

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

### ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### ΠΩΣ ΕΠΗΡΕΑΖΕΙ Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Πάντης Ελευθέριος

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

Πειραιάς

Ιούνιος 2011

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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.

## ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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 στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- κ. Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- κ. Γκιζιάκης Κωνσταντίνος
- κ. Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

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

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Εισαγωγή.....	8
1. Εισαγωγή & Σκοπός της εργασίας.....	8
1.1 Ιστορικό Πλαίσιο Χρηματοπιστωτικών Κρίσεων.....	10
1.1.1 Η Πετρελαϊκή Κρίση του 1929.....	10
1.1.2 Η σημερινή Διεθνής Χρηματοπιστωτική Κρίση (2007-σήμερα).....	16
1.2 Η αφετηρία της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης (ΗΠΑ).....	19
1.3 Η Χρηματοπιστωτική κρίση στην Ελλάδα.....	23
1.4 Η Χρηματοπιστωτική Κρίση και η Διεθνής Ναυτιλία.....	28
1.5 <b>Συμπεράσματα</b> .....	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Η Χρηματοπιστωτική Κρίση και η Ελληνική Ναυτιλία.....	34
2.1 Διάρθρωση του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου.....	35
2.1.1 Η πορεία του Ελληνόκτητου στόλου από το 2007 έως και σήμερα.....	35
2.1.2 Ο Ελληνόκτητος Στόλος υπό την Ελληνική Σημαία.....	43
2.2 Παραγγελίες – Παραδόσεις νέων πλοίων.....	45
2.3 Η χρηματοδότηση της αγοράς των newbuildings.....	51
2.4 Αγοραπωλησίες Πλοίων.....	53
2.5 Διαλύσεις Πλοίων.....	55
2.6 <b>Συμπεράσματα</b> .....	57
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Η Χρηματοπιστωτική Κρίση και η Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση.....	57
3.1 Η Ελληνική αγορά της Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης.....	57
3.2 Η πορεία των Ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	63
3.3 <b>Συμπεράσματα</b> .....	67
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Χρηματοπιστωτική Κρίση & τα οικονομικά αποτελέσματα των Ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιριών.....	70
4.1 Η πορεία των Ελληνικών συμφερόντων εταιριών εν μέσω κρίσης.....	70
4.2 Η πορεία των 29 εταιριών εισηγμένων στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.....	73
4.3 <b>Συμπεράσματα</b> .....	76
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	77

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ & ΠΙΝΑΚΩΝ:

<b>ΣΧΗΜΑ 1:</b> <i>Ο Παγκόσμιος και ο Ελληνικών συμφερόντων στόλος ανά είδος και αριθμό πλοίων (2010)</i> .....	38
<b>ΣΧΗΜΑ 2:</b> <i>Ο Παγκόσμιος και ο Ελληνικών συμφερόντων στόλος ανά είδος και αριθμό πλοίων (2011)</i> .....	39
<b>ΣΧΗΜΑ 3:</b> <i>Ο αριθμός των Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων την περίοδο 1998-2010</i> .....	60
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 1:</b> <i>Η εξέλιξη του Ελληνόκτητου Εμπορικού στόλου σε όρους μεταφορικής ικανότητας και αριθμού πλοίων (2007-2011)</i> .....	33
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2:</b> <i>Οι 35 Χώρες – Κράτη με τον μεγαλύτερο Εμπορικό Στόλο (2008)</i> .....	35
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3:</b> <i>Οι 35 Χώρες – Κράτη με τον μεγαλύτερο Εμπορικό Στόλο (2009)</i> .....	36
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 4:</b> <i>Οι 35 Χώρες- Κράτη με τον μεγαλύτερο Εμπορικό Στόλο (2010)</i> .....	37
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 5:</b> <i>Παραγγελίες Πλοίων Ελληνικών Συμφερόντων κατά τη διετία 2009-2010</i> .....	43
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 6:</b> <i>Παραγγελίες νεότευκτων πλοίων Ελληνικών Συμφερόντων ανά είδος πλοίου ( Bulk Carriers / Tankers / Containers ) Ά Εξάμηνο 2010</i> .....	44
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 7:</b> <i>Σύγκριση σχεδιασθεισών – πραγματοποιηθέντων παραγγελιών στον τομέα μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (2009)</i> .....	47
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 8:</b> <i>Σύγκριση σχεδιασθεισών-πραγματοποιηθέντων παραγγελιών στον τομέα μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (2010)</i> .....	47
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 9:</b> <i>Χρηματοδότηση newbuilding: Ποσοστιαία αλλαγή Δεσμευμένου Χαρτοφυλακίου που αφορά στα νεότευκτα πλοία</i> .....	49
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 10:</b> <i>Στοιχεία Επένδυσης κεφαλαίου ανά Χώρα και Τομέα Ναυτιλίας (2010)</i> .....	50
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 11:</b> <i>Στοιχεία Επένδυσης κεφαλαίου ανά Χώρα και Τομέα Ναυτιλίας (2011)</i> .....	51
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 12:</b> <i>Δραστηριότητα Διάλυσης πλοίων (2000-2011)</i> .....	53

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 13:</b> Κατανομή Τραπεζικών Ιδρυμάτων που σχετίζονται με τη χρηματοδότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας ανά Εθνικότητα.....	56
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 14:</b> Συμμετοχή Ελληνικών Τραπεζών στο Δανειακό Χαρτοφυλάκιο της Ελληνικής Ναυτιλίας ανά Πιστωτικό Ίδρυμα (2009-2010).....	57
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 15:</b> Κατάταξη Τραπεζικών Ιδρυμάτων ανά ποσοστό Συμμετοχής στο Ελληνικό Ναυτιλιακό Χαρτοφυλάκιο.....	58
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 16:</b> Ταξινόμηση Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων ανά μέγεθος στόλου που αφορά σε πλοία από 20 ετών και άνω (1998-2010).....	63
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 17:</b> Ταξινόμηση Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων ανά μέγεθος στόλου που αφορά σε πλοία από 15 έως και 19 ετών (1998-2010).....	63
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 18:</b> Ταξινόμηση Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων ανά μέγεθος στόλου που αφορά σε πλοία από 10 έως και 14 ετών (1998-2010).....	64
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 19:</b> Ταξινόμηση Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων ανά μέγεθος στόλου που αφορά σε πλοία από 0 έως και 9 ετών (1998-2010).....	64
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 20:</b> Οικονομικά Αποτελέσματα επιλεγμένων Ναυτιλιακών Εταιριών εισηγμένων στο NYSE ( Κύκλος Εργασιών & Καθαρά Κέρδη 2007-2010).....	68
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 21:</b> Η Χρηματιστηριακή πορεία των Ελληνικών Ναυτιλιακών Εταιριών εισηγμένων στο NYSE.....	71

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ:**

Παρόλο που η βιομηχανία της παγκόσμιας Ναυτιλίας παρουσίασε ραγδαία ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια, η σημερινή χρηματοπιστωτική κρίση που προήλθε από τις Ηνωμένες Πολιτείες, σε συνδυασμό με την υπερπροσφορά χωρητικότητας των τελευταίων ετών, δεν μπορούσαν παρά να την επηρεάσουν. Έτσι, η Ναυτιλία βρέθηκε αντιμέτωπη με τις συνέπειες της οικονομικής κρίσης και κυρίως με αυτή της έλλειψης ρευστότητας.

Αντικείμενο της παρούσας μελέτης αποτελεί η καταγραφή και η κριτική ανάλυση των συνεπειών της χρηματοπιστωτικής κρίσης που αφορούν στην Ελληνική Ναυτιλία. Σκοπός είναι να διαπιστωθεί εάν και κατά πόσο επηρεάστηκε η Ελληνική Ναυτιλία θετικά ή αρνητικά από τις οικονομικές συνθήκες που διαμορφώθηκαν στις παγκόσμιες αγορές. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω της παρουσίασης και της ανάλυσης στοιχείων και γεγονότων για τον τρόπο με τον οποίο αντέδρασε η Ελληνική πλοιοκτησία και το περιβάλλον που την πλαισιώνει.

**Λέξεις Κλειδιά:** Χρηματοπιστωτική κρίση, υπερπροσφορά χωρητικότητας ρευστότητα.

## **ABSTRACT:**

Although the worldwide shipping industry has known great development over the last years, today's economic crisis, firstly originated in the United States, in combination with excessive supply of tonnage, could not leave it unaffected. Thus, the shipping industry is facing also the consequences of the economic crisis, and most of all, that of liquidity.

The thesis will pivot around the critical analysis of the effects of the economic crisis in Greek Shipping Industry and its reactions to it. The main purpose is to identify if Greek Shipping Industry has been positively or negatively affected from the world economy. The research attempt will be accomplished with presentation and analysis of facts and statistical data concerning the reaction of Greek Shipping Industry towards U.S economic crisis.

**Key Words:** economic crisis, excessive supply, liquidity

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο:**

### **1. Εισαγωγή & σκοπός της εργασίας.**

Η παρούσα μελέτη έχει ως αντικείμενο την κριτική ανάλυση, μέσω της λεπτομερούς περιγραφής και εμπεριστατωμένης έρευνας, της επίδρασης της σημερινής χρηματοπιστωτικής κρίσης στην Ελληνική Ναυτιλία και τις επιχειρήσεις οι οποίες την περιβάλλουν. Στόχος της εν λόγω εργασίας είναι η καταγραφή και η αξιολόγηση των υφιστάμενων συνεπειών, μέσω της παρουσίασης των θετικών και των αρνητικών πτυχών τους, καθώς και η καταγραφή του τρόπου αντίδρασης της Ελληνικής Ναυτιλίας στις συνέπειες αυτές και του οικονομικού περιβάλλοντος που την πλαισιώνει. Ειδικότερα, επιχειρείται παρουσίαση και ανάλυση της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης, της αφετηρίας και των αιτιών της, καθώς και της σύνδεσής της με τη διεθνή και Ελληνική Ναυτιλία, η οποία αποτελεί και το αντικείμενο της μελέτης μας. Το εν λόγω εγχείρημα στηρίζεται σε συγκεκριμένους κεντρικούς πυλώνες, όπως είναι η διάρθρωση του Ελληνικού στόλου μέσω των παραγγελιών, των παραδόσεων, των αγοραπωλησιών των πλοίων, η πορεία των Ελληνικών Ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι επενδύσεις της Ελληνικής πλοιοκτησίας, καθώς και οι πόροι χρηματοδότησης της Ελληνικής Ναυτιλίας ( το Ελληνικό Ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο).

Η χρηματοπιστωτική κρίση που εκδηλώθηκε στις Ηνωμένες Πολιτείες, έπληξε τις αγορές παγκοσμίως, συρρικνώνοντας κατά ένα μέρος τον όγκο του παγκόσμιου εμπορίου, ενώ ήταν αδύνατο να αφήσει τη Ναυτιλία ανεπηρέαστη, καθώς σε ποσοστό άνω του 80% το παγκόσμιο εμπόριο διακινείται μέσω θαλάσσης. Παράλληλα με τη μεγάλη ανάπτυξη που είχε γνωρίσει τα προηγούμενα χρόνια, η Ναυτιλιακή βιομηχανία προέβη σε παραγγελίες – ρεκόρ, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν ανισορροπίες μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης, καθώς υπήρξε έντονα υπερπροσφορά χωρητικότητας. Σε συνδυασμό με την έλλειψη χρηματοδοτικών πόρων, η Ναυτιλία σήμερα αντιμετωπίζει μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις.



Παρόλα αυτά, η Ελληνική Ναυτιλία εξακολουθεί να διατηρεί την ηγετική της θέση στο χώρο, διαθέτοντας τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο παγκοσμίως, πρωτοστατώντας στον τομέα των παραγγελιών και επενδύσεων, ενώ παράλληλα χαράζει στρατηγικές που της επιτρέπουν να επιβιώνει στο δύσκολο αυτό οικονομικό περιβάλλον.

Η εκπόνηση της εν λόγω διπλωματικής εργασίας δεν αποτέλεσε εύκολο έργο, καθώς η βιβλιογραφία σχετικά με τη σημερινή χρηματοπιστωτική κρίση και την Ελληνική Ναυτιλία είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη, και ουσιαστικά αφορά, στα αίτια της χρηματοπιστωτικής κρίσης και τις συνέπειες αυτής. Η αναπλήρωση του βιβλιογραφικού κενού για τους σκοπούς της παρούσας μελέτης έγινε μέσω της αναζήτησης σχετικών πληροφοριών στο Διαδίκτυο. Όσον αφορά στο ιστορικό πλαίσιο της χρηματοπιστωτικής κρίσης και τις προγενέστερες αυτής, τη μεγαλύτερη βοήθεια προσέφεραν οι εκθέσεις της Τράπεζας της Ελλάδος, ενώ όσον αφορά στη Διεθνή και Ελληνική Ναυτιλία, άκρως κατατοπιστικές στάθηκαν οι μελέτες για τις θαλάσσιες μεταφορές της UNCTAD<sup>1</sup>, όπως και η ηλεκτρονική εφημερίδα “ Η Ναυτεμπορική” αντίστοιχα.

Η αρχή της παρούσης μελέτης συνίσταται σε ένα εισαγωγικό κεφάλαιο, το οποίο αφορά στις μεγάλες κρίσεις της σύγχρονης ιστορίας, του 1929 και της σημερινής, καθώς αναφέρεται στα αίτια και τις συνέπειές τους. Στην τελευταία ενότητα αυτού του κεφαλαίου αναλύεται ο τρόπος με τον οποίο συνδέεται η σημερινή χρηματοπιστωτική κρίση με τη Ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως επίσης και ο τρόπος προσαρμογής της σε αυτή.

Το επόμενο κεφάλαιο αφορά στη χρηματοπιστωτική κρίση και τη σύνδεσή της με την Ελληνική Ναυτιλία, καθώς και στον τρόπο με τον οποίο αντέδρασε αυτή από πλευράς παραγγελιών νέων πλοίων, παραδόσεων, επενδύσεων. Η διάρθρωση του στόλου, καθώς και οι επενδύσεις επιτρέπουν στο να διαμορφωθεί μια άποψη για τον βαθμό στον οποίο επηρεάστηκε η Ελληνική πλοιοκτησία και ο τρόπος με τον οποίο αυτή αντέδρασε.

Το κεφάλαιο που ακολουθεί επικεντρώνεται στους πόρους από τους οποίους αντλεί κεφάλαια η Ελληνική Ναυτιλία και στη σύνθεση του Ναυτιλιακού Χαρτοφυλακίου. Η

---

<sup>1</sup> Η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) ιδρύθηκε το 1964 ως μόνιμο όργανο διακυβέρνησης. Αποτελεί το κύριο όργανο του Γενικού Συμβουλίου των Ηνωμένων Εθνών, με κύριο σκοπό τη μεγιστοποίηση των εμπορικών, επενδυτικών και αναπτυξιακών ευκαιριών των αναπτυσσόμενων χωρών.

ανάλυση αυτή, μας επιτρέπει να αντλήσουμε πληροφορίες για την αξιοπιστία και αποδοτικότητα της Ελληνικής Ναυτιλίας, όπως επίσης και για την στρατηγική πορεία της για τα επόμενα έτη.

Το τέταρτο κεφάλαιο αφορά στην πορεία των Ελληνικών Ναυτιλιακών επιχειρήσεων και στην αποτύπωση της χρηματοπιστωτικής κρίσης στα οικονομικά τους αποτελέσματα. Τα στοιχεία αυτά είναι ενδεικτικά για τον τρόπο που ‘‘απορρόφησαν’’ την κρίση, όπως επίσης και τον τρόπο με τον οποίο αντέδρασαν, ενώ στο τελευταίο κεφάλαιο συνοψίζονται τα γενικά συμπεράσματα για το αν και κατά πόσο επηρέασε θετικά ή αρνητικά η οικονομική κρίση την Ελληνική Ναυτιλία.

### **1.1 Ιστορικό πλαίσιο Χρηματοπιστωτικών κρίσεων.**

Εν έτει 2011, η παγκόσμια οικονομία διανύει μία από τις δυσκολότερες περιόδους της, αφού η κρίση του χρηματοπιστωτικού τομέα έχει προκαλέσει την κατάρρευση μεγάλων οικονομικών θεσμών, έχει επηρεάσει αρνητικά το Διεθνές εμπόριο, ενώ ακόμη έχει οδηγήσει ορισμένες χώρες στην εφαρμογή πολύ αυστηρών δημοσιονομικών μέτρων στα πλαίσια των προσπαθειών τους να αντιμετωπίσουν τις συνέπειες της κρίσης, χωρίς να οδηγηθούν σε πτώχευση. Στην ιστορία, έχουν καταγραφεί πολλές παρόμοιες κρίσεις, οι οποίες οδήγησαν σε οικονομικό, πολιτικό και πολλές φορές, ιδεολογικό και κοινωνικό αδιέξοδο τις χώρες που επλήγησαν, γεγονός το οποίο καθιστά τη σημερινή διανυόμενη κρίση γνώριμη, εξαιτίας του μεγέθους και της διάρκειάς της. Εν συνεχεία, παρατίθεται μία προσέγγιση των βασικών χαρακτηριστικών της κρίσης του 1929, αλλά και της σημερινής, αποσκοπώντας στην ευχερέστερη κατανόηση των υφιστάμενων προβλημάτων που αντιμετωπίζει η Ελληνική Ναυτιλία.

### 1.1.1. Η πετρελαϊκή κρίση του 1929 ( Great Depression of 1929 ( 1930's ).

Η παγκόσμια οικονομική ύφεση του 1929, η “ μεγάλη ύφεση “, όπως χαρακτηρίστηκε στις ΗΠΑ, είναι η μεγαλύτερη οικονομική ύφεση της σύγχρονης ιστορίας, η οποία χρησιμοποιείται ως παράδειγμα, για το μέγεθος της οδύνης που μπορεί να προκαλέσει μια οικονομική καταστροφή. Η κρίση αυτή είχε καταστροφικές επιπτώσεις τόσο στις αναπτυσσόμενες, όσο και στις ανεπτυγμένες χώρες, αφού επηρέασε το Διεθνές εμπόριο, τα προσωπικά εισοδήματα, τα έσοδα από φόρους, τις τιμές των αγαθών και τα περιθώρια κέρδους, με κυριότερη παρενέργεια, τις αρνητικές συνέπειες στις οικονομίες των χωρών, που εξαρτιόνταν άμεσα από τη βαριά βιομηχανία.

Υπήρξαν πολλοί παράγοντες που οδήγησαν στην κρίση , όπως και πολλές διαφωνίες για το αν αυτή οφείλεται σε μία αποτυχία του τρόπου λειτουργίας της ελεύθερης αγοράς ή στην άστοχη διαχείρισή της από πλευράς κυβερνήσεων. Οι κυριότεροι από αυτούς ήταν η κατάρρευση του Αμερικανικού χρηματιστηρίου το 1929 , γνωστή ως “ Μαύρη Τρίτη “ , σε συνδυασμό με τον υπερβολικό δανεισμό που παρείχαν τα πιστωτικά ιδρύματα της χώρας. Οι τράπεζες που παρείχαν υπέρογκες πιστώσεις, άρχισαν να καταρρέουν, αφού αφενός οι δανειολήπτες αδυνατούσαν να ανταποκριθούν στις συμβατικές τους υποχρεώσεις και αφετέρου, οι καταθέτες προέβαιναν σε μαζικές αναλήψεις των χρημάτων τους από τους τραπεζικούς λογαριασμούς τους . Οι κυβερνητικές εγγυήσεις και οι νομοθετικές ρυθμίσεις της Fed<sup>2</sup>, της Αμερικανικής Κεντρικής Τράπεζας, δεν κατάφεραν να προστατεύσουν τις τράπεζες, από την κατάρρευση , που οδήγησε στην απώλεια αποθέματος εκατομμυρίων δολαρίων. Τα απλήρωτα χρέη είχαν καταστεί ακόμη πιο επικίνδυνα, δεδομένου ότι τα εισοδήματα, που είχαν περιοριστεί κατά 20-50%, δεν επαρκούσαν για να εξυπηρετήσουν τις αντίστοιχες δανειακές υποχρεώσεις. Κατά τη διάρκεια των 10 πρώτων μηνών του 1930, 744 αμερικανικές τράπεζες κατέρρευσαν, ενώ, μέχρι τα τέλη του έτους, ο συνολικός αριθμός τους ανήλθε στις 9.000. Το 1933, οι καταθέτες είχαν σημειώσει απώλειες 140

---

<sup>2</sup> Η Ομοσπονδιακή Τράπεζα των ΗΠΑ, επίσης γνωστή και ως Federal Reserve (Fed), δημιουργήθηκε στις 23 Δεκεμβρίου του 1913 και αποτελεί το κεντρικό τραπεζικό σύστημα των Ηνωμένων Πολιτειών. Σύμφωνα με επίσημα έγγραφα, καθήκον της είναι η άσκηση νομισματικής πολιτικής για το έθνος, η εποπτεία και ρύθμιση των τραπεζικών ιδρυμάτων, καθώς και η διατήρηση της σταθερότητας του χρηματοπιστωτικού συστήματος.

