομάδα F Εταιρείες με 1-2 πλοία</i>	<i>Ομάδα E Εταιρείες με 3-4 πλοία</i>	<i>Ομάδα D Εταιρείες με 5-8 πλοία</i>	<i>Ομάδα C Εταιρείες με 9-15 πλοία</i>	<i>Ομάδα B Εταιρείες με 16-24 πλοία</i>	<i>Ομάδα A Εταιρείες με 25+ πλοία</i>
1998	52.16%	21.17%	16.09%	7.34%	1.19%	2.05%
1999	43.10%	22%	18.90%	10.10%	3.40%	2.50%
2000	45%	22.60%	16.80%	10.20%	2.60%	2.80%
2001	44.45%	22%	17%	10.45%	3.70%	2.40%
2002	42.45%	22.69%	17.08%	11.21%	3.37%	3.20%
2003	42.24%	21.66%	18.92%	9.45%	4.25%	3.48%
2004	42.43%	21.14%	19.24%	8.06%	4.90%	4.23%
2005	41.73%	22.75%	18.99%	7.54%	5.22%	3.77%
2006	41.55%	21.07%	19.77%	9.24%	4.33%	4.04%
2007	42.34%	22.76%	17.38%	8.69%	4.83%	4.00%
2008	44.85%	20.98%	16.49%	9.23%	4.22%	4.22%
2009	44.37%	20.83%	15.91%	10.35%	4.53%	4.01%

Πηγή: Petrooulos, 2009α



**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2** Αριθμός συμμετεχόντων εταιρών ανάλογα με το μέγεθος τους

GROUP	2004	2005	2006	2007	2008	2009
A 25+πλοία	31	26	28	29	32	31
B 16-24πλοία	36	36	30	35	32	35
C 9-15πλοία	59	52	64	63	70	80
D 5-8 πλοία	141	131	137	126	125	123
E 3-4 πλοία	155	157	146	165	159	161
F 1-2πλοία	311	288	288	307	340	343
<b>Σύνολο εταιρειών</b>	<b>733</b>	<b>690</b>	<b>693</b>	<b>725</b>	<b>758</b>	<b>773</b>

Πηγή: Petropoulos, 2009α

Η σημερινή κρίση άλλαξε σίγουρα τα στοιχεία όσον αφορά το μέγεθος και ενδεχομένως και την ηλικία του στόλου καθώς και τον αριθμό των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών. Η χρηματοδότηση έχει καταστεί ουσιαστικά μη υφιστάμενη ή σχεδόν ανύπαρκτη, ιδιαίτερα για τις άμεσες παραδόσεις αλλά και η διάλυση και αποσυναρμολόγηση πλοίων είχαν σημαντικές επιπτώσεις. Επίσης η κατακόρυφη πτώση των τιμών αναμένεται να προσελκύσει επενδυτές (Petropoulos, 2009α).

Από την άλλη πλευρά οι πλοιοκτήτες ενώ κέρδιζαν 50.000-100.000 δολάρια την ημέρα μέχρι και το δεύτερο εξάμηνο του 2008, κέρδιζαν 5.000-10.000 δολάρια την ημέρα στα τέλη του 2008 (Becatoros, 2008). Η κρίση στη ναυτιλία συνεπάγεται πτώση των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία κατά 33,6% στο επτάμηνο Ιανουαρίου – Ιουλίου 2009, σε σχέση με την άνοδο κατά 20,7% που σημειώθηκε στο αντίστοιχο επτάμηνο του 2008. Για το έτος 2009 ως σύνολο η πτώση αυτών των καθαρών εσόδων εκτιμάται τώρα στο 25%, με απώλεια εσόδων 2,3 δισεκατομμυρίων Ευρώ, περίπου 0,95% του ΑΕΠ, από το υψηλό επίπεδο του 2008 (Alpha Bank, 2009β). Τα ερωτήματα όσον αφορά τις βραχυχρόνιες και μέσο-μακροχρόνιες εξελίξεις στον παγκόσμιο κλάδο των θαλασσιών μεταφορών είναι εξαιρετικής σημασίας και επηρεάζουν την ανάπτυξη όχι μόνο της ελληνικής ναυτιλίας στη δεκαετία του 2010 αλλά και της ελληνικής οικονομίας γενικότερα.

Γενικότερα οι επιπτώσεις στην Ελληνική ναυτιλία είναι παρόμοιες με εκείνες στη διεθνή ναυτιλία, αλλά περισσότερη ανάλυση και εμβάθυνση των επιπτώσεων, αλλά και των προοπτικών της Ελληνικής ναυτιλίας σε σχέση με τη διεθνή, και συγκεκριμένα της Κίνας, των Η.Π.Α. και της Βραζιλίας μεταξύ άλλων θα κάνουμε στο επόμενο κεφάλαιο.

## 2.3 Προοπτικές και Εξελίξεις

### 2.3.1 Προοπτικές Εξόδου της Παγκόσμιας Οικονομίας Από την Κρίση

Το ΔΝΤ προβλέπει ανάκαμψη της οικονομίας και αύξηση του ΑΕΠ των ΗΠΑ κατά 1,6% το 2010 λαμβάνοντας, υπόψη και τη θετική επίπτωση του δημοσιονομικού πακέτου των 787 δισεκατομμυρίων δολαρίων (International Monetary Fund, 2009). Με βάση αυτή την εκτίμηση από πολλές πλευρές υποστηρίζεται η πιθανότητα να επανέλθει η οικονομία και πάλι σε ανοδική πορεία από το 2011, κυρίως λόγω των αυξητικών επιπτώσεων στα μακροπρόθεσμα επιτόκια που μπορεί να προκύψουν από την ανάγκη χρηματοδότησης του διογκωμένου δημοσίου χρέους των Η.Π.Α. και της πιθανής απότομης αύξησης του πληθωρισμού. Από την άλλη πλευρά μεγάλο εμπόδιο στην ανάκαμψη των οικονομιών της Ευρωζώνης είναι η προβληματική λειτουργία του χρηματοπιστωτικού συστήματος, λόγω της συνεχιζόμενης δυσλειτουργίας των διατραπεζικών αγορών χρήματος και των αγορών επιχειρηματικών ομολόγων και γραμματίων (Alpha Bank, 2009α). Η πιστωτική επέκταση των τραπεζών εξακολουθεί να κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα, παρά την παρατηρούμενη τελευταία μείωση του κόστους του χρήματος, τόσο για τις τράπεζες όσο και για τις επιχειρήσεις και τα νοικοκυριά. Ειδικότερα, οι πλεονασματικές χώρες της Ζώνης του Ευρώ, όπως η Γερμανία, Ολλανδία, Ελβετία και Σουηδία, μπορούν να ηγηθούν της προσπάθειας ενίσχυσης της εγχώριας ζήτησης, προσαρμόζοντας σταδιακά την πολιτική τους για έξοδο των οικονομιών τους από την ύφεση. Η ενίσχυση της εγχώριας ζήτησης και ιδιαιτέρως της ιδιωτικής καταναλώσεως, που σε ορισμένες χώρες είχε πτωτική πορεία τα τελευταία έτη, δεν ανέρχεται σε επίπεδα που θα μπορούσαν να δώσουν ώθηση στην ανάκαμψη των οικονομιών της Ζώνης του Ευρώ. Το ΔΝΤ εκτιμά ότι η αύξηση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.) στις χώρες της Ευρωζώνης δεν θα ξεπεράσει το 0,2% το 2010 (Alpha Bank, 2009α; International Monetary Fund, 2009). Οι αναπτυσσόμενες οικονομίες αντιμετωπίζουν προοπτικές σημαντικής επιβράδυνσης της αναπτυξιακής του δυναμικής με αρνητικές μεταβολές το 2009. Από την άλλη η Κίνα πιέζεται να χρησιμοποιήσει ένα μέρος των συναλλαγματικών της διαθεσίμων για την αναχρηματοδότηση του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και για την ενίσχυση των αναπτυσσόμενων οικονομιών που προσβάλλονται από την παγκόσμια κρίση. Ωστόσο,

οι προσπάθειες ενισχύσεως της εγχώριας ζήτησεως φαίνεται να αποτυγχάνουν έως σήμερα, αφού στο τρίμηνο Νοεμβρίου 2008 –Ιανουαρίου 2009 σημειώθηκε μεν μείωση των εξαγωγών σε ετήσια βάση, αλλά παράλληλα σημειώθηκε και σημαντική μείωση των εισαγωγών της Κίνας κατά -21,3% τον Δεκέμβριο του 2008 και κατά -43,5% τον Ιανουάριο του 2009, αυξάνοντας περαιτέρω, με αυτό τον τρόπο, το πλεόνασμα του εμπορικού ισοζυγίου. Η συνέχιση αυτών των τάσεων επιβαρύνει ακόμη περισσότερο τη αρνητική ανάπτυξη της διεθνούς οικονομίας (Alpha Bank, 2009α; International Monetary Fund, 2009).

### *2.3.2 Προοπτικές Εξόδου της Ναυτιλίας Από την Κρίση*

Σύμφωνα με έρευνα της Alpha Bank σημειώνονται πολλές ακυρώσεις παραγγελιών νέων πλοίων από ναυτιλιακές εταιρείες διεθνώς. Παράλληλα, η σταδιακή αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας του παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, αναμένεται να αποκαταστήσει τις δυνατότητες χρηματοδότησεως της ίδιας της ναυτιλίας από τη μία πλευρά αλλά και τις δυνατότητες ομαλής χρηματοδότησεως της οικονομικής ανάπτυξης των χωρών και του διεθνούς εμπορίου. Παρόλα αυτά όμως η αισιοδοξία περί ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας είτε δεν είναι ακόμα πιθανή ή είναι πολύ αδύναμη, που σημαίνει ότι δε θα επαναληφθεί η περίοδος της ταχείας ανάπτυξης στη ναυτιλία κατά την περίοδο 2003-2007. Διότι ακόμα και να υπάρξει σημαντική ανάκαμψη της οικονομίας και αποδειχθεί βιώσιμη, η μεγάλη αύξηση της παραγωγής και προσφοράς νέων πλοίων, που σημειώθηκαν την περίοδο πριν την κρίση, όπως αναφέραμε σε προηγούμενο τμήμα της μελέτης, θα υπερβαίνει την ζήτηση, τουλάχιστον μέχρι και το 2011. Επίσης στην έρευνα της Alpha Bank επισημαίνεται ότι παρά την παγκόσμια κρίση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται ότι διατηρούν ικανοποιητική ρευστότητα σε σχέση με άλλους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες. Επίσης, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αποδείξει στο παρελθόν ότι ξέρουν να διαχειρίζονται επιχειρήσεις τους στις δύσκολες συγκυρίες και να επωφελούνται από αυτές για να είναι έτοιμοι να εξασφαλίσουν το υψηλότερο όφελος από την επόμενη ανοδική φάση του ναυτιλιακού κύκλου, γιατί η παράδοση είναι ένα εργαλείο επιβιώσεως, διαχειρίσεως των αλλαγών, αφομοιώσεως νέων συνθηκών και προσαρμογής στα νέα δεδομένα.

Επιπλέον, οι παραγγελίες νέων πλοίων εκτιμάται ότι έφθασαν κεφάλαια ύψους 19 δισεκατομμυρίων δολαρίων το 2008 και 31 δισεκατομμυρίων. δολαρίων το 2009. Με αυτές τις παραγγελίες εκτιμάται ότι εκσυγχρονίζεται και ανανεώνεται ο ελληνικός στόλος και ταυτόχρονα το μερίδιό του σε παγκόσμιο επίπεδο επανέρχεται σε ανοδική πορεία (Alpha Bank, 2009β;2010). Εκτενέστερη ανάλυση για τις προοπτικές μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση, τόσο της διεθνούς, όσο και της Ελληνικής ναυτιλίας, θα γίνει στο τέταρτο κεφάλαιο.

### **3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ**

Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζουμε τη σπουδαιότητα της ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία, καθώς επίσης παρουσιάζουμε και τα βασικά μεγέθη της. Επίσης αναλύουμε τις επιπτώσεις και τις επιρροές της οικονομικής κρίσης του 2007 σε διάφορους τομείς της ναυτιλίας, όπως οι ναύλοι, οι τιμές πλοίων, το χρηματιστήριο ναύλων (BDI) και άλλα. Επίσης, αναλύουμε τις επιρροές και τις προοπτικές που υπάρχουν στη ναυτιλία ορισμένων χωρών, όπως την Κίνα, τις Η.Π.Α., κάποιες χώρες της Λατινικής Αμερικής, τη Γερμανία και την Ινδία.

#### ***3.1 Η Σπουδαιότητα της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία***

Η Ελλάδα από την αρχαιότητα και στο πέρασμα των αιώνων χαρακτηριζόταν από το έμφυτο και αναλλοίωτο ταλέντο στις θαλάσσιες ασχολίες, όπου βασίζεται στη στρατηγική γεωγραφική της θέση που βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, καθώς επίσης και από το γεγονός ότι τα ελληνικά παράλια εκτείνονται σε έκταση 16.000 χλμ. και την ύπαρξη 3.000 νησιών και βραχονησίδων, σε ένα πολυνησιακό σύμπλεγμα. Η Ελλάδα είναι μία παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και η εμπορική της ναυτιλία έχει διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, στην αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο, στην κοινωνική περιφερειακή συνοχή. Επιπλέον, η Ελλάδα είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας. Η Ελληνική Πολιτεία, αναγνωρίζοντας το ρόλο αυτό, έχει συμβάλλει στα πλαίσια των εκάστοτε διαμορφούμενων κοινωνικοοικονομικών συνθηκών, στην ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας και στη διεθνή δραστηριοποίησή της.

Επιπλέον η ναυτιλία, περιλαμβανομένου και του τουρισμού, υπήρξε πρόδρομος της διεθνοποίησης των υπολοίπων οικονομικών κλάδων της χώρας. Αναπόφευκτη συνέπεια της δραστηριοποίησης του μεγαλύτερου μέρους του ελληνικού στόλου στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι ο επηρεασμός του από πλήθος παραγόντων, αναλόγως με τις επικρατούσες οικονομικές και πολιτικές συνθήκες σε διάφορες περιοχές του κόσμου. Η Ελληνική ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία δραστηριοποιείται στο διεθνές

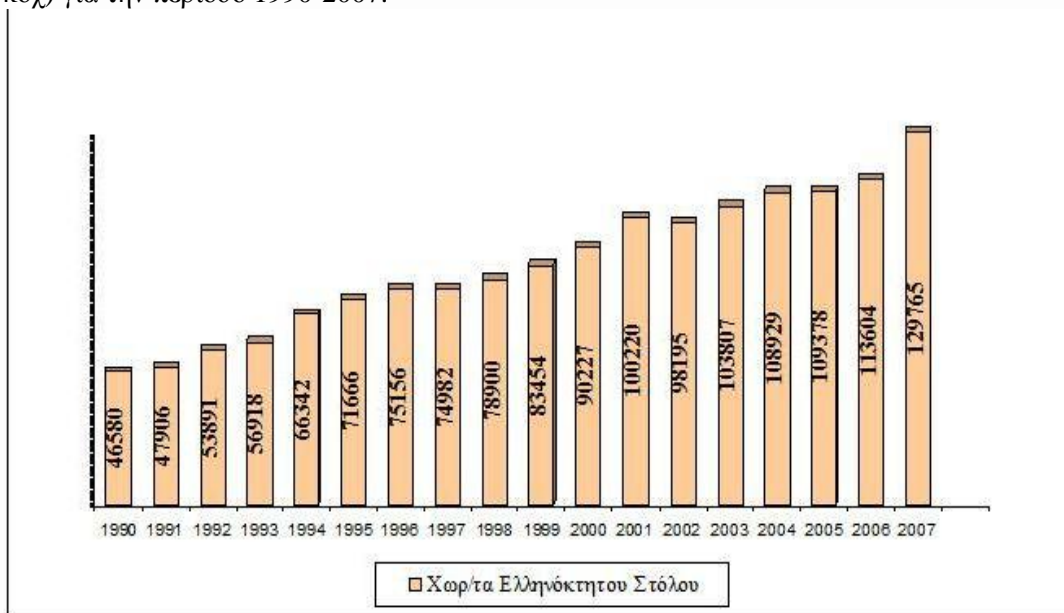
θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί σε ποσοστό άνω του 95% της χωρητικότητας του στόλου της, τις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών. Επίσης, στα πλοία αυτά απασχολείται μεγάλος αριθμός εργαζομένων ο οποίος σήμερα ξεπερνά τους 25.000 ναυτικούς. Επίσης σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του ΟΗΕ το 53,3 % της διεθνούς ναυτιλίας το 2007 ανήκει σε πέντε κράτη για τις ναυτιλιακές μεταφορές (Καλλή, 2008). Συγκεκριμένα η Ελλάδα κατατάσσεται στην πρώτη θέση με πλοία συνολικής χωρητικότητας άνω των 170 εκατομμυρίων τόνων, ακολουθεί η Ιαπωνία με στόλο 147,5 εκατομμυρίων τόνων, ενώ στην τρίτη θέση κατατάσσεται η Γερμανία με 85 εκατομμυρίων τόνους. Η Κίνα βρίσκεται στην τέταρτη θέση με 70,4 εκατομμύρια τόνους και στην πέμπτη θέση κατατάσσεται η Νορβηγία με 48,7 εκατομμύρια τόνους. Επιπλέον, αν αναλογιστούμε ότι τα καθαρά έσοδα από τη ναυτιλία έφτασαν τα 17 δις ευρώ το 2007, δηλαδή το 7% του ΑΕΠ (The Sea Nation, 2008) μπορούμε να κατανοήσουμε περαιτέρω τη σπουδαιότητα της ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία. Η κατανόηση της συνεισφοράς γίνεται ακόμα μεγαλύτερη αν συνεκτιμηθούν και οι επιδράσεις στην οικονομία από την επανεπένδυση μέρους των συσσωρευμένων κερδών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ελληνικής ιδιοκτησίας και σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, όπως αγορά ακινήτων μεταξύ άλλων.

Επιπρόσθετα, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση και αναμφισβήτητα η ναυτιλία συνεισφέρει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν, τις επενδύσεις και τους δείκτες απασχόλησης και βιοτικού επιπέδου των Ευρωπαϊκών χωρών, ενισχύοντας τη στρατηγική θέση της Ευρώπης και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς. Τα επαρκή θαλάσσια μεταφορικά συστήματα αποτελούν προωθητική δύναμη για την περιφερειακή ανάπτυξη μιας περιοχής και επιπλέον εξαιτίας των γεωγραφικών χαρακτηριστικών της Ε.Ε., η αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου μπορεί να ενισχύσει την κοινωνικό-οικονομική συνοχή της (Πάλλης, 2007). Για όλους τους παραπάνω λόγους θεωρείται πολύ σημαντικό να αναλυθεί η παγκόσμια οικονομική κρίση και οι επιπτώσεις τις στη διεθνή ναυτιλία και ιδιαίτερα της Ελληνικής Ναυτιλίας και της σπουδαιότητας της ως βασικού κινητήριου παράγοντα προώθησης της Ελληνικής οικονομίας στη διεθνή κοινότητα.

### **3.2 Βασικά Μεγέθη και Χαρακτηριστικά της Ελληνικής Ναυτιλίας**

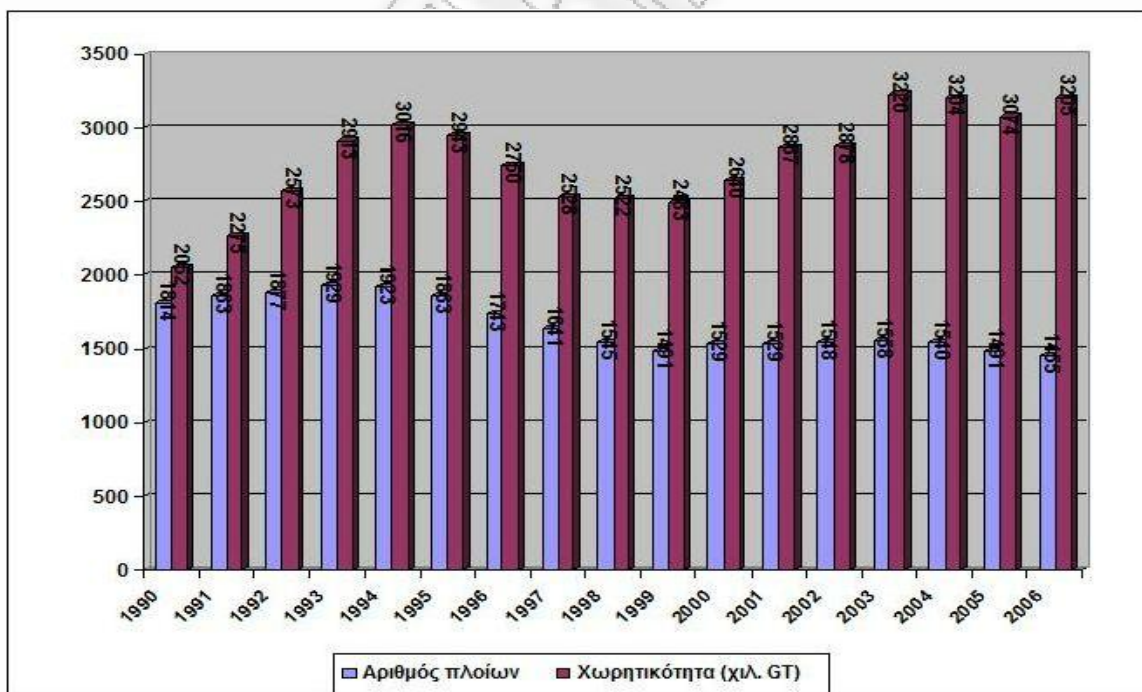
Είναι σημαντικό να αναφερθούν τα βασικά μεγέθη και χαρακτηριστικά της Ελληνικής Ναυτιλίας για να κατανοηθεί η σπουδαιότητα του συγκεκριμένου οικονομικού κλάδου και κατά πόσο σημαντικά διαδραματίζει και συντελεί, όχι μόνο στην Ελληνική οικονομία, αλλά και στη διεθνή. Η Ελλάδα είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία, μαζί με τον τουρισμό, αποτελούν τους στυλοβάτες της εθνικής οικονομίας. Επί σειρά ετών, ο Ελληνόκτητος στόλος κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως. Στο διάγραμμα 3.1 παρουσιάζουμε την εξέλιξη χωρητικότητας Ελληνοκτήτου στόλου για πλοία άνω των 1000 κόρων ολικής χωρητικότητας (κοχ) για την περίοδο 1990-2007. Παρατηρούμε ότι γίνεται εμφανές η δύναμη του ελληνικού στόλου. Η χωρητικότητα ήταν 129,765 χιλ κοχ που υπερδιπλασιάστηκε σε σχέση με το 1990. Στο διάγραμμα 3.2 παρουσιάζεται η διαχρονική μεταβολή του αριθμού πλοίων της Ελληνικής Ναυτιλίας κι της χωρητικότητάς τους σε χιλ. κοχ., κατά την περίοδο 1990-2006. Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία (United Nations, 2007; Ναυτικό Ελληνικό Επιμελητήριο, [www.nee.gr](http://www.nee.gr)) για πλοία άνω των 100 κοχ η Ελλάδα καταλαμβάνει την έβδομη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του υπό Ελληνική σημαία στόλου ο οποίος αριθμεί 1455 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 32.048.052 κοχ. Επιπρόσθετα ο υπό Ελληνικής σημαίας στόλος σε κοινοτικό επίπεδο καταλαμβάνει την πρώτη θέση και απαρτίζει σε όρους χωρητικότητας το 24 % του αντίστοιχου κοινοτικού. Επίσης, με βάση τους Lloyd's (YEN, 2007), για πλοία άνω των 1000 κοχ), ο Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος διατηρεί υπό τον έλεγχο του 3.699 πλοία χωρητικότητας 129.765.470 κοχ., μεταφορικής ικανότητας 218.229.552 deadweight tonnages (dwt) και κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 14,0% της παγκόσμιας χωρητικότητας (κοχ) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1** Εξέλιξη Χωρητικότητας Ελληνοκτητού Στόλου (πλοία >1000 κοχ, σε χιλ κοχ) για την περίοδο 1990-2007.