δισεκατομμυρίων δολαρίων , ενώ οι επενδύσεις και οι κατασκευές περιορίστηκαν ή πάγωσαν τελείως. Οι διασωθείσες τράπεζες έγιναν ακόμη πιο συντηρητικές στις χορηγήσεις δανείων, άρχισαν να "κτίζουν" κεφαλαιακά αποθέματα και να περικόπτουν τα δάνεια, εντείνοντας έτσι την υποτίμηση του χρήματος. Εν ολίγοις, ένας φαύλος κύκλος δημιουργήθηκε, μετατρέποντας την οικονομική ύφεση του 1930 σε μία μεγάλη οικονομική εξαθλίωση, μέχρι το 1933 (Wikipedia, the free encyclopedia).

Η Μεγάλη Κρίση και Ύφεση στη δεκαετία του 1930 "...ήταν μία ανώφελη και άσκοπη τραγωδία..." (Krugman 2009, σελ. vii). Κατά τον Milton Friedman και την Anna Schwartz (1963), ήταν το αποτέλεσμα μίας σειράς σημαντικών λαθών και παραλείψεων στην άσκηση της οικονομικής πολιτικής, εκ μέρους τόσο της τότε κυβέρνησης των ΗΠΑ, όσο και της Ομοσπονδιακής Τράπεζας. Τα λάθη αυτά ήταν: η επίμονη προσπάθεια ισοσκέλισης του προϋπολογισμού, η πάση θυσία υπεράσπιση του κανόνα χρυσού, εις βάρος της εγχώριας οικονομίας και η παντελής απροθυμία παροχής ρευστότητας στις απειλούμενες τράπεζες, με αποτέλεσμα την εκδήλωση γενικευμένου πανικού των καταθετών (βλ. επίσης Bernanke 1993, Eichengreen 1993 και Temin 1989). Αναλυτικότερα:

- Το πρώτο λάθος πολιτικής ήταν η στροφή της Ομοσπονδιακής Τράπεζας, από την άνοιξη του 1928, προς την άσκηση μιας έντονα συντηρητικής νομισματικής πολιτικής, που συνεχίστηκε μέχρι το "κραχ" του Οκτωβρίου του 1929 (βλ. Hamilton 1987). Η άσκηση, ωστόσο, περιοριστικής νομισματικής πολιτικής δεν δικαιολογούνταν από το μακροοικονομικό περιβάλλον. Η οικονομία μόλις είχε εξέλθει από την καθοδική φάση του οικονομικού κύκλου, οι τιμές των αγαθών είχαν ήδη αρχίσει να μειώνονται και δεν υπήρχε ένδειξη για αναθέρμανση των πληθωριστικών προσδοκιών στο εγγύς μέλλον. Παρ' όλα αυτά, η Ομοσπονδιακή Τράπεζα αποφάσισε την αύξηση των επιτοκίων το 1928. Φοβούμενη τον κίνδυνο από την υπερβολική και αδικαιολόγητη, με βάση τα θεμελιώδη οικονομικά δεδομένα, ευφορία που επικρατούσε στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, η οποία ήταν απόρροια της κερδοσκοπικής συμπεριφοράς των επενδυτών, έλαβε εν τέλει μέτρα περιορισμού της ρευστότητας (βλ. Fisher 1933, Rothbard 1963). Αν και ο πρωταρχικός στόχος της Ομοσπονδιακής Τράπεζας, δηλαδή η πτώση των τιμών των μετοχών και η προσαρμογή τους στα ρεαλιστικά δεδομένα της αμερικανικής

οικονομίας, είχε επιτευχθεί, το τίμημα σε όρους προϊόντος και απασχόλησης, όπως αποδείχθηκε εκ των υστέρων, ήταν πολύ βαρύ.

- Το δεύτερο λάθος, σχετίζεται με την απόφαση της Ομοσπονδιακής Τράπεζας των ΗΠΑ να μην ακολουθήσει το παράδειγμα της Μεγάλης Βρετανίας, εγκαταλείποντας τον κανόνα χρυσού. Η χρηματοοικονομική αναστάτωση στην Ευρώπη και η διαφαινόμενη αβεβαιότητα σχετικά με τις αποδόσεις των βρετανικών επενδύσεων, προκάλεσαν σφοδρή κερδοσκοπική επίθεση στη στερλίνα το Σεπτέμβριο του 1931. Καθώς καταγράφηκαν τεράστιες ζημιές, επί των διαθεσίμων της, η Τράπεζα της Αγγλίας εγκατέλειψε τη σταθερή ισοτιμία της στερλίνας και επέτρεψε την ελεύθερη διακύμανσή της. Μετά την αποδέσμευση της στερλίνας από το χρυσό, οι κερδοσκόποι στράφηκαν στο δολάριο, αφού αυτό ήταν το δεύτερο υπονήφιο νόμισμα που θα δεχόταν έντονες υποτιμητικές πιέσεις (δεδομένης της δυσχερούς θέσης στην οποία βρισκόταν η αμερικανική οικονομία). Τόσο οι κεντρικές τράπεζες, όσο και οι ιδιώτες επενδυτές, που κατείχαν αξίες σε δολάρια, ζήτησαν επειγόντως τη μετατροπή τους σε χρυσό. Η Ομοσπονδιακή Τράπεζα αποφάσισε να προασπίσει την ισοτιμία του δολαρίου, με αποτέλεσμα μεγάλες απώλειες στα διαθέσιμά της, μεταξύ Σεπτεμβρίου και Οκτωβρίου του 1931. Οι σφοδρές κερδοσκοπικές επιθέσεις στο δολάριο, η μεγάλη απώλεια διαθεσίμων και οι φόβοι υποτίμησης του δολαρίου, προκάλεσαν πανικό στους καταθέτες και κλόνισαν την εμπιστοσύνη του κοινού στο τραπεζικό σύστημα, με τελικό αποτέλεσμα, την ανατροφοδότηση ενός γενικευμένου πανικού. Η απόφαση της Ομοσπονδιακής Τράπεζας, πρώτον, να στηρίξει το δολάριο, αυξάνοντας τα επιτόκια και δεύτερον, να μην αποσοβήσει τον πανικό των καταθετών, ενεργώντας ως “δανειστής ύστατης προσφυγής”, επιτάχυνε την υφεσιακή διαδικασία και την υποχώρηση του γενικού επιπέδου των τιμών εμβαθύνοντας την κρίση.
- Το τρίτο λάθος συνέβη το 1932. Ενώ η ύφεση ήταν σε πλήρη εξέλιξη, από την άνοιξη του 1932, η Ομοσπονδιακή Τράπεζα αποφάσισε εν τέλει να υιοθετήσει χαλαρότερη νομισματική πολιτική. Συγκεκριμένα, μεταξύ Απριλίου και Ιουνίου του 1932, επιχείρησε να αυξήσει τη ρευστότητα στην εγχώρια οικονομία, με πράξεις ανοικτής αγοράς, δηλαδή αγοράζοντας κρατικά χρεόγραφα που είχαν οι εμπορικές τράπεζες στο χαρτοφυλάκιό τους. Η επιτευχθείσα μείωση των επιτοκίων όμως, αξιολογήθηκε

λανθασμένα από τους αναλυτές της Ομοσπονδιακής Τράπεζας, ως μέτρο για την έξοδο από την κρίση. Κι αυτό γιατί, ενώ τα ονομαστικά επιτόκια διαμορφώθηκαν σε πολύ χαμηλά επίπεδα, τα πραγματικά επιτόκια δανεισμού, που εκφράζουν το κόστος του χρήματος, παρέμεναν σε πολύ υψηλά επίπεδα (Meltzer 2003).

- Το τέταρτο λάθος ήταν ότι οι οικονομικές αρχές της χώρας είχαν παντελή άγνοια των προβλημάτων του τραπεζικού συστήματος. Η μη τήρηση επαρκών διαθεσίμων, από τις τράπεζες, γενίκευσε τον πανικό των καταθετών, σε ολόκληρες πόλεις ή περιφέρειες των ΗΠΑ, οδηγώντας σε αθρόες αναλήψεις χρημάτων και στην αποθησαύριση των αποταμιεύσεών τους, με αποτέλεσμα να πτωχεύουν οι τράπεζες, να εντείνεται το πρόβλημα της έλλειψης ρευστότητας και να μονιμοποιούνται οι καθοδικές πιέσεις στις τιμές.

Από την άνοιξη του 1933, η Αμερικανική οικονομία άρχισε να ανακάμπτει, αν και έως το τέλος της δεκαετίας, συνέχισε να υπολείπεται των προ του 1929 επιπέδων. Οι Ευρωπαϊκές οικονομίες επίσης, ξεκίνησαν την πορεία εξόδου από την ύφεση, αλλά σε διαφορετικό χρόνο. Οι μεγάλες εισροές χρυσού από την Ευρώπη προς τις ΗΠΑ, εξαιτίας τόσο της υποτίμησης του δολαρίου το 1932, όσο και της επιδείνωσης της πολιτικής κατάστασης στην κεντρική Ευρώπη, επέφεραν αύξηση της προσφοράς χρήματος στην Αμερικανική αγορά και διευκόλυναν την παροχή δανείων προς τα νοικοκυριά και τις επιχειρήσεις. Σημαντικό ρόλο είχε και η αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των αγορών χρήματος και κεφαλαίων.

Έχει αποδειχθεί ότι η ταχύτητα της ανάκαμψης εξαρτήθηκε, σε μεγάλο βαθμό από την άμεση ή καθυστερημένη έξοδο από τον κανόνα χρυσού. Χώρες, όπως οι Σκανδιναβικές και η Βρετανία, που γρήγορα εγκατέλειψαν τη σχέση με το χρυσό και υποτίμησαν τα νομίσματά τους, ανέκαμψαν πολύ ταχύτερα, συγκριτικά με άλλες, που παρέμειναν για πολύ καιρό μετά την κρίση, στο καθεστώς χρυσού, όπως η Γαλλία ή το Βέλγιο (βλ. Bordo and Schwartz 1984, 1988, Eichengreen and Sachs 1986, Bernanke 2004).

Κατά τον Keynes (1936), η υπερκυκλική άσκηση της δημοσιονομικής πολιτικής, δηλαδή η διατήρηση ενός χαμηλού επιπέδου δημοσίων δαπανών, όταν η οικονομία εισέρχεται σε καθοδική φάση του οικονομικού κύκλου, προκάλεσε τη μεγάλη πτώση

του προϊόντος και της απασχόλησης, με αποτέλεσμα η οικονομία να ισορροπήσει σε χαμηλότερα επίπεδα εισοδήματος και απασχόλησης, από εκείνα της μακροχρόνιας τάσης τους.

Κατά τους περισσότερους οικονομολόγους, η έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου τερμάτισε την περίοδο της Μεγάλης Ύφεσης<sup>3</sup>. Στην Ευρώπη, την περίοδο 1937-39, η αύξηση των κρατικών δαπανών, για την πολεμική προετοιμασία των χωρών, αύξησε την παραγωγή και μείωσε την ανεργία (βλ. Romer 1992). Αντίθετα, οι ΗΠΑ γνώρισαν ένα δεύτερο κύμα ύφεσης, κατά τα τέλη της δεκαετίας. Στην προσπάθειά να ισοσκελίσει τον προϋπολογισμό, ο πρόεδρος Ρούσβελτ ανακοίνωσε, το 1937, δραστική μείωση των δαπανών και αύξηση της φορολογίας, προαναγγέλλοντας έτσι, τη λήξη της περιόδου του "New Deal". Η αντίδραση των οικονομικών φορέων ήταν άμεση και βύθισε την οικονομία σε ύφεση για περισσότερο από ενάμιση χρόνο. Η βιομηχανική παραγωγή μειώθηκε, με αποτέλεσμα την απότομη άνοδο της ανεργίας. Με την είσοδο των ΗΠΑ στον πόλεμο το 1941, εξαλείφθηκαν οι τελευταίες επιδράσεις της παρατεταμένης ύφεσης στη χώρα και για πρώτη φορά, από την έναρξη της κρίσης, το ποσοστό ανεργίας έπεσε κάτω από το 10% (Τράπεζα της Ελλάδος (2009), «*Η Κρίση του 1929, η Ελληνική Οικονομία και οι εκθέσεις της Τράπεζας της Ελλάδος για τα έτη 1928-1940* σελ.24).

Πολλοί οικονομολόγοι ανέφεραν, ως παράγοντα που συνέτεινε στην οικονομική εξαθλίωση, την αμερικανική ρύθμιση Smoot – Hawley Tariff, που ετέθη σε εφαρμογή το 1930, λόγω της μείωσης των διεθνών συναλλαγών και της εφαρμογής ανταποδοτικών δασμών και στις άλλες χώρες. Οι παγκόσμιες συναλλαγές αποτελούσαν ένα μικρό κομμάτι της καθολικής οικονομικής δραστηριότητας των ΗΠΑ και επικεντρώνονταν σε μερικές επιχειρήσεις, κυρίως αγροτικές. Στις άλλες χώρες όμως, αποτελούσαν ένα σημαντικό πυλώνα της οικονομίας.

Οι μονεταριστές, από την άλλη μεριά, όπως ο Μίλτον Φρίντμαν, αλλά και ο Πρόεδρος της Fed, Μπεν Μπερνάνκε, υποστήριξαν πως η κρίση προεκλήθη από τη συντηρητική νομισματική πολιτική, τις συνέπειες του φτωχού προγραμματισμού της Fed, καθώς και από τα συνεχή προβλήματα του τραπεζικού συστήματος. Κατ' αυτή την άποψη, η Fed, με την έλλειψη δράσης, επέτρεψε να συρρικνωθούν τα χρηματικά

---

<sup>3</sup> Η «Μεγάλη Ύφεση», όπως χαρακτηρίστηκε στις ΗΠΑ, προκλήθηκε μετά από το χρηματιστηριακό κραχ στις 29 Οκτωβρίου του 1929.

αποθέματα, όπως μετρώνται από το M2, κατά το ένα τρίτο, μεταξύ των ετών 1929 και 1933. Ο Φρίντμαν ισχυρίστηκε ότι η επακόλουθη πτώση της οικονομίας, που ξεκίνησε από το χρηματιστηριακό κραχ, θα αποτελούσε, υπό φυσιολογικές συνθήκες, μία ακόμη ύφεση, εάν η Fed δεν επέτρεπε την κατάρρευση πολλών δημοσίων πιστωτικών ιδρυμάτων και ειδικά, αυτή της Τράπεζας της Νέας Υόρκης. Υποστήριξε πως, εάν η Fed είχε εξασφαλίσει έκτακτο δανεισμό σε αυτές τις νευραλγικές τράπεζες, ή είχε απλά χορηγήσει κρατικά ομόλογα στην αγορά, ώστε να αυξήσει τη ρευστότητα και την ποσότητα του διακινούμενου χρήματος μετά την πτώση κάποιων τραπεζών, όλες οι υπόλοιπες τράπεζες θα μπορούσαν να ανταπεξέλθουν χωρίς εξάντληση των αποθεμάτων τους, σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα. Με σημαντικά περιορισμένη ρευστότητα, οι επιχειρηματίες αδυνατούσαν να λάβουν νέα δάνεια και να ανανεώσουν τα παλιά, γεγονός που επέδρασε αρνητικά στην ανάληψη νέων επενδύσεων.

Μία άλλη ερμηνεία της κρίσης, έρχεται να δώσει η Αυστριακή Σχολή Οικονομικών. Κατά την άποψή τους, ο βασικός παράγοντας της κρίσης ήταν η αύξηση των χρηματικών αποθεμάτων το 1920, που οδήγησε σε μία τεράστια φούσκα. Ο Χάικ, σε μια αναφορά στο Αυστριακό Ινστιτούτο Οικονομικών Ερευνών, το Φεβρουάριο του 1929, είχε προβλέψει την οικονομική πτώση, δηλώνοντας πως "η φούσκα θα σκάσει μέσα στους επόμενους μήνες". Ο Λούντβιχ βον Μις περίμενε επίσης τη χρηματοοικονομική καταστροφή, δηλώνοντας πως "Έρχεται ένα μεγάλο κραχ και δεν επιθυμώ το όνομά μου να ταυτιστεί με αυτό καθ' οποιονδήποτε τρόπο", όταν απέρριψε μία σημαντική θέση στην Kreditanstalt Bank, στις αρχές του 1929.

Ένας από τους λόγους του νομισματικού πληθωρισμού ήταν η απόπειρα βοήθειας προς τη Μεγάλη Βρετανία, η οποία, το 1920, προσπαθούσε μετά δυσκολίας να επιστρέψει στα προπολεμικά της επίπεδα χρυσού, αντιμετωπίζοντας πιέσεις υποτίμησης του νομίσματός της. Σύμφωνα με τον Ρόθμπαρντ, η έλλειψη ευελιξίας των τιμών στη Βρετανία υποδήλωνε και αύξηση των ποσοστών της ανεργίας, αναγκάζοντάς την να ζητήσει τη βοήθεια της αμερικανικής κυβέρνησης. Από την πλευρά της, η τελευταία αύξησε τα αποθέματα χρυσού, ώστε να βοηθήσει τη Βρετανία να επιστρέψει στις παλιές της δόξες. Ο Μονταγκού Νόρμαν, πρόεδρος της Τράπεζας της Αγγλίας, είχε μια ιδιαίτερος θερμή σχέση με τον Μπέντζαμιν Στρόνγκ, τον de facto πρόεδρο της Fed. Ο κ. Νόρμαν μάλιστα, πίεζε τους προέδρους των κεντρικών τραπεζών της Γαλλίας και της Γερμανίας να αυξήσουν τα αποθέματά τους, οι οποίοι όμως, σε αντίθεση με τον



Στρόνγκ, αρνήθηκαν. Ο Ρόθμπαρντ τέλος, υποστηρίζει πως η Αμερικανική διόγκωση των αμερικανικών αποθεμάτων χρυσού, αποσκοπούσε στο να παρασχεθεί βοήθεια ανάπτυξης στη Βρετανία (Great Depression of 1929 ).

### **1.1.2. Η σημερινή Διεθνής Χρηματοπιστωτική Κρίση ( 2007 – μέχρι σήμερα )**

Η Διεθνής Χρηματοπιστωτική Κρίση του 2007 ήταν μία παγκόσμια κατάσταση απειλούμενης οικονομικής ύφεσης, στον ευρύτερο χρηματοπιστωτικό και τραπεζικό τομέα, με γενεσιουργό χώρα τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Θεωρείται η χειρότερη κρίση, μετά από αυτή του 1930 και σήμερα, απειλεί την οικονομική ανάπτυξη και ευημερία πολλών χωρών (Reuters (2009), “Three top economists agree 2009 worst financial crisis since great depression; risks increase if right steps are not taken”). Προκλήθηκε από την έλλειψη ρευστότητας του τραπεζικού συστήματος των ΗΠΑ, οδηγώντας στην κατάρρευση πολλών μεγάλων οικονομικών θεσμών, στην αναγκαιότητα οικονομικής στήριξης πολλών τραπεζών από τις Εθνικές κυβερνήσεις, καθώς και σε μεγάλες πτώσεις των χρηματιστηρίων όλου του κόσμου. Η κρίση εκδηλώθηκε αρχικά με την κατάρρευση των μεσιτικών φουσκών στην Αμερική, το 2006, προκαλώντας την κατακόρυφη πτώση των μετοχών, που σχετίζονταν με την ακίνητη περιουσία και οδηγώντας στην καταστροφή παγκόσμιους οικονομικούς θεσμούς. Παράλληλα, δημιουργήθηκαν ερωτηματικά σχετικά με τη φερεγγυότητα των τραπεζών, τα οποία προκάλεσαν περιορισμό της πίστωσης, τον κλονισμό της εμπιστοσύνης των επενδυτών, καθώς και την πτώση πολλών μετοχών, ιδιαίτερα στα τέλη του 2008 και στις αρχές του 2009.

Ειδικότερα, η απαρχή της κρίσης αναζητείται στη συνισταμένη πολλών παραγόντων, όπως:

- Πρώτον, στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα, στο οποίο είχαν συσσωρευτεί σημαντικές μακροοικονομικές ανισορροπίες . “Η παγκόσμια υπερπροσφορά αποταμίευσης, κυρίως από την Ασία και το Αμερικανικό έλλειμμα τρεχουσών

συναλλαγών, δημιούργησαν συνθήκες υπερβάλλουσας ρευστότητας, οι οποίες, σε συνδυασμό με μία νομισματική πολιτική διευκόλυνσης, οδήγησαν σε χαμηλά επιτόκια χορηγήσεων και ταχεία άνοδο των τιμών των χρηματιστηριακών αξιών, που δεν άφησε ανεπηρέαστη και την αγορά ακινήτων. Εξάλλου, η αθρόα εισροή φθηνών δανειακών κεφαλαίων, προς ταχέως αναπτυσσόμενες οικονομίες, όπως οι χώρες της «Νέας Ευρώπης», αλλά και η Ιρλανδία και η Ισλανδία, διευκόλυνε την πιστωτική επέκταση, η οποία, με τη σειρά της, τροφοδότησε τον υψηλό ρυθμό ανάπτυξης στις χώρες αυτές, τα χρόνια πριν από την κρίση.

- Δεύτερον, στις σημαντικές διαρθρωτικές μεταβολές, όπως η απελευθέρωση των αγορών στη δεκαετία του 1990 και στη δημιουργία νέων χρηματοοικονομικών προϊόντων, τα οποία εξασθένισαν τη διαδικασία διαχείρισης κινδύνων και αύξησαν το βαθμό μόχλευσης<sup>4</sup> (IFS 2008, FSF 2008).
- Τρίτον, στις σοβαρές αδυναμίες του συστήματος εποπτείας. Συγκεκριμένα, αναδείχθηκαν σοβαρά προβλήματα επικοινωνίας και ανταλλαγής πληροφοριών, μεταξύ των εποπτικών αρχών, τόσο σε διασυνοριακό επίπεδο, όσο και στο εσωτερικό της κάθε χώρας. Μέχρι τώρα, δινόταν έμφαση κυρίως στη μικροπροληπτική εποπτεία, δηλαδή στην εποπτεία των επιμέρους πιστωτικών ιδρυμάτων και λιγότερο, στη μακροπροληπτική, η οποία εστιάζεται στην διαχείριση των “συστημικών” κινδύνων, δηλαδή των κινδύνων εκείνων που απορρέουν από τις διασυνδέσεις και αλληλεξαρτήσεις των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, των αγορών και της μακροοικονομικής συγκυρίας.
- Τέταρτον, τόσο στη “νοοτροπία” των μετόχων, όσο και των διευθυντικών στελεχών, οι οποίοι κυριαρχούνταν από στρατηγικές που οδηγούσαν στην

---

<sup>4</sup> Η χρηματοοικονομική μόχλευση (financial leverage) είναι η διαδικασία ανάληψης χρέους με σκοπό την έναρξη, συνέχιση ή επέκταση μιας επιχειρηματικής δραστηριότητας. Μια επιχείρηση ή οργανισμός θεωρούμε ότι κάνει ιδιαίτερη χρήση χρηματοοικονομικής μόχλευσης αν επιδιώκει χρηματοδότηση μέσω ξένων κεφαλαίων έναντι ιδίων κεφαλαίων (έκδοση ομολόγων ή άλλου χρέους έναντι έκδοσης μετοχών- equity).

αποσταθεροποίηση του συστήματος. Από τη μία πλευρά, εξαιτίας της επιδίωξης τους για υψηλές βραχυπρόθεσμες αμοιβές και της αδιαφορίας τους για τη μακροχρόνια απόδοση των επιλογών τους, υποβάθμισαν το μέγεθος των κινδύνων που αναλάμβαναν. Από την άλλη πλευρά, η διασπορά του κινδύνου σε όλο το τραπεζικό σύστημα, δημιουργούσε την ψευδαίσθηση ότι ήταν ελεγχόμενος.

- Τέλος, σημαντικό μερίδιο ευθύνης φέρουν οι εταιρίες αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας, οι οποίες, ελλείψει ιστορικής πληροφόρησης, εξομοίωναν τα νέα και πολυσύνθετα παράγωγα προϊόντα με τα κρατικά ομόλογα υψηλής διαβάθμισης, με συνέπεια οι επενδυτές να υποεκτιμούν και υποτιμολογούν τον κίνδυνο (Τράπεζα της Ελλάδος (2009), «*Η Κρίση του 1929, η Ελληνική Οικονομία και οι εκθέσεις της Τράπεζας της Ελλάδος για τα έτη 1928-1940*» σελ.15).

Το αποτέλεσμα ήταν να επιβραδυνθούν οι ρυθμοί οικονομικής ανάπτυξης των χωρών, καθώς οι συνθήκες δανειοδότησης έγιναν πολύ αυστηρές και το Διεθνές εμπόριο περιορίστηκε. Παράλληλα, αναδείχθηκε η αδυναμία των επενδυτών και χρηματιστών να αξιολογήσουν το ρίσκο της έκθεσής τους στα λεγόμενα "τοξικά", όπως χαρακτηρίστηκαν μετέπειτα, ομόλογα, οδηγώντας σε συστήματα που στρέφονται πλέον προς ένα νέο κρατικό παρεμβατισμό, σε συνδυασμό με την κατάρτιση σχεδίων αντιμετώπισης της κρίσης, προτού επεκταθεί στην ευρύτερη οικονομία των κρατών που επλήγησαν. Χαρακτηριστικά της εν λόγω γενικευμένης κατάστασης, είναι ο κίνδυνος κατάρρευσης τραπεζών από φημολογίες, η πώληση τους σε ιδιαίτερα χαμηλό τίμημα και η άσκηση νομισματικής πολιτικής, από τις Κεντρικές Τράπεζες, για τη διάσωση του χρηματοοικονομικού συστήματος και όχι για τη διασφάλιση των τιμών, όπως παραδοσιακά οφείλουν να πράττουν (Martin Nail Baily and Douglas J. Elliot (2009), *The US Financial crisis: Where Does It Stand and Where Do We Go From Here*, Initiative on Business and Public Policy at Brookings).

Όσον αφορά την Ελληνική πραγματικότητα, οι πολύ κακές Διεθνείς οικονομικές συγκυρίες, σε συνδυασμό με τις υψηλές δανειακές υποχρεώσεις του κράτους, οδήγησαν

τη χώρα σε κατάσταση έκτακτης οικονομικής ανάγκης, ενώ η πτώχευση, αποτελεί ακόμη και σήμερα, ένα πολύ πιθανό σενάριο.

## **1.2. Η αφετηρία της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης ( ΗΠΑ )**

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η αφετηρία της σημερινής κρίσης ήταν το ξέσπασμα των “ μεσιτικών φουσκών”, οι οποίες “έσκασαν” την περίοδο 2005 – 2006 στις ΗΠΑ , προκαλώντας έτσι την αύξηση των επισφαλειών, από τα λεγόμενα δάνεια χαμηλής εξασφάλισης,( sub-prime loans ), τα οποία χορηγούνταν σε οικογένειες με ιδιαίτερα χαμηλή πιστοληπτική ικανότητα. Επομένως, όταν τα κυμαινόμενα επιτόκια των δανείων άρχισαν να ανεβαίνουν, οι δανειολήπτες αδυνατούσαν να τα αποπληρώσουν, ενώ, παράλληλα, οι διάφορες φημολογίες είχαν οδηγήσει τους καταθέτες σε αναλήψεις των χρημάτων τους . Έτσι, ενώ οι εκροές χρήματος από τη χορήγηση νέων δανείων συνεχίζονταν, οι περιορισμένες εισροές από καταθέσεις και εισπράξεις δανείων δεν ήταν επαρκείς, δημιουργώντας, εκ των πραγμάτων, συνθήκες εξάντλησης της ρευστότητας.

Για το λόγο αυτό, ακολουθήθηκε η μέθοδος τιτλοποίησης των στεγαστικών δανείων (Securitization)<sup>5</sup>, η οποία αφορά το μηχανισμό μεταφοράς τους, από τους ισολογισμούς των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, στους ισολογισμούς άλλων διαμεσολαβητικών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, τις λεγόμενες Εταιρίες Ειδικού Σκοπού ( Special Purpose Vehicle – SPV ), οι οποίες έχουν ως κύριο στόχο, να απομονώσουν το χρηματοοικονομικό κίνδυνο μιας επιχείρησης. Ως μεθοδολογία, χρησιμοποιείται η αντικατάσταση των στεγαστικών δανείων, με ισόποσα μετρητά από τις Εταιρίες Ειδικού Σκοπού, τα οποία αντλούνταν είτε από ίδια κεφάλαια, είτε από την έκδοση ομολόγων μειωμένης εξασφάλισης. Τα τραπεζικά ιδρύματα όμως, τα οποία

---

<sup>5</sup> Τιτλοποίηση ονομάζεται η έκδοση τίτλων ( πχ ομολογιών) που βασίζονται στις ταμειακές ροές που απορρέουν από στοιχεία του Ενεργητικού μιας οικονομικής οντότητας, των οποίων η αποπληρωμή καλύπτεται από την ταμειακή ροή που δημιουργούν τα ίδια τα δάνεια με την αποπληρωμή τους. Η πρακτική αυτή εξυπηρετεί τις πληρωμές μεταξύ πιστωτών και δανειζομένων.

προχώρησαν στην τιτλοποίηση των στεγαστικών δανείων τους, αντί να ενισχύσουν τη ρευστότητά τους, εξακολούθησαν να χορηγούν νέα στεγαστικά δάνεια αμφιβόλου ποιότητας, δημιουργώντας έτσι ένα φαύλο κύκλο. Ταυτόχρονα, η εμφάνιση των λεγόμενων “ τοξικών ” ομολόγων στην Αμερικανική αγορά, όπως οι τίτλοι εγγυημένων δανειακών υποχρεώσεων ( CDO’s ) και τα εταιρικά ομόλογα ( MBS ) , ήταν ένας ακόμη λόγος που οδήγησε τους επενδυτές και τα τραπεζικά ιδρύματα στα πρόθυρα της οικονομικής κατάρρευσης. Κι αυτό γιατί οι κύριοι αποδέκτες αυτών ήταν θεσμικοί επενδυτές, όπως ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά ταμεία, αμοιβαία κεφάλαια, τράπεζες και κεφάλαια υψηλού κινδύνου ( hedge funds ), τα οποία επένδυσαν σε υψηλού ρίσκου προϊόντα μη εγγυημένου κεφαλαίου. Έτσι, καθώς τα επενδυτικά αυτά προϊόντα γίνονταν όλο και πιο πολύπλοκα και πιο δύσκολο να αξιολογηθούν, οι επενδυτές επαναπαύθηκαν από το γεγονός ότι κάποια μαθηματικά μοντέλα έδειχναν ότι ο σχετικός κίνδυνος ήταν ελεγχόμενος και από την υψηλή βαθμολογία των ομολόγων που είχαν ως αντίκρισμα τα τιτλοποιημένα δάνεια των εταιριών διαβάθμισης ( Bond rating Agencies ), λόγω της στενής τους εξάρτησης (Χρήστος Καμπόλης, Νικόλαος Γ. Τραυλός, *Τα αίτια της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης*, Alba Graduate Business School). Όπως είπε και ο George Soros, σε συνέντευξή του στους Financial Times του Λονδίνου, “ Το μεγάλο ξέσπασμα έγινε όταν τα νέα επενδυτικά προϊόντα έγιναν τόσο πολύπλοκα, ώστε οι αρχές δεν μπορούσαν πλέον να υπολογίσουν τα ρίσκα και άρχισαν να στηρίζονται στις μεθόδους εκτίμησης ρίσκου των τραπεζών. Ομοίως , οι εταιρίες αξιολόγησης στηρίχθηκαν σε πληροφορίες των δημιουργών των σύνθετων αυτών προϊόντων. Ήταν μία σοκαριστική αποποίηση της ευθύνης”.

Το πρώτο σημάδι της κρίσης στις ΗΠΑ εκδηλώθηκε με την κατάρρευση των αμοιβαίων κεφαλαίων της Bear Stearns το 2007, τα οποία ήταν επενδεδυμένα στην αγορά των δανείων χαμηλής εξασφάλισης, συνολικής αξίας περίπου 1,5 δισεκατομμυρίου δολαρίων (New York Times (2007), “Bear Stearns Says Battered Hedge Funds Are Worth Little”). Παράλληλα, με την πάροδο του χρόνου, όλο και περισσότερα τραπεζικά ιδρύματα αντιλήφθηκαν ότι τα ομόλογα που πίστευαν ότι ήταν ασφαλή και είχαν επενδύσει σε αυτά , σχετίζονταν με τα λεγόμενα τοξικά ομόλογα. Η Ομοσπονδιακή Κεντρική Τράπεζα των ΗΠΑ έλαβε μέτρα υποστήριξης του χρηματιστηρίου της Νέας Υόρκης χωρίς όμως επιτυχία, αναγκάζοντας την Κεντρική Τράπεζα να εμποδίσει τη χρεοκοπία της Bear Stearns, το Μάρτιο του 2008, με την

εξαγορά της από την JP Morgan Chase. Τον Αύγουστο του ίδιου έτους, η κυβέρνηση εξέφρασε την ανησυχία της, δεδομένου ότι οι μετοχές των Fannie Mae και Freddie Mac, σημαντικών οντοτήτων της στεγαστικής αγοράς, οι οποίες χρηματοδοτούνταν από την κυβέρνηση, άρχισαν να υποχωρούν, ενώ στις 7 Σεπτεμβρίου, το Ομοσπονδιακό Θησαυροφυλάκιο ανακοίνωσε την ένταξή τους στις επιχειρήσεις του Αμερικανικού Δημοσίου. Στις 12 Σεπτεμβρίου, συγκλήθηκε συμβούλιο για τη διάσωση της Lehman Brothers, αλλά χωρίς αποτέλεσμα, ενώ παράλληλα, το χρηματοπιστωτικό ίδρυμα της Merrill Lynch συγχωνεύθηκε με την Αμερικανική Τράπεζα ( Bank of America ), με δική της πρωτοβουλία, προκειμένου να αποφύγει παρόμοια τύχη.

Στα τέλη του 2008, καθώς δισεκατομμύρια επενδύσεις που σχετίζονταν με τα παραπάνω επενδυτικά προϊόντα, δεν είχαν τις αναμενόμενες αποδόσεις, κάποια από τα μεγαλύτερα πιστωτικά ιδρύματα εξαγοράστηκαν από το Δημόσιο. Το ομοσπονδιακό θησαυροφυλάκιο συμφώνησε να πληρώσει εγγύηση 85 εκατομμυρίων δολαρίων στην AIG, τη μεγαλύτερη Αμερικανική ασφαλιστική εταιρία, αφού η ίδια δεν κατάφερε να της χορηγηθεί δάνειο, ώστε να αποφευχθεί η πτώχευση. Τον Οκτώβριο του 2008, το Κογκρέσο εξουσιοδότησε το θησαυροφυλάκιο να χρησιμοποιήσει έως και \$700 δισεκατομμύρια, ώστε να σταθεροποιηθούν οι αγορές, κίνηση η οποία θεωρήθηκε από τους περισσότερους οικονομολόγους ότι διαδραμάτισε πολύ σημαντικό ρόλο για τη διάσωση της παγκόσμιας οικονομίας από το χείλος της καταστροφής. Τελικά, χορηγήθηκε βοήθεια συνολικής αξίας 387 δισεκατομμυρίων δολαρίων σε εκατοντάδες τράπεζες, στην AIG και σε αυτοκινητοβιομηχανίες όπως της Chrysler και της General Motors, περιορίζοντας, παράλληλα και εκατοντάδες θέσεις εργασίας.

Αφού αποφεύχθηκε η μεγάλη οικονομική καταστροφή, η κρίση εξαπλώθηκε ταυτόχρονα σε όλο τον κόσμο, ταλανίζοντας πολλές Ευρωπαϊκές Τράπεζες και οδηγώντας χώρες, από την Ισλανδία έως και το Πακιστάν, στο να καταφύγουν στην οικονομική στήριξη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου ( IMF )<sup>6</sup>. Την περίοδο του 2009, στα πλαίσια ανάκαμψης της Αμερικανικής οικονομίας, το Ομοσπονδιακό θησαυροφυλάκιο αγόρασε επενδυτικά προϊόντα αξίας τρισεκατομμυρίων δολαρίων.

---

<sup>6</sup> Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (IMF) είναι ένας οργανισμός με 187 χώρες – μέλη, ο οποίος εργάζεται με σκοπό την ενθάρρυνση της παγκόσμιας νομισματικής συνεργασίας, την εξασφάλιση οικονομικής σταθερότητας, τη διευκόλυνση του Διεθνούς Εμπορίου, καθώς και την προώθηση υψηλής απασχόλησης και οικονομικής ανάπτυξης.

Έτσι, το καλοκαίρι του 2009, πολλές μεγάλες τράπεζες παρουσίαζαν μεγάλα κέρδη και οι περισσότερες είχαν ήδη ξεπληρώσει το χρέος τους έναντι της ομοσπονδιακής κυβέρνησης, αλλά αρκετές επιχειρήσεις και ειδικά οι μικρές, ήταν απρόθυμες να καταφύγουν σε πιστοδοτικές στηρίξεις, λόγω του ότι θεωρούσαν την πίστωση πολύ δύσκολη να τους χορηγηθεί, οδηγώντας αναπόφευκτα την ανεργία σε πάρα πολύ υψηλά επίπεδα ( The New York Times (2011), *Credit Crisis – The essentials*).

Παράλληλα, η χρηματοπιστωτική κρίση στις ΗΠΑ είχε μεγάλο αντίκτυπο στην Ευρωζώνη και σε όλες τις παγκόσμιες οικονομίες. Ο βασικός λόγος είναι ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες είναι ο κύριος εγγυητής του Διεθνούς Χρηματοπιστωτικού Συστήματος, είναι ο μοναδικός παροχέας του δολαρίου, ενός διεθνούς μέσου συναλλαγής, και ο συνεισφέρων ενός πολύ μεγάλου κεφαλαίου, που κυκλοφορεί στον κόσμο. Μάλιστα, και οι αναδύμενες οικονομίες είναι στενά συνδεδεμένες με την Αμερικανική οικονομία (Dick K. Nanto (2009), *The U.S Financial Crisis: the global dimension with Implications for U.S policy*, CRS Report for Congress).

Αξιόλογη είναι και η έκθεση της Επιτροπής Έρευνας, που συστάθηκε για να ερευνήσει τα αίτια της σημερινής χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης στις Ηνωμένες Πολιτείες. Σύμφωνα λοιπόν με αυτή, η αναποτελεσματική διακυβέρνηση και διαχείριση ρίσκου, σε πολλούς σημαντικούς οικονομικούς θεσμούς, η έλλειψη θεσμικών κανόνων και επαρκούς επίβλεψης, και ο συνδυασμός υπερβολικού δανεισμού με επικίνδυνες επενδύσεις, είναι μερικοί λόγοι που οδήγησαν στην κρίση.