Πηγή: Lloyd's Register – Fairplay (2/2007), YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2** Δύναμη Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (πλοία > 100 κοχ) για την περίοδο 1990-2006

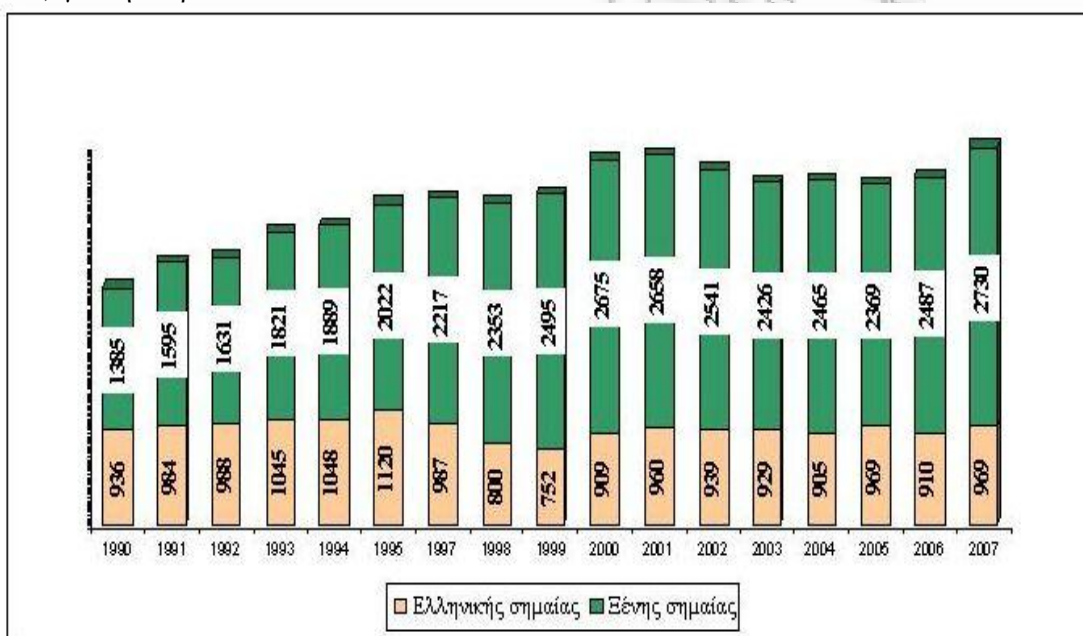


Πηγή: Lloyd's, World Fleet Statistics, YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης



Στο διάγραμμα 3.3 παρουσιάζουμε τη διαχρονική πορεία της αναλογίας πλοίων υπό Ελληνική σημαία σε σχέση με τις ξένες σημαίες, όπου παρατηρούμε τη σημαντική συνεισφορά των πλοίων υπό Ελληνική σημαία. Εμφανίζεται σαφής τάση ανανέωσης, δεδομένου ότι ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων με βάση το DWT μειώθηκε στα 5,9 έτη το 2007 έναντι 6,9 έτη το 2006 και 7,1 ετών του 2004, τη στιγμή κατά την οποία ο αντίστοιχος μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου είναι 9,2 έτη έναντι 10,2 ετών του 2004 (YEN/ Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης, [www.yen.gr](http://www.yen.gr)).

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3.** Εξέλιξη του Ελληνόκτητου εμπορικού στόλου (πλοία >1000 κοχ. αριθμός πλοίων ) για την περίοδο 1990-2007



Πηγή: Lloyd's Register – Fairplay (2/2007) , YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης

Σύμφωνα με τα ετήσια στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee Λονδίνο, [www.nee.gr](http://www.nee.gr)), ο Ελληνόκτητος στόλος με 4.161 πλοία άνω των 1.000 κοχ τον Φεβρουάριο του 2009 αντιπροσώπευε το 8,2% του παγκοσμίου στόλου σε αριθμό πλοίων, το 15,2% σε DWT και το 13,2% σε κόρους ολικής χωρητικότητας. Επιπλέον, ο μέσος όρος ηλικίας του Ελληνόκτητου στόλου το 2009 ήταν 11,9 χρόνια, δηλαδή κατά ένα χρόνο μικρότερος της μέσης ηλικίας του παγκοσμίου στόλου. Η εντυπωσιακή μείωση της μέσης ηλικίας του Ελληνόκτητου στόλου, δεδομένου ότι πριν από εννέα χρόνια ήταν 20,3 χρόνια,

οφείλεται στις μεγάλες επενδύσεις των Ελλήνων πλοιοκτητών σε νέα πλοία υψηλών προδιαγραφών.

Επιπλέον, όπως παρατηρούμε στον πίνακα 3.1, η Δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, παρουσίασε αύξηση κατά 5,2% το 2009 σε σύγκριση με την αντίστοιχη δύναμη του έτους 2006, έναντι μείωσης της τάξης του 6,8 % που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2006 προς το 2003 (πίνακας 1.1). Η Ολική Χωρητικότητα του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, παρουσίασε αύξηση 20,7% το 2009, σε σύγκριση με την αντίστοιχη χωρητικότητα του 2006, έναντι μείωσης 2,1% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2006 προς το 2003 (Γενική Γραμματεία Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος, 2010). Επίσης στον πίνακα 3.2 παρουσιάζουμε την εξέλιξη των πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω όπου παρατηρούμε ότι υπάρχει μια ανανέωση της ηλικίας των πλοίων. Αφού τα πλοία ηλικίας μικρότερη των 5 ετών από 305 που ήταν το 2003 αυξήθηκαν σε 319 το 2009, τα πλοία ηλικίας άνω των 5 και μικρότερη των 10 ετών αυξήθηκαν από 187 το 2003 σε 327 το 2009, ενώ παρουσιάζεται σημαντική μείωση των πλοίων ηλικίας άνω των 20 και μικρότερη των 30 ετών. Από την άλλη μεριά όμως σημαντική αύξηση υπάρχει στα πλοία ηλικίας άνω των 30 ετών, όπου από 740 που ήταν το 2003 αυξήθηκαν στα 803 το 2009.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1** Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω για τα έτη 2003,2006 και 2009

Κατηγορία Πλοίων	2003		2006		2009	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Σύνολο	2.155	35.004.237	2.008	34.261.158	2112	41.358.711
Φορτηγά	679	14.495.943	629	14.227.691	606	14.896.271
Δεξαμενόπλοια	511	18.512.453	465	18.381.517	555	24.777.132
Επιβατηγά	712	1.916.104	688	1.586.259	721	1.624.264
Λοιπά	253	79.737	226	65.691	230	61.044

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε. (2010)

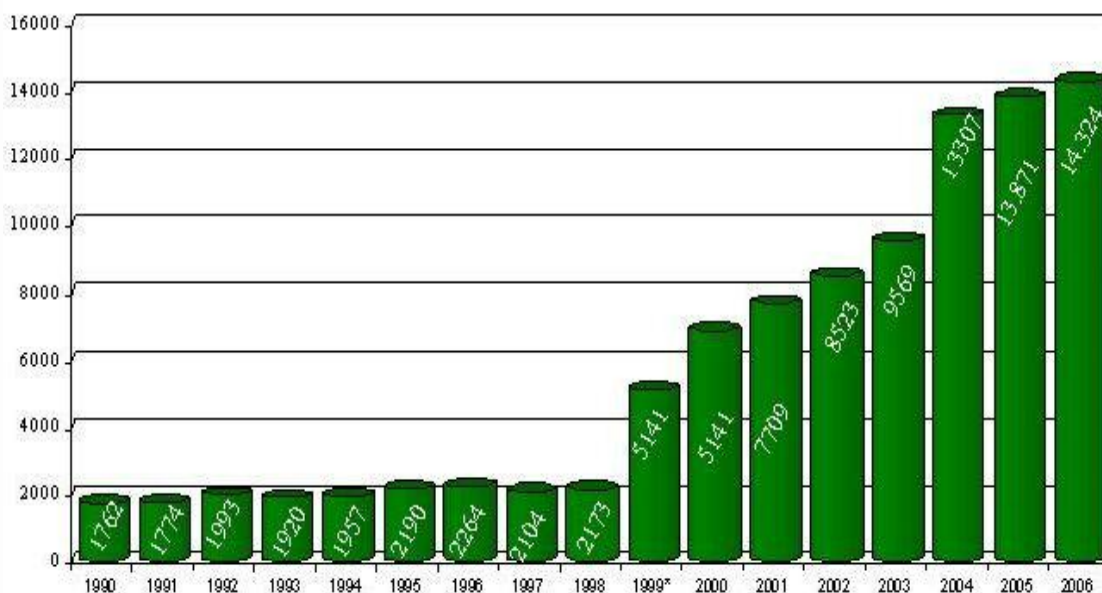
**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2** Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά ομάδες ηλικιών για τα έτη 2003, 2006, 2009

Ομάδες ηλικιών	2003		2006		2009	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
<b>Σύνολο</b>	<b>2.155</b>	<b>35.004.237</b>	<b>2008</b>	<b>34.261.158</b>	<b>2.112</b>	<b>41.358.711</b>
<5	305	13.414.428	302	12.863.990	319	13.892.125
5<10	187	5.791.571	234	8.271.232	327	13.628.777
10<15	171	4.353.474	157	5.155.445	174	4.919.722
15<20	219	4.019.563	161	2.242.470	136	3.011.371
20<25	243	3.521.844	180	2.146.118	172	1.346.940
25<30	290	2.416.320	226	1.739.014	181	1.862.601
30 και άνω	740	1.487.037	748	1.842.889	803	2.697.175

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε. (2010)

Όσον αφορά τις εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος ανήλθαν κατά το έτος 2006 τα 14,32 δισεκατομμύρια Ευρώ, όπως παρατηρούμε στο διάγραμμα 3.4, συνεισφέροντας θετικά στην διαμόρφωση του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών της χώρας. Επιπλέον από το 1999 ως το 2006 υπάρχει υπερδιπλασιασμός των εισροών ναυτιλιακού συναλλάγματος συμπεραίνουμε πόσο σημαντικός οικονομικός παράγοντας είναι η Ναυτιλία για την Ελληνική οικονομία. Επιπλέον, μπορούμε να αναλογιστούμε τις βαρύτερες συνέπειες που είναι δυνατόν να δημιουργήσει η παγκόσμια οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση, όσον αφορά τις εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος και του ισοζυγίου των εξωτερικών συναλλαγών της Ελλάδος. Πιο συγκεκριμένα αν μειωθεί το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισρέει στην Ελλάδα από την κρίση τότε οδηγούμαστε σε διόγκωση του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, όπως θα αναλύσουμε σε άλλο κεφάλαιο, αλλά επίσης οδηγούμαστε και σε μείωση των επενδύσεων από κεφάλαια που προέρχονται από συσσωρευμένα κέρδη, όπως αναφέραμε προηγουμένως, σε άλλους κλάδους της οικονομίας.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.4** Αξία εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος (ποσά σε δολάρια Η.Π.Α. μέχρι το 2002 και σε Ευρώ έπειτα το 2002) για την περίοδο 1990-2006



Πηγή: Lloyd's, World Fleet Statistics, YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης  
 (\*)Από το 1999 διαφοροποιήθηκε από την Τράπεζα της Ελλάδος η μέθοδος υπολογισμού του ναυτιλιακού συναλλάγματος

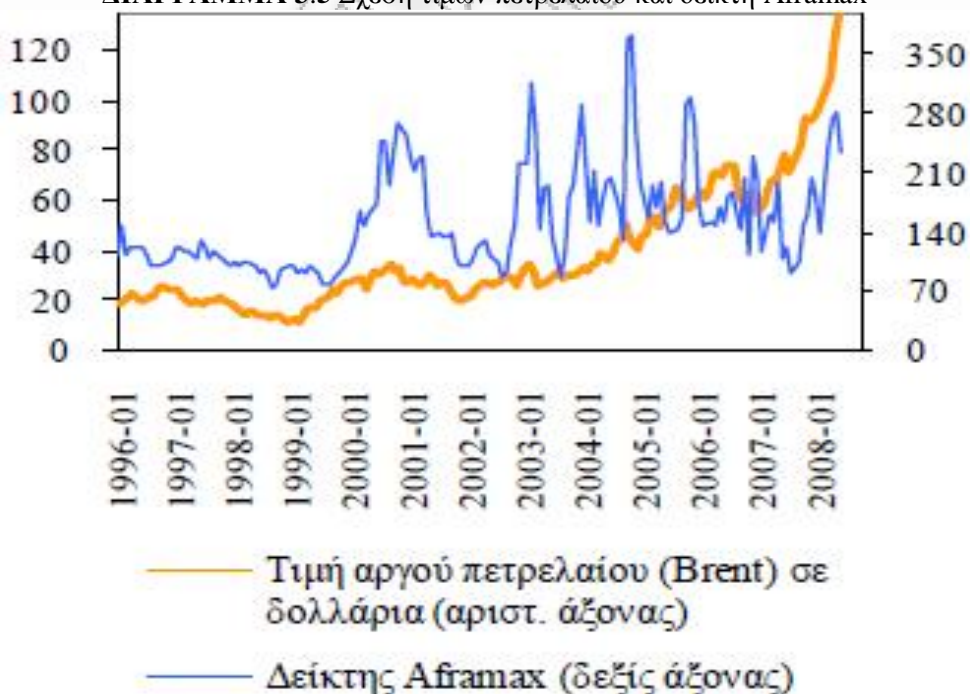
### 3.3 Επιρροές της Οικονομικής Κρίσης στη Διεθνή και Ελληνική Ναυτιλία

#### 3.3.1 Ναύλοι και Χρηματιστήριο Ναύλων (BDI)

Η αγορά των ναυτιλιακών υπηρεσιών διένυσε την περίοδο 2003-2007 μία από τις καλύτερες περιόδους. Η σημαντική διεθνής ζήτηση για βασικά εμπορεύματα, κυρίως πετρέλαιο, μεταλλεύματα, άνθρακα και τρόφιμα, κυρίως από τις τέσσερις αναδυόμενες οικονομίες των BRICs (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία και Κίνα), το αυξανόμενο διεθνές εμπόριο και η μακροοικονομική ανάπτυξη οδήγησαν στην άνθηση του παγκόσμιου εμπορίου, όπου το 85% του διεθνούς εμπορίου αντιπροσωπεύεται από τη ναυτιλία. Επίσης το εμπόριο μέσω θαλάσσης παρουσίαζε τη συγκεκριμένη τετραετία μέσο ρυθμό αύξησης 8,3% σε σχέση με το μέσο ρυθμό της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης της τάξης του 4,4 % (Εθνική Τράπεζα Ελλάδος, 2008; Alpha Bank, 2009). Εξαιτίας αυτής της αύξησης η προσφερόμενη χωρητικότητα παρουσίασε υστέρηση και σε συνδυασμό με το συνωστισμό και τις καθυστερήσεις στα λιμάνια οι ναύλοι, ιδιαίτερα του ξηρού

φορτίου του οποίου η ζήτηση ήταν πιο σημαντική, αυξήθηκαν ραγδαία. Εξαιτίας των παραπάνω σημειώθηκαν σημαντικά επίπεδα παραγγελιών νέων πλοίων προκειμένου να ανταποκριθούν στην αυξημένη ζήτηση. Αναλυτικά το μέσο επίπεδο των ναύλων αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό κατά 4% την τετραετία 2003-2007, όπου το 2007 διαμορφώθηκε σε επίπεδα κατά 180% υψηλότερα σε σχέση με τις αρχές του 2004 (Εθνική Τράπεζα Ελλάδος, 2008; Schulz, 2008; Granitsas, 2008). Ταυτόχρονα η ταχεία αύξηση των εξαγωγών ετοιμών προϊόντων από την Κίνα, την Ιαπωνία, την Γερμανία και από άλλες αναδύμενες αγορές έδωσε τεράστια ώθηση στην ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών μέσω εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον το κόστος μεταφοράς μέσω εμπορευματοκιβωτίων μειώθηκε σημαντικά την τελευταία εικοσαετία ώστε ο παράγοντας προσδιορισμού του τόπου εγκατάστασης των παραγωγικών μονάδων των επιχειρήσεων έγινε ασήμαντος (Alpha Bank, 2009). Στο διάγραμμα 3.5 παρουσιάζουμε τη σχέση των τιμών του πετρελαίου και του δείκτη Aframax, ο οποίος αντιπροσωπεύει τους ναύλους των δεξαμενοπλοίων. Παρατηρούμε ότι οι υψηλές τιμές του πετρελαίου οδηγούν σε υψηλούς ναύλους.

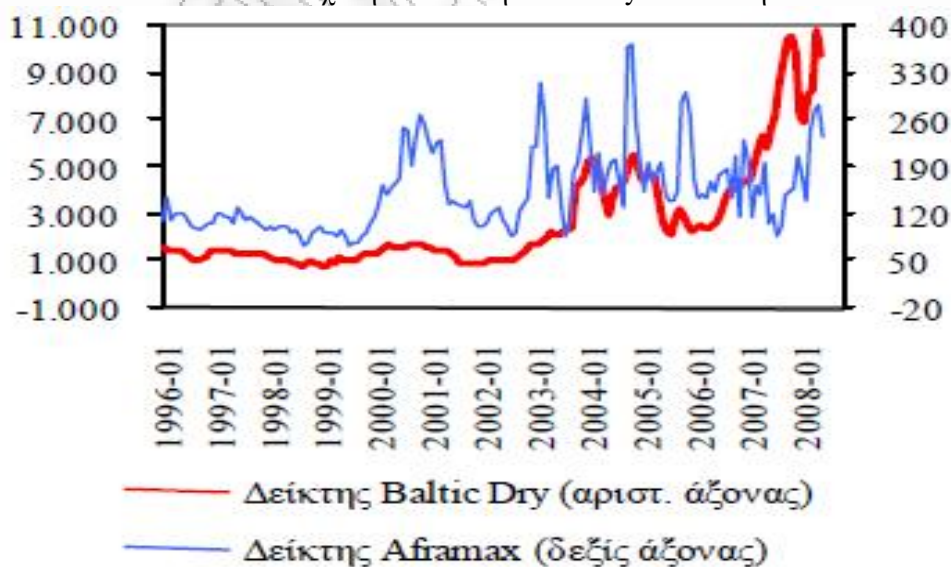
**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.5** Σχέση τιμών πετρελαίου και δείκτη Aframax



Πηγή: Clarksons, <http://www.clarksons.com>

Στην περίπτωση των ναύλων ξηρού φορτίου αυτοί σημείωσαν σημαντική άνοδο πριν την κρίση, από ότι βλέπουμε και στο διάγραμμα 3.6, όπου παρουσιάζεται η σχέση μεταξύ των δεικτών Aframax και Baltic Dry, όπου ο τελευταίος δείκτης, ο οποίος λαμβάνει καθημερινώς τιμές από το Χρηματιστήριο Baltic Exchange, παρέχει αποτίμηση των ναύλων των θαλάσσιων μεταφορών, των κυριότερων πρώτων υλών ξηρού φορτίου. Για τον υπολογισμό του συνεκτιμώνται 26 θαλάσσιοι οδοί (δρομολόγια) πλοίων, μετρούμενα με χρονοδιαγράμματα και αποστάσεις. Ο δείκτης καλύπτει πλοία, Handymax, Panamax, και Capesize χύδην ξηρού φορτίου, τα οποία μεταφέρουν εμπορεύματα όπως άνθρακα, σιδηρομεταλλεύματα και σιτηρά μεταξύ άλλων. Συγκεκριμένα οι τιμές των ναύλων ξηρού φορτίου κορυφώθηκαν το Μάιο του 2008 κατά 270% υψηλότερα από το μέσο όρο δεκαετίας 1997-2007, όπου οφείλεται στην άνηση που γνώρισε η ναυτιλία την τετραετία 2003-2007. Οι εξελίξεις ιδιαίτερα της διετίας 2005-2006 έφερε το βαθμό χρησιμοποίησης μεταφορικής χωρητικότητας σε υψηλά επίπεδα αυξάνοντας ραγδαίως τους ναύλους ξηρού φορτίου. Από το Μάιο όμως του 2008 και έπειτα οι ναύλοι ξηρού φορτίου άρχισαν να καταρρέουν δραματικά ώσπου έχασαν το 94% της αξίας τους μέχρι το 2009 (Alpha Bank, 2009; Πετρόπουλος, 2009α) και επομένως αυτό αντικατοπτρίζει τη πτώση της ζήτησης και τη μείωση των δρομολογίων.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.6** Σχέση του δείκτη Baltic Dry και δείκτη Aframax



Πηγή: Clarksons, <http://www.clarksons.com>

Επίσης στον πίνακα 3.3 παρουσιάζουμε τη χρονοαύλωση για 12 και 36 μήνες και για την περίοδο Δεκεμβρίου 2008-Ιουνίου 2009 για διάφορους τύπους πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου. Από τον πίνακα γίνεται ολοφάνερο πως η χρονοαύλωση «πάτωσε» κατά τη διάρκεια της κρίσης. Για παράδειγμα η χρονοαύλωση 12 και 36 μηνών για το Capesize τον Δεκέμβριο του 2007 ήταν 165.000 και 105.000 αντίστοιχα έπεσε στις 26.500 και 23.000 για 12 και 36 μήνες χρονοαυλώσεις αντίστοιχα τον Ιούνιο του 2009. Παρόμοια κατάσταση επικρατεί και για τις χρονοαυλώσεις των άλλων τύπων πλοίων. Από αυτή την κατάσταση αντνακλάται η επιρροή της κρίσης με τη μείωση της παγκόσμιας ζήτησης και πτώσης της οικονομικής ανάπτυξης.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.** Χρονοαύλωση σε εκατομμύρια δολάρια

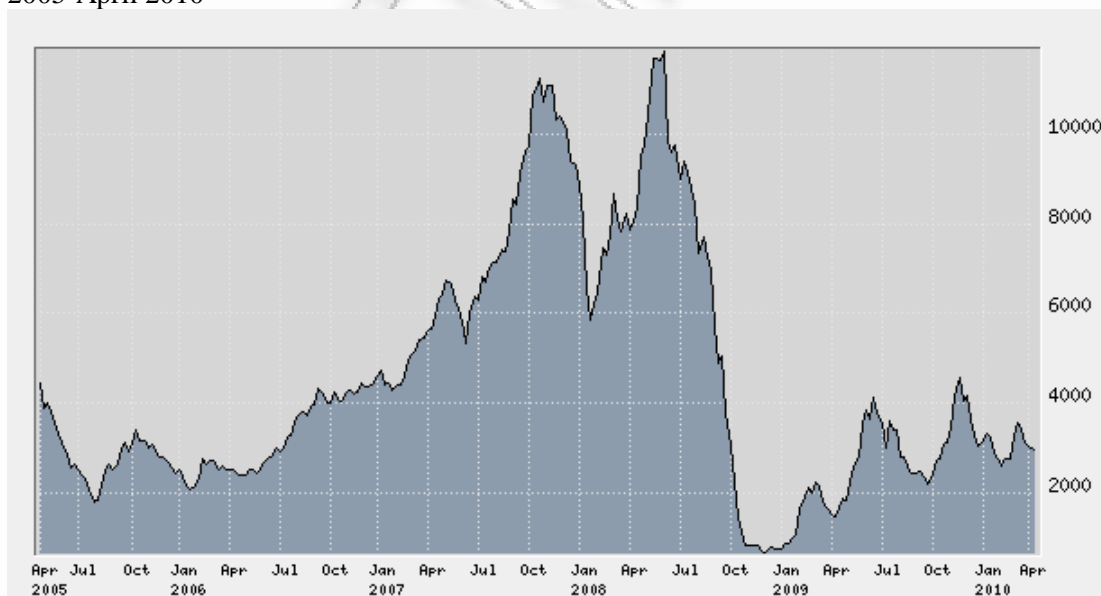
Περίοδος	Δεκέμβριος 2007		Ιανουάριος 2008		Μάρτιος 2008		Σεπτέμβριος 2008		Νοέμβριος 2008	
	12 μήνες	36 μήνες	12 μήνες	36 μήνες	12 μήνες	36 μήνες	12 μήνες	36 μήνες	12 μήνες	36 μήνες
Handysize	41.000	28.000	40.000	27.000	35.000	24.000	38.000	27.000	16.000	13.000
Handymax	65.000	48.000	62.000	45.000	70.000	37.000	55.000	42.000	19.000	18.000
Panamax	80.000	62.000	76.000	58.000	57.000	50.000	70.000	56.000	30.000	28.000
Capesize	165.000	105.000	170.000	100.000	145.000	100.000	150.000	112.000	40.000	35.000
Περίοδος	Δεκέμβριος 2008		Φεβρουάριος 2009		Μάρτιος 2009		Απρίλιος 2009		Ιούνιος 2009	
TC περίοδος	12 μήνες	36 μήνες	12 μήνες	36 μήνες	12 μήνες	36 μήνες	12 μήνες	36 μήνες	12 μήνες	36 μήνες
Handysize	8.000	8.000	7.000	9.000	9.000	10.000	10.000	10.000	10.500	10.000
Handymax	9.000	12.000	9.000	11.000	10.500	13.000	12.500	12.500	12.500	13.000
Panamax	14.000	17.000	11.500	12.500	14.000	17.000	15.000	14.000	16.000	14.500
Capesize	18.000	19.000	22.500	23.000	29.500	27.000	29.000	21.000	26.500	23.000

Πηγή: Ροζύα, M. and M. Zanne (2009)

Παρόμοια πορεία ακολούθησε και ο δείκτης ξηρού φορτίου Baltic Dry Index (BDI). Στο διάγραμμα 3.7 παρουσιάζουμε τον δείκτη BDI για την περίοδο Απρίλιο του 2005 με Απρίλιο 2010. Παρατηρούμε την αλματώδη αύξηση από τον Απρίλιο του 2005 μέχρι τον Οκτώβριο του 2007, μια μικρή μείωση μέχρι τον Ιανουάριο του 2008 και την κορύφωση του δείκτη τον Μάιο του 2008. Ο δείκτης από τις 2000 μονάδες που ήταν τον Ιούλιο του 2005 έφθασε τις 11.793 μονάδες τον Μάιο του 2008 και κατόπιν έχει καταρακυλήσει ραγδαίως στις 734 μονάδες με το κλείσιμο του χρηματιστηρίου στις 30 Δεκεμβρίου του 2008. Πρέπει να τονιστεί ότι σε αντίθεση με τους δείκτες

χρηματιστηρίων και μετοχών, ο δείκτης BDI είναι ανεξάρτητος από κερδοσκοπικούς φορείς. Η διαπραγμάτευση περιορίζεται μόνο στις εταιρείες μέλη, ενώ τα μόνα σχετικά μέρη που εξασφαλίζουν συμβάσεις είναι εκείνα που έχουν πραγματικό φορτίο για μετακίνηση και εκείνα που έχουν τα πλοία για μεταφορά. Γενικά ο δείκτης ξηρού φορτίου είναι ένας πολύ καλός δείκτης οικονομικής ανάπτυξης και μεγέθυνσης, αφού είναι απαλλαγμένος και ανεξάρτητος από κερδοσκόπους, όπως αναφέραμε προηγουμένως, και δεν αφορά τα τελικά προϊόντα, αλλά μόνο τις πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ενδιάμεσων και τελικών αγαθών. Επιπλέον επειδή η προσφορά του φορτίου είναι γενικά σφικτή και ανελαστική και χρειάζεται δύο χρόνια για την κατασκευή ενός νέου πλοίου, οριακές αυξήσεις στη ζήτηση μπορούν να οδηγήσουν τον δείκτη σε υψηλή επίπεδα ιδιαίτερα την περίοδο 2007 μέχρι και τον Μάιο του 2008. Ένας σημαντικός παράγοντας που συντέλεσε σε αυτή την ραγδαία αύξηση του BDI είναι πολύ πιθανόν η Κίνα, διότι εισάγει τεράστιες ποσότητες πρώτων υλών και εξάγει πολλά βιομηχανικά και βιοτεχνικά προϊόντα (Gross, 2003; DowLetter.com Team, 2009).