Όπως αναφέρεται, η κρίση αυτή θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί, καθώς υπήρχαν προειδοποιητικές ενδείξεις, οι οποίες αγνοήθηκαν, σε αντίθεση με την άποψη πολλών ανθρώπων της Wall Street και της Ουάσιγκτον, ότι δηλαδή η κρίση δεν μπορούσε να προβλεφθεί. Σύμφωνα με την Επιτροπή, κανένα μέτρο δεν πάρθηκε εγκαίρως, για τον έλεγχο της ροής των τοξικών ομολόγων, με αποτέλεσμα να γίνει ανεξέλεγκτη, παρομοιάζοντας την με έναν αυτοκινητόδρομο, χωρίς όρια ταχύτητας και διαχωριστικές γραμμές (The Financial Crisis Inquiry Commission (2011), *The Financial Crisis Inquiry Report* σελ. 140).

### **1.3 Η Χρηματοπιστωτική Κρίση στην Ελλάδα.**

Είναι γεγονός ότι η χρηματοπιστωτική κρίση των ΗΠΑ δε θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστη την Ελληνική οικονομική πραγματικότητα, ωστόσο δεν αποτελεί την γενεσιουργό αιτία, για την οποία η Ελλάδα βρίσκεται σήμερα σε μία τόσο δυσμενή οικονομική κατάσταση. Το Ελληνικό τραπεζικό σύστημα, ευτυχώς, δεν είχε προλάβει να επενδύσει στα υψηλού ρίσκου επενδυτικά προϊόντα της Αμερικανικής αγοράς, αλλά οι συνεχιζόμενες συνθήκες δυσλειτουργίας των διεθνών αγορών χρήματος και κεφαλαίων, επέδρασαν αρνητικά στον πραγματικό τομέα της οικονομίας της χώρας μας. Αναπόφευκτα λοιπόν, οι συνθήκες αυτές επηρέασαν τη σταθερότητα του διεθνούς και φυσικά του Ελληνικού τραπεζικού συστήματος και οδήγησαν, σταδιακά, σε συνθήκες πιστωτικής στενότητας. Ωστόσο, η οριακή μόνο έκθεση των Ελληνικών τραπεζών σε στοιχεία ενεργητικού που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τα αρχικά αίτια της αναταραχής, τα ικανοποιητικά επίπεδα της κεφαλαιακής τους επάρκειας και του βαθμού μόχλευσης του ενεργητικού τους, η μικρή εξάρτησή τους από τις αγορές για την άντληση κεφαλαίων, η εφαρμογή αυστηρότερων κριτηρίων στις πιστοδοτήσεις και οι συνεχείς εποπτικοί έλεγχοι από την Τράπεζα της Ελλάδος, συνέβαλαν στο να επηρεαστούν σε χαμηλό βαθμό τα θεμελιώδη μεγέθη του Ελληνικού τραπεζικού συστήματος. Το συμπέρασμα είναι ότι οι Ελληνικές τράπεζες παραμένουν, κατά βάση, υγιείς και ισχυρές (Τράπεζα της Ελλάδος (2009), «*Νομισματική Πολιτική 2008-2009*» σελ.30).

Παρόλα αυτά, αναδείχθηκαν κάποιες ιδιωτικές Ελληνικές επενδυτικές απώλειες από τα ριζοκίνδυνα αυτά προϊόντα, όπως η απώλεια 10 εκατ. Ευρώ 100 Λαρισαίων επενδυτών, από τα δομημένα ομόλογα της Lehman Brothers (Εφημερίδα «Το Βήμα»). Πρόσθετα, η αύξηση των διατραπεζικών επιτοκίων, που προκλήθηκε από την κρίση στις ΗΠΑ, επιδείνωσε τους όρους δανειοδότησης μιας Ελληνικής Τράπεζας από τη διατραπεζική αγορά. Επιπλέον, η χρηματοπιστωτική κρίση των ΗΠΑ “χτύπησε” την Ελληνική οικονομία σε μία από τις δυσκολότερες περιόδους της, αναδεικνύοντας τις χρόνιες μακροοικονομικές ανισορροπίες και τις διαρθρωτικές αδυναμίες της. Σύμφωνα με το Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος, κύριο Γ. Προβόπουλο, “ οι επιπτώσεις της κρίσης στην οικονομική δραστηριότητα και στην απασχόληση είναι σημαντικές, αλλά



στην πραγματικότητα, μόνο κατά ένα μέρος είναι γνήσιες επιπτώσεις της κρίσης, καθώς, κατά τα άλλα, αντανακλούν χρόνιες παθογένειες στο σύστημα κατάρτισης του κρατικού προϋπολογισμού και στους μηχανισμούς ελέγχου των δαπανών και είσπραξης των φόρων” (Προβόπουλος Γ.(Νοέμβριος 2009), *Οι δυο παγκόσμιες κρίσεις και η Ελληνική οικονομία*, Ημερίδα του Ιδρύματος της Βουλής για τον κοινοβουλευτισμό και τη Δημοκρατία).

Αντιθέτως, η κύρια αιτία της σημερινής οικονομικής κατάστασης της χώρας βρίσκεται στο εσωτερικό της Ελληνικής πραγματικότητας και εστιάζεται στις προηγούμενες κυβερνητικές πολιτικές που ασκήθηκαν κατά τη διαχείριση δημοσιονομικών θεμάτων. Το ύψος του Δημοσίου Ελλείμματος και Χρέους, έπληξαν τη φερεγγυότητα της Ελλάδος, στα μάτια των δανειστών της, με συνέπεια να δανείζεται με πολύ υψηλά επιτόκια, για να καλύψει τις υποχρεώσεις της. Το πρόβλημα, σύμφωνα με τον Πρωθυπουργό κ. Γ. Παπανδρέου, είναι επί πόσον καιρό η Ελλάδα θα μπορεί να δανείζεται, με τόσο υψηλά επιτόκια, ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει. Το μεγάλο δημοσιονομικό έλλειμμα και το τεράστιο δημόσιο χρέος μόνο μερικώς οφείλονται στην οικονομική ύφεση. Η παγκόσμια κρίση, απλώς επιτάχυνε και επέτεινε την επιδείνωση των δημοσιονομικών επιδόσεων και προοπτικών της Ελλάδος, η οποία εκδηλώθηκε κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2007, για λόγους ανεξάρτητους από τη μείωση της οικονομικής δραστηριότητας. Η Ελλάδα είχε υπαχθεί στη Διαδικασία Υπερβολικού Ελλείμματος<sup>7</sup>, από τον Απρίλιο του 2009, επειδή τα ελλείμματα του 2007 και του 2008, είχαν υπερβεί την τιμή αναφοράς της Συνθήκης. Το έλλειμμα διαμορφώθηκε στο 3,6% του ΑΕΠ, το 2007, στο 7,7% το 2008 και στο 12,9% το 2009. Η κρισιμότητα της δημοσιονομικής κατάστασης, οδήγησε σε υποβαθμίσεις της πιστοληπτικής ικανότητας και των προοπτικών της χώρας, από τους διεθνείς οίκους αξιολόγησης και σε μεγάλη και απότομη διεύρυνση της διαφοράς αποδόσεων μεταξύ των Ελληνικών και Γερμανικών κρατικών ομολόγων στα τέλη του 2009 και στις αρχές του 2010. Έτσι, το 2009, ενώ και άλλες χώρες είχαν - λόγω της οικονομικής κρίσης- υψηλά ελλείμματα, όπως π.χ. το Ηνωμένο Βασίλειο (12,6%), οι ΗΠΑ (12,5%), η Ιρλανδία (11,3%), η Ισπανία (11,2%) και η Πορτογαλία (9,3%), η περίπτωση της Ελλάδος διαφέρει, επειδή

---

<sup>7</sup> Η Διαδικασία Υπερβολικού Ελλείμματος αφορά στα κράτη-μέλη της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης τα οποία υπερέβησαν το ανώτατο όριο του ελλείμματος που έχει θέσει ως προϋπόθεση η ΟΝΕ, και περιλαμβάνει διάφορα στάδια και το ενδεχόμενο επιβολής κυρώσεων με στόχο την ανάληψη διορθωτικών μέτρων από τα κράτη-μέλη.

συνδέεται με ένα επικίνδυνο μείγμα προβλημάτων που απορρέουν από τις διαρθρωτικές αδυναμίες της οικονομίας. Το υψηλό δημόσιο χρέος (που ήταν της τάξεως του 120% του ΑΕΠ το 2009 —το υψηλότερο στη ζώνη του ευρώ, μαζί με εκείνο της Ιταλίας— με αναμενόμενες αυξητικές τάσεις μέχρι και το 2011) και οι μεσομακροπρόθεσμες προοπτικές επιβάρυνσης των Δημόσιων Δαπανών, λόγω της γήρανσης του πληθυσμού, υποδηλώνουν το μεγάλο μέγεθος της πολυετούς δημοσιονομικής προσπάθειας, που απαιτείται (Τράπεζα της Ελλάδος (2010), «*Νομισματική Πολιτική 2009-2010*» σελ. 15).

Η οικονομική ύφεση, όπως είναι φυσικό, είχε άμεσες και έντονες επιπτώσεις στην απασχόληση και στην ανεργία. Σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος, η απασχόληση εκτιμάται ότι μειώθηκε κατά 2,5% περίπου, το 2010, που εκφράζεται σε απώλεια 100.000 θέσεων εργασίας. Η ανεργία εκτιμάται ότι το 2010 υπερέβη το 12,5% του εργατικού δυναμικού, ενώ, το τρέχον έτος, αναμένεται να αυξηθεί ακόμη περισσότερο. Παράλληλα, μείωση παρουσιάζουν και τα εισοδήματα. Οι πραγματικές μέσες αποδοχές, στο σύνολο της οικονομίας, εκτιμάται ότι μειώθηκαν κατά 9% το 2010 και προβλέπεται ότι θα μειωθούν κατά 5% το 2011, ενώ οι προοπτικές σταθεροποίησής τους διαφαίνονται το 2012. Η μείωση των πραγματικών εισοδημάτων το 2010, συνοδεύτηκε με αύξηση του πληθωρισμού στο 4,7%, η οποία οφειλόταν, κυρίως, στη μεγάλη αύξηση της έμμεσης φορολογίας, αλλά και στην ταχεία άνοδο της τιμής του πετρελαίου. Το 2011, ο μέσος ετήσιος ρυθμός πληθωρισμού εκτιμάται ότι θα υποχωρήσει σημαντικά και θα διαμορφωθεί γύρω στο 2,2%, ενώ το μέσο επίπεδο του πυρήνα του πληθωρισμού προβλέπεται ότι θα υποχωρήσει κάτω από το 1% (Τράπεζα της Ελλάδος (2010), «*Νομισματική Πολιτική 2010-2011*» σελ. 5).

Η ανησυχία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την οικονομική πορεία της Ελλάδος, αφού εμμέσως θίχτηκε η αξιοπιστία της Νομισματικής Ένωσης και η βιωσιμότητα του ευρώ, ως νομίσματος, αλλά και η αδυναμία της Ελλάδος να μπορέσει να ανταποκριθεί στις δανειακές της υποχρεώσεις, ώθησαν την Ελληνική κυβέρνηση σε εξεύρεση άμεσης λύσης και τελικώς στην υποβολή αίτησης στις 23 Απριλίου του 2010 για διμερή δάνεια ύψους 80 δις ευρώ από τα υπόλοιπα κράτη – μέλη. Ο Υπουργός Οικονομικών της Γερμανίας δήλωσε: « Τα χρέη της Ελλάδος είναι όλα σε ευρώ, αλλά δεν είναι ξεκάθαρο σε ποιόν και πόσο ακριβώς χρωστάει. Οι συνέπειες της εθνικής χρεωκοπίας θα ήταν ανυπολόγιστες. Η Ελλάδα είναι τόσο συστημικά σημαντική όσο και μια μεγάλη τράπεζα » (New York Times (2010), “Germany warns of ‘Lehman’ crisis if Greece

defaults’’). Έτσι, στις 2 Μαΐου του 2010, τα κράτη – μέλη της Ευρωζώνης συμφώνησαν να παράσχουν στήριξη σταθερότητας στην Ελλάδα, σε διακυβερνητικό πλαίσιο κοινά οργανωμένων διμερών δανείων, τα οποία χορηγούνται σε συνδυασμό με τη χρηματοδότηση από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, βάσει ενός διακανονισμού χρηματοδότησης άμεσης ετοιμότητας ( Σύμβαση Δανειακής Διευκόλυνσης).

Η οικονομική στήριξη δόθηκε με βασική προϋπόθεση, την εφαρμογή των λεγόμενων μέτρων « λιτότητας », τα οποία υπαγορεύονται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο σε συνεργασία με την KfW (Kreditanstalt für Wiederaufbau ) και αφορούν, κυρίως, σε οικονομικές, δημοσιονομικές, ασφαλιστικές και φορολογικές ρυθμίσεις. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Αύξηση της διάρκειας του εργασιακού βίου (αύξηση ορίων συνταξιοδότησης).
- Περιορισμός των συντάξεων και μείωση μισθών δημοσίων και ιδιωτικών υπαλλήλων.
- Αύξηση του Φ.Π.Α , κατάργηση φοροαπαλλαγών υπό προϋποθέσεις ( υπό συζήτηση).
- Πάταξη της φοροδιαφυγής και διενέργεια τακτικών φορολογικών ελέγχων.
- Καθιέρωση ελαστικότερων εργασιακών συνθηκών (μείωση ωρών απασχόλησης).
- Αποκρατικοποιήσεις και αξιοποίηση δημόσιας ακίνητης περιουσίας (συμβάσεις παραχώρησης εκμετάλλευσης αυτοκινητοδρόμων, λιμένων και αερολιμένων).
- Άνοιγμα κλειστών επαγγελμάτων.

Εν κατακλείδι, η οικονομική ύφεση που προήλθε από τις Ηνωμένες Πολιτείες, αποτέλεσε ένα ακόμη πλήγμα για την οικονομία της Ελλάδος, σε μία χρονική στιγμή που η χώρα βρέθηκε αντιμέτωπη με τις χρόνιες αδυναμίες του κρατικού μηχανισμού, την κυβερνητική πολιτική των τελευταίων ετών και του περιβάλλοντος, στο οποίο η

κερδοσκοπία, η συγκάλυψη και η διαφθορά, δε φαντάζουν καθόλου άγνωστοι όροι. « Στην περίπτωση της Ελλάδας, βεβαίως η Αθήνα βρέθηκε ένοχη, από την Eurostat, για στατιστικές αλχημείες, όσον αφορά στα ελλείμματά της », γράφει η αγγλική εφημερίδα “ Ο τηλεγράφος ” (The Telegraph (2008), “Greek fighting: the eurozone’s weakest link starts to crack”).

Μάλιστα, θα μπορεί να ειπωθεί πως η παγκόσμια αυτή οικονομική συγκυρία ανέδειξε τις αδυναμίες της χώρας, « φέρνοντας » στο φως τα βαθιά « ριζωμένα » προβλήματά της, που προέρχονται από το παρελθόν και που αν δεν είχαν αποκαλυφθεί, ίσως ακόμη να παρέμεναν άγνωστα στο ευρύ κοινό. Το μέλλον παραμένει αβέβαιο, καθώς εκφράζονται φόβοι πως οι επιπτώσεις της παγκόσμιας κρίσης στην πραγματική οικονομία και στο χρηματοπιστωτικό τομέα της χώρας μας, εκδηλώνονται με σχετική χρονική υστέρηση και υπάρχει ο κίνδυνος να μη μπορέσει η Ελλάδα να επωφεληθεί, πλήρως, από την ανάκαμψη του υπόλοιπου κόσμου (Τράπεζα της Ελλάδος (2010), «*Νομισματική Πολιτική 2009-2010*» σελ.14).

Σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις, ο οίκος αξιολόγησης Standard & Poor’s προχώρησε στην υποβάθμιση της μακροπρόθεσμης πιστοληπτικής ικανότητας της Ελλάδας, κατά δύο βαθμίδες, υποστηρίζοντας πως η δημοσιονομική κατάσταση της επιδεινώθηκε το 2010 και πως η Ελληνική κυβέρνηση δεν κατάφερε να περιορίσει αποτελεσματικά τις δαπάνες, προκειμένου να αποτρέψει την περαιτέρω συσσώρευση χρεών κατά το 2011. Αντίθετα, το Υπουργείο Οικονομικών δήλωσε πως η S&P αγνοεί περιέργως τις υπόλοιπες κρίσιμες αποφάσεις, που λήφθηκαν στην πρόσφατη Ευρωπαϊκή Σύνοδο Κορυφής και τις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει η Ελλάδα, για να αντιμετωπίσει τον όποιο κίνδυνο δημοσιονομικών αποκλίσεων, κατά την περίοδο 2012-2015, οι οποίες θα αποκαταστήσουν το έλλειμμα κοντά στο 1% του ΑΕΠ (Καραγεώργος Λ. , « S&P: διπλή υποβάθμιση Ελλάδας- Πορτογαλίας »).

Φαίνεται λοιπόν, πως πρέπει να γίνουν διαρθρωτικές αλλαγές, ώστε να μπορέσει η Ελλάδα να ανακάμψει από την οικονομική ύφεση, τόσο στο οικονομικό της σύστημα, όσο και στο πολιτικό – κοινωνικό – ηθικό , ενώ παράλληλα γίνονται κυβερνητικές συζητήσεις για την ενίσχυση τομέων – κλειδιών της Ελληνικής οικονομίας, όπως οι εξαγωγές , ο τουρισμός και η ναυτιλία.

#### **1.4 Η Χρηματοπιστωτική Κρίση και η Διεθνής Ναυτιλία.**

Η Ναυτιλία αποτελεί το θεμελιώδη λίθο του διεθνούς εμπορίου και της παγκοσμιοποίησης, δεδομένου ότι υπολογίζεται πως ποσοστό άνω του 80% των εμπορευμάτων του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης. Έτσι, καθώς ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου μεταβάλλεται συνεχώς, παράλληλα με το οικονομικό περιβάλλον, θα ήταν αδύνατο να μην παραδεχτούμε πως και η ναυτιλιακή βιομηχανία επηρεάζεται άμεσα, καθώς αποτελεί παράγωγο ζήτησης του εμπορίου. Επιπλέον, η έλλειψη ρευστότητας των τραπεζών, παγκοσμίως, καθιστά δυσχερή ακόμα και τη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι οποίες θεωρούνται ως ιδιαίτερα αξιόπιστοι πελάτες, ως προς την πιστοληπτική τους ικανότητα. Η βιομηχανία της Ναυτιλίας δέχτηκε πολύ ισχυρά χτυπήματα από τη διεθνή οικονομική κρίση, αφού ο περιορισμός του εμπορίου οδήγησε άμεσα, σε ταχεία μείωση της ζήτησης για μεταφορές και παρόμοιες υπηρεσίες. Ένα ενδεικτικό παράδειγμα, είναι η κίνηση στους λιμένες της Σιγκαπούρης και της Σαγκάης, τους 2 μεγαλύτερους λιμένες εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο, η οποία μειώθηκε κατά 13,5% και 11% αντίστοιχα, κατά το έτος 2009. Παρά το γεγονός αυτό και παρότι η ζήτηση μειώθηκε, η χωρητικότητα του στόλου διευρύνθηκε, κατά τη διάρκεια του 2009, αφού οι παραγγελίες των πλοίων συνεχίστηκαν. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας, που είχε δημιουργηθεί από παλαιότερα έτη, οδήγησε σε πτώση των ναύλων και παράλληλα, εξαιτίας της μείωσης του όγκου του εμπορίου λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης, προκάλεσε ιστορικές οικονομικές απώλειες για τους διαχειριστές. Η Maersk Line, η μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρία εμπορευματοκιβωτίων, έκανε λόγο για απώλειες ύψους 2,1 δισεκατομμυρίων δολαρίων για το 2009, ενώ παρόμοιες απώλειες καταγράφηκαν σε όλη τη βιομηχανία.

Η Ναυτιλία είναι γνωστό, από παλιά, πως χαρακτηρίζεται ως κυκλική. Σε καιρούς μεγάλης ανάπτυξης και μεγάλων κερδών, οι πλοιοκτήτες έχουν κέρδη και συνεπώς, προχωρούν σε παραγγελίες νέας χωρητικότητας, οι οποίες, για να εκτελεστούν, απαιτούν αρκετό χρόνο. Υπάρχουν περίοδοι αναμονής, σε καιρούς ευημερίας, τα βιβλία παραγγελιών των νέων πλοίων είναι γεμάτα, ενώ η κατασκευή ενός πλοίου αρχίζει 2-3 έτη από τη στιγμή που παραγγέλλεται και η ολοκλήρωσή της μπορεί να κρατήσει έως

και ένα έτος. Την περίοδο που η Ναυτιλιακή βιομηχανία άνθιζε, κατά την προηγούμενη δεκαετία, κάθε χρόνο γίνονταν ιστορικές παραγγελίες πλοίων, οι οποίες υλοποιούνται μέχρι και σήμερα, και για το λόγο αυτό, παρά την οικονομική κρίση, ο παγκόσμιος στόλος επεκτείνεται ακόμη. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας και τα αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οδήγησαν στο « πάγωμα » των νέων παραγγελιών, κατά την περίοδο του 2009.

Εν συντομία, ακόμα και χωρίς την παρούσα οικονομική κρίση που διανύουμε, ο μεγάλος όγκος παραγγελιών νέων πλοίων, θα είχε οδηγήσει σε υπερπροσφορά χωρητικότητας και συνεπώς, σε μείωση της αξίας των πλοίων, που με την κρίση, επιβαρύνθηκε ακόμη περισσότερο. Στην περίπτωση των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων ( containerships ), για παράδειγμα, ο στόλος προβλέπεται να διευρυνθεί στο διάστημα των επόμενων 4-5 ετών, λόγω της αύξησης της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων σε 8.000 εμπορευματοκιβώτια 20 ποδιών, η οποία δεν υφίστατο πριν το 2004. Όσον αφορά στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, οι τρέχουσες παραγγελίες αντιπροσωπεύουν τα 2/3 του ήδη υπάρχοντος στόλου (Jan Hoffman (2010), *Shipping Out of the Economic Crisis*, The Brown Journal of World Affairs, Volume XVI, Issue II, σελ.4).

Τη χρονική περίοδο, κατά την οποία η οικονομική κρίση άρχισε να εκδηλώνεται στις Ηνωμένες Πολιτείες, το έτος 2007, η ζήτηση, για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, κάθε άλλο παρά μειωμένη παρουσιάστηκε. Καθώς το παγκόσμιο ΑΕΠ<sup>8</sup> και οι παγκόσμιες εξαγωγές εμπορευμάτων αυξήθηκαν κατά 3,8% και 5,5% αντίστοιχα, σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, μεγάλη ανάπτυξη γνώρισαν οι μεταβατικές και αναπτυσσόμενες οικονομίες, ενώ οι εξαγωγείς καυσίμων και μεταλλευμάτων αύξησαν τους όγκους εξαγωγών τους, λόγω των ευνοϊκών όρων εμπορίου. Κατά συνέπεια, παρά την άνοδο των τιμών ενέργειας και τις βέβαιες επιπτώσεις τους στο κόστος μεταφοράς και παρά τα συνεχώς αυξανόμενα ρίσκα, εξαιτίας της παγκόσμιας κρίσης ρευστότητας και της υποτίμησης του δολαρίου, το παγκόσμιο εμπόριο και η Ναυτιλία έδειξαν ανθεκτικότητα.

---

<sup>8</sup> Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) είναι το σύνολο όλων των προϊόντων και αγαθών που παράγει μια οικονομία, εκφρασμένο σε χρηματικές μονάδες. Με άλλα λόγια είναι η συνολική αξία όλων των τελικών αγαθών (υλικών και άυλων) που παράχθηκαν εντός μιας χώρας σε διάστημα ενός έτους, ακόμα και αν μέρος αυτού παράχθηκε από παραγωγικές μονάδες που ανήκουν σε κατοίκους του εξωτερικού.

Μέχρι τις αρχές του 2008, ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος διευρύνθηκε κατά 7,2%, δηλαδή διέθετε 1,12 δισεκατομμύρια κόρους ολικής χωρητικότητας, λόγω του ιστορικού επιπέδου αύξησης της ζήτησης για ναυτιλιακή χωρητικότητα. Η αυξημένη αξία των πλοίων αντανακλούσε τη συνεχή υψηλή ζήτηση. Επιπλέον, δείκτες κλειδιά έδειξαν πως η λειτουργική παραγωγικότητα του παγκόσμιου στόλου παρέμεινε υψηλή. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη σύγκριση παραγωγής φορτίου και την ιδιοκτησία του στόλου, τους τόνους φορτίου και τα τονομίλια ανά κόρο ολικής χωρητικότητας και την προσφορά του τονάζ στους κύριους τομείς της αγοράς, ο παγκόσμιος μέσος όρος τόνων φορτίου που μεταφέρθηκε ανά κόρο ολικής χωρητικότητας μεταφορικής ικανότητας, ήταν στο 7,7%. Με άλλα λόγια, το μέσο πλοίο φορτώθηκε πλήρως, 7,7 φορές, κατά τη διάρκεια του 2007 (United Nations Conference on Trade and Development (2008), *Review of Maritime Transport*.σελ.15).

Αντίθετα, κατά τη διετία του 2008-2009, που οι συνέπειες της οικονομικής ύφεσης άρχισαν να γίνονται ορατές, η ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου συνεχίστηκε με χαμηλότερους ρυθμούς. Το 2009, σημάδεψε την ιστορία της παγκόσμιας οικονομίας και του εμπορίου, καθώς η ανάπτυξη τους επιβραδύνθηκε απότομα προς τα τέλη του. Ο όγκος του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου διαμορφώθηκε στους 8,17 δισεκατομμύρια τόνους, αντανακλώντας μία μεγάλη πτώση στη ζήτηση και κατανάλωση των αγαθών. Παράλληλα, με τη μείωση της βιομηχανικής παραγωγής και της ζήτησης για ενέργεια, επηρεάστηκαν όλοι οι τομείς της ναυτιλίας.

Οι υφιστάμενες τότε προβλέψεις, υποστήριζαν πως το μέλλον του θαλάσσιου εμπορίου και της ναυτιλίας είναι αβέβαιο, καθώς, πέρα από τις ραγδαίες αλλαγές στο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον, η ναυτιλία πρέπει επίσης να προσαρμοστεί και στην κλιματική αλλαγή και σε επιτεύγματα που αφορούν στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Παρόλα αυτά, στις αρχές του 2009, ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος είχε διαμορφωθεί σε 1,19 δισεκατομμύρια τόνους ολικής χωρητικότητας, αύξηση της τάξεως του 6,7%, συγκριτικά με το προηγούμενο έτος, γεγονός το οποίο οφείλεται στις παραγγελίες, οι οποίες είχαν συνομολογηθεί πριν την εκδήλωση της κρίσης. Στη συνέχεια όμως, πολλές παραγγελίες ακυρώθηκαν και μεταφέρθηκαν, ενώ, εξαιτίας της μείωσης της ζήτησης και αύξησης της προσφοράς, οι τιμές των ναύλων μειώθηκαν, κατά ένα μεγάλο ποσοστό, σε σύγκριση με τα υψηλά επίπεδα του 2008 (United Nations Conference on Trade and Development (2009), *Review of Maritime Transport*.σελ. 15).

Η μεγαλύτερη πτώση, στον όγκο του παγκόσμιου εμπορίου, σημειώθηκε το 2009, καθώς οι συνέπειες της χειρότερης οικονομικής ύφεσης, εδώ και επτά δεκαετίες, έγιναν πλήρως αντιληπτές. Οι προοπτικές για τη ναυτιλία παρέμεναν αβέβαιες, λόγω του σημαντικά αυξημένου μεγέθους της προσφοράς χωρητικότητας και του αντίκτυπου που είχε στην ισορροπία προσφοράς και ζήτησης στις αγορές της ναυτιλίας. Μέχρι τις αρχές του 2010, ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έφτασε τους 1.276 εκατομμύρια dwt<sup>9</sup>, δηλαδή σημείωσε αύξηση της τάξεως των 84 εκατομμυρίων τόνων, λόγω των παραδόσεων ρεκόρ των νέων πλοίων ( 117 εκατομμύρια τόνοι ), ενώ αντίθετα, το σκραπάρισμα<sup>10</sup> και ο παροπλισμός<sup>11</sup> των πλοίων, ήταν περίπου 33 εκατομμύρια τόνους. Επίσης, πρόκληση για τη ναυτιλία δεν αποτέλεσαν μόνο οι αλλαγές που επέφερε η ύφεση στο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον, αλλά και οι αλλαγές στο παγκόσμιο ρυθμιστικό πλαίσιο, που αφορούν κυρίως στην ενεργειακή ασφάλεια και στις κλιματικές αλλαγές.

Σε αντίθεση με τη μείωση του παγκόσμιου εμπορίου, κατά 4%, ο παγκόσμιος στόλος συνέχισε να αυξάνεται κατά 7%, ενώ η παραγωγικότητά του, μετρημένη σε τόνους φορτίου που μεταφέρθηκαν ανά κόρο ολικής χωρητικότητας, μειώθηκε ακόμη περισσότερο, σε σχέση με το 2008 και το μέσο πλοίο ήταν πλήρως φορτωμένο μόνο 6,6 φορές, έναντι 7,3 φορές το 2008. Η περίοδος του 2009-2010, ήταν επίσης μία πολύ κακή περίοδος της ναυλαγοράς, τόσο για τα τάνκερ, όσο και για τα πλοία ξηρού φορτίου και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς η επέκταση της κρίσης επηρέασε ακόμη περισσότερο τη ζήτηση αγαθών και εμπορευμάτων. Έτσι, ενώ υπήρχαν προσδοκίες για ανάκαμψη της διεθνούς ναυτιλίας, κατά το 2010, οι εξελίξεις οδηγούν στο 2011 και έπειτα (United Nations Conference on Trade and Development (2010), *Review of Maritime Transport*. σελ.15).

---

<sup>9</sup> Το Νεκρό Βάρος ( DWT) ενός πλοίου δείχνει τον αριθμό των τόνων που μπορεί να μεταφέρει σε φορτίο, πλήρωμα, επιβάτες, εφόδια, νερό.

<sup>10</sup> Το σκραπάρισμα (scrapping) ενός πλοίου είναι η διαδικασία απομάκρυνσης των μηχανικών, υδραυλικών και ηλεκτρονικών μερών, τα οποία έχουν μία αξία μεταπώλησης ή μεταχείρισης, όπως επίσης και στη μετατροπή του εναπομείναντος σκαριού του πλοίο σε σίδερο το οποίο διατίθεται και αυτό προς πώληση.

<sup>11</sup> Παροπλισμένο ( laid-up) χαρακτηρίζεται ένα πλοίο όταν τίθεται εκτός εκμετάλλευσης κοινώς όταν «δένει» στο λιμάνι για μεγάλο χρονικό διάστημα. Ο σημαντικότερος λόγος παροπλισμού είναι η αδυναμία εξεύρεσης ναύλου.



### **Η προσαρμογή της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην κρίση.**

Υπήρξαν μερικές ενέργειες, που υιοθετήθηκαν από τη ναυτιλιακή βιομηχανία και στοιχειοθετούν τον τρόπο, με τον οποίο εκείνη αντέδρασε, στην χρηματοπιστωτική κρίση. Ειδικότερα εστιάζονται:

- Στη διακοπή νέων παραγγελιών.
- Στην καταστροφή πλοίων ( σκραπάρισμα ).
- Στη διακοπή και στον επαναπρογραμματισμό των παραγγελιών.
- Στην ελάττωση της ταχύτητας των πλοίων .
- Στον παροπλισμό των πλοίων .

Οι παραγγελίες των πλοίων πρακτικά έχουν σταματήσει, καθώς το 2007 υπογράφηκαν συμβόλαια για 535 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, 208 παραγγέλθηκαν το 2008, ενώ, κατά τη διάρκεια του 2009, υπήρξαν μόνο 2 νέες παραγγελίες. Όσον αφορά τα πλοία ξηρού φορτίου, οι παραγγελίες σταμάτησαν στα Κινέζικα ναυπηγεία, ιδιαίτερα αυτές που σχετίζονταν με Κινέζους πλοιοκτήτες και επενδυτές.

Ακόμα και από την αρχή της κρίσης, κάποιoi αναλυτές υπογράμμισαν πως οι επιχειρήσεις, που σχετίζονται με τη διάλυση των πλοίων, είναι από τις λίγες ναυτιλιακές επιχειρήσεις που μπορούν να επωφεληθούν της κρίσης. Η βιομηχανία ανακύκλωσης των πλοίων διανύει μία από τις μεγαλύτερες περιόδους ανάπτυξης της ιστορίας της, ενώ εκφράζονται φόβοι πως οι υφιστάμενες “μάντρες” , δεν θα μπορέσουν να απορροφήσουν τόσο μεγάλο φόρτο εργασίας.

Επιπροσθέτως, από την αρχή της κρίσης, πολυάριθμες παραγγελίες, σε όλα τα ναυπηγεία του κόσμου, έχουν μετατεθεί χρονικά, για μεταγενέστερες ημερομηνίες. Η ελάττωση της ταχύτητας των πλοίων, αποτέλεσε έναν άλλο τρόπο, με τον οποίο αντέδρασαν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις για να αντιμετωπίσουν το « εχθρικό » κλίμα της κρίσης. Η ελάττωση της ταχύτητας είχε ως αποτέλεσμα τη χρησιμοποίηση περισσότερων πλοίων, ώστε να διατηρηθεί η ίδια συχνότητα δρομολογίων. Η πρόσληψη 9-10 πλοίων για μία υπηρεσία, η οποία συνήθως απαιτεί 8 πλοία, έχει 2 κύρια πλεονεκτήματα: πρώτον, μειώνει την ανάγκη για τον παροπλισμό πλοίων και κατά δεύτερον, εξοικονομεί καύσιμα, διότι, κατά τη διάρκεια της οικονομικής ύφεσης,

οι ναυλωτές δεν θορυβούνται τόσο για την καθυστερημένη παράδοση των αγαθών, όσο για τη μείωση του κόστους (Jan Hoffman (2010), *Shipping Out of the Economic Crisis*, The Brown Journal of World Affairs, Volume XVI, Issue II. σελ.124).

### **1.5 Συμπεράσματα**

Η χρηματοπιστωτική κρίση που πρωτοεκδηλώθηκε στις ΗΠΑ το 2006, ως αποτέλεσμα λανθασμένων πολιτικών των Αμερικανικών Τραπεζών και κερδοσκοπικών παιχνιδιών, οδήγησε την παγκόσμια οικονομία σε συνθήκες οικονομικής ύφεσης, έλλειψης ρευστότητας και μείωσης της ζήτησης των αγαθών, συρρικνώνοντας έτσι τον όγκο του Διεθνούς Εμπορίου. Οι επιπτώσεις της κρίσης στο Διεθνές Εμπόριο δεν ήταν δυνατόν να αφήσουν ανεπηρέαστη τη Διεθνή Ναυτιλία, η οποία διακινεί το 80% περίπου των εμπορευμάτων του παγκόσμιου εμπορίου. Έτσι, σημειώθηκε σημαντική μείωση της ζήτησης για μεταφορές και παρεμφερείς υπηρεσίες, με αποκορύφωμα το 2009, όπου υπήρξε σοβαρή πτώση του θαλάσσιου εμπορίου και κατ' επέκταση, σοβαρή συρρίκνωση των εσόδων της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας.

Ωστόσο, η Διεθνής Ναυτιλία δείχνει ανθεκτικότητα, ενεργοποιώντας τους δικούς της μηχανισμούς άμυνας και όπως φαίνεται από της αντιδράσεις της, διαχειρίζεται κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο, την υφιστάμενη υπερπροσφορά χωρητικότητας στόλου που είχε δημιουργηθεί την προηγούμενη δεκαετία. Η ανάκαμψη της, αν και με τα σημερινά δεδομένα είναι δύσκολο να προσδιοριστεί, σύμφωνα με κάποιες εκτιμήσεις, αναμένεται μετά το 2011.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>:

### 2. Η Χρηματοπιστωτική κρίση και η Ελληνική Ναυτιλία.

Οι δυσχερείς συνθήκες που επικρατούν σήμερα στο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον και κατ' επέκταση, στις αγορές παγκοσμίως, οι οποίες είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τη χρηματοπιστωτική κρίση των Ηνωμένων Πολιτειών, καθώς και εκείνες εντός της Ελλάδας, οι οποίες, ως επί το πλείστον, είναι αποτέλεσμα εγχώριων παραγόντων, ήταν αδύνατο να μην επηρεάσουν την Ελληνική Ναυτιλία, η οποία αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της Διεθνούς Ναυτιλίας, και πιο συγκεκριμένα, την πρώτη ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως. Αποτελεί έναν πολύ σημαντικό πυλώνα ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας, ο οποίος, μαζί με τον Τουρισμό, αποτελούν τους 2 βασικούς κλάδους εισροής συναλλάγματος. Συνεισφέρει σημαντικά τόσο στην απασχόληση, όσο και στη χρηματοδότηση του εξωτερικού ελλείμματος της χώρας, το οποίο αποτελεί την κύρια αιτία της εγχώριας οικονομικής κρίσης. Επιπροσθέτως, η Ελληνική Ακτοπλοϊκή αγορά συγκαταλέγεται στις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές αγορές της Ευρώπης. Ας σημειωθεί ότι η αγορά της ΕΕ καλύπτει το 1/2 του παγκόσμιου στόλου, σε όρους χωρητικότητας και μεταφορικής ικανότητας και διαθέτει το 7% του παγκόσμιου επιβατηγού στόλου πλοίων άνω των 1000 τόνων (Διεύθυνση Οικονομικής και Στρατηγικής Ανάλυσης Εθνικής Τραπέζης Ελλάδος (Ιανουάριος 2009), *Οι χαμηλές τιμές πετρελαίου ανάσα για την Ακτοπλοΐα*. Σελ.2).

Υπό το κλίμα που επικρατεί στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, και κατ' επέκταση στην Ελληνική, κρίνεται σκόπιμο να επικεντρωθούμε στη σύνθεση και διάρθρωση του Ελληνικού στόλου, στις παραγγελίες ( ναυπηγήσεις ) , στις παραδόσεις των νέων πλοίων και στις αγοροπωλησίες τους, ώστε να προσεγγίσουμε τον τρόπο αντίδρασης στις παρενέργειες της οικονομικής ύφεσης.

## **2.1 Διάρθρωση του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου.**

### **2.1.1 Η πορεία του Ελληνόκτητου Στόλου από το 2007 έως και σήμερα .**

Την περίοδο των ετών 2007 – 2008, όπου σημειώθηκαν τα μεγαλύτερα ιστορικά υψηλά επίπεδα ζήτησης ναυτιλιακής χωρητικότητας, και τα « συμπτώματά » της οικονομικής κρίσης δεν είχαν εκδηλωθεί πλήρως, η Ελληνική Ναυτιλία κατείχε το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο, ανάμεσα σε πολύ ανεπτυγμένες οικονομίες, όπως της Ιαπωνίας, της Κίνας και της Γερμανίας. Σύμφωνα με το περιοδικό Economist, το 30% του παγκόσμιου ωφέλιμου φορτίου μεταφέρεται με Ελληνικά ή Ιαπωνικά πλοία. Σήμερα, η Ελληνική Ναυτιλία εξακολουθεί να ελέγχει το μεγαλύτερο ποσοστό του παγκόσμιου τονάζ, έναντι των άλλων χωρών, σε μία περίοδο μάλιστα, όπου οι παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες, αλλά και οι εγχώριες, κάθε άλλο παρά ευνοϊκές είναι. Στον παρακάτω πίνακα, παρατίθεται η εξέλιξη του Ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, από το 2007 έως και τις 31.3.2011, σε όρους μεταφορικής ικανότητας και αριθμού πλοίων:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1:** Η εξέλιξη του Ελληνόκτητου Εμπορικού στόλου σε όρους μεταφορικής ικανότητας και αριθμού πλοίων (2007-2011):

Ημερομηνία	Έτος	Αριθμός Πλοίων	Αριθμός Πλοίων Παγκοσμίου Στόλου	Κόροι Ολικής Χωρητικότητας (DWT)
Ιανουάριος	2007	3.084	34.822	170.181.000
Ιανουάριος	2008	3.115	36.313	174.570.471
Ιανουάριος	2009	3.064	37.836	169.426.690
Ιανουάριος	2010	3.150	38.412	186.095.162
Μάρτιος	2011	3.848		261.675.981

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping – Fairplay, Compiled by UNCTAD Secretariat.

Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά, ο στόλος Ελληνικών συμφερόντων αποτελείται σήμερα από 3.848 πλοία διαφόρων κατηγοριών, συνολικής χωρητικότητας 261.675.981 DWT ή 153.128.919 GT<sup>12</sup>. Διευκρινίζοντας, αναφέρουμε πως περιλαμβάνονται και 621 πλοία διαφόρων κατηγοριών, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 32.815.431 GT, τα οποία είναι υπό κατασκευή (Lloyd's Register of Shipping-Fairplay (2010), *Greek Controlled Shipping, Information paper provided to the Greek Shipping Cooperation-Committee*). Επομένως, κατά την τετραετία 2007- 2010, προκύπτει αύξηση τόσο του αριθμού των πλοίων ( κατά 764, ή 25% ), όσο και της συνολικής μεταφορικής ικανότητας τους (κατά 91,5 εκατ. dwt ή 54%), η οποία παρατηρείται κυρίως, εντός του 2010.

Με βάση τα επίσημα στοιχεία της UNCTAD, ο Ελληνόκτητος Ναυτιλιακός κλάδος, την περίοδο του 2007, είχε αρχίσει να απολαμβάνει τους καρπούς του επενδυτικού προγράμματος που ακολούθησαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες, αφού το ίδιο έτος η συνολική χωρητικότητα του στόλου αυξήθηκε κατά 18%, συγκριτικά με το προηγούμενο, ενώ η μέση ηλικία του μειώθηκε, για πρώτη φορά την τελευταία 20ετία, κάτω από το διεθνή μέσο όρο ( 14 έτη το 2007, έναντι 14,6 του διεθνούς μέσου όρου). Αποτέλεσμα αυτής της αύξησης ήταν η διατήρηση, με διαφορά, της 1<sup>ης</sup> θέσης παγκοσμίως, από πλευράς χωρητικότητας, με το μερίδιο του Ελληνικού στόλου να ανέρχεται στο 16,1% του παγκοσμίου ( “ Οι Προοπτικές

<sup>12</sup> Οι Κόροι Ολικής Χωρητικότητας ή GRT ή GT εκφράζουν τη συνολική χωρητικότητα όλων των κλειστών και σκεπαστών χώρων κάτω και πάνω από το κύριο κατάστρωμα.

της Ποντοπόρου Ναυτιλίας παραμένουν θετικές παρά τη δυσμενή οικονομική συγκυρία “, σελ.8 ) . Κατά το 2008, εξακολούθησε να είναι ο μεγαλύτερος παγκοσμίως, διαθέτοντας 3.115 πλοία, μεταφορικής ικανότητας 174,6 εκατομμυρίων dwt, με δεύτερη την Ιαπωνία (3.515 πλοία μεταφορικής ικανότητας 161,7 εκατ. dwt ). Ακολούθησε η Γερμανία ( 3.208 πλοία μεταφορικής ικανότητας 94,2 εκατ. dwt ), η Κίνα ( 3.303 πλοία μεταφορικής ικανότητας 84,9 εκατ. dwt ) και η Νορβηγία (1.827 πλοία μεταφορικής ικανότητας 46,9 εκατ. dwt). Η Ελλάδα, μαζί με τις 4 προαναφερθείσες χώρες, κατείχαν το μεγαλύτερο μερίδιο της παγκόσμιας αγοράς, το οποίο ήταν της τάξης του 54,2%, σύμφωνα με τους παρακάτω πίνακες:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Οι 35 Χώρες – Κράτη με τον μεγαλύτερο Εμπορικό Στόλο (2008):**

**The 35 countries and territories with the largest controlled fleets, as of 1 January 2008<sup>a</sup>**

Country or territory of ownership <sup>b</sup>	Number of vessels			Deadweight tonnage						
	National flag <sup>c</sup>	Foreign flag	Total	National flag <sup>c</sup>	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of world total, 1 Jan. 2008	Total as a percentage of world total, 1 Jan. 2007	Change in percentage share
Greece	736	2 379	3 115	55 766 365	118 804 106	174 570 471	68.06	16.81	17.39	-0.58
Japan	714	2 801	3 515	11 620 381	150 126 721	161 747 102	92.82	15.58	15.07	0.50
Germany	404	2 804	3 208	14 588 066	79 634 721	94 222 787	84.32	9.07	8.89	0.38
China	1 900	1 403	3 303	34 351 019	50 530 684	84 881 703	59.33	8.18	7.19	0.98
Norway	792	1 035	1 827	14 182 841	32 689 255	46 872 096	69.74	4.51	4.98	-0.46
United States	855	914	1 769	20 301 154	19 526 996	39 828 150	49.03	3.84	4.93	-1.10
Korea, Republic of	756	384	1 140	19 122 776	18 580 931	37 703 707	49.28	3.63	3.30	0.33
Hong Kong, China	311	346	657	18 228 651	15 195 788	33 424 439	45.46	3.22	4.60	-1.38
Singapore	536	333	869	16 440 270	12 192 284	28 632 554	42.38	2.76	2.63	0.13
Denmark	317	544	861	10 466 920	16 967 723	27 434 643	61.85	2.64	2.24	0.41
Taiwan Province of China	93	497	590	3 986 356	22 163 936	26 150 292	84.76	2.52	2.54	-0.02
United Kingdom	394	482	876	10 479 296	15 522 244	26 001 540	59.70	2.50	2.73	-0.23
Canada	206	213	419	2 352 552	16 395 893	18 748 445	87.45	1.81	0.61	1.20
Russian Federation	1 532	579	2 111	5 986 569	12 051 321	18 037 890	66.81	1.74	1.85	-0.11
Italy	559	214	773	11 419 633	6 320 035	17 739 668	35.63	1.71	1.63	0.08
India	474	60	534	13 956 575	2 096 910	16 053 485	13.06	1.55	1.51	0.03
Turkey	495	531	1 026	6 431 016	6 728 712	13 159 728	51.13	1.27	1.12	0.15
Saudi Arabia	61	103	164	801 539	12 144 926	12 946 465	93.81	1.25	1.21	0.03
Belgium	87	146	233	6 087 051	6 067 624	12 154 675	49.92	1.17	1.28	-0.11
Malaysia	314	78	392	7 399 196	3 769 710	11 168 906	33.75	1.08	0.68	0.40
Iran, Islamic Republic of	116	63	179	5 080 136	5 176 747	10 256 883	50.47	0.99	1.02	-0.03
United Arab Emirates	54	370	424	521 677	8 403 618	8 925 295	94.16	0.86	0.71	0.15
Netherlands	503	259	762	4 136 349	4 499 185	8 635 534	52.10	0.83	0.89	-0.06
Cyprus	111	144	255	2 828 540	4 484 942	7 313 482	61.32	0.70	0.63	0.08
Indonesia	728	122	850	4 807 801	2 450 354	7 258 155	33.76	0.70	0.68	0.02
Sweden	154	211	365	1 758 402	5 159 712	6 918 114	74.38	0.67	0.66	0.01
France	182	176	358	3 036 041	3 490 150	6 526 191	53.48	0.63	0.61	0.02
Kuwait	40	29	69	3 953 100	1 348 386	5 301 486	25.43	0.51	0.49	0.02
Viet Nam	358	50	408	3 192 261	1 394 075	4 586 336	30.40	0.44	0.31	0.13
Spain	190	192	382	1 422 309	3 075 812	4 498 121	68.38	0.43	0.45	-0.02
Brazil	130	14	144	2 472 017	1 949 344	4 421 361	44.09	0.43	0.50	-0.07
Thailand	302	39	341	3 520 841	500 984	4 021 825	12.46	0.39	0.30	0.09
Switzerland	29	129	158	847 265	2 731 566	3 578 831	76.33	0.34	1.28	-0.93
Bermuda	0	62	62	0	3 216 806	3 216 806	100.00	0.31	n/a	
Croatia	78	39	117	2 086 397	978 977	3 065 374	31.94	0.30	n/a	
<b>Total (35 countries)</b>	<b>14 511</b>	<b>17 745</b>	<b>32 256</b>	<b>323 631 362</b>	<b>666 371 178</b>	<b>990 002 540</b>		<b>95.35</b>	<b>95.33</b>	<b>0.02</b>
<b>World total</b>	<b>16 798</b>	<b>19 515</b>	<b>36 313</b>	<b>342 662 755</b>	<b>695 633 834</b>	<b>1 038 296 589</b>		<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Vessels of 1,000 GT and above, excluding the United States Reserve Fleet and the United States and Canadian Great Lakes fleets, which have a combined tonnage of 6.4 million dwt.

<sup>b</sup> The country of ownership indicates where the true controlling interest (i.e. parent company) of the fleet is located. In several cases, determining this has required making certain judgements. Thus, for instance, Greece is shown as the country of ownership for vessels owned by a Greek national with representative offices in New York, London and Piraeus, although the owner may be domiciled in the United States.

<sup>c</sup> Includes vessels flying the national flag but registered in territorial dependencies or associated self-governing territories such as Isle of Man (United Kingdom), as well as second registries such as DIS (Denmark), NIS (Norway) or FIS (France). For the United Kingdom, British flagged vessels are included under the national flag, except for Bermuda.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3: Οι 35 Χώρες – Κράτη με τον μεγαλύτερο Εμπορικό Στόλο (2009):**

**The 35 countries and territories with the largest controlled fleets (dwt), as of 1 January 2009<sup>a</sup>**

Country or territory of ownership <sup>b</sup>	Number of vessels			Deadweight tonnage						
	National flag <sup>c</sup>	Foreign flag	Total	National flag <sup>c</sup>	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of world total, 1 Jan. 09	Total as a percentage of world total, 1 Jan. 08	Change in percentage share
Japan	733	2 987	3 720	12 199 536	161 085 699	173 285 235	92.96	15.68	15.58	0.10
Greece	720	2 344	3 064	52 833 486	116 593 204	169 426 690	68.82	15.33	16.81	-1.48
Germany	479	3 043	3 522	17 428 475	87 525 237	104 953 712	83.39	9.50	9.07	0.43
China	1 944	1 555	3 499	37 204 731	55 594 490	92 799 221	59.91	8.40	8.18	0.22
Norway	783	1 244	2 027	11 542 923	38 673 312	50 216 235	77.01	4.54	4.51	0.03
Republic of Korea	797	438	1 235	20 858 866	25 764 360	46 623 226	55.26	4.22	3.63	0.59
United States	867	915	1 782	20 606 970	19 528 913	39 965 883	48.44	3.62	3.84	-0.22
Hong Kong, China	307	373	680	18 296 677	15 427 149	33 723 826	45.75	3.05	3.22	-0.17
Denmark	347	567	914	11 958 945	19 636 578	31 595 523	62.15	2.86	2.64	0.22
United Kingdom	398	520	918	11 175 470	19 741 031	30 916 501	63.85	2.80	2.50	0.30
Taiwan Province of China	91	540	631	4 068 416	25 735 230	29 803 646	86.35	2.70	2.52	0.18
Singapore	545	331	876	16 482 632	11 747 265	28 229 897	41.61	2.55	2.76	-0.21
Italy	582	238	820	12 853 503	6 896 850	19 750 353	34.92	1.79	1.71	0.08
Russian Federation	1 516	557	2 073	5 944 226	12 343 679	18 287 905	67.50	1.66	1.74	-0.08
India	495	69	564	14 389 937	2 822 923	17 212 860	16.40	1.56	1.55	0.01
Canada	212	201	413	2 454 402	14 716 391	17 170 793	85.71	1.55	1.81	-0.26
Turkey	533	630	1 163	6 803 806	8 647 114	15 450 920	55.97	1.40	1.27	0.13
Saudi Arabia	73	99	172	1 234 653	13 676 703	14 911 356	91.72	1.35	1.25	0.10
Iran (Islamic Republic of)	83	128	211	1 357 901	13 202 731	14 560 632	90.67	1.32	0.99	0.33
Belgium	93	147	240	6 283 078	7 164 128	13 447 206	53.28	1.22	1.17	0.05
Malaysia	338	97	435	7 717 055	3 842 005	11 559 060	33.24	1.05	1.08	-0.03
United Arab Emirates	58	347	405	701 714	8 331 052	9 032 766	92.23	0.82	0.86	-0.04
Netherlands	491	267	758	4 217 884	4 186 617	8 404 501	49.81	0.76	0.83	-0.07
Cyprus	126	234	360	3 196 071	5 162 708	8 358 779	61.76	0.76	0.70	0.06
Sweden	143	224	367	1 740 141	5 697 891	7 438 032	76.60	0.67	0.67	0.00
Indonesia	715	106	821	4 956 797	2 064 867	7 021 664	29.41	0.64	0.70	-0.06
France	180	188	368	2 988 629	3 576 784	6 565 413	54.48	0.59	0.63	-0.04
Kuwait	38	44	82	3 846 063	2 602 518	6 448 581	40.36	0.58	0.51	0.07
Viet Nam	389	67	456	3 629 175	1 938 996	5 568 171	34.82	0.50	0.44	0.06
Brazil	129	15	144	2 444 762	2 266 253	4 711 015	48.11	0.43	0.43	-0.00
Spain	187	204	391	1 562 315	2 885 611	4 447 926	64.88	0.40	0.43	-0.03
Thailand	300	44	344	3 506 972	620 161	4 127 133	15.03	0.37	0.39	-0.02
Switzerland	35	114	149	1 012 164	2 816 788	3 828 952	73.57	0.35	0.34	0.01
Croatia	78	39	117	2 311 784	985 103	3 296 887	29.88	0.30	0.30	-0.00
Bermuda	0	65	65	0	3 227 658	3 227 658	100.00	0.29	0.31	-0.02
<b>Total (35 countries or territories)</b>	<b>14 805</b>	<b>18 981</b>	<b>33 786</b>	<b>329 810 159</b>	<b>726 557 999</b>	<b>1 056 368 158</b>	<b>68.78</b>	<b>95.60</b>	<b>95.37</b>	<b>0.23</b>
<b>World total</b>	<b>16 996</b>	<b>20 840</b>	<b>37 836</b>	<b>347 007 002</b>	<b>757 952 026</b>	<b>1 104 959 028</b>	<b>68.60</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Vessels of 1,000 GT and above, excluding the United States Reserve Fleet and the United States and Canadian Great Lakes fleets (which have a combined tonnage of 6.4 million dwt).

<sup>b</sup> The country of ownership indicates where the true controlling interest (i.e. parent company) of the fleet is located. In several cases, determining this has required making certain judgements. Thus, for instance, Greece is shown as the country of ownership for vessels owned by a Greek national with representative offices in New York, London and Piraeus, although the owner may be domiciled in the United States.

<sup>c</sup> Includes vessels flying the national flag but registered in territorial dependencies or associated self-governing territories such as the Isle of Man (United Kingdom), and also second registries such as DIS (Denmark), NIS (Norway) or FIS (France). For the United Kingdom, British-flag vessels are included under the national flag, except for Bermuda.

Τα 2 επόμενα έτη, έως και σήμερα, τα οποία δίνουν ένα πιο αντιπροσωπευτικό δείγμα της συμπεριφοράς των Ελλήνων πλοιοκτητών, αφού τα αποτελέσματα της κρίσης ήταν



πλέον ορατά, ο Ελληνικός στόλος διατήρησε την ηγετική του θέση στον παγκόσμιο ναυτιλιακό κόσμο, όπως αποτυπώνεται παρακάτω:

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4: Οι 35 Χώρες – Κράτη με τον μεγαλύτερο Εμπορικό Στόλο (2010):**

**Table 2.6. The 35 countries and territories with the largest controlled fleets (dwt), as at 1 January 2010<sup>a</sup>**

Country or territory of ownership <sup>b</sup>	Number of vessels			Deadweight tonnage				
	National flag <sup>c</sup>	Foreign flag	Total	National flag <sup>c</sup>	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of world total, 1 Jan. 2010
Greece	741	2 409	3 150	58 478 197	127 616 965	186 095 162	69	15.96
Japan	720	3 031	3 751	14 443 324	168 876 356	183 319 680	92	15.73
China	2 024	1 609	3 633	41 026 075	63 426 314	104 452 389	61	8.96
Germany	458	3 169	3 627	16 926 387	86 969 282	103 895 669	84	8.91
Republic of Korea	775	425	1 200	18 865 348	26 017 970	44 883 318	58	3.85
United States	920	945	1 865	21 529 559	19 761 196	41 290 755	48	3.54
Norway	820	1 148	1 968	14 102 299	26 416 491	40 518 790	65	3.48
China, Hong Kong	350	330	680	21 225 179	13 216 692	34 441 871	38	2.95
Denmark	360	580	940	12 937 381	20 261 040	33 198 421	61	2.85
Singapore	598	387	985	17 377 216	15 232 228	32 609 444	47	2.80
China, Taiwan Province of	92	545	637	3 769 436	25 721 242	29 490 678	87	2.53
United Kingdom	357	437	794	8 948 902	17 262 720	26 211 622	66	2.25
Italy	608	236	844	15 277 538	7 176 463	22 454 001	32	1.93
Russian Federation	1 472	515	1 987	5 860 326	13 571 242	19 431 568	70	1.67
Canada	210	223	433	2 303 767	15 980 908	18 284 675	87	1.57
Bermuda	0	180	180	0	17 192 696	17 192 696	100	1.47
India	443	66	509	14 280 882	2 885 687	17 166 569	17	1.47
Turkey	558	664	1 222	7 139 310	9 629 658	16 768 968	57	1.44
Iran (Islamic Republic of)	74	91	165	853 008	12 839 807	13 692 815	94	1.17
Saudi Arabia	74	98	172	1 740 908	11 464 923	13 205 831	87	1.13
Belgium	85	149	234	5 581 132	6 966 887	12 548 019	56	1.08
Malaysia	380	100	480	8 783 140	3 655 990	12 439 130	29	1.07
United Arab Emirates	63	354	417	698 818	8 525 258	9 224 076	92	0.79
Indonesia	778	90	868	7 069 985	1 868 730	8 938 715	21	0.77
Cyprus	129	206	335	3 542 642	5 339 340	8 881 982	60	0.76
Netherlands	528	272	800	4 828 515	3 989 203	8 817 718	45	0.76
Brazil	128	33	161	2 272 241	5 463 966	7 736 207	71	0.66
France	180	224	404	2 994 852	4 390 712	7 385 564	59	0.63
Sweden	136	217	353	1 453 082	5 570 298	7 023 380	79	0.60
Viet Nam	460	84	544	4 560 855	2 230 992	6 791 847	33	0.58
Kuwait	39	47	86	3 835 639	2 767 625	6 603 264	42	0.57
Spain	173	231	404	1 405 579	3 839 347	5 244 926	73	0.45
Isle of Man	2	30	32	4 968	4 817 656	4 822 624	100	0.41
Switzerland	35	122	157	1 023 109	2 925 288	3 948 397	74	0.34
Thailand	298	45	343	3 007 664	785 892	3 793 556	21	0.33
<b>Total (35 countries)</b>	<b>15 068</b>	<b>19 292</b>	<b>34 360</b>	<b>348 147 263</b>	<b>764 657 064</b>	<b>1 112 804 327</b>	<b>69</b>	<b>95.46</b>
<b>World total</b>	<b>17 279</b>	<b>21 133</b>	<b>38 412</b>	<b>368 251 867</b>	<b>797 468 296</b>	<b>1 165 720 163</b>	<b>68</b>	<b>100.00</b>

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by IHS Fairplay.

<sup>a</sup> Vessels of 1,000 GT and above, ranked by deadweight tonnage; excluding the United States Reserve Fleet and the United States and Canadian Great Lakes fleets (which have a combined tonnage of 5.7 million dwt).

<sup>b</sup> The country of ownership indicates where the true controlling interest (i.e. parent company) of the fleet is located. In several cases, determining this has required making certain judgements. Thus, for instance, Greece is shown as the country of ownership for vessels owned by a Greek national with representative offices in New York, London and Piraeus, although the owner may be domiciled in the United States.