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.7** Baltic Dry Index (BDI) σε εβδομαδιαία δεδομένα για την περίοδο April 2005-April 2010



Πηγή: Ναυτεμπορική, <http://www.naftemporiki.gr/markets>

Η κατάρρευση των ναύλων σηματοδοτεί το τέλος του κύκλου 2003-μέσα του 2008, ο οποίος οφειλόταν στην ανάπτυξη της Κίνας, της παγκόσμιας και οικονομικής



ευφορίας και στην αφθονία χρήματος. Επίσης η σημαντική αύξηση της ζήτησης διεθνούς εμπορίου οδήγησε στην παραγγελία νέων πλοίων και στην έναρξη νέων ναυπηγείων που οδήγησαν σε ακυρώσεις παραγγελιών, αποσυναρμολογήσεις και διάλυση πλοίων και σε μείωση του κύκλου εργασιών και σε περαιτέρω επιβαρυνόμενα χρέη. Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι αυτή η κατάρρευση των ναύλων δεν προκλήθηκε από την αυξανόμενη προσφορά πλοίων, αλλά εξαιτίας μιας απότομης πτώσης της ζήτησης που προκλήθηκε από τη χρηματοπιστωτική κρίση των subprime και στην ολοσχερή ανάσχεση χρηματοδότησης του διεθνούς εμπορίου (Πετρόπουλος, 2009α; Shipping Industry Group, 2009). Επιπλέον οι επιπλοκές που προκλήθηκαν από τη χρηματοπιστωτική κρίση, δημιούργησαν παράλυση στη ζήτηση πρώτων υλών και στο διεθνές εμπόριο και η πλεονάζουσα προσφορά νέων πλοίων καθυστερούν σημαντικά την ανάκαμψη της ναυτιλίας η οποία προβλέπεται να σημειωθεί όχι νωρίτερα από το 2011 (Εθνική Τράπεζα Ελλάδος, 2008; Petropoulos, 2008; Πετρόπουλος, 2009α; Shipping Industry Group, 2009). Γενικά μπορεί να εκτιμηθεί ότι οι ναύλοι ξηρού φορτίου είναι στα ίδια επίπεδα ή και χαμηλότερα των λειτουργικών εξόδων του πλοίου, οπότε το περιθώριο περαιτέρω μείωσης τους είναι περιορισμένο (Πετρόπουλος, 2009α). Επιπλέον η νομισματική πολιτική των κεντρικών τραπεζών αποσκοπεί στη μείωση των επιτοκίων με στόχο τη δημιουργία ρευστότητας με περαιτέρω σκοπό τη χορήγηση δανείων πρωταρχικά στις μικρές επιχειρήσεις, την αύξηση ρευστότητας και της εμπιστοσύνης των καταναλωτών. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την εξομάλυνση των επιπτώσεων της κρίσης για την αντιστάθμιση της πτώσης της ζήτησης. Ο κίνδυνος όμως που μπορεί να προκύψει για την ισορροπία της αγοράς στο άμεσο μέλλον είναι η παρατεταμένη επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας και ειδικά των αναπτυσσόμενων αναδυόμενων αγορών BRICs. (Εθνική Τράπεζα Ελλάδος, 2008). Και οι πιο απαισιόδοξες όμως εκτιμήσεις προβλέπουν μια σταδιακή ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου από το 2010. Επίσης οι πληθωριστικές πιέσεις δε θα είναι έντονες και ο πληθωρισμός μπορεί να αποδειχτεί ικανοποιητικός για τις τιμές των πλοίων και στην ανάκτηση κάποιου μέρους των ζημιών από το 2009 (Πετρόπουλος, 2009α).

Γενικά από ότι φαίνεται οι συνιστώσες και συνθήκες στην αγορά ξηρού φορτίου είναι υγιείς διότι η ζήτηση βασικών εμπορευμάτων αυξάνεται ικανοποιητικά καθώς η βιομηχανική παραγωγή και οι καταναλωτικές ανάγκες στις αναπτυσσόμενες χώρες αυξάνονται συνεχώς (Εθνική Τράπεζα Ελλάδος, 2008). Άνοδο των ναύλων στα

φορτηγά εμπορικά πλοία προβλέπει για το 2010 η Τράπεζα της Ελλάδας (Marinews, 2010) γεγονός ότι ο παγκόσμιος στόλος αναμένεται να ξεπεράσει το 10% σε σύγκριση με το 2009. Η αύξηση της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών ξηρού φορτίου προβλέπεται να είναι 5% το 2010, όπου η μεγαλύτερη αύξηση αναμένεται να σημειωθεί στη ζήτηση για μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος και αφετέρου στην ήδη παρατηρούμενη καθυστέρηση, λόγω συμφόρησης, στη φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων στα λιμάνια της Αυστραλίας και της Κίνας αντίστοιχα, η οποία περιορίζει την προσφορά των διαθέσιμων πλοίων (Business Line, 2008; Marinews, 2010). Παράλληλα, σύμφωνα με έρευνα της Εθνικής Τράπεζας Ελλάδος (2008) οι τιμές των ναύλων του ξηρού φορτίου αναμένονται να αυξηθούν κατά 9% με τη ισχυρή εισροή νέας χωρητικότητας το 2010, ενώ τα δεξαμενόπλοια αναμένεται να μειωθούν κατά 40% την περίοδο 2009-2010 προκειμένου να αποκατασταθεί η ισορροπία μεταξύ ζήτησης και αυξημένης διαθέσιμης χωρητικότητας. Επίσης εκτιμάται ότι θα ασκηθούν πιέσεις στους ναύλους των πετρελαιοφόρων πλοίων λόγω της αυξημένης χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου κατά 10% και της μικρής ανόδου κατανάλωσης πετρελαίου κατά 1,9% (Εθνική Τράπεζα Ελλάδος, 2008; Marinews, 2010). Γενικά η διαμόρφωση των ναύλων στο μέλλον θα εξαρτηθούν σε μεγάλο βαθμό από τη ζήτηση εισαγωγών και την οικονομική ανάπτυξη των αναδύομενων οικονομιών BRICs, την εξέλιξη της παγκόσμιας οικονομίας και τις αλλαγές στην προσφερόμενη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου (NEWLEAD HOLDINGS, 2010). Από την άλλη παρά το γεγονός ότι το 2010 αναμένεται αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου ωστόσο, όπως σημειώνεται από τη Lloyds List, υπάρχουν φόβοι πως η προσφορά πλοίων θα συμπιέσει τα επίπεδα των ναύλων προς τα κάτω (Ημερησία, 2010). Γενικά οι ναύλοι εξαρτώνται από τη ζήτηση και προσφορά, επηρεάζονται από τις μεταβλητότερες στην εποχικότητα, τις αλλαγές στα πρότυπα του διεθνούς εμπορίου, την παραγωγικότητα, όπως η συμφόρηση στους λιμένες (Business Line, 2008). Αν σημειωθεί περεταίρω πτώση ή μη ανάκαμψη στους ναύλους το πιο πιθανό είναι να μειωθούν περεταίρω τα δρομολόγια, ενώ θα αυξηθούν στην αντίθετη περίπτωση. Όπως αναφέραμε ο Baltic Dry Index (BDI) είναι ένας δείκτης μέτρησης της ζήτησης και προσφοράς χωρητικότητα ξηρού φορτίου. Οι αλλαγές που θα προέλθουν από μια επικείμενη αύξηση των ναύλων θα εξαρτηθεί από την οικονομική κατάσταση και ζήτηση ορισμένων χωρών. Όπως θα αναλύσουμε παρακάτω η Κίνα θα αποτελέσει πιθανόν τον κινητήριο μηχανισμό για έξοδο της

παγκόσμιας κοινότητας από την κρίση. Επομένως η Κίνα και άλλες αναδυόμενες χώρες της Ασίας και του κόσμου, όπως η Ινδονησία, η Νότια Κορέα, η Ινδία και η Βραζιλία θα αυξήσουν τις εξαγωγές, αλλά και τις εισαγωγές τους. Επιπλέον οι αλλαγές στις ροές από την αύξηση των ναύλων θα εξαρτηθούν από τον όγκο των εμπορευμάτων τη ζήτηση και εξαιτίας της αργής ανάκαμψης της διεθνούς οικονομίας, από το κόστος, την ταχύτητα και την ασφάλεια δεδομένου και του φαινομένου της πειρατείας (The Sea Nation, 2010).

### 3.3.2 Τιμές και Αγορές Πλοίων

Γενικά οι παράγοντες που καθορίζουν τη ζήτηση για αγορά πλοίων είναι η ζήτηση και προσφορά για πετρέλαιο και πετρελαιοειδή προϊόντα, η ζήτηση και προσφορά για ξηρό φορτίο, όπως πρώτες ύλες και άνθρακα, η ζήτηση για ενέργεια στις αναπτυσσόμενες χώρες, η συνεχής ανάπτυξη της βιομηχανοποίησης στις αναδυόμενες οικονομίες, η παγκοσμιοποίηση της βιομηχανίας, οι διεθνείς και περιφερειακές πολιτικές και οικονομικές συνθήκες, η ανάπτυξη στο διεθνές εμπόριο, οι κλιματολογικές συνθήκες, οι συναλλαγματικές ισοτιμίες και οι περιβαλλοντικές και άλλες ρυθμιστικές πολιτικές, ο τύπος και το μέγεθος των πλοίων, η διαθεσιμότητα άλλων τύπων μεταφοράς, το κόστος κατασκευής των νέων πλοίων και οι ναύλοι (NEWLEAD HOLDINGS, 2010). Συγκεκριμένα για τη βιομηχανία των δεξαμενοπλοίων η πρόσφατη οικονομική κρίση έχει μειώσει τον ρυθμό παραγγελιών νέων πλοίων αν λάβουμε υπόψη και τον αριθμό των δεξαμενοπλοίων σε παραγωγή η υπερπροσφορά αυτή μπορεί να οδηγήσει σε πτώσεις των τιμών των συγκεκριμένων πλοίων. Παράλληλα οι νέες περιβαλλοντικές και νομοθετικές ρυθμίσεις θα οδηγήσουν σε μείωση της προσφοράς πλοίων. Από την άλλη η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας, η αύξηση παραγωγής και ζήτησης πετρελαιοειδών προϊόντων με την ταυτόχρονη αύξηση των εξαγωγών από την Ρωσία και τις χώρες της Ασίας και της Μέσης Ανατολής, μπορεί να αυξήσουν τη ζήτηση για δεξαμενόπλοια με αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών τους (Εθνική Τράπεζα Ελλάδος, 2008; Tetraplan A/S, 2009; NEWLEAD HOLDINGS, 2010) Η τελική διαμόρφωση της τιμής των δεξαμενοπλοίων θα εξαρτηθεί από τις συνθήκες προσφοράς και ζήτησης που αναφέραμε προηγουμένως, καθώς βέβαια από την εξομάλυνση της κρίσης και τους τρόπους αντιμετώπισης της, που θα αναλύσουμε στο επόμενο κεφάλαιο.

Όσον αφορά τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου υπάρχει αυξημένη προσφερόμενη χωρητικότητα, όπως αναλύσαμε στο προηγούμενο τμήμα. Αυτή όμως η προσφορά αναμένεται να απορροφηθεί από την ανανέωση της ζήτησης για ξηρό φορτίο και στη δραστηριότητα αποσυναρμολόγησης πλοίων (Εθνική Τράπεζα Ελλάδος, 2008; Alpha Bank, 2009; NEWLEAD HOLDINGS, 2010). Από την άλλη πλευρά όμως η προσφορά προβλέπεται να είναι 7,2% και 11,1% για τα έτη 2010 και 2011 αντίστοιχα, ενώ η ζήτηση πριν και κατά μια περίοδο της κρίσης, και συγκεκριμένα το 2006-2008, που βρίσκονται στα καλύτερα επίπεδα της δεν ξεπέρασε το 6-7% (Petrooulos, 2010α). Βασισμένοι σε αυτή την υπόθεση προβλέπουμε ότι ζήτηση υπολείπεται της προσφοράς αυτών των πλοίων και συνεπώς οι τιμές τους θα μειωθούν. Επίσης η πτώση των ναυπηγικών τιμών είχε ως αποτέλεσμα την τοποθέτηση περισσότερων από 164 παραγγελιών για κατασκευές πλοίων κατά το πρώτο τρίμηνο του 2010, ενώ από αυτές οι μισές περίπου κατευθύνθηκαν στα ναυπηγικά συγκροτήματα της Νοτίου Κορέας. Όπως αναφέρεται στη Lloyds List, από τις 164 νέες παραγγελίες, οι 100 αφορούν φορτηγά χύδην φορτίου. Η συνολική τους χωρητικότητα υπολογίζεται στους 4,9 εκατομμύρια τόνους και αυτή η χωρητικότητα είναι που οδηγεί στην υπερπροσφορά που αναφέραμε παραπάνω (Ημερησία, 2010).

Επίσης οι διεθνείς περιβαλλοντικοί και νομοθετικοί κανονισμοί είναι πολύ πιθανόν στο άμεσο μέλλον να έχουν ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση των λειτουργικών εξόδων ως προσπάθεια μετατροπής και αναπροσαρμογής των νέων πλοίων σύμφωνα με τους διεθνείς περιβαλλοντικούς κανονισμούς και νόμους. Από την άλλη πλευρά όμως οι αυστηρότεροι περιβαλλοντικοί κανονισμοί μπορούν να οδηγήσουν στην αποσυναρμολόγηση και διάλυση των παλαιών πλοίων και στην αύξηση της ζήτησης στα νέα πλοία - συνεπή προς τις νέες περιβαλλοντικές διατάξεις- λόγω της εμπιστοσύνης προς τη διασφάλιση ποιότητας των νέων πλοίων σε σχέση με το περιβάλλον και την ασφάλεια των εργαζομένων (NEWLEAD, 2010). Στον πίνακα 3.4 παρουσιάζουμε τις τιμές των νέων πλοίων, αλλά και των πλοίων 5 ετών, όπου παρατηρούμε την ραγδαία πτώση των τιμών τους. Για παράδειγμα οι τιμές ενός νέου πλοίου και ενός πλοίου 5 ετών τύπου Handysize ήταν 39 και 34 εκατομμύρια δολάρια αντίστοιχα τον Δεκέμβριο του 2007, έπεσαν στα 28 και 20 εκατομμύρια δολάρια αντίστοιχα τον Μάιο του 2009.

Γενικά οι τιμές των πλοίων θα εξαρτηθούν από την προσφερόμενη χωρητικότητα και τη ζήτηση, όπου προβλέπεται η πρώτη να υπερβεί τη δεύτερη μέσα στο 2010 και στο 2011 με αποτέλεσμα τη μείωση των τιμών των πλοίων.

Όσον αφορά την Ελληνική ναυτιλία τα συσσωρευμένα κέρδη κατά την τετραετία 2003-2007 και οι υψηλές τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων ώθησαν τους Έλληνες πλοιοκτήτες στην διάρθρωση του στόλου τους, με την ένταξη νέων πλοίων. Ο Ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος με τις προσαρμογές και τη διάρθρωση των πλοίων καθώς και με την ποιοτική αναβάθμιση στο μέσο όρο ηλικίας των πλοίων, του επιτρέπουν να είναι πιο ανταγωνιστικός σε υποκλάδους που υπάρχει εντονότερη ζήτηση (Εθνική Τράπεζα Ελλάδος, 2008).

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.4** Τιμές νέων και 5 ετών πλοίων σε εκατομμύρια δολάρια

Περίοδος	Δεκέμβριος 2007		Φεβρουάριος 2008		Αύγουστος 2008		Οκτώβριος 2008		Νοέμβριος 2008	
	N	Π	N	Π	N	Π	N	Π	N	Π
Handysize	39	34	39	34	40	58	40	58	36	58
Handymax	48	71,5	48	75,5	48	71	48	71	45	35
Panamax	54	90	55	90	55	90	53	90	49	29,5
Capesize	97	150	97	150	98	160	98	160	90	68
Περίοδος	Ιανουάριος 2009		Φεβρουάριος 2009		Μάρτιος 2009		Μάιος 2009			
	N	Π	N	Π	N	Π	N	Π		
Handysize	32	22	30	22	30	21	28	20		
Handymax	39	24	36	24	33	24	33	25		
Panamax	43	28	40	29	38	29	36	29		
Capesize	84	44	80	49	75	49	72	49		

N συμβολίζει τα νέα πλοία και Π συμβολίζει τα παλαιά πλοία 5 ετών

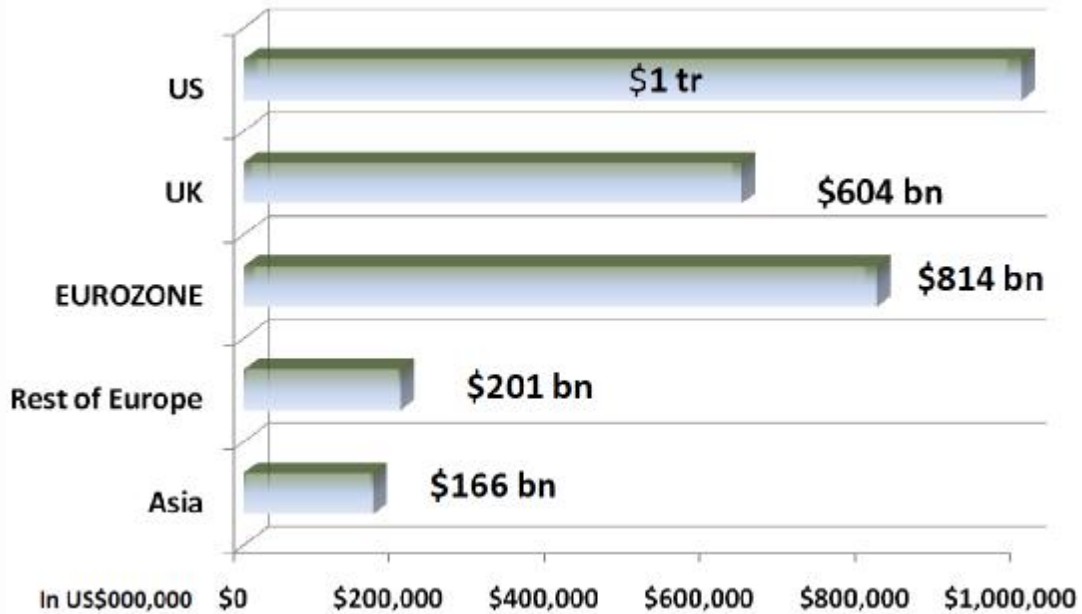
Πηγή: Ročuča, M. and M. Zanne (2009)

### 3.3.3 Τράπεζες, Χρηματοδότηση και Δανειακές Υποχρεώσεις

Η χρηματοδότηση στον ναυτιλιακό κλάδο έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά λόγω της ιδιομορφίας του συγκεκριμένου κλάδου. Ένα χαρακτηριστικό είναι ότι η ναυτιλία είναι κλάδος εντάσεως κεφαλαίου οπότε οι υψηλές κεφαλαιακές απαιτήσεις, με το ποσοστό του δανεισμού προς την αξία του πλοίου ανέρχεται κατά τη στιγμή της χρηματοδότησεως σε περίπου 70%. Οι οικονομικοί κύκλοι στη ναυτιλία είναι πολύ έντονοι αφού η ναυτιλία επηρεάζεται άμεσα και έντονα από τις διακυμάνσεις του διεθνούς εμπορίου και τη μείωση των ναύλων κατά την κρίση με σημαντικές επιπτώσεις στη χρηματοδότηση πλοίων. Οι διακυμάνσεις αυτές μπορεί να επηρεάσουν αρνητικά την ικανότητα εκπλήρωσης και εξυπηρέτησης των δανειακών υποχρεώσεων των ναυτιλιακών εταιριών. Ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό είναι η δομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπου η έδρα πολλών ναυτιλιακών εταιριών βρίσκεται σε υπεράκτιες χώρες δυσχεραίνοντας την παρακολούθηση της εμπορικής διαχείρισης και της κατάστασης τους. Η άνθηση της οικονομίας, του διεθνούς εμπορίου και του ναυτιλιακού κλάδου κατά την περίοδο του 2003-2007, καθώς και τα υψηλά επίπεδα ρευστότητας στην παγκόσμια χρηματαγορά οδήγησαν σε αυξημένη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιριών από το παγκόσμιο τραπεζικό σύστημα. Αυτό εξηγεί και το ότι η ρευστότητα και των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών είχε αυξηθεί σημαντικά το 2006 και οι πλοιοκτήτες μπορούσαν να κλείνουν όποιες διαθέσιμες θέσεις υπήρχαν στα ναυπηγεία της Ασίας για τις ναυπηγήσεις νέων πλοίων και να αγοράζουν μεταχειρισμένα για την επέκταση και την ανανέωση του στόλου τους (Alpha Bank, 2010).

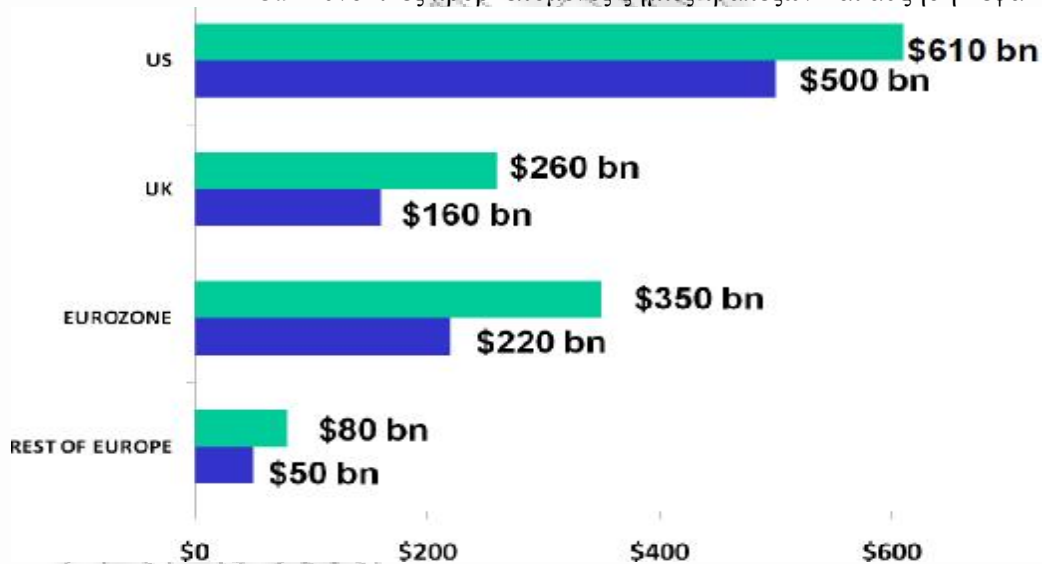
Η στενότητα στην εμπορική χρηματοδότηση ήταν ένα πολύ σημαντικό πρόβλημα που δημιούργησε η παγκόσμια οικονομική κρίση. Στο διάγραμμα 3.8 παρουσιάζουμε τις συνολικές ζημίες και προβλέψεις των τραπεζών για το 2009 και στο διάγραμμα 3.9 τις συνολικές ζημίες και την αύξηση του κεφαλαίου τους. Οι συνολικές ζημίες είναι 1,3 τρισεκατομμύρια δολάρια, ενώ η αύξηση του κεφαλαίου και αύξηση κεφαλαίου 930 δισεκατομμυρίων δολαρίων, ενώ οι προβλέψεις δανεισμού για τις τράπεζες της Ευρώπης και Η.Π.Α. αναμένονται στα 1,15 τρισεκατομμύρια δολάρια.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.8** Συνολικές προβλεπόμενες ζημίες και προβλέψεις τραπεζών



Πηγή: Πετρόπουλος, 2009β

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.9** Συνολικές προβλεπόμενες ζημίες τραπεζών και αύξηση κεφαλαίου



Πηγή: Πετρόπουλος, 2009β

Παρόλα αυτά όμως οι τράπεζες θα χρησιμοποιήσουν αυτά τα χρήματα για κάλυψη και ενίσχυση της ρευστότητας, για το χρηματιστήριο ώστε να κερδίσουν την εμπιστοσύνη των καταναλωτών και για εξόφληση των δανειακών τους υποχρεώσεων προς τις κεντρικές τράπεζες. Επομένως φαίνεται ότι οι τράπεζες θα προβούν ξανά σε

σημαντικές χορηγήσεις δανείων και χρηματοδότησης, όχι μόνο στη ναυτιλία, αλλά και σε όλους τους κλάδους της οικονομίας, όχι πριν από το 2011 (Πετρόπουλος, 2009β). Επιπλέον οι τράπεζες έχουν προβεί σε παραβιάσεις των όρων δανειακής σύμβασης περί σχέσης αξίας πλοίου και δανείου, ή σε αναδιαρθρώσεις των δανείων προκειμένου να αυξήσουν τις αποδόσεις των χαρτοφυλακίων τους (Shipping Industry Group, 2009; Πετρόπουλος, 2009β).

Επίσης, οι τράπεζες εξακολουθούν να είναι ιδιαίτερα επιφυλακτικές ως προς τη χορήγηση νέων δανείων, συμπεριλαμβανομένης και της χρηματοδότησης του ναυτιλιακού κλάδου. Το 2009 σημειώθηκε μια σημαντική πτώση σε καινούρια δάνεια, καθώς και σημαντική ελάττωση στις δεσμεύσεις χρηματοδότησης. Παράλληλα το σύνολο των παγκόσμιων κοινοπρακτικών ναυτιλιακών δανείων τους πρώτους μήνες του 2009 έπεσε στα 25,6 δισεκατομμύρια δολάρια από 72,2 δισεκατομμύρια δολάρια που ήταν την αντίστοιχη περίοδο του 2008. Επιπρόσθετα πολλές εταιρείες πήραν απαλλαγή από τα δάνεια, καθώς οι τιμές και οι αξίες των πλοίων, αλλά και οι ναύλοι εξακολουθούσαν να είναι πολύ χαμηλοί την περίοδο 2008-2009 (Shipping Industry Group, 2009; Πετρόπουλος, 2009β; Petropoulos, 2010β). Το παγκόσμιο ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο (εκταμιευμένο και μη) στο τέλος του 2008 υπολογίζεται σε περίπου 450 δισεκατομμύρια δολάρια (εξαιρουμένου του υπεράκτιου κλάδου) και οι 32 μεγαλύτερες ναυτιλιακές τράπεζες είχαν στο τέλος του 2008 συνολικό χαρτοφυλάκιο ύψους 407,4 δισεκατομμύρια δολάρια, το 90,5% του συνόλου. Επιπλέον από τις μεγαλύτερες 32 τράπεζες, οι 7 τράπεζες που αντιπροσωπεύουν 171,1 δισεκατομμύρια δολάρια ή το 42% μείωσαν σημαντικά τα χαρτοφυλάκια τους, οι 12 που αντιπροσωπεύουν 90,5 δισεκατομμύρια δολάρια ή το 22,2% διατηρούν μια ουδέτερη ή μη ξεκάθαρη πολιτική προς τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, ενώ οι υπόλοιπες 133 τράπεζες που αντιπροσωπεύουν 145,8 δισεκατομμύρια δολάρια ή το 35,8% διαθέτουν τη δανειοδοτική δύναμη και τη θέληση να αυξήσουν τα δάνειά τους (Πετρόπουλος, 2009β). Επιπλέον στο τέλος του 2009 τα δάνεια έχουν μειωθεί περίπου στα 410-420 δισεκατομμύρια δολάρια εξαιτίας των ακυρώσεων μερικών νεότευκτων με συνέπεια την εξάλειψη των δανειακών τους υποχρεώσεων, τη μείωση των προβλεπόμενων δανείων για νεότευκτα που θα παραδοθούν, από τη σημαντική επιβράδυνση σε καινούριες δανειοδοτήσεις και μη επαρκή επαναδανειοδότηση των ποσών που προκύπτουν από τη φυσική μείωση των δανείων τους μέσω αποπληρωμών, πωλήσεων



των πλοίων και των προπληρωμών (Πετρόπουλος, 2009β; Petropoulos, 2010β). Παρόμοια κατάσταση επικρατεί και στην χρηματοδότηση της Ελληνικής ναυτιλίας, όπου υπήρξε σημαντική μείωση της χρηματοδότησης εξαιτίας των λόγων που αναφέραμε παραπάνω και συγκεκριμένα η ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση έπεσε στα 65 δισεκατομμύρια δολάρια το 2009 από 73,2 δισεκατομμύρια δολάρια το 2008. Επίσης Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες με μετοχές εισηγμένες στις κεφαλαιαγορές των ΗΠΑ ή του Ηνωμένου Βασιλείου προχώρησαν στην ακύρωση αγοράς συμβολαίων ναυπηγήσεως, προκειμένου να διασφαλίσουν τη ρευστότητά τους.

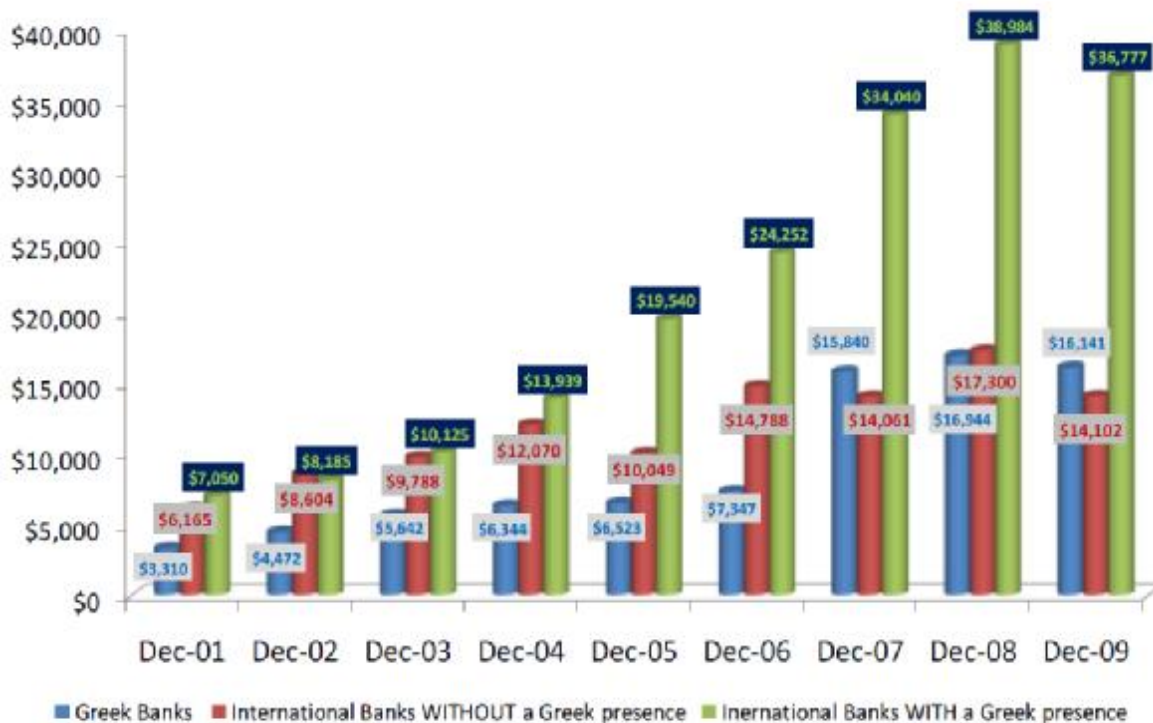
Στο διάγραμμα 3.10 παρουσιάζουμε τα χαρτοφυλάκια δανεισμού της Ελληνικής ναυτιλίας, για τρεις ομάδες, τις Ελληνικές τράπεζες, τις διεθνείς τράπεζες με Ελληνική παρουσία και τις διεθνείς τράπεζες χωρίς την Ελληνική παρουσία. Παρατηρούμε ότι οι προθυμία των διεθνών τραπεζών χωρίς την Ελληνική παρουσία έχει εξασθενήσει από το 2008, ενώ το 2009 δείχνει την μεγαλύτερη πτώση στο χαρτοφυλάκιο. Από την άλλη οι Ελληνικές τράπεζες δείχνουν σχετική σταθερότητα από τη μεγάλη αύξηση του 2007, ενώ οι διεθνείς τράπεζες με Ελληνική παρουσία μπορεί να ακολουθήσαν την πτωτική τάση το 2009 αλλά παρόλα αυτά έχουν τη πιο σημαντική συμμετοχή. Αυτό φαίνεται και από τον πίνακα 3.5 όπου ο μέσος όρος μεγέθυνσης από το 2001 μέχρι το 2008 ήταν 22,93% για τις διεθνείς τράπεζες με Ελληνική παρουσία, ενώ μόνο 10,90% ήταν ο μέσος όρος μεγέθυνσης για τις διεθνείς τράπεζες χωρίς την Ελληνική παρουσία και οι Ελληνικές τράπεζες παρουσίασαν μέσο όρο μεγέθυνσης 21,90%.

Η χρηματοοικονομική κρίση, επηρέασε έντονα και αρνητικά τη χρηματοδότηση των ναυπηγικών προγραμμάτων στην παγκόσμια ναυτιλία. Ωστόσο, φαίνεται ότι η πλειονότητα των Ελλήνων πλοιοκτητών είχε λάβει δάνεια πριν την κρίση για τα νέα πλοία που είναι παραδοτέα το 2009 και 2010 και έχουν εξασφαλίσει χρηματοδότηση για το κύριο μέρος των συμβολαίων ναυπηγήσεως (Alpha Bank, 2010).

Επιπλέον οι διακυμάνσεις των ναύλων, συχνά κοντά στα επίπεδα των λειτουργικών εξόδων καθώς και οι περιορισμένοι πόροι χρηματοδότησης διατηρούν τις αγοραπωλησίες των μεταχειρισμένων πλοίων σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Οι μειωμένες τιμές ναύλων, οι συρρικνωμένες αξίες των δανειακών ενεχύρων και οι ακυρώσεις των νεόκτιστων πλοίων δημιουργούν προβλήματα ρευστότητας σε πολλούς πλοιοκτήτες, καθιστώντας δύσκολη την αποπληρωμή των δανείων. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, καθίσταται κατανοητή η τάση συγχώνευσης των εταιρειών στη ναυτιλιακή

αγορά, καθώς η εταιρική αναδόμηση και ο νέος προγραμματισμός αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για μια υγιή αποκατάσταση (Βισβίκης, 2010).

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.10** Χαρτοφυλάκια ναυτιλιακών τραπεζών σε εκατομμύρια δολάρια



Πηγή: Petropoulos, 2010α

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.5.** Εξέλιξη δανεισμού στην Ελληνική ναυτιλία σε εκατομμύρια δολάρια

	<i>Overall Greek ship lending portfolio as of end 2009</i>	<i>Overall Greek ship lending portfolio s of end 2008</i>	<i>Percentage of growth between December 2008 and December 2009</i>	<i>Percentage of growth between December 2001 and December 2009</i>	<i>Average yearly growth since 2001</i>
International Banks with a Greek presence	\$36,777.31	\$38,984.4	-5.66%	421.66%	22.93%
International Banks without Greek presence	\$14,101.65	\$17,299.5	-18.49%	128.74%	10.90%
Greek banks	\$16,140.55	\$16,944.24	-4.74%	387.63%	21.90%
Total	\$67,019.51	\$73,228.14	-8.48%	305.56%	19.13%

Πηγή: Petropoulos, 2010α

Ακόμη και στις λίγες αγοραπωλησίες πλοίων που γίνονται στην αγορά, είναι προφανές ότι αυτές έχουν μειωθεί σημαντικά, εκθέτοντας τις ναυτιλιακές εταιρείες σε πιθανές παραβιάσεις των όρων των δανειακών συμβάσεων που σχετίζονται με την αξία του πλοίου ως προς το υπόλοιπο του δανείου, και οι οποίες δίνουν στο δανειοδότη το δικαίωμα να απαιτήσει μέτρα εξόφλησης, συμπεριλαμβανομένης της άμεσης πληρωμής του σχετικού δανειακού υπολοίπου. Για να καλύψουν τους κινδύνους αυτούς μερικές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν διαπραγματευτεί με τις τράπεζες την αναδιάρθρωση των δανειακών όρων ή την εξασφάλιση απαλλαγής από τις τράπεζες (Shipping Industry Group, 2009; Βισβίκης, 2010). Σύμφωνα με έρευνα, το 21% των εταιρειών ανέφεραν ότι πήραν απαλλαγή και/ή ότι τροποποίησαν τους όρους των δανείων τους και περισσότερες από τις μισές εταιρείες που συμμετέχουν στην έρευνα ανέφεραν απομείωση της αξίας περιουσιακών τους στοιχείων, όπου η απομείωση αυτή αναφέρθηκε κυρίως στον κλάδο της μεταφοράς ξηρού φορτίου (Shipping Industry Group, 2009). Κατά συνέπεια κάποιες ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσκολίες, αφού τα έσοδα και τα διαθέσιμα κεφάλαια τους μειώνονται και οι κεφαλαιακές τους υποχρεώσεις γίνονται ληξιπρόθεσμες. Βάσει των εξελίξεων στον κλάδο, οι ναυτιλιακές εταιρείες αναμένεται να συνεχίσουν να επαναδιαπραγματεύονται με τους δανειστές και πιστωτές τους τα υπάρχοντα συμβόλαια, έτσι ώστε να διαχειριστούν τις χρηματικές τους ροές τους αποτελεσματικότερα. Αυτό βέβαια απαιτεί χρόνο και δύσκολες διαπραγματεύσεις με ναυπηγία, τράπεζες και προμηθευτές, όπου τελικά κάποιες εταιρείες θα επιτύχουν σε αυτή την προσπάθεια, ενώ κάποιες άλλες όχι. Οπότε παρατηρούμε ότι γενικά η μείωση των δανειακών κεφαλαίων από αρκετές ναυτιλιακές τράπεζες ως αποτέλεσμα της έλλειψης ρευστότητας των τελευταίων, περιόρισε την περαιτέρω ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και της ναυτιλιακής αγοράς (Shipping Industry Group, 2009; Πετρόπουλος, 2009β; Petropoulos, 2010β). Επίσης κατά τα επόμενα τρία χρόνια 2009-2012 εκτιμάται ότι περίπου 300 δισεκατομμύρια δολάρια θα χρειαστούν για τη χρηματοδότηση νέων πλοίων, και άλλα 300 δισεκατομμύρια δολάρια για τη χρηματοδότηση των μεταχειρισμένων πλοίων, όπου μέχρι σήμερα, οι συνολικές δεσμεύσεις χρηματοδότησης για το ναυτιλιακό κλάδο για το 2010, μπορεί κάλλιστα να πέσει κάτω από 100 εκατομμύρια δολάρια (Schulz, 2008; Granitsas, 2008). Επίσης οι τράπεζες θα συνεχίσουν να είναι συντηρητικές ως προς τη χορήγηση δανείων και θα παρακολουθούν στενότερα τις υφιστάμενες δανειακές τους

απαιτήσεις, ενώ οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να διαπραγματευτούν με τους δανειστές τους για αναδιάρθρωση των υποχρεώσεών τους και να αναζητήσουν κοινώς αποδεκτές λύσεις με άλλους εταίρους, όπως τα ναυπηγεία και τις εταιρείες ναυλώσεων μεταξύ άλλων και θα πρέπει να αναζητήσουν και να αντλήσουν κεφάλαια και μέσω της κεφαλαιαγοράς και των μετοχών. (Schulz, 2008; Granitsas, 2008).

#### *3.3.4 Μετοχές των Ναυτιλιακών Εταιρειών*

Οι μετοχές των ναυτιλιακών εταιριών στα χρηματιστήρια ακολούθησαν παρόμοια πορεία με τον δείκτη Baltic Dry κατά το 2008-2009, ενώ είχαν γνωρίσει άνθηση πριν την κρίση. Αυτό οδηγεί σε περαιτέρω προβλήματα χρηματοδότησης, διότι καθώς δημιουργήθηκε στενότητα και έλλειψη στη ρευστότητα από την χρηματοπιστωτική κρίση και μείωση της χορήγησης χρηματοδότησης και δανείων από τις τράπεζες, οι ναυτιλιακές εταιρείες χάνουν άλλη μια επιλογή χρηματοδότησης των επενδύσεων τους με την άντληση κεφαλαίων μέσω των μετοχών. Και αυτό είναι σημαντικό πρόβλημα διότι όπως αναφέραμε προηγουμένως οι ναυτιλιακές εταιρίες, λόγω της ανάπτυξης που γνώρισε η διεθνή οικονομία πριν το 2008 και η αύξηση του διεθνούς εμπορίου και της ζήτησης, οδηγήθηκαν στις παραγγελίες και αγορές νέων πλοίων προκειμένου να ανταποκριθούν στην αυξημένη ζήτηση, η οποία έπεσε σημαντικά από το 2008 και έπειτα. Επιπλέον αυτό που μετράει για την αποτίμηση της αξίας μια επιχείρησης και της αξίας των ιδίων κεφαλαίων δεν είναι η λογιστική αξία τους, αλλά η αξία σε τιμές αγοράς. Επειδή γνωρίζουμε ότι η αξία των ιδίων κεφαλαίων και του μετοχικού κεφαλαίου είναι το γινόμενο του αριθμού των μετοχών με την τρέχουσα χρηματιστηριακή τιμή, η δραματική πτώση των μετοχών οδηγεί και σε σημαντική μείωση των ιδίων κεφαλαίων και του μετοχικού κεφαλαίου των ναυτιλιακών εταιριών σε τιμές αγοράς (Damodaran, 2002). Γενικά η ανάκαμψη των μετοχών μέσα στο 2010 θα μπορεί να δώσει κάποια ώθηση στη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιριών δεδομένου ότι οι χορηγήσεις δανείων από τις τράπεζες θα είναι πιο συντηρητικές και η ανάκαμψη της διεθνούς οικονομίας και της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών πιο αργή.

### 3.3.5 Ναυπηγεία

Από την ανάλυση που κάναμε στα προηγούμενα τμήματα συμπεράναμε ότι η οικονομική άνθηση που γνώρισε η διεθνή ναυτιλία, το διεθνές εμπόριο και γενικά η παγκόσμια οικονομία την περίοδο ειδικά 2003-2007, οδήγησε πολλές ναυτιλιακές εταιρίες στην αγορά και παραγγελία νέων πλοίων καθώς και την εισαγωγή νέων εταιριών στον κλάδο. Αυτές όμως οι ενέργειες οδήγησαν στην αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας που δύσκολα θα απορροφηθεί από τη ζήτηση η οποία από ότι φαίνεται δε θα ξεπεράσει το 7% στα έτη 2010 και 2011 ενώ η προσφορά αναμένεται να φθάσει τα επίπεδα της τάξης του 7,2% και 11,1% για τα έτη 2010 και 2011 αντίστοιχα (Monsen, 2008; Petropoulos, 2010a). Το γεγονός αυτό ανάγκασε πολλές ναυτιλιακές εταιρίες να ακυρώσουν παραγγελίες που κοστίζουν πολλά εκατομμύρια δολάρια εφόσον οι προκαταβολές που έχουν δοθεί, οι οποίες κυμαίνονται περί το 10% της συνολικής αξίας των πλοίων, χάνονται υπέρ των ναυπηγείων (Πουλέρες και Μανώλας, 2008). Μπορεί μεν τα ναυπηγεία να παίρνουν έστω το 10% της αξίας, αλλά παρόλα αυτά χάνουν από τις ακυρώσεις παραγγελιών, καθώς και από την αύξηση διαλύσεως των παλαιών πλοίων (Πουλέρες και Μανώλας, 2008; Shipping Industry Group, 2009). Από ότι αναφέραμε σε προηγούμενο τμήμα οι επιπτώσεις της κρίσης ήταν σημαντικές στα ναυπηγεία, ιδιαίτερα αυτών στην Ιαπωνία, στη Νότια Κορέα και στην Κίνα, που αντιπροσωπεύουν περισσότερο από τα τρία τέταρτα των παραγγελιών ναυπήγησης, ειδικά της Κίνας όπου τα περισσότερα ξεκίνησαν τα τελευταία χρόνια για να ανταποκριθούν στην άνθηση της ναυπηγικής βιομηχανία και της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου (Petropoulos, 2008; Schulz, 2008; Granitsas, 2008). Πολλά όμως από αυτά εκτέθηκαν στην οικονομική κρίση, αφού οι παραγγελίες νέων πλοίων μέχρι και το 2012 έχουν φθάσει το ύψος των 600 δισεκατομμυρίων δολαρίων και οι απαιτούμενες χρηματοδοτήσεις έχουν αγγίξει τα 320 δισεκατομμύρια δολάρια και κάποιες από αυτές έφθασαν στα όρια της χρεοκοπίας όπως τα Κορεάτικα ναυπηγεία Daehan και C & Heavy Industries (Μπαρδούνιας, 2010).

Ένα σημαντικό στοιχείο που πρέπει να τονιστεί είναι η κρίση που διέρχεται η Ευρωπαϊκή και Ελληνική ναυπηγική βιομηχανία και από λόγους άλλους της παρούσας κρίσης. Συγκεκριμένα η ο κλάδος αριθμούσε 10.000 εργαζόμενους 20 χρόνια πριν, ενώ σήμερα ο αριθμός αυτός έχει συρρικνωθεί σε 3.500 εργαζόμενους σε όλη την Ελλάδα. Οι παραδοσιακές δραστηριότητες επισκευής έχουν συρρικνωθεί κυρίως λόγω του

χαμηλού εργατικού κόστους των ανταγωνιστικών χωρών της Τουρκίας, Ρουμανίας, Ουκρανίας όσον αφορά την Ευρώπη και την Κίνα διεθνώς. Οπότε η Ευρωπαϊκή και Ελληνική ναυπηγική βιομηχανία αντιμετωπίζει και άλλα προβλήματα εκτός από αυτά που προκάλεσε η διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση.

### **3.4 Οι Ρόλοι Συγκεκριμένων Κρατών στη Διεθνή Οικονομία**

Σε αυτό το μέρος θα περιγράψουμε το ρόλο που διαδραματίζουν ορισμένες χώρες στη διεθνή οικονομία και κατά συνέπεια στη διεθνή ναυτιλία. Συγκεκριμένα θα αναλύσουμε τις Η.Π.Α και τη Γερμανία ως η κατεξοχήν κυρίαρχες οικονομικές και αναπτυγμένα βιομηχανικές χώρες, και κατόπιν θα αναλύσουμε τις αναδυόμενες οικονομίες, της Κίνας, της Ινδίας και της Λατινικής Αμερικής και ειδικά την Βραζιλία, την Αργεντινή και το Μεξικό.