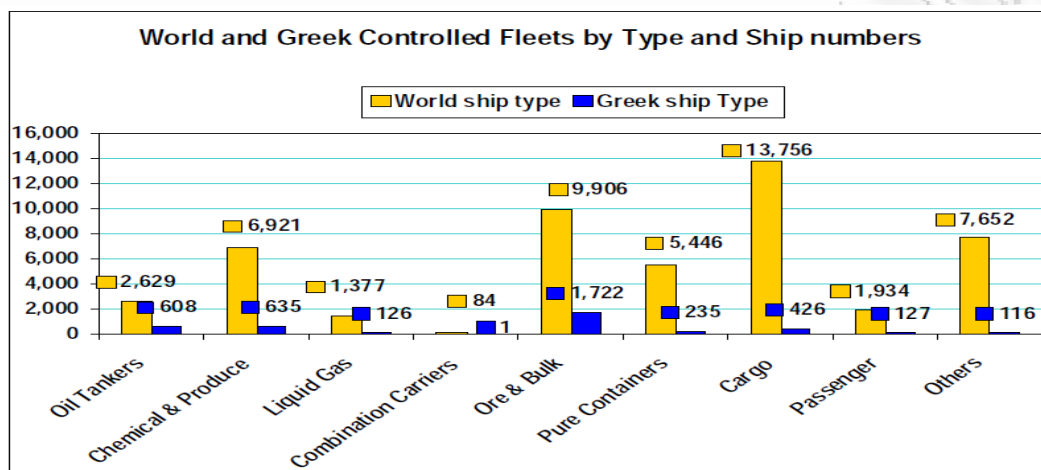
<sup>c</sup> Includes vessels flying the national flag but registered in territorial dependencies or associated self-governing territories such as the Isle of Man (United Kingdom), and also second registries such as DIS (Denmark), NIS (Norway) or FIS (France). For the United Kingdom, British-flag vessels are included under the national flag, except for Bermuda.

Πιο συγκεκριμένα, με εξαίρεση το 2009, όπου η Ιαπωνία πέρασε πρώτη στην κατάταξη, ο Ελληνικός στόλος με 3.150 πλοία, μεταφορικής ικανότητας 186 εκατ. dwt το 2010, εδραιώνεται ως η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη, για μία ακόμη φορά.

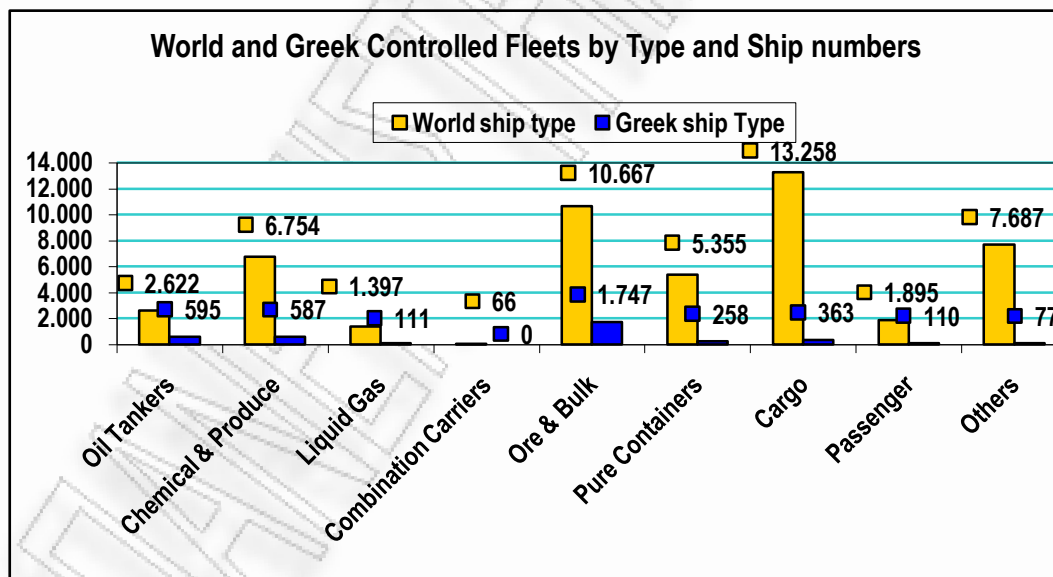
Ένας πολύ σημαντικός παράγοντας, που εξηγεί την παραπάνω συμπεριφορά του Ελληνικού στόλου, είναι η ισχυρότατη ζήτηση για βασικά εμπορεύματα, που εκδήλωσαν, κυρίως, οι οικονομίες των BRIC'S, την τετραετία 2004 - 2008, η οποία οδήγησε και στην άνθηση του παγκόσμιου εμπορίου ( μέσος ρυθμός αύξησης 8,3% ετησίως, σε όγκο ). Έτσι, λόγω των διαφαινόμενων ευκαιριών, ο Ελληνόκτητος ναυτιλιακός κλάδος ακολούθησε ένα ισχυρό επενδυτικό πρόγραμμα, που τροφοδοτήθηκε από τα συσσωρευμένα κέρδη, που επέφερε η ισχυρή ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών τα προηγούμενα έτη, το οποίο ξεκίνησε από τα τέλη του 2004, με προσδοκία την αύξηση της συνολικής χωρητικότητάς του και τη μείωση της μέσης ηλικίας του στόλου, κάτω από τα 11 έτη, το 2011. Τα πολύ υψηλά επίπεδα παραγγελιών όμως, προκάλεσαν καθυστερήσεις στα ναυπηγεία, τα οποία, εκ των πραγμάτων, αντιμετώπιζαν ένα πολύ μεγάλο όγκο εργασιών, με αποτέλεσμα κάθε νεότευκτο πλοίο να απαιτεί διάστημα 3 περίπου ετών, για την παράδοσή του (Διεύθυνση Οικονομικής και Στρατηγικής Ανάλυσης Εθνικής Τραπέζης Ελλάδος (Ιούνιος 2008), *Οι προοπτικές της ποντοπόρου ναυτιλίας παραμένουν θετικές παρά τη δυσμενή οικονομική συγκυρία*).

Ειδικότερα, με βάση τα στοιχεία που δημοσίευσε η GSCC ( "Greek Controlled Shipping", March 2011, p. 1-7), και ειδικότερα των γραφημάτων που παραθέτουμε πιο κάτω, ο Ελληνόκτητος Εμπορικός στόλος, σε σχέση με τον παγκόσμιο, διαμορφώθηκε ως εξής ( 2009 – σήμερα ):

**ΣΧΗΜΑ 1:** Ο Παγκόσμιος και ο Ελληνικών συμφερόντων στόλος ανά είδος και αριθμό πλοίων (2010):



**ΣΧΗΜΑ 2:** Ο Παγκόσμιος και ο Ελληνικών συμφερόντων στόλος ανά είδος και αριθμό πλοίων (2011):



Πηγή: Lloyd's Register of Shipping – Fairplay, Compiled by UNCTAD Secretariat.

- Η συμμετοχή των Ελληνόκτητων πετρελαιοφόρων (oil tankers), στον παγκόσμιο στόλο, σε αριθμό πλοίων, αυξήθηκε στο 22,7% από 22,3%,

ποσοστό που αντιστοιχεί σε 595 πλοία, ενώ σε τονάζ, στο 21,7% από 20,4%, (πάντοτε ως ποσοστά του παγκόσμιου στόλου).

- Όσον αφορά τη συμμετοχή των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου (bulk carriers), υπήρξε μία μείωση του ποσοστού της στον παγκόσμιο στόλο, αφού διαμορφώθηκε στο 16,4% από 18,1%, αλλά σε απόλυτο αριθμό, αυξήθηκαν σε 1.747 πλοία, γεγονός που υποδηλώνει πως η Ελληνική ναυτιλία ακολούθησε μεν αυξητική τάση του παγκόσμιου τονάζ μεταφοράς χύδην φορτίου, άλλα σε μικρότερο βαθμό.
- Η συμμετοχή των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container carriers) στον παγκόσμιο στόλο, αυξήθηκε από το 4,5% το 2009, στο 4,8% σήμερα, διαθέτοντας 258 πλοία. Η ελάχιστη αυτή αύξηση του ποσοστού, υποδηλώνει πως η Ελληνική Ναυτιλία ακολούθησε εν μέρει την τάση του παγκόσμιου τονάζ, το οποίο να σημειωθεί πως γνώρισε θεαματική αύξηση, με συνέπεια, το ποσοστό συμμετοχής των containership, να παραμείνει στα ίδια περίπου επίπεδα.

Από τα προεκτεθέντα, προκύπτει ότι η παρουσία των Ελλήνων πλοιοκτητών στον παγκόσμιο στόλο είναι σημαντική και ειδικότερα, στις κατηγορίες πλοίων που μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος του παγκοσμίου χύδην φορτίου, όπως τα oil tankers και τα bulk carriers και πως η συμπεριφορά τους, κατά την τελευταία διετία, συμβάδισε με τις αυξητικές τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς.

### **2.1.2 Ο Ελληνόκτητος στόλος υπό την Ελληνική σημαία.**

Η επιλογή της σημαίας νηολόγησης ενός εμπορικού πλοίου, αποτελεί στρατηγική απόφαση, η οποία επηρεάζεται από το διεθνοποιημένο περιβάλλον και τους στόχους και τα συμφέροντα της ναυτιλιακής διαχειρίστριας εταιρίας. Καθώς η Ελληνική σημαία αποτελεί μία σημαντική συνιστώσα στην Ελληνική οικονομία, αφού αντλούνται πολλά οφέλη, λόγω των έμμεσων οικονομικών επιδράσεων που σχετίζονται με τους

ναυτιλιακούς κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας, χρήσιμο είναι να εξεταστεί η πορεία του Ελληνικού νηολογίου .

Από το 2008 έως και σήμερα, το Ελληνικό νηολόγιο παρουσίασε μικρές αυξητικές τάσεις, καθώς από 1.477 πλοία το 2008 (5,49% του μεριδίου του παγκόσμιου τονάζ ), ανήλθε στα 1.498 το 2009 (5,29%) και στα 1.518 (5,30%) το 2010 ( Review of Maritime Transport 2008-2009– 2010).

Θετικές ήταν οι εξελίξεις στο πεδίο προσέλκυσης πλοίων υπό Ελληνική σημαία τη διετία 2007-2008, όπου το μερίδιο των πλοίων, υπό την Ελληνική σημαία, αυξήθηκε στο 28%, από 25%, αφού 1 στα 2 περίπου νεοπαραδοθέντα πλοία Ελληνικής ιδιοκτησίας εντάχθηκαν στο Ελληνικό νηολόγιο. Σημαντικό ρόλο, προς την κατεύθυνση ενίσχυσης του Ελληνικού νηολογίου, διαδραμάτισαν οι νομοθετικές ρυθμίσεις σχετικά με την επιδότηση της ασφάλισης των κατώτερων πληρωμάτων στο NAT (Διεύθυνση Οικονομικής και Στρατηγικής Ανάλυσης Εθνικής Τραπέζης Ελλάδος (Ιούνιος 2008), *Οι προοπτικές της ποντοπόρου ναυτιλίας παραμένουν θετικές παρά τη δυσμενή οικονομική συγκυρία.σελ.11* ) .

Εν έτει 2009, παρά τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης, το Ελληνικό νηολόγιο παρουσίασε άνοδο, από την αρχή του χρόνου μέχρι και τον Ιούνιο του 2010, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της ΕΣΥΕ. Ειδικότερα, στα τέλη του 2008, ο υπό Ελληνική σημαία στόλος αριθμούσε 2.082 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 39.156.211 dwt, εκ των οποίων 626 ήταν φορτηγά πλοία χωρητικότητας 15.078.971 dwt, 521 δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 22.318.727 dwt και 935 επιβατηγά και άλλα πλοία, χωρητικότητας 1.758.513 dwt. Τον Ιούλιο του 2009, ο αριθμός των πλοίων, υπό την Ελληνική σημαία, αυξήθηκε στα 2.112 πλοία, χωρητικότητας 41.599.587 dwt, εκ των οποίων τα 612 ήταν φορτηγά χωρητικότητας 14.979.517 dwt, 558 δεξαμενόπλοια, χωρητικότητας 24.932.555 dwt και τα υπόλοιπα 942, επιβατηγά και λοιπά πλοία, χωρητικότητας 1.687.515 dwt. Παρατηρείται λοιπόν ενδυνάμωση του νηολογίου, προερχόμενη κυρίως από την αύξηση του αριθμού των δεξαμενοπλοίων (Καραγεώργος Λ., «Σε σταθερή πορεία «πλέει» ο υπό Ελληνική σημαία στόλος»).

Κατά την τελευταία διετία, όμως, το Ελληνικό νηολόγιο απώλεσε το 19% της δύναμής του στην ποντοπόρο ναυτιλία, ήτοι 204 πλοία . Μείωση σε αριθμό, αλλά και σε χωρητικότητα, καταγράφει το Ελληνικό νηολόγιο το πρώτο τετράμηνο του 2011, σε σύγκριση με το ίδιο διάστημα του προηγούμενου έτους, σύμφωνα με στοιχεία που

έδωσε πρόσφατα στη δημοσιότητα η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee). Ειδικότερα, τα υπό Ελληνική σημαία πλοία μειώθηκαν κατά 52, σε σύγκριση με την περσινή περίοδο, και παράλληλα, παρατηρείται μείωση της χωρητικότητας, κατά 789.705 dwt. Το Ελληνικό Νηολόγιο, στις 30.4.2011, περιλάμβανε 917 πλοία, χωρητικότητας 79.712.501 dwt ή 45.644.890 gwt, περιλαμβανομένων 127 πλοίων σε παραγγελία, έναντι 969 πλοίων (80.502.206 dwt και 46.426.541 GT) το 2010. Όπως εκτιμά η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, η αναμενόμενη περαιτέρω μείωση, υποδηλώνει, ίσως και τις ανησυχίες του Ελληνικού εφοπλισμού, σε σχέση με τις εξελίξεις στο διοικητικό φορέα της ναυτιλίας (Καραγεώργος Λ., «Λιγότερα πλοία στην Ελληνική σημαία»).

Η Ελληνική σημαία απειλείται από την κυβερνητική απόφαση κατάργησης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Στη βαρυσήμαντη αυτή εκτίμηση προχώρησε ο πρώην πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλίας Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee), κ. Επαμεινώνδας Εμπειρικός, με αφορμή τη βράβευσή του στην Αθήνα, από τη Lloyds List, με το βραβείο Greek Shipping Personality of the Year.

« Η διάσπαση του YEN και η αποκοπή από αυτό του Λιμενικού Σώματος, θα δημιουργήσει εκτεταμένη αναταραχή και είναι επόμενο ότι θα προκύψουν σημαντικές δυσλειτουργίες και μακροχρόνιες καθυστερήσεις εις βάρος της ναυτιλίας, της ασφάλειας και του περιβάλλοντος. Η απώλεια θα είναι μεγάλη και όσο διατηρείται και συνεχίζεται η διάσπαση, τόσο πιο δύσκολη θα είναι η επαναφορά στο επιτυχές σχήμα YEN/Λιμενικού Σώματος», υπογράμμισε η Επιτροπή, στην πρώτη ανακοίνωσή της, τον Οκτώβριο του 2009. Επίσης, σε επιστολή του με την αποχώρησή του από την προεδρία του Committee, ο κ. Εμπειρικός είχε τονίσει ότι «τα συμφέροντα της Ελληνικής ναυτιλίας και τα πραγματικά συμφέροντα του έθνους απαιτούν την εκ νέου δημιουργία ενός ανεξάρτητου Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, με την Ελληνική Ακτοφυλακή να αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του Υπουργείου. Η επιτροπή είχε γράψει αρκετές φορές στον Έλληνα Πρωθυπουργό, για το θέμα αυτό και θα συνεχίσουμε να εργαζόμαστε ακατάπαυστα για την αποκατάσταση του YEN. Είναι προφανής η ζημιά που επίκειται για τη ναυτιλία μας, το διεθνές κύρος της, τους ναυτικούς μας, το νηολόγιο, τις ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, καθώς και την εθνική οικονομία γενικότερα. Σε περίοδο οικονομικής κρίσεως, η παρούσα εξέλιξη στο διοικητικό φορέα είναι εξαιρετικά ατυχής και θα ήταν ευχής έργον η κυβέρνηση να επανεξετάσει το όλο



θέμα, με στόχο να αποκατασταθεί η αυτοτέλεια του ΥΕΝ με το Λιμενικό Σώμα στην υπηρεσία της ναυτιλίας » (Καραγεώργος Λ., «Επ. Εμπειρικός: «Η Ελληνική σημαία χρειάζεται ισχυρό Υπουργείο»).

Πρέπει επίσης να επισημανθεί πως ένας ακόμη λόγος, για τον οποίο απομακρύνθηκε η Ελληνική πλοιοκτησία από την Ελληνική σημαία, την τελευταία 2ετία, είναι και η αύξηση του λειτουργικού κόστους και της φορολογίας. Καθώς οι οικονομικές συγκυρίες δεν ήταν και οι καλύτερες, σε συνδυασμό με τις διοικητικές ανακατατάξεις, που αναφέρθηκαν πιο πάνω, το Ελληνικό ενδιαφέρον στράφηκε προς τις λεγόμενες σημαίες ευκαιρίας, όπως αυτή του Παναμά, της Λιβερίας, των Marshall Islands, οι οποίες επιτρέπουν, για παράδειγμα, την επάνδρωση των Ελληνικών πλοίων από αλλοδαπά πληρώματα, που κοστίζουν λιγότερο από τα Ελληνικά.

## **2.2 Παραγγελίες - Παραδόσεις Νέων Πλοίων.**

Όσον αφορά στη διεθνή επικαιρότητα του ναυτιλιακού κόσμου, παρά την οικονομική κρίση, τα ναυπηγεία όλου του κόσμου συνέχισαν τις παραδόσεις πλοίων, την περίοδο 2008 - 2009 . Ειδικότερα, παρόλο που οι νέες παραγγελίες για τους περισσότερους τύπους πλοίων σταμάτησαν, η ναυπήγηση των πλοίων, που είχαν παραγγελθεί πριν από την κρίση συνεχίστηκε, ιδιαίτερα στον τομέα του ξηρού φορτίου. Πάγωμα παραγγελιών γνώρισε και η κατηγορία των πετρελαιοφόρων, λόγω του ότι οι συνθήκες χρηματοδότησης έγιναν δυσχερέστερες και το κόστος κατασκευής αυξήθηκε ( υψηλές τιμές χάλυβα και υψηλός βαθμός χρησιμοποίησης κατασκευαστικής δυνατότητας ναυπηγείων ).

Οι δραστηριότητες ναυπήγησης νέων πλοίων έφτασαν σε ιστορικά επίπεδα, σε όρους dwt, με συνολικές παραδόσεις πλοίων χωρητικότητας 82,3 εκατ. dwt το 2008, ξεπερνώντας έτσι το ρεκόρ των 81,9 εκατ. dwt του προηγούμενου έτους, ενώ το 2009, οι παραδόσεις σημείωσαν τα μεγαλύτερα επίπεδα όλων των εποχών και συγκεκριμένα, 3.658 πλοία 111,3 εκατ. dwt.

Στο σημείο αυτό, κρίνεται σκόπιμο να διευκρινιστεί πως οι παραγγελίες και οι παραδόσεις νέων πλοίων , είναι σημαντικό να εξεταστούν, δεδομένου ότι αντικατοπτρίζουν τις εκτιμήσεις του Ελληνικού ναυτιλιακού κόσμου, για τη μελλοντική ζήτηση μεταφορικής ικανότητας, σε μία περίοδο μάλιστα που η έλλειψη



χρηματοδότησης και οι οικονομικές συγκυρίες, επιδρούν καθοριστικά στην ψυχολογία της Ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας. Όμως, μία σαφής εικόνα, για την αντίδραση της Ελληνικής ναυτιλίας στις δύσκολες αυτές οικονομικές συνθήκες, δείχνουν γεγονότα, όπως οι ακυρώσεις των παραγγελιών, η αναδιάρθρωσή τους και οι ακυρώσεις των παραδόσεων (deliveries).