#### **3.4.1 Κίνα**

Η Κίνα είναι η τρίτη μεγαλύτερη οικονομία και το τρίτο μεγαλύτερο εμπορικό έθνος στον κόσμο. Σύμφωνα με διάφορες εκτιμήσεις όπως αυτή του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) εκτιμάται ότι ο ρυθμός μεγέθυνση τους Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) θα είναι στην Κίνα 10,2% και 9,3% (OECD, 2009) για το 2010 και 2011 αντίστοιχα, ενώ με εκτιμήσεις της Scotiabank Group (2009) ο ρυθμός του ΑΕΠ θα είναι 9,5% και 9,0% για τα ίδια έτη. Μέχρι όμως τώρα οι προβλέψεις έχουν πέσει σχετικά έξω, αφού το πρώτο τρίμηνο του 2009 η Κίνα παρουσίασε ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ κατά 11,9% (Ναυτεμπορική, 2010). Βέβαια πολλοί αναλυτές στις δυτικές χώρες πιστεύουν ότι η υπερθέρμανση αυτή της Κινέζικης οικονομίας όπως και άλλων αναδυόμενων χωρών μπορεί να είναι «φούσκες» (Ζήκου, 2010). Όπως αναφέραμε στο πρώτο κεφάλαιο η Κίνα ήταν η τέταρτη ναυτιλιακή δύναμη για το 2007 διεθνώς (Καλλή, 2008). Το ερώτημα είναι αν η Κίνα μπορεί να ξεπεράσει την Ιαπωνία και γίνει η δεύτερη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο ή αν θα ξεπεράσει την Ελλάδα. Αν η Κίνα, αλλά και οι άλλες αναδυόμενες χώρες όπως η Ινδία, Ρωσία και Βραζιλία, συνεχίσει να παράγει με τέτοιους ρυθμούς και αποκλιστεί η

πιθανότητα ύπαρξης φουσκών, τότε υπάρχει δυνατότητα ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας, που σημαίνει αύξηση του διεθνούς εμπορίου. Επιπλέον η ανάπτυξη της Κίνας αποτελεί έναν ανασταλτικό παράγοντα για την ανάκαμψη της Ευρώπης, αφού σύμφωνα με την Eurostat, τα τελευταία εννέα έτη έχει υπάρξει σημαντική αύξηση των εμπορικών σχέσεων Ευρώπης και Κίνας, όπου οι εξαγωγές από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) των 27 στην Κίνα αυξήθηκαν στα 78 δισεκατομμύρια Ευρώ το 2008 συγκριτικά με τα 26 δισεκατομμύρια ευρώ το 2000, ενώ οι εισαγωγές από την Κίνα έφτασαν από τα 75 δισεκατομμύρια ευρώ στα 248 δισεκατομμύρια ευρώ την ίδια περίοδο. Ωστόσο, παρά το αυξημένο έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου, η οικονομική κρίση αναγκάζει ορισμένους πολιτικούς ηγέτες να δουν την Κίνα ως βασικό παράγοντα στη σωτηρία της ΕΕ από την οικονομική κρίση. Βέβαια ένα σημαντικό και καίριο ερώτημα που τίθεται είναι κατά πόσο και αν η Κίνα είναι διατεθειμένη να αναλάβει ένα μεγαλύτερο ρόλο ως πολιτικός παράγοντας σε όλο τον κόσμο, λαμβάνοντας υπόψη την προηγούμενη απροθυμία της χώρας να πάρει θέση σε παγκόσμιες συμφωνίες (Men, 2010).

Επομένως η χρηματοοικονομική κρίση έχει ενισχύσει τη σπουδαιότητα της Κίνας στην παγκόσμια οικονομία, αφού έχει αποθεματικό περίπου 2 τρισεκατομμύρια δολάρια σε ξένα συναλλάγματα, που έρχεται βέβαια σε αντίθεση με το έλλειμμα που αντιμετωπίζουν οι Η.Π.Α., αφού το έλλειμμα στον προϋπολογισμό πιθανόν να ξεπεράσει το 2010 τα 2 τρισεκατομμύρια δολάρια (Nanto, 2009; Men, 2010). Άρα και οι δύο χώρες, Κίνα και Η.Π.Α., πρέπει να αποδεχθούν αυτή την καίρια αλληλεξάρτηση και να συντονιστούν μεταξύ τους, αφού η Κίνα θα είναι υποχρεωμένη να συνεχίζει να αγοράζει αμερικανικό χρέος. Επιπλέον, η ανάπτυξη της Κίνας καθοδηγείται από τις εξαγωγές. Η δραστική μείωση της ζήτησης από τις Ηνωμένες Πολιτείες, την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ιαπωνία εξ αιτίας της χρηματοοικονομικής κρίσης είχε άμεση επίπτωση πάνω στο εξωτερικό εμπόριο της Κίνας, που μειώθηκε κατά 25,9 % τον Μάιο 2009 σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του περασμένου έτους, όπου πολλές εξαγωγικές επιχειρήσεις χρεοκόπησαν και πάνω από 20 εκατομμύρια εργάτες έχουν μείνει άνεργοι (Men, 2010).

Επιπλέον τα Κινέζικα ναυπηγεία εργάζονται αξιοποιώντας το μέγιστο του παραγωγικού δυναμικού τους, από την Κίτρινη Θάλασσα ως τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Επίσης η Κίνα ήταν η τρίτη ναυπηγική δύναμη στον κόσμο το 1995 μετά την

Ιαπωνία και την Νότια Κορέα, ενώ δεν αποκλείεται μέχρι το 2020 να γίνει η πρώτη ναυπηγική δύναμη στον κόσμο (Zajec, 2010).

### 3.4.2 Η.Π.Α.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Scotiabank Group (2009) ο ρυθμός του ΑΕΠ για τις Η.Π.Α θα είναι 3,6% και 2,8% για το 2010 και 2011 αντίστοιχα, ενώ οι εκτιμήσεις του ΟΟΣΑ (OECD, 2009) προβλέπουν ότι ο ρυθμός του ΑΕΠ θα είναι 2,5% και 3,0% για το 2010 και 2011 αντίστοιχα. Οι Η.Π.Α., όπως και κάθε άλλη βιομηχανικά αναπτυγμένη χώρα ήταν πιο ευάλωτη στη χρηματοπιστωτική κρίση και στα «τοξικά» κεφάλαια, ενώ οι αναπτυσσόμενες ή και οι αναδυόμενες οικονομίες, όπως της Κίνας, Βραζιλίας και Ινδία μεταξύ άλλων, δεν αντιμετωπίζουν μεγάλο πρόβλημα, εξαιτίας της πολύ χαμηλότερης τους έκθεσης, συμμετοχής και εξάρτησης τους στους κινδύνους των στεγαστικών δανείων, αλλά και στο γεγονός ότι οι χώρες αυτές παρουσιάζουν ανικανοποίητες πηγές κεφαλαίου και καταφεύγουν συχνά για βοήθεια στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (Nanto, 2009). Οι λόγοι και οι αιτίες της κρίσης έχουν αναφερθεί στο προηγούμενο κεφάλαιο, καθώς η κρίση ξεκίνησε καθαρά από τις Η.Π.Α. Για την αντιμετώπιση μιας παρόμοιας κατάστασης στο μέλλον, τον Ιούνιο του 2009 ο Πρόεδρος Ομπάμα και το επιτελείο του αποφάσισαν για μεταρρυθμίσεις στους κανονισμούς επίβλεψης και εποπτείας του χρηματοοικονομικού συστήματος και των χρηματοοικονομικών εταιρειών. Επιπλέον συγκροτήθηκε και το Γραφείο Εθνικής Ασφάλισης το οποίο θα επιβλέπει και θα επιτηρεί τις οικονομικές ρυθμιστικές δραστηριότητες της Ομοσπονδιακής κυβέρνησης μεταξύ άλλων εργασιών (Nanto, 2009). Η νομισματική πολιτική έχει φθάσει ήδη τα όρια της, αφού το επιτόκιο προεξόφλησης είναι 0,5% και με στόχο διαμόρφωσης του επιτοκίου των ομοσπονδιακών ομολόγων στο 0,00%-0,25%. Όπως αναφέραμε προηγουμένως υπάρχει μια αμφίδρομη και αλληλένδετη σχέση μεταξύ των Η.Π.Α. και της Κίνας, αφού η Κίνα έχει αποθεματικό σε δολάρια περίπου ίσο με το δημόσιο χρέος των Η.Π.Α. Επομένως η ανάκαμψη της διεθνούς οικονομίας εξαρτάται σημαντικά όχι μόνο από την Κίνα αλλά και από τις Η.Π.Α., αφού σε περίπτωση χειροτέρευσης της οικονομίας των Η.Π.Α. η Κίνα θα ακολουθήσει την ίδια τάση, καθώς επίσης και η αγορά και η ανάκαμψη των



Η.Π.Α. από προηγούμενες κρίσεις και οι οικονομικές επεκτάσεις βασίζονταν στην κατανάλωση (Nanto, 2009). Μια λύση προς αποφυγή αυτού του φαινομένου είναι η Κίνα να αλλάξει ένα μεγάλο μέρος του αποθεματικού της σε άλλο νόμισμα για παράδειγμα το Ευρώ, ώστε να υπάρχει αντιστάθμιση του κινδύνου και για να μην εξαρτάται η ανάκαμψη της οικονομίας της Κίνας σε τόσο μεγάλο βαθμό από τις Η.Π.Α.

### *3.4.3 Λατινική Αμερική*

Η χρηματοοικονομική κρίση στις χώρες της Λατινικής Αμερικής δεν είναι πρωτόγνωρο φαινόμενο. Η χρηματοπιστωτική κρίση που προκλήθηκε στις Η.Π.Α. είχε επιπτώσεις στις οικονομίες της Λατινικής Αμερικής παρόλο που αυτές δεν ήταν εκτεθειμένες σε «τοξικά» κεφάλαια και παρά το γεγονός ότι αυτές οι χώρες γνώρισαν σημαντική οικονομική άνθηση πριν την παγκόσμια κρίση, αύξησαν την οικονομική σταθερότητα και μείωσαν τους παράγοντες κινδύνου, ειδικά στον χρηματοοικονομικό τομέα (Nanto, 2009). Αναλύουμε την οικονομική κατάσταση των τριών μεγαλύτερων οικονομιών της Λατινικής Αμερικής, τη Βραζιλία, την Αργεντινή και το Μεξικό

#### *3.4.3.1 Βραζιλία*

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Scotiabank Group (2009) ο ρυθμός του ΑΕΠ για την Βραζιλία θα είναι 5,5% και 5,0% για το 2010 και 2011 αντίστοιχα. Επιπλέον σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ (OECD, 2009) εκτιμάται ότι ο ρυθμός του ΑΕΠ θα είναι 4,8% και 4,5% για τα ίδια έτη. Η Βραζιλία εισήχθη στην χρηματοπιστωτική κρίση από μια δυνατή μακροοικονομική και δημοσιονομική κατάσταση και ουσιαστικά γνώρισε αρνητικούς ρυθμούς του ΑΕΠ μόνο για δύο τρίμηνα. Η αύξηση των τιμών των αγαθών έχει συνεισφέρει στη μεγέθυνση των εισαγωγών και εξαγωγών της Βραζιλίας, όπου υπάρχουν σημάδια ανάκαμψης της οικονομίας της. Παρόλα αυτά όμως το ασθενές οικονομικό κλίμα και η αργή ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας, καθώς και οι δημοσιονομικές πιέσεις από το πακέτο βοήθειας (Stimulus package) θα κρίνουν τελικά την ανάκαμψη της οικονομίας της Βραζιλίας. Οι χρηματοοικονομικοί δείκτες έχουν επιστρέψει σε μια σταθερή πορεία, ο γενικός δείκτης του χρηματιστηρίου έχει ανακάμψει κατά 17% στο 2009 και το νόμισμα της Βραζιλίας έχει ανατιμηθεί

επιστρέφοντας πίσω τις ζημίες του προηγούμενου έτους. Από την άλλη πλευρά όμως, η εγχώρια ζήτηση είναι ακόμα αδύναμη, το ποσοστό της ανεργίας αυξήθηκε από 6,8% σε 9,2% το 2009, καθώς επίσης πολλοί αναλυτές αρχίζουν να εκφράζουν την ανησυχία τους σχετικά με το έλλειμμα της Βραζιλίας (OECD, 2009; Nanto, 2009). Γενικά συμπεραίνουμε ότι και στην περίπτωση της Βραζιλίας, καθώς και στην περίπτωση των άλλων αναδυόμενων ή και των αναπτυσσόμενων οικονομιών η ανάκαμψη θα είναι αργή και η άνθηση ορισμένων αναδυόμενων οικονομιών δεν είναι αρκετή για την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη, αφού η οικονομική κατάσταση αυτών των χωρών εξαρτάται άμεσα και από τη διεθνή οικονομία μέσω της παγκοσμιοποίησης

#### 3.4.3.2 Αργεντινή

Σύμφωνα με εκτιμήσεις ο ρυθμός του ΑΕΠ για την Αργεντινή θα είναι 3,8% και 2,5% για το 2010 (Global Finance, 2010) και 2011 (Economy Watch, 2010) αντίστοιχα. Η Αργεντινή εξαιτίας της ευάλωτης οικονομικής και χρηματοοικονομικής της κατάστασης δε μπόρεσε να αντιμετωπίσει σθεναρά την κρίση. Η χώρα γνώρισε σημαντική ανάπτυξη μετά το 2002 και οι αυξήσεις των τιμών των αγαθών ενίσχυσαν σημαντικά τις εξαγωγές της ειδικά στον αγροτικό τομέα που είναι τεράστιος. Με το ξέσπασμα της κρίσης όμως και την κατάρρευση των τιμών των αγαθών στα τέλη του 2008 οι εξαγωγές και τα δημοσιονομικά έσοδα μειώθηκαν σημαντικά και η Αργεντινή αντιμετωπίζει προβλήματα και μειώσεις στις επενδύσεις, στην εγχώρια ζήτηση και στη βιομηχανική παραγωγή. Η Αργεντινή υιοθέτησε πακέτο βοήθειας (Stimulus package) ίσο με το 9% του ΑΕΠ κυρίως για την κατασκευή δημόσιων έργων και για την κάλυψη δημοσιονομικών προβλημάτων στη βραχυχρόνια περίοδο. Οι αναλυτές εκτιμούν ότι υπάρχουν πολύ λίγα περιθώρια για περεταίρω επεκτατική δημοσιονομική πολιτική καθιστώντας την ακόμα πιο ευάλωτη στην κρίση και μειώνοντας τις πιθανότητες για μια σύντομη ανάκαμψη της οικονομίας της (OECD, 2009; Nanto, 2009).

#### 3.4.3.3 Μεξικό

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Scotiabank Group (2009) ο ρυθμός του ΑΕΠ για το Μεξικό θα είναι 4,2% και 3,5% για το 2010 και 2011 αντίστοιχα. Για τα ίδια έτη ο

ΟΟΣΑ (OECD, 2009) προβλέπει ότι ο ρυθμός του ΑΕΠ θα είναι 2,7% και 3,9%. Η παγκόσμια κρίση είχε σημαντικές επιπτώσεις στο Μεξικό και ουσιαστικά είναι η πιο ευάλωτη χώρα στη Λατινική Αμερική. Η οικονομία του Μεξικού γενικά θα αντιμετωπίσει προβλήματα ανάκαμψης διότι τα όρια της δημοσιονομικής και νομισματικής πολιτικής έχουν φθάσει στο μέγιστο, καθώς επίσης εξαρτάται πολύ σημαντικά από την ανάκαμψη της οικονομίας των Η.Π.Α. (Nanto, 2009). Εκτιμάται ότι η οικονομία του Μεξικού θα ανακάμψει μέσα στο 2010 (OECD, 2009), αλλά το Μεξικό δε θα διαδραματίσει ισχυρό ρόλο για την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη, όπως η Κίνα, η Ινδία και Βραζιλία.

#### *3.4.4. Γερμανία*

Όπως αναφέραμε σε προηγούμενο κεφάλαιο η Γερμανία κατατάσσεται τρίτη στη ναυτιλία για το 2007 με 85 εκατομμυρίων τόνους (Καλλή, 2008). Παρόλα αυτά όμως οι Γερμανικές ναυτιλιακές εταιρείες αδυνατούν να πληρώσουν τα πλοία που έχουν παραγγείλει, κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας οικονομικής άνθησης. Παρόλο την μικρή ανάκαμψη της οικονομίας και στους ναύλους οι Γερμανοί πλοιοκτήτες και η χρηματοδότηση των πλοίων αντιμετωπίζουν κρίσιμα ερωτήματα για την χρηματοοικονομική τους επιβίωση. Επιπλέον οι τράπεζες αντιμετωπίζουν προβλήματα όπως οι HSH Nordbank, Commerzbank και Nord/LB που είναι οι μεγαλύτεροι χρηματοδότες της ναυτιλίας. Η ραγδαία πτώση των ναύλων οδήγησε τις ναυτιλιακές εταιρείες να έχουν ακόμη ζημίες. Οι Γερμανοί πλοιοκτήτες παρήγγειλαν νέα πλοία αξίας 60 δισεκατομμυρίων δολαρίων, όπου το 70% θα χρηματοδοτηθεί από τις τράπεζες και το υπόλοιπο από μεσιτικές και επενδυτικές εταιρίες όπως HCI, MPC και η Lloyd. Αλλά οι εταιρίες αυτές έκαναν πίσω απαιτώντας περισσότερες επενδύσεις για να καλύψουν τις ζημίες, ενώ οι πλοιοκτήτες δε μπορούν πλέον να χρηματοδοτούν τις τρέχουσες αγορές των νέων πλοίων από τις πωλήσεις των μετοχών. Σε μια ακόμη χειρότερη περίπτωση οι Γερμανοί πλοιοκτήτες θα αναγκαστούν να πωλήσουν τα πλοία από το στόλο τους με αποτέλεσμα την ακόμη μεγαλύτερη πτώση στις τιμές των πλοίων. Επιπρόσθετα η Γερμανική κυβέρνηση κράτησε αρνητική στάση απέναντι στην ναυτιλιακή βιομηχανία η οποία παραμένει σταθερή. Εκτιμάται ότι περίπου 1000 πλοία που έχουν παραγγελθεί από τους Γερμανούς πλοιοκτήτες δεν έχουν ακόμα παραδοθεί

πλοία αξίας περίπου 30 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Ακόμα αυτά τα γεγονότα επιδεινώνουν και τις τράπεζες όπως η περίπτωση της Commerzbank, η οποία συντελεί σημαντικά στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας, παρουσίασε ζημίες περίπου 850 εκατομμύρια δολάρια το 2009 (Spiegel, 2010). Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Scotiabank Group (2009) ο ρυθμός του ΑΕΠ θα είναι 1,6% και 1,3% για τα έτη 2010 και 2011 αντίστοιχα και 1,5% και 2,2% σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ (OECD, 2009) αρκετά χαμηλότερος των άλλων χωρών που αναλύσαμε.

#### 3.4.5 Ινδία

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Scotiabank Group (2009) ο ρυθμός του ΑΕΠ για την Ινδία θα είναι 7,5% και 7,0% για το 2010 και 2011 αντίστοιχα, ενώ σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ (OECD, 2009) ο ρυθμός του ΑΕΠ θα είναι 7,3% και 7,6%. Αντίθετα με τις Η.Π.Α. και την Ευρώπη η κρίση ήταν διαφορετική στην Ινδία, διότι δεν αντιμετώπιζε τα προβλήματα του subprime δανεισμού, των «τοξικών» παραγώγων, τις ζημίες των τραπεζών που οδηγούσαν σε μείωση των κεφαλαίων, την πτώση της πίστωσης και την έλλειψη εμπιστοσύνης μεταξύ των τραπεζών. Αυτό που αντιμετωπίζει η Ινδία αφορά τη μείωση των κεφαλαιακών εισροών που οδηγεί σε πιέσεις στο ισοζύγιο πληρωμών, στην εξασθενημένη εμπιστοσύνη στις χρηματαγορές, στη μείωση των ροών από μη τραπεζικούς οργανισμούς. Γενικά οι βάσεις της Ινδικής οικονομίας παραμένουν σχετικά δυνατές σε σχέση με τις ανεπτυγμένες οικονομίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και της βόρειας Αμερικής, καθώς και ο χρηματοοικονομικός της τομέας παραμένει ανθεκτικός. Η νομισματική πολιτική είναι ευέλικτη, υπάρχουν διαθέσιμα εργαλεία οικονομικής πολιτικής και οι εταιρείες δεν αντιμετωπίζουν προβλήματα δανειακών υποχρεώσεων. Η Ινδία είναι μία από τις οικονομίες του κόσμου, συμπεριλαμβανομένων της Κίνας και της Βραζιλίας, που μπορούν να οδηγήσουν στην έξοδο της διεθνούς κοινότητας από την κρίση και να ωθήσουν ξανά την οικονομική ανάπτυξη, το διεθνές εμπόριο και κατά συνέπεια και τη διεθνή ναυτιλία, αφού εκτιμάται ότι η οικονομία της Ινδίας θα επιστρέψει σε ρυθμούς μεγέθυνσης του ΑΕΠ κατά 9% σχετικά σύντομα (Mohan, 2009β).

## **4. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΑ ΝΕΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ**

Σε αυτό το κεφάλαιο αναλύουμε συνοπτικά την κατάσταση της διεθνούς και Ελληνικής ναυτιλίας μετά την κρίση, καθώς επίσης αναφέρουμε τους τρόπους αντιμετώπισης της κρίσης. Τέλος αναλύουμε την προσαρμογή της Ελληνικής ναυτιλίας στα νέα δεδομένα.

### ***4.1 Το Μέλλον για τη Ναυτιλία***

Σε αυτό το μέρος περιγράφουμε ποια θα είναι η κατάσταση στη διεθνή, Ευρωπαϊκή και Ελληνική ναυτιλία στο άμεσο μέλλον.

#### ***4.1.1 Διεθνή Ναυτιλία***

Μέχρι και τις αρχές του 2009 η κατάρρευση των ναύλων οδήγησε σε πολλές ανησυχίες μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών σχετικά με πιθανές χρεοκοπίες. Τελικά αυτό που συνέβη ήταν μια αύξηση των ναύλων και αύξησης της ζήτησης κυρίως λόγω των πακέτων βοήθειας (stimulus packages) και της μείωσης της προσφοράς λόγω των καθυστερήσεων στην παράδοση των πλοίων που αναφέραμε σε προηγούμενα κεφάλαια. Η αύξηση της ζήτησης προήλθε κυρίως από την Κίνα ειδικά σε αύξηση των εισαγωγών σιδήρου, άνθρακα και σιτηρών, καθώς επίσης και το γεγονός ότι η Κίνα κατέλαβε την πρώτη θέση από τη Γερμανία ως την πρώτη εξαγωγική χώρα στον κόσμο. Παρά τις ανησυχίες δε σημειώθηκαν χρεοκοπίες εκτός από πολύ λίγες μεμονωμένες περιπτώσεις (Miral, 2010). Παρά όμως την αύξηση της ζήτησης οι οικονομικοί δείκτες για το 2010 δε μαίνονται θετικοί όσο ήταν στο τέλος του 2009. Συγκεκριμένα προβλέπεται η Κίνα να εισάγει μεγάλες ποσότητες σιδήρου, αλλά ταυτόχρονα λαμβάνουν μέτρα προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις πληθωριστικές πιέσεις, αλλά και μέτρα που επιβάλλουν τις τράπεζες να αυξήσουν τα κεφάλαια που διατηρούν για αποθεματικό που οδηγώντας κατά συνέπεια σε αργή ανάκαμψη της οικονομίας της. Επιπλέον, η ανάκαμψη των οικονομιών της Ευρώπης και των Η.Π.Α. προβλέπεται να είναι πολύ αργή και πολύ μικρή που σημαίνει μείωση των εισαγωγών και εξαγωγών και με την προσφορά της χωρητικότητας και των πλοίων να υπερβαίνει τη ζήτηση θα

οδηγηθούμε σε μείωση των ναύλων με αποτέλεσμα τη χειροτέρευση της διεθνούς ναυτιλίας (Xiaotian, 2009; Miral, 2010; Sea Rates, 2010). Παρόλα αυτά υπάρχουν κάποιοι εποχικοί θετικοί δείκτες για το μέλλον της διεθνούς ναυτιλίας. Συγκεκριμένα οι καιρικές συνθήκες κατά τη διάρκεια του χειμώνα στην Ευρώπη, Ασία και Βόρεια Αμερική αύξησαν τη ζήτηση θερμικού άνθρακα και αλατιού, καθώς και οι τεράστιες ποσότητες λιπασμάτων στην Ινδία, που αύξησαν τους ναύλους στα πλοία τύπου Handysize και Handymax σε σχετικά υψηλά επίπεδα. Όσον αφορά τα πλοία τύπου Capesize η κατάσταση είναι αβέβαιη λόγω της στενότητας στην πίστωση και που εξαρτάται κιάλας από την ανάκαμψη της Κίνας, ενώ η αγορά στα πλοία τύπου Panamax μπορεί να επωφεληθεί από τα σιτηρά της Νότιας Αμερικής, αλλά μπορεί κιάλας να δεχθούν αρνητικές επιπτώσεις από την αδυναμία της αγοράς στα Capesize (Miral, 2010).

Άλλες εκτιμήσεις καταδεικνύουν ότι το μέλλον της ναυτιλίας είναι πιο ζοφερό και σκοτεινό. Συγκεκριμένα στα λιμάνια της Ασίας περίπου 750 ποντοπόρα σκάφη κοντέινερ, δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων μεταξύ άλλων παραμένουν αγκυροβολημένα αναμένοντας φορτία που δε θα έρθουν ποτέ, ενώ άλλα 200 βρίσκονται στην Ευρώπη. Η κατάρρευση του παγκόσμιου εμπορίου, εξαιτίας της κρίσης, έχει οδηγήσει παραπάνω από το 10% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου στην αδράνεια. Αναλυτές φοβούνται ότι η πτώχευση της διεθνούς ναυτιλιακής εταιρείας Eastwind Maritime Inc. τον περασμένο Ιούνιο θα είναι η αρχή ενός ντόμινου χρεοκοπιών στον παγκόσμιο κλάδο της ναυτιλίας. Το σύστημα που χρηματοδότησε το ένα τρίτο της παγκόσμιας αγοράς πλοίων-κοντέινερ αντιμετωπίζει τη μεγαλύτερη κρίση στην ιστορία του. Περισσότερα από 20 γερμανικά ναυτιλιακά επενδυτικά κεφάλαια που είναι γνωστά ως KG funds είτε κατέρρευσαν είτε βρίσκονται υπό αναδιάρθρωση. Επιπλέον πολλοί αναλυτές επισημαίνουν ότι η προβληματική κατάσταση που βρίσκεται η διεθνής ναυτιλία δεν είναι μόνο επακόλουθο της κρίσης, αλλά και της παγκοσμιοποίησης στην οποία βασίστηκε, όπου ακόμα και αν σημειωθεί ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας η ραγδαία ανάπτυξη της ναυτιλίας των τελευταίων ετών δε θα αποκατασταθεί (Ξηραδάκης, 2009; Media Shipping, 2009; Sea Rates, 2010). Επιπλέον αυτή η ανησυχία και απαισιοδοξία ενισχύεται με τα ευρήματα της έρευνας από την Bunkerworld που αναλυτές πιστεύουν ότι η ανάκαμψη στη ναυτιλία θα έρθει στην καλύτερη περίπτωση μεταξύ του 2011 και 2012 , ενώ πολλοί πιστεύουν ότι δε θα

αποτελέσει έκπληξη το γεγονός ότι θα χρειαστούν μερικά χρόνια για να ομαλοποιηθεί η κατάσταση. Επιπλέον τονίζουν ότι οι αισιόδοξες εκτιμήσεις για τη ναυτιλία που γίνονται από αναλυτές που ανήκουν σε άλλους κλάδους είναι στρεβλές ή μονόπλευρες (Reporter, 2009). Επομένως σε κάθε περίπτωση η πορεία του κλάδου της παγκόσμιας ναυτιλίας θα εξαρτηθεί από την πορεία ανακάμψεως της παγκόσμιας οικονομίας στα επόμενα έτη και ιδιαίτερα από την πορεία ανακάμψεως του παγκοσμίου εμπορίου. Τόσο η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας όσο και η ανάκαμψη του παγκοσμίου εμπορίου δεν αναμένεται να λάβουν μεγάλες διαστάσεις στα επόμενα πέντε έτη, αφού υπερβάλλουσα παραγωγικότητα υπάρχει και σε πολλούς άλλους κλάδους της παγκόσμιας παραγωγής, ενώ στις διεθνώς ελλειμματικές χώρες υπάρχει επιπλέον η ανάγκη για μείωση της δανειακής επιβαρύνσεως των νοικοκυριών. Επιπλέον, η κρίση μπορεί να οδηγήσει σε μέτρα προστασίας της εγχώριας παραγωγής και σε μορφές παρεμβατισμού που παρατηρηθήκαν στο παρελθόν σε πολλές χώρες, γεγονός που ενδέχεται να έχει αρνητικές συνέπειες για την παγκόσμια ανάπτυξη και το εμπόριο (Ξηραδάκης, 2009; Petropoulos, 2009β; Alpha Bank, 2009β).

#### *4.1.2 Ευρωπαϊκή Ναυτιλία*

Το μέλλον της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας είναι παρόμοιο με αυτό της διεθνούς, όσον αφορά την ανάκαμψη της, η οποία εξαρτάται από την ανάκαμψη της διεθνούς οικονομίας. Από την άλλη όμως η ανάκαμψη στην Ευρώπη είναι πολύ αργή και η ανάπτυξη πολύ χαμηλότερη από αυτή των αναδυόμενων οικονομιών της Ασίας και της Νότιας Αμερικής. Παρόλα αυτά όμως η ανάκαμψη των τελευταίων μπορεί να οδηγήσει στην άνθηση της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι η Γερμανία, που ήταν η τρίτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο, όπως αναφέραμε στο πρώτο κεφάλαιο, παρουσιάζει πολλές αδυναμίες και προβλήματα όπως αναλύσαμε σε προηγούμενο μέρος.

Επιπλέον η Ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία θα δεχτεί έντονες αρνητικές επιπτώσεις στο μέλλον από την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ασία, και ιδιαίτερα της Νότιας Κορέας, της Κίνας και της Ιαπωνίας. Επίσης παρόλο την υψηλή ποιότητα και ασφάλεια που παρέχουν τα πλοία τα οποία κατασκευάζονται στην Ευρώπη, δεν είναι τόσο ανταγωνιστικά λόγω της τιμής τους σε σχέση με αυτά της Ασίας (EMF Executive Committee, 2005).

Αναλυτές ευελπιστούν ότι η κατάσταση της ναυτιλίας στην Ευρώπη μπορεί να καλυτερεύσει λόγω της αύξησης των ναύλων για μεταφορές από την Ευρώπη προς την Ινδία και η ζήτηση για πετρέλαια και επομένως η ζήτηση για δεξαμενόπλοια που είναι ακόμα ισχυρή. Γενικά αυτό που θα παρατηρηθεί στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία, όπως και στη διεθνή, θα είναι οι ακυρώσεις πλοίων και η μείωση της προσφοράς τους, που θα λειτουργήσει ως αντίδοτο για την εξισορρόπηση ζήτησης και προσφοράς και αύξησης των ναύλων, καθώς επίσης η κρίση θα κάνει τους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες, αλλά και γενικά τους πλοιοκτήτες διεθνώς πιο προσεκτικούς και επιφυλακτικούς στο μέλλον, έτσι ώστε να αγοράζουν μόνο πλοία που καλύπτουν τη ζήτηση (reporter, 2009).

#### *4.1.3 Ελληνική Ναυτιλία*

Η κατάσταση της Ελληνικής ναυτιλίας είναι παρόμοια με αυτή της διεθνούς, αλλά υπάρχουν κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και πλεονεκτήματα. Η συμβολή της Ελληνικής ναυτιλίας διεθνώς αυξάνεται και μπορεί αυξηθεί στο μέλλον με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου που συνεπάγεται και την προσέλκυση περισσότερων πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας στην ελληνική σημαία, καθώς επίσης παρά την παγκόσμια κρίση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται ότι διατηρούν ικανοποιητική ρευστότητα σε σχέση με άλλους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες (Petrooulos, 2009β; Alpha Bank, 2009β). Επιπλέον, παρά τα προβλήματα στη ναυτιλία, όπως η υπερπροσφορά, η πτώση της ζήτησης και των ναύλων και άλλα που αναλύσαμε σε προηγούμενα κεφάλαια, φαίνεται ότι τα θεμελιώδη του ναυτιλιακού κλάδου στην Ελλάδα είναι ανέπαφα. Επίσης οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν έδειξαν αγοραστική μανία, σε σχέση με τους διεθνείς πλοιοκτήτες, που παρουσίασαν πριν την κρίση κατά τη διάρκεια της άνθησης, αλλά προτίμησαν να κάνουν χρήση των διαθέσιμων πλοίων με στόχο την απολαβή υψηλών λειτουργικών εσόδων καθώς επίσης αυτοί που δαπάνησαν χρήματα προχώρησαν σε κατάλληλες κινήσεις αντιστάθμισης κινδύνου (Rai και Partnaude, 2010).

Παρόλα αυτά όμως, όπως και στην περίπτωση της διεθνούς ναυτιλίας, έτσι και στην περίπτωση της Ελληνικής ναυτιλίας, η ανάκαμψη θα εξαρτηθεί ουσιαστικά από την πορεία ανακάμψεως της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου, αλλά και από την πορεία υλοποιήσεως των μεγάλων παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων που έχουν ανατεθεί στα μεγάλα ναυπηγεία σε παγκόσμιο επίπεδο. Παράλληλα,



η σταδιακή αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας τους παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, αναμένεται να αποκαταστήσει τις δυνατότητες χρηματοδότησεως της ίδιας της ναυτιλίας από τη μία πλευρά αλλά και τις δυνατότητες ομαλής χρηματοδότησεως της οικονομικής αναπτύξεως των χωρών και του διεθνούς εμπορίου (Ξηραδάκης, 2009; Petropoulos, 2009β; Alpha Bank, 2009β). Από την άλλη πλευρά σύμφωνα με τον Πετρόπουλο (2009β) θα υπάρξει κάποια χαλάρωση της χρηματοδότησης, που θα είναι μικρή, στην Ελληνική ναυτιλία, και πιθανόν για τη διεθνή, για τα έτη 2010-2012 με την ανάκαμψη να ξεκινάει μέσα στο 2010. Αλλά οι όροι των δανείων θα είναι πιο απαιτητικοί και πιο δυσχερείς. Επιπλέον, η Ελληνική ναυτιλία μπορεί να έχει προοπτικές και εμπειρία από το παρελθόν και οι τράπεζες μπορεί να είναι πάντοτε πρόθυμες να χρηματοδοτούν και να βοηθούν την Ελληνική ναυτιλία, αλλά μέχρι να ξεπεραστεί η τρέχουσα «Ελληνική κρίση» αυτό θα αποτελεί ένα κρίσιμο ζήτημα (Petropoulos, 2010β).

#### **4.2 Πολιτικές Αντιμετώπισης της Διεθνούς Οικονομικής Κρίσης**

Οι πολιτικές αντιμετώπισης που ακολούθησαν οι χώρες περιλαμβάνουν διάφορα νομισματικά και δημοσιονομικά ή άλλου είδους μέτρα τα οποία ήταν παρόμοια διεθνώς.

##### **4.2.1 Η.Π.Α.**

Ένα από τα πρώτα μέτρα που ανακοινώθηκαν από την κυβέρνηση των Η.Π.Α. ήταν το πακέτο βοήθειας των 787 δισεκατομμυρίων δολαρίων με στόχο την ενίσχυση των διάφορων τομέων, όπως την ενέργεια, την εκπαίδευση, την απολαβή και τα επιδόματα ανεργίας, τους ελλειμματικούς προϋπολογισμούς, τη τεχνολογία υποδομών, τη διατροφή, για μεταβιβάσεις προς τις πολιτείες και περικοπές φόρων. Επίσης άλλα μέτρα ήταν η αλλαγή του κανονισμού του χρηματοοικονομικού συστήματος που ανακοινώθηκε από την κυβέρνηση Ομπάμα στις 17 Ιουνίου του 2009, καθώς επίσης και μείωση του επιτοκίου από τη Fed από 0,5% σε 0,25% (Nanto, 2009).

#### 4.2.2. Ευρωζώνη

Οι χώρες της Ευρωζώνης μαζί με το Ηνωμένο Βασίλειο συμφώνησαν στις 12 Οκτωβρίου του 2008 σε κοινά μέτρα για την αντιμετώπιση της κρίσης (Nanto, 2009). Ένα από αυτά είναι η διάθεση κεφαλαίων σε τράπεζες που δυσκολεύονται να αυξήσουν τα κεφάλαιά τους καθώς και αγορά μετοχών τραπεζών που αναζητούν ανακεφαλαιοποίηση. Κυβερνητικές δανειακές εγγυήσεις περιλαμβάνοντας και διατραπεζικά δάνεια. Τέλος αποφασίστηκαν βελτιώσεις στις κανονιστικές ρυθμίσεις. Επιπλέον οι χώρες της Ευρωζώνης αποφάσισαν σε μια κοινή επίβλεψη και επιθεώρηση τους.

#### 4.2.3. Λατινική Αμερική

Η Βραζιλία εισήγαγε δημοσιονομικό πακέτο ίσο με το 8,5% του ΑΕΠ. Επιπλέον η Κεντρική τράπεζα μείωσε τα επιτόκια από 13,75% σε 8,75% καθώς έχει προβεί σε αγορές ιδιωτικών τραπεζών. Η Αργεντινή παρομοίως εισήγαγε ένα δημοσιονομικό πακέτο της τάξης του 9% του ΑΕΠ για δαπάνες σε δημόσια έργα. Επίσης στις 1 Ιανουαρίου του 2009 κρατικοποίησε το ιδιωτικό συνταξιοδοτικό σύστημα το οποίο απέδωσε 29 δισεκατομμύρια δολάρια, καθώς επίσης έκδωσε δύο ομόλογα με απόδοση 15,4% για εγγυημένα δάνεια λήξας το 2009 και 2011. Στο Μεξικό η ρευστότητα αυξήθηκε με περικοπές στα επιτόκια των δανείων και με ενίσχυση των πιστώσεων με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και την Παγκόσμια Τράπεζα. Το δημοσιονομικό πακέτο αντιστοιχεί στο 2,5% του ΑΕΠ και έχει στόχο έργα υποδομής και τρόφιμα για τα νοικοκυριά. Επιπλέον κάποια κυβερνητικά προγράμματα για την υποστήριξη μικρομεσαίων επιχειρήσεων, για την εκπαίδευση εργαζομένων, για την απασχόληση έχουν επεκταθεί (Nanto, 2009).

#### 4.2.4. Ρωσία

Στη Ρωσία εισήχθη επίσης δημοσιονομικό πακέτο, το οποίο είναι 180 δισεκατομμύρια δολάρια και σε όρους αναλογίας προς το ΑΕΠ είναι μεγαλύτερο από αυτό των Η.Π.Α. Επιπλέον 44 δισεκατομμύρια δολάρια διατέθηκαν στις τρεις μεγαλύτερες κρατικές τράπεζες για να ενισχυθεί ο δανεισμός και 16 δισεκατομμύρια δολάρια διατέθηκαν στις 25 επόμενες μεγάλες τράπεζες. Επίσης μειώθηκαν οι

εξαγωγικοί φόροι πετρελαίου για να μειωθεί το κόστος στις εταιρείες πετρελαίου και επίσης διατέθηκαν 20 δισεκατομμύρια δολάρια στη κυβέρνηση για αγορά μετοχών. Στο τέλος του 2009 διατέθηκαν 50 δισεκατομμύρια δολάρια για την κάλυψη δανειακών υποχρεώσεων των τραπεζών και Ρωσικών εταιριών, ενώ η κυβέρνηση ανακοίνωσε πακέτο 36,4 δισεκατομμυρίων δολαρίων για πιστώσεις στις τράπεζες. Επιπλέον μειώθηκε ο εταιρικός φόρος από 24% σε 20% και ο φόρος σε μικρές εταιρείες (Nanto, 2009).

#### *4.2.5. Ηνωμένο Βασίλειο*

Στο Ηνωμένο Βασίλειο πέρα από τη κοινή συμφωνία με τις ώρες της Ευρωζώνης περιλαμβάνει και ένα σχέδιο διάσωσης. Συγκεκριμένα η διαμόρφωση του επιτοκίου στο 0,5. Επιπλέον διατίθεται πακέτο 87 δισεκατομμυρίων δολαρίων σε τράπεζες και χρηματοοικονομικούς οργανισμούς που κρίνονται ότι πρέπει να προβούν σε ανακεφαλαιοποίηση. Επιπλέον η Βρετανική κυβέρνηση εγγυήθηκε 436 δισεκατομμύρια δολάρια νέων βραχυχρόνιων και μεσοπρόθεσμων χρεών στους οργανισμούς που συμμετέχουν στην ανακεφαλαιοποίηση. Επίσης μέσω του ειδικού προγράμματος ρευστότητας η κυβέρνηση ανακοίνωσε ότι θα διαθέσει 352 δισεκατομμύρια δολάρια για την ενίσχυση της ρευστότητας (Nanto, 2009).

#### *4.2.6. Κίνα*

Στην Κίνα και συγκεκριμένα στις 9 Νοεμβρίου του 2008 η Κινέζικη κυβέρνηση ανακοίνωσε το δημοσιονομικό πακέτο βοήθειας δύο ετών του ποσού των 586 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Το πακέτο αυτό έχει ως στόχο 10 κύριες περιοχές, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, της ύδρευσης, της ηλεκτρικής ενέργειας, της τεχνολογικής καινοτομίας, του περιβάλλοντος, της κατασκευής περιοχών που γνώρισαν καταστροφές. Επίσης η Κινέζικη κυβέρνηση χρησιμοποίησε μέρος του αποθεματικού της σε ξένο συνάλλαγμα για να ενισχύσει τις εισαγωγές, την εγχώρια ζήτηση και τις επενδύσεις των εγχώριων εταιριών στο εξωτερικό (Nanto, 2009).

#### 4.2.7. Ιαπωνία

Τα μέτρα που ανέλαβε η Ιαπωνική κυβέρνηση ήταν μόνο δύο δημοσιονομικά πακέτα βοήθειας, και συγκεκριμένα το πρώτο πακέτο αντιστοιχούσε σε 107 και το δεύτερο σε 54 δισεκατομμύρια δολάρια. (Nanto, 2009).

#### 4.2.8 Συμπεράσματα για τα Μέτρα Αντιμετώπισης της Κρίσης

Τα παραπάνω σχέδια διάσωσης έχουν βοηθήσει στη σταθεροποίηση των χρηματοπιστωτικών αγορών αν και οι τελευταίες παραμένουν ακόμη υπό πίεση. Με αυτά τα μέτρα οι τράπεζες μπορούν να γίνουν βιώσιμες με την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου τους. Για το σκοπό όμως αυτό οι χώρες πρέπει να ενισχύσουν επίσης και τον ιδιωτικό τομέα. Επίσης μπορεί να φανεί απαραίτητη η μετακίνηση προβληματικών κεφαλαίων των ισολογισμών των τραπεζών αν η ανακεφαλαιοποίηση αποτύχει και η ενίσχυση της ρευστότητας δεν είναι αρκετή. Επιπλέον θα πρέπει να εφαρμοστούν έκτακτα μέτρα για την απαγόρευση «ανοικτών» πωλήσεων που οδηγούν σε αβεβαιότητες και επιβράδυνση του ρυθμού επίλυσης της κρίσης (OECD, 2008). Πρέπει να σημειώσουμε οι κρατικές παρεμβάσεις για την αντιμετώπιση της κρίσης συνεπάγονται ένα δημοσιονομικό κόστος, που σε μερικές χώρες αυτό το κόστος μπορεί να είναι πολύ υψηλό (OECD, 2008). Στην τρέχουσα κρίση πρέπει να δοθεί προσοχή σε τρία θέματα. Η στενότητα στη ρευστότητα, η αβεβαιότητα σχετικά με την αξία των προβληματικών κεφαλαίων και η έλλειψη κεφαλαίου. Τα μέτρα που αναφέραμε παραπάνω είχαν ως σκοπό τη επίλυση αυτών των θεμάτων. Αυτά τα μέτρα όμως απέτυχαν να αποκαταστήσουν την εμπιστοσύνη στις χρηματοοικονομικές αγορές και οι συνθήκες αγοράς συνέχισαν να επιδεινώνονται. Για αυτό το λόγο οι χώρες έχουν προέβη σε ενέργειες προκειμένου να αποκατασταθεί ο τραπεζικός δανεισμός και να βοηθήσουν στη ανακεφαλαιοποίησή τους. Αυτό μπορεί να έχει λιγότερο κόστος, καθώς επίσης η ανάγκη για διεθνή συνεργασία παρουσιάστηκε στο προσκήνιο (Furceri and Mourougane, 2009). Επίσης προηγούμενες εμπειρικές έρευνες έχουν δείξει ότι τα μέτρα αντιμετώπισης κρίσεων, όπως η ενίσχυση της ρευστότητας, οι εγγυήσεις δανείων και άλλα συνοδεύονται από υψηλό κόστος, αλλά δεν οδηγούν απαραίτητα στην επιτάχυνση της ταχύτητας της οικονομικής ανάκαμψης, όπως συμβαίνει μέχρι σήμερα (Bordo *et al.*, 2001; Laeven and Valencia, 2008).

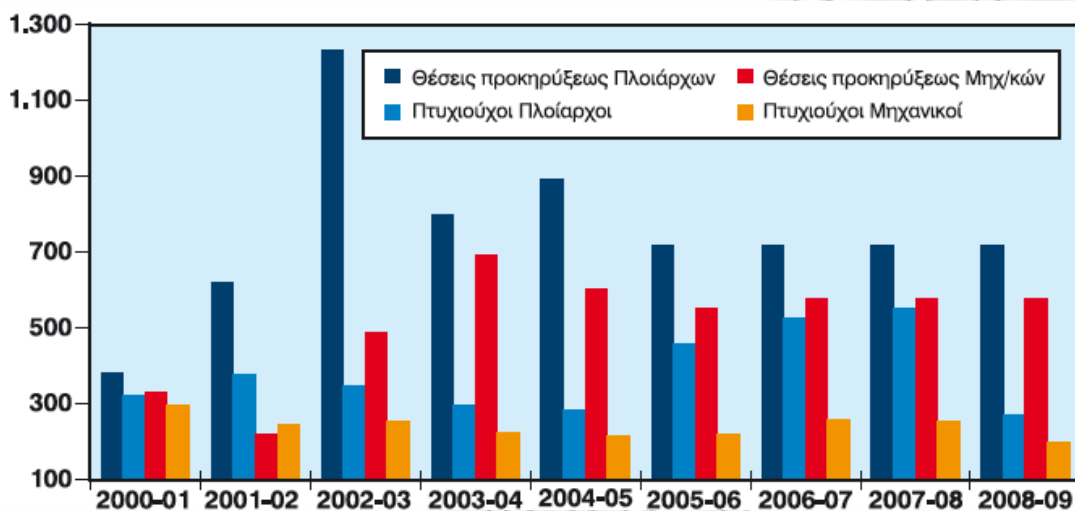
### **4.3 Πολιτικές Προσαρμογής στα Νέα Δεδομένα για την Ελληνική Ναυτιλία**

Υπάρχουν κάποια χαρακτηριστικά και δεδομένα στα οποία η Ελληνική ναυτιλία για να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητα της και την κυρίαρχη θέση της στη διεθνή ναυτιλία θα πρέπει να προσαρμοστεί (Alpha Bank, 2009β). Επιπλέον οι τρόποι προσαρμογής που περιγράφονται παρακάτω μπορούν επίσης να οδηγήσουν σε αύξηση των εσόδων της Ελλάδος με περαιτέρω συνέπεια τη μείωση του ελλείμματος και του δημόσιου χρέους.

- Πρώτο, η προσφορά ανταγωνιστικής εργασίας στη ναυτιλία πρέπει να αναβαθμισθεί ουσιαστικά, έτσι ώστε να είναι δυνατό να καλύπτει τουλάχιστον την υπάρχουσα ζήτηση για πλοιάρχους και μηχανικούς, αφού έως σήμερα οι απόφοιτοι των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού είναι πολύ λιγότεροι από τις θέσεις εργασίας που ζητείται να καλυφθούν. Όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 4.1, οι θέσεις που προκηρύσσονται για πλοιάρχους ή μηχανικούς είναι συνήθως πολύ περισσότερες από τον αριθμό αυτών που αποφοιτούν από τις σχολές ναυτικών. Ειδικότερα, κατά το 2008-2009 οι απόφοιτοι από τις αντίστοιχες σχολές πλοιάρχων και μηχανικών ήταν λιγότεροι κατά 447 και 379 αντίστοιχα από τις θέσεις που προκηρύχθηκαν. Είναι εμφανές ότι το επάγγελμα του ναυτικού έχει πάψει να ελκύει τους νέους στην Ελλάδα, παρά τις πολύ υψηλές αποδοχές που προσφέρονται. Είναι χαρακτηριστικό ότι, ένας νέος 18 ετών που εισάγεται στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού πληρώνεται κατά την διάρκεια των σπουδών του και μετά το πέρα τους όχι μόνο δεν αντιμετωπίζει το πρόβλημα της ανεργίας, αλλά έχει και έναν πολύ υψηλό πρώτο μισθό στην ηλικία των 22 ετών. Παρόλα αυτά, η ζήτηση για το επάγγελμα αυτό δεν είναι αρκετή, ενώ παρατηρείται το φαινόμενο της εγκαταλείψεως των σπουδών από σπουδαστές που εισάγονται στις Σχολές Πλοιάρχων ή Μηχανικών. Σημειώνεται ότι οι κυβερνήσεις στα κράτη-μέλη της ΕΕ-27 καθώς και οι ελληνικές κυβερνήσεις, έχουν αναγνωρίσει το πρόβλημα ελλείψεως ναυτικών και έχουν προχωρήσει σε ειδικές ενημερωτικές εκστρατείες για την προσέλκυση των νέων στο επάγγελμα αυτό. Τα αποτελέσματα της εκστρατείας έγιναν ορατά μετά το ακαδημαϊκό έτος 2007-2008, οπότε σχεδόν καλύφθηκαν όλες οι θέσεις των εισακτέων στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού με αύξηση των υποψηφίων κατά 47% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, ενώ το 2008-2009 υπερκαλύφθηκαν πλήρως οι θέσεις των πλοιάρχων. Από την άλλη πλευρά, μεγάλης σημασίας είναι και το

θέμα του περιεχομένου των σπουδών και της σχέσεώς του με την ανάγκη δημιουργίας υψηλού επιπέδου διοικητικού και τεχνικού προσωπικού στα πλοία.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1** Έλλειμμα σε Έλληνες ναυτικούς



Πηγή: Υπουργείο εμπορικής Ναυτιλίας

Η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση πρέπει να σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζει στους μελλοντικούς ναυτικούς δεξιότητες ανώτατης ποιότητας, οι οποίες θα τους διασφαλίσουν πολλαπλές ευκαιρίες απασχόλησης. Οι νομοθετικοί φραγμοί, όπως η έλλειψη αμοιβαίας αναγνώρισης των προσόντων ή οι εθνικές απαιτήσεις για τους αξιωματικούς, πρέπει να καταργηθούν

- Δεύτερο, η ναυπήγηση και η επισκευή πλοίων στην Ελλάδα να γίνει πιο ανταγωνιστική με την εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που υπάρχουν στον τομέα αυτό βάση της γεωγραφικής θέσεως της χώρας στο κέντρο της Μεσογείου και λόγω της πρωτοπορίας της χώρας στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Βέβαια, η δραστηριότητα αυτή έχει υποβαθμισθεί ουσιαστικά στην Ελλάδα κυρίως λόγω των μη επικοδομητικών εργασιακών σχέσεων που ισχύουν στον τομέα.

Γεγονός είναι ότι η Ελλάδα έχει ανάγκη από καλά οργανωμένα ναυπηγεία, σύγχρονα, ανταγωνιστικά και σε επίπεδο τέτοιο που να στηρίζουν γενικότερα την Ελληνική Οικονομία και όλες τις παράλληλες δραστηριότητες. Ναυπηγεία που να έχουν τη δυνατότητα να κατασκευάζουν, να μετασκευάζουν αλλά και να επισκευάζουν μικρά και μεγάλα πλοία στην Ελληνική Επικράτεια. Σημαντικότερος παράγοντας στη

λειτουργία των ναυπηγικών μονάδων, είναι ασφαλώς οι εργαζόμενοι, και ιδιαίτερα οι ναυπηγοί (μηχανικοί και τεχνολόγοι μηχανικοί), σε όποιο επίπεδο της παραγωγικής διαδικασίας και αν απασχολούνται.

Η υψηλή επιστημονική - τεχνολογική κατάρτιση του εργαζόμενου δυναμικού, η συνεχής επιμόρφωση των εργαζομένων, η εξειδίκευση και οι νέες τεχνολογίες, διαμορφώνουν σημαντικά ποιοτικά δεδομένα παραγωγικότητας.

Η εθνική στρατηγική ανάπτυξης της Ναυπηγικής Βιομηχανίας, ο μακροχρόνιος σχεδιασμός, ο εκσυγχρονισμός υλικοτεχνικής υποδομής, η ποιότητα, η ασφάλεια, είναι μέτρα που πρέπει να λαμβάνει η Πολιτεία, και συνεχώς να τα προσαρμόζει στις ανάγκες των καιρών με στόχο πάντοτε την αύξηση της παραγωγικότητας, της ανταγωνιστικότητας και της εναλλακτικής δραστηριότητας.

Παράλληλα, πρέπει να διατίθενται κονδύλια για ανάπτυξη και εφαρμοσμένη έρευνα, είτε χρησιμοποιώντας πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είτε από Κρατικές επιχορηγήσεις. Η σύμπτωση των ενδιαφερόντων μπορεί να βοηθήσει στη δημιουργία ενός νέου κλίματος συνεργασίας, μεταξύ των Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων και Επιχειρήσεων, με σκοπό την καλύτερη και αποδοτικότερη υποστήριξη της έρευνας και την ανάπτυξη και τη δημιουργία μακροχρόνιων και σταθερών συνδέσμων και διαδικασιών για τη μεταφορά νέων τεχνολογιών και επιστημονικής πληροφόρησης.

Σημαντικός παράγοντας σε αυτή τη διαδικασία είναι η συνεχής βελτίωση των προγραμμάτων σπουδών, ο εκσυγχρονισμός της υποδομής και η ανανέωση του προσωπικού των Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων, προς όφελος του κοινού στόχου, που είναι η περαιτέρω ανάπτυξη των Ναυπηγικών μονάδων και η καλύτερη επαγγελματική αποκατάσταση των αποφοίτων ναυπηγών.

- Τρίτο, θα πρέπει η λειτουργία του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου να εξελιχθεί με ταχύτερο ρυθμό. Σημειώνεται ότι στον τομέα αυτό έχει σημειωθεί ουσιαστική πρόοδος, η οποία δεν θα πρέπει να διαβρωθεί στο μέλλον. Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες στην Ελλάδα θα αποκτήσουν ακόμη μεγαλύτερη δυναμική με την ολοκλήρωση των δύο διεθνών διαγωνισμών παραχώρησης των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων που βρίσκονται στους λιμένες Πειραιά και Θεσσαλονίκης. Υπεγράφη σύμβαση παραχώρησης για την κατασκευή του νέου Εκθεσιακού-Συνεδριακού Κέντρου στον Πειραιά αρχικά για να επιστρέψει στον φυσικό της χώρο η

Διεθνής Ναυτιλιακή Έκθεση των Ποσειδωνίων, αλλά και με στόχο την προσέλκυση και άλλων εκθέσεων και συνεδρίων που θα συμβάλουν αποτελεσματικά στην αναζωογόνηση των οικονομικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων της πόλης και της ευρύτερης περιοχής.

- Τέταρτο, η λειτουργία του Ελληνικού Δημοσίου πρέπει να βελτιωθεί, αφού πολλές ναυτιλιακές εταιρίες αποφεύγουν την Ελλάδα λόγω της εκτεταμένης και έντονης γραφειοκρατίας. Προϋπόθεση για την εφαρμογή μιας επιτυχημένης ναυτιλιακής πολιτικής προς όφελος της εθνικής οικονομίας, αποτελεί η ύπαρξη ενός καλά οργανωμένου και αποτελεσματικού διοικητικού φορέα. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να διατηρηθεί η αυτοτέλεια του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στο πλαίσιο της επανίδρυσης του κράτους απαλλαγμένο από γραφειοκρατικά εμπόδια.

- Πέμπτο, να αυξηθούν ακόμα περισσότερο οι επενδύσεις των υψηλών κερδών από τη ναυτιλία στην Ελληνική οικονομία. Η μακροοικονομική σταθερότητα και η διεθνής ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας είναι επίσης σημαντική για την προσέλκυση των κεφαλαίων των Ελλήνων πλοιοκτητών.

- Έκτο, είναι η προσέλκυση του χρηματιστηρίου Αθηνών προς τις ναυτιλιακές εταιρίες για να εισαχθούν σε αυτό. Το ελληνικό χρηματιστήριο έχει κάνει όλα όσα απαιτούνται προκειμένου να είναι ελκυστικό στις ναυτιλιακές εταιρίες. Εξαρτάται τώρα από τις ναυτιλιακές εταιρίες, τους αναδόχους και τους επενδυτές να υποστηρίξουν αυτές τις πρωτοβουλίες του Χ.Α. και να ωθήσουν την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας, χρησιμοποιώντας την χρηματοδότηση που τους παρέχεται από την ελληνική κεφαλαιαγορά (Καπράλος, 2008). Με αυτόν τον τρόπο οι πηγές χρηματοδότησης δε θα περιορίζονται μόνο στον τραπεζικό τομέα.

- Έβδομο, Όσον αφορά τις προκλήσεις φαίνεται βέβαιο, ότι η τεχνολογική επανάσταση πρόκειται να συνεχισθεί με αμείωτο ρυθμό. Η εξέλιξη των συστημάτων επικοινωνίας, εντοπισμού στίγματος και πορείας θα βελτιώσουν τόσο τις συνθήκες εργασίας στο πλοίο όσο και την ασφαλή ναυσιπλοΐα του και την δυνατότητα άμεσης παροχής συνδρομής σε περίπτωση ατυχήματος. Η τεχνολογία προβλέπεται ότι θα αυξήσει την ταχύτητα των πλοίων καθώς και τον περαιτέρω εκσυγχρονισμό του



εξοπλισμού τους. Τα περιθώρια του ανθρώπινου λάθους θα στενέγουν ενώ θα υπάρξει περαιτέρω αναβάθμιση του ανθρώπινου παράγοντα και ανάδειξη της ναυτικής εκπαίδευσης σε ακρογωνιαίο λίθο της δραστηριοποίησης στο θαλάσσιο στίβο. Οι προκλήσεις, τις οποίες αντιμετωπίζει η Ελληνική ναυτιλία, τόσο μέσα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και στο παγκόσμιο περιβάλλον των θαλασσίων μεταφορών, στο οποίο δραστηριοποιείται είναι μεγάλες, γεγονός που θα πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη κατά τον σχεδιασμό αλλά και την υλοποίηση κάθε μορφής ναυτιλιακής δραστηριότητας.

- Όγδοο, είναι δεδομένο ότι το οικονομικό αδιέξοδο στο οποίο έχει περιέλθει το Ναυτικό Ασφαλιστικό Ταμείο (N.A.T.) οφείλεται σε σειρά ρυθμίσεων από το κράτος για την άσκηση κοινωνικής πολιτικής χωρίς τη διάθεση προς το ταμείο αντίστοιχων πόρων καθώς και στη φυγή των πλοίων από το εθνικό νηολόγιο εξαιτίας της πολιτικής των κυβερνήσεων των τελευταίων ετών. Για το λόγο αυτό το κράτος θα πρέπει συνεχίσει να καλύπτει τα ελλείμματα του σημερινού N.A.T. και το νέο σύστημα ασφάλισης θα αφορά τους νεοεισερχόμενους στο ναυτικό επάγγελμα. Για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του Έλληνα ναυτικού σε συγκεκριμένες περιπτώσεις και με προϋποθέσεις το κράτος θα πρέπει επιδοτεί μέχρι ορισμένου ποσοστού τις εργοδοτικές εισφορές για να διατηρηθούν οι θέσεις εργασίας στην θάλασσα όπου αυτό επιβάλλουν οι συνθήκες του ανταγωνισμού.

- Ένατο, σε περίπτωση που οι εταιρίες αντιμετωπίζουν μεγάλες πιθανότητες χρεοκοπίας, θα πρέπει να υπάρξουν συγχωνεύσεις και εξαγορές, δεδομένου ότι είναι προς συμφέρον όλων, προκειμένου να διασωθούν εταιρίες και θέσεις εργασίας.

Επιπλέον στις κρίσιμες αυτές περιόδους η ναυτιλία, αλλά και οι άλλοι κλάδοι πρέπει να προσαρμοστούν στις προκλήσεις της «πράσινης οικονομίας» ως κλειδί για τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων. Η οικολογική διάσταση των θαλασσίων μεταφορών μπορεί να δώσει κάποια λύση επενδύοντας σε «πράσινες» επιχειρηματικές δραστηριότητες, όχι μόνο για την υποστήριξη του περιβάλλοντος, αλλά και για τη δημιουργία θέσεων εργασίας και το τελικό όφελος θα είναι οικονομία, εργασία και περιβάλλον. Επομένως, η Ελληνική ναυτιλία θα πρέπει να προσαρμοστεί στις νέες προκλήσεις σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων, αφού οι ήδη πρωτοπόρες στην τεχνολογία Σκανδιναβικές χώρες επενδύουν σε οικολογικά σχέδια πλοίων,

εναλλακτικές πηγές καυσίμων και οικολογικά λιμάνια. Αυτό βέβαια δεν αποτελεί πρόκληση μόνο στον ναυτιλιακό κλάδο, αλλά για όλους τους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας. Από την άλλη πλευρά οι τράπεζες πρέπει να βοηθήσουν τώρα περισσότερο από ποτέ και να αναπροσαρμόσουν στα καινούργια δεδομένα τους όρους και τις απαιτήσεις τους σχετικά με τα ναυτιλιακά δάνεια. Τα μέλη της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας και του κλάδου πρέπει να συμπράξουν τώρα όσο ποτέ άλλοτε δημιουργικά με κοινούς στόχους και συντονισμένες στρατηγικές (Ναυτικά Χρονικά, 2009; Γενική Γραμματεία Επικοινωνίας- Γενική Γραμματεία Ενημέρωσης, 2010).

Επίσης ένα χαρακτηριστικό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα είναι ότι οι πλοιοκτήτες ασχολούνται με τη διαχείριση και ιδιοκτησία πλοίων και δεν επεκτείνονται σε άλλα στάδια της θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας. Ακόμα και στην περίπτωση που οι Έλληνες πλοιοκτήτες επενδύουν σε άλλες δραστηριότητες η ναυτιλιακή δραστηριότητα παραμένει η κύρια απασχολώντας ένα μεγάλο μέρος του χρόνου τους. Παράλληλα οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα στην πλειοψηφία τους είναι οικογενειακού χαρακτήρα και επομένως η καθετοποίηση και διαφοροποίηση των επενδυτικών δραστηριοτήτων με επενδύσεις εκτός της ναυτιλίας καταγράφεται μόνο στις επιχειρήσεις μεγάλου μεγέθους, καθώς επίσης υπάρχει ταύτιση ιδιοκτησίας και διοίκησης. Αυτό μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις διότι συνήθως η διοίκηση που περιλαμβάνει μέλη της οικογένειας, μπορεί ταυτόχρονα να είναι άτομα που δεν έχουν τα προσόντα για αυτή τη θέση. Επομένως θα πρέπει να υπάρξει προσαρμογή των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών με σαφή διαχωρισμό της διοίκησης από τη ιδιοκτησία, ώστε μέλη του Διοικητικού συμβουλίου και της διοίκησης (management) να είναι άτομα ικανά που θα εργάζονται με σκοπό την ικανοποίηση των οφελών της ιδιοκτησίας –μετόχων (Θεοτοκάς, 2006).

## 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την εργασία αυτή συμπεραίνουμε ότι ο κλάδος της ναυτιλίας έχει τεράστια σημασία για την Ελληνική οικονομία. Η Ελληνική ναυτιλία ενισχύει κάθε χρόνο τη θέση της και κατατάσσεται ως η πρώτη δύναμη στον κόσμο. Η διατήρηση της Ελληνικής ναυτιλίας σε αυτά τα υψηλά επίπεδα είναι πολύ σημαντική, αφού αναλύσαμε πόσο σημαντική είναι η συνεισφορά της στο ΑΕΠ, αλλά και την εισροή συναλλάγματος, η ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου που μπορεί να οδηγεί σε μειώσεις του εμπορικού ελλείμματος. Επίσης, αν αυξηθεί και η ελκυστικότητα της Ελληνικής σημαίας τα έσοδα μπορούν να αυξηθούν σημαντικά.

Η διεθνής όμως χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση του 2007 επηρέασε αρνητικά τη ναυτιλία όπως και κάθε άλλον κλάδο. Η Ελληνική όπως και η διεθνής ναυτιλία αντιμετώπισαν και αντιμετωπίζουν ακόμη προβλήματα χρηματοδότησης. Οι ναύλοι και το χρηματιστήριο ναύλων του δείκτη ξηρού φορτίου (BDI) παρουσίασαν πολύ σημαντική αύξηση μέχρι το πρώτο μισό του 2008, ενώ έπειτα ακολούθησε μια δραματική μείωση τους. Οι χαμηλοί ναύλοι καταδεικνύουν ότι το ημερήσιο κέρδος που λαμβάνουν οι πλοιοκτήτες μειώθηκε σημαντικά και μάλιστα σε σημείο που να έχουν και ζημίες. Επιπλέον η σημαντική αύξηση της ζήτησης και του διεθνούς εμπορίου που σημειώθηκαν πριν την κρίση του 2007, οδήγησαν πολλές ναυτιλιακές εταιρίες να παραγγείλουν νέα πλοία με σκοπό να ανταποκριθούν στην αυξημένη ζήτηση. Η κρίση όμως οδήγησε σε ραγδαία μείωση της ζήτησης και του εμπορίου θαλάσσιων μεταφορών με αποτέλεσμα τη μείωση των ναύλων που αναφέραμε. Ταυτόχρονα η έλλειψη ρευστότητας ανάγκασε τις τράπεζες να μειώσουν σημαντικά τη χορήγηση δανείων προς τις ναυτιλιακές εταιρίες προκειμένου να καλύψουν τη στενότητα ρευστότητας, τις τρέχουσες συναλλαγές και υποχρεώσεις τους και να υποστηρίξουν άλλους υπάρχοντες πελάτες για την αύξηση των κερδών τους. Τα αποτελέσματα είναι οι κάποιες ναυτιλιακές εταιρίες ακύρωσαν τα δάνεια ή αναδιάρθρωσαν τους όρους των δανειακών συμβάσεων. Αυτή η στενότητα στη χρηματοδότηση καθιστά αδύνατον την πληρωμή των νέων πλοίων, αλλά και η μείωση των ναύλων και των μετοχών των ναυτιλιακών εταιριών οδήγησαν πολλές εταιρίες του κλάδου σε χρέη.

Επίσης, η πτώση των ναύλων και του δείκτη ξηρού φορτίου (BDI) και η οικονομική κρίση οδήγησαν σε σημαντική πτώση της αξίας των μετοχών των ναυτιλιακών εταιριών

που καθιστά ακόμη πιο δύσκολο τη χρηματοδότησή τους, που θα μπορούσε να επιτευχθεί με την άντληση κεφαλαίων μέσω μετοχών. Επιπρόσθετα πρέπει να τονιστεί ότι η προσφορά της χωρητικότητας είναι πολύ πιθανό να υπερβεί την ζήτηση με αποτέλεσμα, αν όχι την περεταίρω μείωση, τη σταθερότητα της τιμής των ναύλων. Ακόμη οι μαζικές ακυρώσεις των παραγγελιών των νέων πλοίων στα ναυπηγεία οδηγεί σε αρνητικές επιπτώσεις στον ναυτιλιακό κλάδο, δεδομένου ότι ένα ποσοστό της αξίας του πλοίου πληρώνεται ως προκαταβολή στα ναυπηγεία, αλλά επίσης οδηγεί και σε επιπτώσεις στα ναυπηγεία που μειώνεται ο κύκλος εργασιών, δεδομένου κιόλας ότι πολλά νέα ναυπηγεία ξεκίνησαν λίγο πριν την κρίση λόγω της αυξημένης ζήτησης και της άνθησης του διεθνούς εμπορίου και της ναυτιλίας που σημειώνονταν.

Η ανάκαμψη, όχι μόνο της ναυτιλίας, αλλά και της διεθνούς οικονομίας προβλέπεται να είναι αργή και να μην είναι σημαντική πριν το 2011. Επιπλέον η έξοδος από την σημερινή κρίση βασίζεται σε μεγάλο βαθμό από την Κίνα και έπειτα από άλλες αναδυόμενες οικονομίες, όπως η Βραζιλία, η Ινδία, η Ρωσία μεταξύ άλλων. Αλλά όπως αναλύσαμε στην εργασία, η Κίνα έχει στενή εξάρτηση με τις Η.Π.Α. δεδομένου ότι η πρώτη κατέχει ένα σημαντικό αποθεματικό σε αμερικάνικα δολάρια και οι Η.Π.Α. παρουσιάζουν υψηλό έλλειμμα, αλλά και πολύ υψηλό δημόσιο χρέος. Ακόμη και αν η Κίνα συνεχίσει να παράγει με υψηλούς ρυθμούς η ανάκαμψη στη διεθνή οικονομία θα είναι αργή, δεδομένου των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν ακόμη οι Η.Π.Α. και οι χώρες της Ευρωζώνης και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες παρουσιάζουν μεγάλα ελλείμματα, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιρλανδία, η Ελλάδα, η Ουγγαρία, η Ισπανία και η Πορτογαλία, μεταξύ πολλών άλλων. Επομένως η κατάσταση για τη διεθνή και την Ελληνική ναυτιλία μετά την κρίση θα είναι δύσκολη και η ανάκαμψη της αργή.

Από την ανάλυση που κάναμε παρατηρούμε ότι οι περισσότερες αν όχι όλες οι χώρες διεθνώς έλαβαν δημοσιονομικά πακέτα βοήθειας (fiscal stimulus packages) προκειμένου να ξεφύγουν από την κρίση και να ωθήσουν την οικονομική ανάκαμψη. Πρέπει να σημειώσουμε οι κρατικές παρεμβάσεις για την αντιμετώπιση της κρίσης συνεπάγονται ένα δημοσιονομικό κόστος, που σε μερικές χώρες αυτό το κόστος μπορεί να είναι πολύ υψηλό. Όμως σε περίπτωση που οι χώρες και οι κυβερνήσεις δεν παρέμβαιναν για την αντιμετώπιση της κρίσης, τα κόστη θα ήταν πολύ υψηλότερα. Ιστορικά στο παρελθόν για την αντιμετώπιση των κρίσεων τρία στοιχεία συνήθως συνδυάζονταν. Εγγυήσεις υποχρεώσεων, ανακεφαλαιοποίηση των ιδρυμάτων που είχαν

επιπτώσεις και ξεχωρίζοντας τα «προβληματικά» κεφάλαια. Οι ενισχύσεις κεφαλαίου θεωρούνται ως συμπληρωματικά μέτρα, αλλά όχι ως υποκατάστατα και είναι ευκολότερο και γρηγορότερο να επιτευχθούν από ότι η συναλλαγή των «τοξικών» ομολόγων, αλλά μπορεί να γίνουν ουδέτερες σε περίπτωση της πτώσης της τιμής του κεφαλαίου. Η ταχεία έγκριση του συστηματικού σχεδίου διάσωσης στις Η.Π.Α. ήταν σαφώς αναγκαία και τα 787 δισεκατομμύρια δολάρια ήταν μια προσπάθεια προκειμένου να περιοριστεί το δυνητικά τεράστιο δημοσιονομικό κόστος που συνδέεται με το σχέδιο διάσωσης. Όπως αναφέραμε τα σχέδια διάσωσης και τα έκτακτα μέτρα συνεπάγονται συνήθως πολύ μεγάλο κόστος. Η χρηματοδότηση αυτών των μέτρων θα έχουν την τάση να επιδεινώνουν την κατάσταση των δημόσιων οικονομικών εκτός αν αυξάνονται και οι φόροι, κάτι που συνέβη και στην περίπτωση της Ελλάδος. Για αυτό το λόγο οι χώρες έχουν προέβη σε ενέργειες προκειμένου να αποκατασταθεί ο τραπεζικός δανεισμός και να βοηθήσουν στη ανακεφαλαιοποίηση τους. Γενικά στο παρελθόν στις μεγάλες οικονομικές κρίσεις χρειάστηκαν τουλάχιστον δύο χρόνια, προκειμένου να φανούν τα πρώτα σημάδια οικονομικής ανάκαμψης (International Monetary Fund, 2008). Στις μεγάλες οικονομικές κρίσεις έχουν προηγηθεί από μια αύξηση του δημόσιου ελλείμματος και η τρέχουσα κρίση δεν αποτελεί εξαίρεση. Το έλλειμμα επιδεινώνεται συνήθως με ακόμη πιο γρήγορους ρυθμούς στα χρόνια που ακολούθησαν την κρίση, γεγονός που αντικατοπτρίζει την επίταση των κυκλικών διακυμάνσεων του ελλείμματος και την εφαρμογή των διακριτικών φορολογικών πολιτικών. Οι χρηματοπιστωτικές αγορές χαρακτηρίζονται σήμερα από αύξηση της απομόχλευσης από επενδύσεις των τραπεζών, τη μεγάλη αύξηση της αποστροφής του κινδύνου και τη στήριξη αποτυχιών των τραπεζών. Η συστηματική ανάλυση στην διατραπεζική αγορά χρήματος δημιουργεί σοβαρούς κινδύνους από μια ξαφνική διακοπή στις εισροές κεφαλαίων προς τις αναδυόμενες οικονομίες. Αυτή η στάση θα έχει σημαντικές επιπτώσεις για τα νομίσματα αυτών των χωρών και την ανάπτυξή τους. Οι πρόσφατες διακοπές στις διατραπεζικές αγορές χρηματοδότησης και η συνακόλουθη αύξηση της εξάρτησης των καταθέσεων μίας ημέρας και στη βραχυπρόθεσμη ρευστότητα προσκόμισαν αποδεικτικά στοιχεία για την αλλαγή του καθεστώτος. Επιπλέον, ενώ υπάρχει ένας καλά εδραιωμένος μηχανισμός της ενίσχυσης των αποθεματικών στο οικονομικό σύστημα μιας χώρας, δεν υπάρχει κανένας τρόπος να εγγυηθεί ότι η ρευστότητα θα πάει στις τράπεζες που πράγματι

έχουν ανάγκη. Έτσι, η διαχείριση της ρευστότητας διάταξης στην αγορά έχει καταστεί βασικό μέσο για τις κεντρικές τράπεζες για την αντιμετώπιση της τρέχουσας χρηματοπιστωτικής κρίσης.

Η χρηματοπιστωτική κρίση ανέδειξε τις αδυναμίες του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου και της πολιτικής και την ανάγκη να ενισχυθεί η ανθεκτικότητα των οικονομιών. Οι αλλαγές στα συστήματα που θα μπορούσε να συμβάλει στην αύξηση της ικανότητας των οικονομιών να προσαρμοστούν στα εξωγενή «σοκ». Η Ελληνική ναυτιλία είναι αναγκασμένη να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα αν επιθυμεί να διατηρήσει την κυρίαρχή της θέση στον κόσμο ή τουλάχιστον να παραμείνει υψηλά ανταγωνιστική, διότι είναι ένα πολύ σημαντικό τμήμα για την Ελληνική οικονομία, όπως και ο τουρισμός, που αποφέρει σημαντικά έσοδα στη χώρα και συντελεί σημαντικά στη διαμόρφωση του εμπορικού ισοζυγίου.

Στο τελευταίο κεφάλαιο περιγράψαμε ποιο μπορεί να είναι το πιθανό μέλλον της ναυτιλίας και καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι δε θα υπάρξει ουσιαστική ανάκαμψη της μέχρι το 2011-2012. Επίσης η άνηση που θα σημειωθεί δε θα φθάσει τα επίπεδα αυτά πριν την κρίση, καθώς ακόμη η ανάπτυξη της ναυτιλίας κατά τη διάρκεια πριν την κρίση, ιδιαίτερα της τετραετίας 2003-2007 να μην αποκατασταθεί ποτέ, τουλάχιστον για αρκετά χρόνια.

Έπειτα περιγράψαμε τους τρόπους και τα μέσα πολιτικής που λήφθηκαν για την αντιμετώπιση της κρίσης, καθώς επίσης και τις προσαρμογές που πρέπει να κάνει η Ελληνική ναυτιλία, προκειμένου να παραμείνει ανταγωνιστική και κυρίαρχος πρωταγωνιστής στη διεθνή ναυτιλία και τις αδυναμίες που παρουσιάζει η ναυτιλία, αλλά και τα περιθώρια βελτίωσης που μπορεί να εφαρμόσει.

Ένα από αυτά είναι η προσφορά ανταγωνιστικής εργασίας στη ναυτιλία ή οποία πρέπει να αναβαθμισθεί ουσιαστικά, έτσι ώστε να είναι δυνατό να καλύπτει τουλάχιστον την υπάρχουσα ζήτηση για πλοιάρχους και μηχανικούς, όπως αναλύσαμε οι διαφημιστικές εκστρατείες και καμπάνιες προώθησης και ενημέρωσης του ναυτικού επαγγέλματος είχε επιτυχία αφού καλύφθηκαν σχεδόν όλες οι θέσεις των εισακτέων στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Αυτές οι προσπάθειες θα πρέπει να συνεχιστούν για να μην εμφανίζεται έλλειψη σε ναυτικά επαγγέλματα και να προωθούν τα πλεονεκτήματα αυτών των επαγγελμάτων, καθώς επίσης να αναβαθμίσουν και να κάνουν πιο ελκυστικά τα προγράμματα σπουδών.

Ένα σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ελληνική ναυτιλία και πρέπει να γίνουν ληφθούν δραστικές πολιτικές προσαρμογής είναι η αναβάθμιση, η αξιοποίηση και ανάπτυξη των Ελληνικών ναυπηγείων, αφού είναι ανήκουστο η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο να μη διαθέτει επαρκή και ποιοτικά ναυπηγεία. Κατά αυτό τον τρόπο ένα μεγάλο μέρος των επισκευών και παραγγελιών νέων πλοίων μπορεί να γίνεται στην Ελλάδα, και όχι κυρίως στην Κίνα που γίνεται σήμερα, με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους, την ικανοποίηση των Ελλήνων πλοιοκτητών αφού θα προτιμούσαν τα Ελληνικά ναυπηγεία, αλλά και τη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης, τη μείωση της ανεργίας και την ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας, αφού θα αποφέρει πρόσθετα έσοδα στο Ελληνικό Δημόσιο.

Επιπλέον ο δημόσιος τομέας πρέπει να εκσυγχρονιστεί και να μειωθούν, αν όχι να εξαλειφθούν, τα γραφειοκρατικά εμπόδια. Από την άλλη πλευρά συμπεράναμε ότι αυτά τα εμπόδια εξαλείφθηκαν στη διαδικασία εισαγωγής των ναυτιλιακών εταιριών στο χρηματιστήριο Αθηνών.

Επίσης πολύ σημαντικός παράγοντας είναι υψηλή επιστημονική - τεχνολογική κατάρτιση του εργαζόμενου δυναμικού, η επένδυση και χρηματοδότηση σε νέες τεχνολογίες, αλλά και τεχνολογίες που προάγουν και προστατεύουν το περιβάλλον, όπως κάνουν ήδη οι Σκανδιναβικές χώρες, όπου αναφέραμε στην εργασία. Το αποτέλεσμα θα είναι όχι μόνο η προστασία του περιβάλλοντος άμεσα, αλλά θα είναι και η ενίσχυση της οικονομίας και της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής ναυτιλίας διεθνώς, η αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών που θα παρέχει, καθώς και η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας με περαιτέρω αντίκτυπο την ενίσχυση της Ελληνικής οικονομίας. Επομένως πρέπει να διατίθενται κονδύλια για ανάπτυξη και εφαρμοσμένη έρευνα, είτε μέσω πόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είτε μέσω κρατικών επιχορηγήσεων για την προώθηση νέων τεχνολογιών, την ανάπτυξη τεχνολογιών «πράσινης» οικονομίας, την αναβάθμιση των ελληνικών ναυπηγείων και τη σύνδεση μεταξύ των Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων και Επιχειρήσεων, με σκοπό την καλύτερη και αποδοτικότερη υποστήριξη της έρευνας.

Επίσης πρέπει να αυξηθούν οι επενδύσεις της ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία και να διαχέονται σε ολόκληρη την οικονομία και όχι μόνο στο συγκεκριμένο κλάδο. Απαραίτητη προϋπόθεση βέβαια είναι η μακροοικονομική σταθερότητα, αλλά ακόμα

και σε περιόδους κρίσης και οικονομικών δυσκολιών η ελληνική ναυτιλία μπορεί να στηρίζει την οικονομία.

Επιπρόσθετα πρέπει να αλλάξει ο οικογενειακός χαρακτήρας με την έννοια να μην αναλαμβάνουν τη διοίκηση άτομα του οικογενειακού περιβάλλοντος που δεν έχουν τα προσόντα και να ενσωματωθεί η αντίληψη και να εφαρμοσθούν οι αρχές της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης, όπου σκοπός είναι μεν η ικανοποίηση των ιδιοκτητών και μετόχων της εταιρίας, αλλά είναι και η προστασία του περιβάλλοντος και της κοινωνίας.

Όπως αναφέραμε η λειτουργία του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου έχει εξελιχθεί με ταχύτερο ρυθμό και έχει σημειωθεί ουσιαστική πρόοδος, αλλά αυτή η προσπάθεια και η επίτευξη δε σημαίνει ότι πρέπει να διαρθρωθεί και να εγκαταλειφθεί.

Γενικά συμπεραίνουμε ότι οι εκάστοτε ελληνικές κυβερνήσεις και αρμόδιοι φορείς θα πρέπει να λάβουν και να λαμβάνουν διαχρονικά τέτοια μέτρα πολιτικής προσαρμογής στην ελληνική ναυτιλία, έτσι ώστε είναι να διατηρήσουν αυτά τα διαχρονικά βιώσιμα πλεονεκτήματα που αποτελούν την πηγή πλούτου και ευημερίας της Ελληνικής οικονομίας, αφού ακόμα και στην περίοδο της κρίσης η Ελληνική ναυτιλία συνεχίζει να αποφέρει σημαντικά έσοδα στο Ελληνικό Δημόσιο.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Alpha Bank, (2009α), ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, Τεύχος 108

Alpha Bank, (2009β), ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, Τεύχος 110

Alpha Bank, (2010), ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, Τεύχος 111

Αμοιρίδης, Μ. (2009), Οι επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης στην αυτοκινητοβιομηχανία ως μοχλός μετάβασης σε φιλικές προς το περιβάλλον τεχνολογίες, Αδημοσίευτη Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας

Becatoros, E. (2008), Greek shipping hit by global financial crisis, <http://www.visitkarpathos.com/articles>, τελευταία επίσκεψη: 11/04/2010

Βισβίκης, Η. (2010), Η επίδραση της κρίσης στις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές, [http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w/articles/economyagor\\_2\\_30/08/2009\\_327384](http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w/articles/economyagor_2_30/08/2009_327384), τελευταία επίσκεψη: 22/04/2010

Blundell-Wignall, A. (2007), Structured Products: Implications for Financial Markets, Financial Market Trends, OECD

Blundell-Wignall, A., Atkinson, P. and S.E., Lee (2008), The Current Financial Crisis: Causes and Policy Issues, *Financial Market Trends*, OECD

Bordo, M., Eichengreen, B., Klingebiel, D. and Martinez-Peria, M.S. (2001), Is the crisis problem growing more severe?, *Economic Policy*, 32, pp. 51-82

Boskin, M.J. (2008), Our Next President and the Perfect Economic Storm, *Wall Street Journal*, <http://www.online.wsj.com>, τελευταία επίσκεψη: 15/04/2010

Buchheit, L.C. (2008), Did We Make Things Too Complicated?, *International Financial Law Review*, March

Business Line, (2008), Higher freight rates may dog shipping industry till 2012, <http://info.jctrans.com/jenet/news/osn/2008623652555.shtml>, τελευταία επίσκεψη: 29/04/2010

Cecchetti, S.G. (2008), [Crisis and Responses: the Federal Reserve and the Financial Crisis of 2007-2008](#), *NBER Working Papers*, 14134, National Bureau of Economic Research

China Research Intelligence, (2009), *Report of Chinese Shipbuilding Industry under the International Financial Crisis*, <http://www.shcri.com>

Cox, W. (2008). Root Causes of the Financial Crisis: A Primer, <http://www.newgeography.com/content/00369-root-causes-financial-crisis-a-primer>, τελευταία επίσκεψη: 12/04/2010

Geithner, T.F. (2008), Systemic Risk and Financial Markets, *Testimony before the House Committee on Financial Services*, [http://www.cfr.org/publication/18153/geithners\\_testimony\\_before\\_the\\_committee\\_on\\_financial\\_services\\_us\\_house\\_of\\_representatives\\_july\\_2008.html](http://www.cfr.org/publication/18153/geithners_testimony_before_the_committee_on_financial_services_us_house_of_representatives_july_2008.html), τελευταία επίσκεψη: 15/04/2010

Γενική Γραμματεία Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος (2010), ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ: ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ, Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Οικονομικών

Granitsas, A. (2008), Financial Crisis Seen Cutting Shipping Oversupply, Focus, <http://news.alibaba.com/article/detail/europe/100020561-1-focus%253A-financial-crisis-seen-cutting.html> , τελευταία επίσκεψη: 13/04/2010

Gross, D. (2003), The best economic indicator you've never heard of <http://www.slate.com/id/2090303/> , τελευταία επίσκεψη: 28/04/2010

Guha, K. (2007), Bundesbank Chief Says Credit Crisis Has Hallmarks of Classic Bank Run, *Financial Times*, 3, September, pp. 1

Davis, J.F. (2009), The Cause of the 2008 Financial Crisis, <http://www.aim.org/guest-column/the-cause-of-the-2008-financial-crisis/>, τελευταία επίσκεψη: 15/04/2010

DowLetter.com Team, (2009), The "Bear" took us to 1997 Levels, <http://blog.dowletter.com/2009/07/investing-for-long-term.html> , τελευταία επίσκεψη: 28/04/2010

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, (2008), Ειδική Μελέτη: Ναυτιλία, Διεύθυνση Στρατηγικής και Οικονομικής Ανάλυσης

EMF Executive Committee, (2005), The Future Of The Maritime Industry In Europe The Sea Is The Future, [http://www.mareforum.com/NewEurMaritPolicy\\_FEM.pdf](http://www.mareforum.com/NewEurMaritPolicy_FEM.pdf)

Zajec, O. (2009), Η Κίνα προβάλλει τις ναυτικές της φιλοδοξίες, <http://www.monde-diplomatique.gr/spip.php?article235>, τελευταία επίσκεψη: 28/04/2010

Ζήκου, Μ. (2010), ΥΠΕΡΘΕΡΜΑΝΣΗ: «Φούσκες» στις αγορές της Κίνας, <http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=18&artId=323972&dt=03/04/2010>, τελευταία επίσκεψη: 25/04/2010

Ημερησία (2010), Πάνω από 164 παραγγελίες πλοίων, <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=12336&subid=2&pubid=26899150>, τελευταία επίσκεψη: 24/04/2010

International Monetary Fund (2008), Financial Stress, Downturns, and Recoveries, *World Economic Outlook*

International Monetary Fund, (2009), *World Economic Outlook, Sustaining the Recovery*, World Economic and Financial Surveys, IMF Multimedia Services Division

Jickling, M. (2009), Causes of the Financial Crisis, CRS Report for Congress, *Congressional Research Service*, R40173

Καθημερινή, (2010), Ο ρόλος της Κίνας στην ανάκαμψη της Ευρώπης [http://portal.kathimerini.gr/4Dcgi/4dcgi/w\\_articles\\_kathextra\\_1\\_21/05/2009\\_280777](http://portal.kathimerini.gr/4Dcgi/4dcgi/w_articles_kathextra_1_21/05/2009_280777), τελευταία επίσκεψη: 26/04/2010

Καλλή, Α. (2008), *Ναυτιλία: Παγκόσμια πρωταθλήτρια η Ελλάδα*, <http://www.pbs.gr/cms/?q=node/657>, τελευταία επίσκεψη: 13/04/2010

Καπράλος, Σ. (2008), Πρόσκληση στις ναυτιλιακές εταιρείες να εισαχθούν στο Χ.Α., <http://www.axiplus.gr/Default.aspx?id=64446&nt=108&lang=1>

Kaufman, H. (2008), Finance's Upper Tier Needs Closer Scrutiny, *Financial Times*, 21 April, pp. 13

Labonte, M. (2009), *Asset Bubbles: Economic Effects and Policy Options for the Federal Reserve*, CRS Report for Congress, *Congressional Research Service*, RL33666

Laeven, L. and Valencia, F. (2008), Systemic Banking Crises: A New Database, International Monetary Fund, November

Lukken, W. (2008), How to Solve the Derivatives Problem, *Wall Street Journal*, 10 October, pp. A15

MarineNews, (2010), *Ναυτιλία: Άνοδος των ναύλων κατά 10% μέσα στο 2010* <http://www.marineNews.gr/pub/category.asp?lang=gr&contentid=11366>, τελευταία επίσκεψη: 24/4/2010

Mason, J.R. (2008), The Summer of '07 and the Shortcomings of Financial Innovation, *Journal of Applied Finance*, 18, pp. 8-15

Media Shipping, (2009), Η πτώχευση της Eastwind Maritime Inc, <http://www.mediashipping.gr/?q=node/3876>, τελευταία επίσκεψη: 5/05/2010

Men, J. , <http://www.nato.int/docu/review/2009/FinancialCrisis/Financial-Crisis-China/GR/index.htm>, τελευταία επίσκεψη: 28/04/2010

Miral, A. (2010), Shipping Forecast 2010: A bearish year upcoming?, <http://www.wallstreetgreek.blogspot.com/2010/01/shipping-forecast-2010.html>, τελευταία επίσκεψη: 6/05/2010

Mohan, R. (2009α), Global financial crisis – causes, impact, policy responses and lessons, *Speech at the 7th Annual India Business Forum Conference*, London Business School, London, 23 April

Mohan, R. (2009β), India and Global Crisis, *IMC's 101st Annual General Meeting*, [http://www.imcnet.org/PDF/India and Global Crisis Rakesh Mohan Speech.pdf](http://www.imcnet.org/PDF/India%20and%20Global%20Crisis%20Rakesh%20Mohan%20Speech.pdf)

Monsen, P. (2008), Εμπορική Ναυτιλία: Τάσεις και Προοπτικές, Eurobank Research, *Οικονομία και Αγορές*, 3(3), σελ. 11-13

Μπαρδούνιας, Ν. (2010), Η παγκόσμια ναυτιλία πλέει στα ταραγμένα νερά της κρίσης, [http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w articles economyerix 2 04/01/2009 2980 99](http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_economyerix_2_04/01/2009_298099), τελευταία επίσκεψη: 14/04/2010

Murphy, E.V. (2008), Alternative Mortgages: Causes and Policy Implications of Troubled Mortgage Resets in the Subprime and Alt-A Markets, CRS Report for Congress, *Congressional Research Service*, RL33775

Nabar, M. and W. College (2008), Rewriting the Rule Book: The US Policy Response to the Financial Crisis 2007-08, *US Policy Response to the Financial Crisis*, [http://www.wellesley.edu/Economics/Nabar/ files/panel.pdf](http://www.wellesley.edu/Economics/Nabar/files/panel.pdf)

Nanto, D.K. (2009), The Global Financial Crisis: Analysis and Policy Implications, CRS Report for Congress, *Congressional Research Service*, RL34742

Ναυτικό Ελληνικό Επιμελητήριο, [www.nee.gr](http://www.nee.gr)

Ναυτεμπορική, <http://www.naftemporiki.gr/markets>, τελευταία επίσκεψη: 22/04/2010

Ναυτεμπορική, (2010), Κίνα: Στο 11,9% η ανάπτυξη το α' τρίμηνο, <http://www.naftemporiki.gr/news/cstory.asp?id=1802762>, τελευταία επίσκεψη: 25/04/2010

NEWLEAD HOLDINGS LTD., (2010), FORM 20-F, Filed 03/18/10 for the Period Ending 12/31/09

Ξηραδάκης, Γ. (2009), Μακρύς ο δρόμος της ανάκαμψης στη ναυτιλία, <http://www.capital.gr/Articles.asp?id=690127&pg=2>, τελευταία επίσκεψη: 12/05/2010

OECD (2008), *Economic Outlook*, No. 84, November.

OECD, (2009), *Economic Outlook* No. 86

Πάλλης, Α.Α., (2007), Ρύθμιση των Θαλάσσιων Μεταφορών στον Ευρωπαϊκό Χώρο, Κεφάλαιο στην Συλλογική Έκδοση: Θεοδωρόπουλος Σ., *Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής*, Αθήνα Gutenberg, σελ. 33-54.

Paulson, H.M., Steel, R.K. and D.G. Nason (2008), Blueprint for a Modernized Financial Regulatory Structure, *U.S. Treasury*, March, <http://www.ustreas.gov/press/releases/reports/Blueprint.pdf>

Petrofin Research (2009), 2009 Greek fleet statistics, 2nd part of Petrofin Research, *Petrofin S.A.*, <http://www.petrofin.gr/Upload/2ndPartGreekFleetStatistics.pdf>

Petropoulos, T. (2008), The challenges and opportunities facing shipping public companies in the face of increasing market and financial turbulence, *Petrofin S.A.*, <http://www.petrofin.gr/Upload/nafs-feb08.pdf>

Petropoulos, T. (2009α), Greek shipping: poised to meet the crisis, *Petrofin S.A.*, <http://www.petrofin.gr/Upload/nafs-June09.pdf>

Petropoulos, T. (2009β), Will the estimated global economic recovery be strong and will it last?, *Petrofin S.A.*, [www.petrofin.gr/Upload/nafs-nov2009.pdf](http://www.petrofin.gr/Upload/nafs-nov2009.pdf)

Petropoulos, T. (2010α), Dry bulk shipping; Can the order book be absorbed? *Petrofin S.A.*, <http://www.petrofin.gr/Upload/nafs-jan10.pdf>

Petropoulos, T. (2010β), Key Developments and Growth in Greek Ship-Finance, *Petrofin S.A.*, [www.petrofin.gr/Upload/PetrofinBankResearch-end2009.pdf](http://www.petrofin.gr/Upload/PetrofinBankResearch-end2009.pdf)

Πετρόπουλος, Τ. (2009α), Ναυτιλία ξηρού φορτίου: υπάρχει φως στο τούνελ;, *Petrofin S.A.*, <http://www.petrofin.gr/Upload/efoplistis.pdf>

Πετρόπουλος, Τ. (2009β), Η επόμενη μέρα, Τι μέλλον για τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση;, Institute of Chartered Shipbrokers, Eugenides Foundation

Ročuča, M. and M. Zanne (2009), The impact of global economic crisis on the dry bulk shipping industry, *Pomorstvo: Journal of Maritime Studies*, 23(2), pp. 477-493

Πουλέρες, Γ. και Μανώλας, Χ. (2008), Στον ύφαλο της κρίσης και η ελληνική Ναυτιλία, <http://www.tanea.gr/default.asp?pid=2&artid=1408140&ct=3> , τελευταία επίσκεψη: 12/04/2010

Rai, N. και A. Partnaude (2010), Με "όπλο" τη ρευστότητα η ελληνική ναυτιλία οδεύει στην ανάκαμψη, <http://www.capital.gr/News.asp?id=944298>, τελευταία επίσκεψη: 15/05/2010

Rajan, R. (2007), A Tale of Two Liquidities, *Remarks at the University of Chicago Graduate School of Business*, 5 December, [http://www.chicagobooth.edu/news/12-5-07\\_Rajan.pdf](http://www.chicagobooth.edu/news/12-5-07_Rajan.pdf)

Reinhart, C.M. and K.S. Rogoff (2008), Is the 2007 U.S. Sub-Prime Financial Crisis So Different? An International Historical Comparison, *NBER Working Paper*, No. 13761

Reporter, (2009), Απαισιοδοξία για το μέλλον της ναυτιλίας, <http://news.pathfinder.gr/finance/shipping/597635.html>, τελευταία επίσκεψη: 22/04/2010

Rickards, J.G. (2008), A Mountain, Overlooked: How Risk Models Failed Wall St. and Washington, *Washington Post*, 2 October, pp. A23

Roubini, N. (2008), The Shadow Banking System is Unravelling, *Financial Times*, 22 September, pp. 9

Schulz, T. (2008), Global Crisis Hits Shipping Industry Hard, *Spiegel Online International*, <http://www.spiegel.de/international/business/0,1518,594710,00.html>, τελευταία επίσκεψη: 13/04/2010

Scotiabank Group, (2009), Global Economic Research, Global Forecast Update, [www.scotiacapital.com/English/bns\\_econ/fxout.pdf](http://www.scotiacapital.com/English/bns_econ/fxout.pdf)

Sea Rates, (2010), Outlook on shipping industry in 2010, <http://www.searates.com/news/5877/>, τελευταία επίσκεψη: 12/04/2010

Shipping Industry Group (2009), Global Shipping Benchmarking Survey 2009, *PricewaterhouseCoopers*, [http://www.pwc.com/en\\_GR/gr/surveys/assets/globalshipping-benchmarking-survey-2009-B.pdf](http://www.pwc.com/en_GR/gr/surveys/assets/globalshipping-benchmarking-survey-2009-B.pdf)

Smaghi, L.B. (2008), The financial crisis and global imbalances – two sides of the same coin, *Speech at the Asia Europe Economic Forum*, Beijing, 9 December, 2008.

Snow, J. W. (2008), Statement before the House Committee on Oversight and Government Reform, 23 October

Sorkin, A.S. (2008), Rein in Chief's Pay? It's Doable, *New York Times*, [http://www.nytimes.com/2008/11/04/business/04sorkin.html?\\_r=1](http://www.nytimes.com/2008/11/04/business/04sorkin.html?_r=1), τελευταία επίσκεψη: 13/04/2010

Spiegel, (2010), German Shipping Faces Wave of Financing Problems, [http://www.hellenicshippingnews.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=93359&Itemid=32](http://www.hellenicshippingnews.com/index.php?option=com_content&task=view&id=93359&Itemid=32), τελευταία επίσκεψη: 28/04/2010

Sunstein, C. and R. Thaler (2008), Human Frailty Caused This Crisis, *Financial Times*, [http://us.ft.com/ftgateway/superpage.ft?news\\_id=fto11120081457021577](http://us.ft.com/ftgateway/superpage.ft?news_id=fto11120081457021577), τελευταία επίσκεψη: 16/04/2010

Σπανού, Α. (2009), Χρηματοπιστωτικές Κρίσεις, Αίτια και Αφορμές, Αδημοσίευτη Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας

The Sea Nation, (2008), Η κρίση στη ναυτιλία πλήττει και την πραγματική οικονομία, <http://www.theseanation.gr/news/analyses/i-krisi-sti-naftilia-plittei.htm>, τελευταία επίσκεψη: 10/04/2010

The Sea Nation, (2010), Αγκάθι για το ναυτιλιακό εμπόριο η πειρατεία, <http://www.theseanation.gr/news/powerhouse/agathi-gia-to-naftiliako.htm>, τελευταία επίσκεψη: 5/05/2010

Tetraplan A/S, (2009), *Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon, Final Report*, Copenhagen, Denmark

ΥΕΝ/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης, [www.yen.gr](http://www.yen.gr)

United Nations, (2007), *Review of Maritime Transport 2007*, Report by the UNCTAD secretariat, UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, Geneva

Faiola, A., Nakashima, E. and J. Drew (2008), “What Went Wrong?”, *WashingtonPost*, <http://www.washingtonpost.com/wpdyn/content/story/2008/10/14/ST2008101403344.html>, τελευταία επίσκεψη: 15/04/2010

Furceri, D. and Mourougane, A. (2009), *Financial Crises: Past Lessons and Policy Implications*, *OECD Economics Department Working Papers*, 668, OECD, Economics Department

Xiaotian, W. (2009), *Shipping industry may take longer to recover*, [http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2009-10/27/content\\_8853220.htm](http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2009-10/27/content_8853220.htm), τελευταία επίσκεψη: 06/05/2010