Σύμφωνα με στοιχεία που έδωσε η Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, για την περίοδο του 2009 – 2010, το 2009 είχαν παραγγελθεί 826 πλοία, ενώ το 2010 οι παραγγελίες μειώθηκαν στα 621 πλοία ( μείωση της τάξης των 246 πλοίων ). Στον παρακάτω πίνακα, απεικονίζονται και οι κατηγορίες των πλοίων που παραγγέλθηκαν κατά τη διετία 2009- 2010:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5:** Παραγγελίες Πλοίων Ελληνικών Συμφερόντων κατά τη διετία 2009-2010:

Τύπος Πλοίου:	Παραγγελίες 2009:	Παραγγελίες 2010:
Oil Tankers	111	103
Chemical & Products Tankers	134	47
Liquefied Gas Tankers	25	11
Ore & Bulk Carriers	442	381
Containers	48	44
Cargo	34	20
Other Cargo Ships	28	12
Passenger	4	3
Σύνολο:	826	621

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping – Fairplay, Compiled by UNCTAD Secretariat.

Όπως προκύπτει, κατά τη διετία 2009 -2010 , της οποίας το κύριο χαρακτηριστικό αποτελεί η έλλειψη ρευστότητας και η δυσκολία εύρεσης χρηματοδοτικής στήριξης, οι παραγγελίες των πλοίων ήταν εύλογο να μειωθούν, και για τον επιπλέον λόγο ότι, τα προηγούμενα χρόνια, η Ελληνική Ναυτιλία είχε προβεί σε μεγάλη αύξηση του τονάζ, όπως ήδη έχουμε αναφέρει.

Σε αντίθεση με τη γενικότερη εικόνα που επικράτησε το 2009, υπήρξαν και μερικοί Έλληνες εφοπλιστές που αξιοποίησαν τη δυνατότητα απόκτησης νεότευκτων πλοίων, σε χαμηλές τιμές, επιστρέφοντας στα ναυπηγεία. Έτσι, έχοντας την απαιτούμενη ρευστότητα και την ικανότητα άντλησης δανειακών κεφαλαίων, έκλεισαν συμφωνίες όχι μόνο για την εξ αρχής ναυπήγηση νέων πλοίων, αλλά και για την αγορά νεότευκτων, που βρίσκονται στο στάδιο κατασκευής και ουσιαστικά εγκαταλείφθηκαν, από τους προηγούμενους ιδιοκτήτες τους, λόγω οικονομικών προβλημάτων (Καραγεώργος Λ. « Οι Έλληνες εφοπλιστές επιστρέφουν στα ναυπηγεία»).

Πιο συγκεκριμένα, το 1<sup>ο</sup> εξάμηνο του 2010, από πλευράς Ελλήνων πλοιοκτητών, πραγματοποιήθηκαν 117 παραγγελίες νεότευκτων πλοίων στις κατηγορίες μεταφοράς χύδην φορτίων, τάνκερ και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Παραθέτουμε σχετικό πίνακα:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 6: Παραγγελίες νεότευκτων πλοίων Ελληνικών Συμφερόντων ανά είδος πλοίου**

( Bulk Carriers / Tankers / Containers ) Α Εξάμηνο 2010:

<u>TYPE / SIZE</u>	<u>No.</u>	<u>UNIT SIZE</u>	<u>D.W.T.</u>	<u>TTL INVEST</u>	
<b><u>BULKCARRIERS</u></b>					
Ultra-cape (200K)	5	X	206,000	1,030,000	\$ 340 m
Capesize (180K)	7	X	180,000	1,260,000	\$ 383 m
Kamsarmax	55	X	81,000*	4,396,400	\$ 1,956 m
Panamax	2	X	76,000	152,000	\$ 66 m
Supramax	6	X	56,000*	340,000	\$ 176 m
Handysize	18	X	35,000*	630,000	\$ 440 m
<b>Total Bulkcarriers</b>	<b>93 units</b>			<b>7,807,400</b>	<b>\$ 3,361 m</b>
<b><u>TANKERS</u></b>					
VLCC	6	X	320,000*	1,916,000	\$ 600 m
Suezmax	6	X	158,000	948,000	\$ 386 m
Aframax	10	X	115,000	1,150,000	\$ 540 m
<b>Total Tankers</b>	<b>22 units</b>			<b>4,014,000</b>	<b>\$ 1,526 m</b>
<b><u>CONTAINERS</u></b>					
C/V Feeder	2	X	1040 TEU	-	\$ 36 m

**GRAND TOTAL ORDERS 117 UNITS**  
**TOTAL DWT 11,821,400**  
**TOTAL INVESTMENT \$ 4.923 BILLION**

Πηγή: George Moundreas & Company S.A., "Greek Newbuilding Orders".

Η συντριπτική πλειοψηφία των παραγγελιών έγινε στα ναυπηγεία της Κορέας, με συνολικές παραγγελίες 77 πλοίων ( 57 bulk carriers, 12 tankers και 2 containers ), 38 σ' αυτά της Κίνας ( 34 bulk carriers και 4 tankers ), και οι λοιπές 2 σε ναυπηγεία της Ιαπωνίας. Η περίοδος αυτή διακρίνεται από μία εύλογη διστακτικότητα για την πραγματοποίηση νέων παραγγελιών, καθώς το κόστος ναυπήγησης είχε αυξητικές τάσεις (Newbuilding Contracting Department of George Moundreas & Company S.A (2010), *Greek Newbuilding Orders (First Semester 2010)*). Μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών, που επέδειξαν έντονη δραστηριότητα, το πρώτο τετράμηνο, σε νέες παραγγελίες, περιλαμβάνονται η Anangel Shipping του ομίλου Αγγελικούση, με παραγγελίες τόσο σε πλοία ξηρού φορτίου όσο και σε δεξαμενόπλοια (2 VLCC και 6 bulk carriers), η Centrofin του κ. Δ. Προκοπίου (τέσσερα δεξαμενόπλοια), η Target Marine του κ. Αντώνη Κομνηνού ( τέσσερα bulk carriers και δύο δεξαμενόπλοια), η Fairsky Shipping της οικογένειας Φωστηρόπουλου, με 12 δεξαμενόπλοια, η Almi

Tankers με 10 δεξαμενόπλοια , εταιρίες που αποτελούν παραδοσιακή δύναμη της Ελληνικής ναυτιλίας (Καραγεώργος Λ., «Ελληνικών συμφερόντων το 40% των νέων παραγγελιών πλοίων»). Τον Ιούνιο του ίδιου έτους, ο ναυλομεσιτικός οίκος Golden Destiny κατέγραψε πρόσφατες παραγγελίες 52 πλοίων, στα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής, εκ των οποίων 10 είναι Ελληνικών συμφερόντων (9 πλοία ξηρού φορτίου και 1 δεξαμενόπλοιο). Τα πλοία αναμένεται να παραδοθούν μέχρι τις αρχές του 2013.

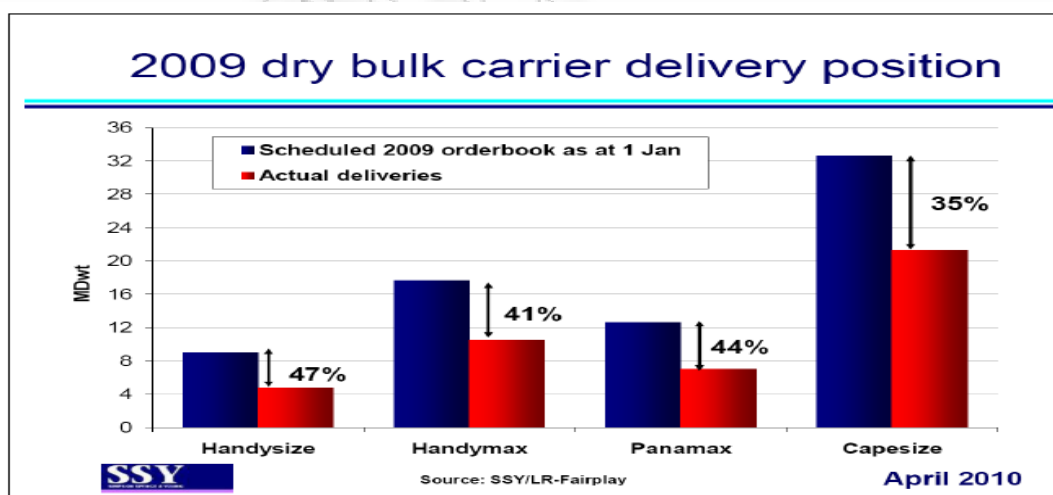
Ακολούθησε ένα κύμα νέων παραγγελιών τον Αύγουστο του 2010, όπου υπολογίζεται ότι οι επενδύσεις σε νέες παραγγελίες ξεπέρασαν το 1,35 δισ. δολάρια. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε πώς η Blue Planet Shipping συμφώνησε με τα ναυπηγεία Jiansgu Eastern, για την κατασκευή ενός bulker 180.000 dwt, με παράδοση στα τέλη του 2012. Η τιμή του πλοίου υπολογίζεται στα 55 εκατ. δολάρια, ενώ υπάρχει το δικαίωμα άσκησης option, για την κατασκευή ενός ακόμη πλοίου. Εξάλλου, η Vergos Marine Management έκλεισε συμφωνία με τα ναυπηγεία της New Century Shipyard, για τη ναυπήγηση τριών bulker, 82.000 τόνων το καθένα, σε μια τιμή που υπολογίζεται στα 105 εκατ. δολάρια το καθένα. Τα πλοία αναμένεται να παραδοθούν μέχρι το Σεπτέμβριο του 2012. Για τη ναυπήγηση δύο δεξαμενόπλοιων, 320.000 dwt, η Cardiff Marine ήρθε σε συμφωνία με τα ναυπηγεία Jiansgu Rongsheng, σε τιμή που υπολογίζεται στα 96 με 97 εκατ. δολάρια το καθένα. Τα πλοία θα παραδοθούν στην Cardiff, μέχρι το δεύτερο εξάμηνο του 2013.

Την περίοδο του 2011, οι παραγγελίες εντάθηκαν ακόμη περισσότερο, σε σχέση με το 2010, με την αξία των νέων παραγγελιών, κατά τον Φεβρουάριο του 2011, να υπολογίζεται στα 10,1 δις δολάρια. Το ποσό αυτό, αποτελεί «ρεκόρ», για τη ναυπηγική βιομηχανία, τα τελευταία 2,5 έτη. Ο όμιλος Τσάκου συμφώνησε για την κατασκευή δυο containerships, με μεταφορική ικανότητα 4.700 TEU έκαστο, σε Κορεάτικο ναυπηγείο. Σε ανάλογη συμφωνία προέβη και η Paragon Shipping , για την ναυπήγηση δύο επίσης containership. Αξιοσημείωτη είναι και η παρουσία 5 Ελληνικών Ναυτιλιακών εταιριών, στον τομέα του ξηρού φορτίου τον Ιανουάριο του 2011, όπου καταγράφηκε ανάλογη κινητικότητα παραγγελιών παγκοσμίως. Ειδικότερα, η Chios Navigation προχώρησε στην παραγγελία δύο πλοίων ξηρού χύδην φορτίου, μεταφορικής ικανότητας 82.000 DWT, στα ναυπηγεία jinling της Κίνας, με παράδοση τον Απρίλιο και Ιούνιο του 2012. Η Trojan Maritime παρήγγειλε ένα πλοίο 81.700 DW στα Κορεατικά ναυπηγεία της STX Shipbuilding, με παράδοση το Δεκέμβριο του 2012. Δύο πλοία, χωρητικότητας

81.700 dwt, συμφώνησε η Larus S.A. με τα ναυπηγεία Daewoo Mangalia της Ρουμανίας, ενώ άλλα δύο, μικρότερης χωρητικότητας (57.000 dwt το ένα), παρήγγειλε η Rethymnis & Kulukundis στα ναυπηγεία DSME Shandong. Η Gourdomichalis Maritime περιλαμβάνεται επίσης στη λίστα των νέων παραγγελιών, για ένα πλοίο χωρητικότητας 56.868 DWT στα ναυπηγεία Jinling της Κίνας, με πιο πρόσφατη εξέλιξη, την παραγγελία 2 ακόμη Panamax πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, από την εταιρία Safe Bulkera. Όπως φαίνεται, από τη διάρθρωση των παραγγελιών, η περίοδος της κρίσης επέτρεψε μόνο στις πολύ μεγάλες και παραδοσιακές δυνάμεις του Ελληνικού εφοπλιστικού κόσμου, όχι μόνο να επιβιώσουν, αλλά και να επεκτείνουν το μερίδιο αγοράς τους και κυρίως, σε συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων.

Ενδεικτικά, στον τομέα μεταφοράς χύδην φορτίου, στον οποίον, όπως περιγράφεται παραπάνω, υπήρξε καθ' όλη την περίοδο της κρίσης κινητικότητα, από την άποψη παραγγελιών, το βιβλίο των ναυπηγείων δεν έδινε αντιπροσωπευτική εικόνα των παραδόσεων, που ήταν σχεδιασμένες και τελικά έλαβαν χώρα. Πιο συγκεκριμένα, για την περίοδο 2009 – 2010

**ΠΙΝΑΚΑΣ 7:** Σύγκριση σχεδιασθεισών – πραγματοποιηθέντων παραγγελιών στον τομέα μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (2009):

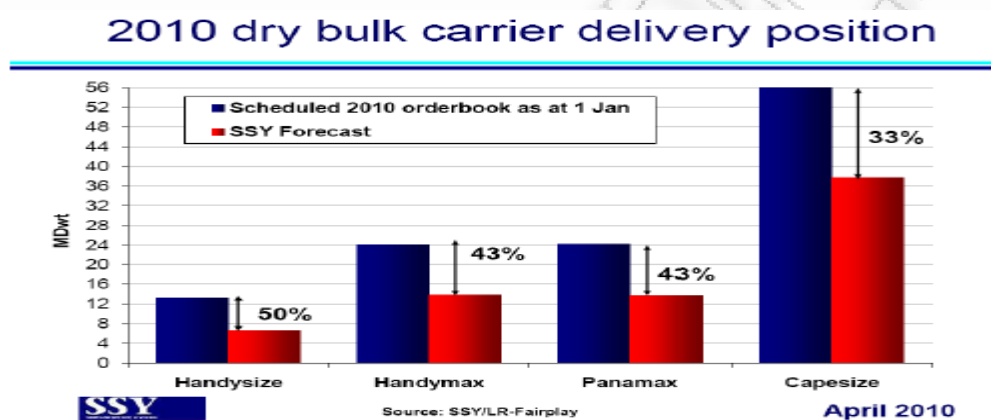


Όπως φαίνεται στο διάγραμμα, μόνο το 62% περίπου των παραγγελιών παραδόθηκαν τελικά, όπως είχε προγραμματιστεί ( 42,7 εκατ. dwt σε σχέση με τα σχεδιασθέντα 69

εκατ.dwt). Κι αυτό γιατί σημειώθηκαν ακυρώσεις και καθυστερήσεις παραδόσεων, αγνώστου πάντως αριθμού. Ενημερωτικά αναφέρουμε ότι υπάρχει και μία υποψία, πως μερικές παραγγελίες, στα βιβλία των ναυπηγείων, παρέμεναν μόνο στα χαρτιά, για λόγους που εξυπηρετούσαν τα συμφέροντα των ίδιων των ναυπηγείων.

Την ίδια εικόνα περίπου παρουσίασε το βιβλίο παραγγελιών, για το 2010, το οποίο αυξήθηκε στους 117 εκατ. dwt:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 8:** Σύγκριση σχεδιασθεισών – πραγματοποιηθέντων παραγγελιών στον τομέα μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (2010):



Πηγή: George Moundreas & Company S.A., ‘‘Greek Newbuilding Orders’’.

Για μία ακόμη φορά, παραδόσεις ποσοστού 38% δεν υλοποιήθηκαν, ενώ είχαν προγραμματιστεί, για τους προαναφερθέντες λόγους. Η Navios Maritime, από την άλλη πλευρά, υποστηρίζει πως το ποσοστό είναι μεγαλύτερο και ανέρχεται στο 48,2% (Ted Petropoulos, *The Newbuilding Order book Mystery*, Petrofin Research σελ.2-5).


## 2.3 Η χρηματοδότηση της αγοράς των newbuilding.

Σύμφωνα με την έρευνα της Petrofin Research μεταξύ 30 τραπεζικών ιδρυμάτων, σχετικά με τα δάνεια που είχαν δεσμευτεί αλλά δεν είχαν εκταμιευθεί για τα newbuildings, κατά την περίοδο 2009 -2010, από τις 30 τράπεζες που απάντησαν σε αυτή την έρευνα, παρατηρείται πως 15 από αυτές έχουν μειώσει τα δεσμευμένα χαρτοφυλάκιά τους, που συνδέονται με τη χρηματοδότηση των νεότευκτων πλοίων, 4 έχουν διατηρήσει τα ίδια επίπεδα, ενώ 8 από αυτές αύξησαν τις δανειοδοτήσεις τους για τα newbuildings, με πρωτοστάτες την Aegean Baltic και την Unicredit. Η μείωση αυτή της χρηματοδότησης των newbuildings, όπως παρουσιάζεται και στον παρακάτω πίνακα, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την Ελληνική πλοιοκτησία, και ιδιαίτερα σε εκείνη που ψάχνει ακόμα πόρους χρηματοδότησης.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9:** Χρηματοδότηση newbuilding: Ποσοστιαία αλλαγή Δεσμευμένου Χαρτοφυλακίου που αφορά στα νεότευκτα πλοία.

Table 19:

Newbuilding finance percentage of change of Committed but Undrawn portfolio allocation for newbuildings				
	Bank	% of newbuilding finance as of end 2009	% of newbuilding finance as of end 2010	% of change
1	Credit Suisse*	100.00%	100.00%	0.00%
2	Bremer Landesbank	100.00%	100.00%	0.00%
3	LBG Shipping Finance	100.00%	100.00%	0.00%
4	Citibank	93.00%	100.00%	7.53%
5	BNP Paribas	96.00%	100.00%	4.17%
6	DVB	80.00%	100.00%	25.00%
7	Nord LB		100.00%	
8	Piraeus*		100.00%	
9	Royal Bank of Scotland	80.45%	95.65%	18.89%
10	HSBC	100.00%	95.00%	-5.00%
11	DB-Deutsche Shipping	95.00%	90.00%	-5.26%
12	Alpha Bank	90.00%	90.00%	0.00%
13	Deutsche Schiffsbank	100.00%	80.00%	-20.00%
14	Emporiki Bank	79.00%	80.00%	1.27%
15	First Business Bank	64.00%	79.62%	24.40%
16	EFG Eurobank	90.60%	78.00%	-13.91%
17	Unicredit	53.45%	75.00%	40.32%
18	DNB	65.00%	64.14%	-1.33%
19	National Bank of Greece	82.50%	62.82%	-22.64%
20	Aegean Baltic	36.45%	54.83%	50.43%
21	Nordea	100.00%	54.00%	-46.00%
22	HSH Nordbank*	73.00%	50.00%	-31.51%
23	Marfin Egnatia	50.00%	43.00%	-14.00%
24	ABN AMRO (ex Fortis NL)	55.00%	37.00%	-32.73%
25	Bank of Cyprus	70.00%	4.40%	-93.71%
26	Proton Bank	30.23%	0.00%	-100.00%
27	ING	9.00%	0.00%	-100.00%
28	Tbank (exAspis)	0.00%	0.00%	0.00%
29	Bank of Ireland	100.00%	0.00%	-100.00%
30	Natixis	100.00%	0.00%	-100.00%

April 2011 Petrofin Bank Research © 

Πηγή: Petrofin Research Bank, *Key Developments and Growth in Greek Ship Finance*.



Παρόλο που η δέσμευση των τραπεζών για τα δάνεια που σχετίζονται με τα newbuilding μειώθηκε κατά 29%, το ποσοστό των δεσμευμένων, αλλά όχι καταβληθέντων ακόμη δανείων ( σχετικών με τα νεότευκτα πλοία ), έχει περιοριστεί ελάχιστα, από 84,62% σε 82,89%.

#### **2.4 Αγοραπωλησίες Πλοίων.**

Οι αγοραπωλησίες πλοίων, αποτελούν άλλη μία ένδειξη, για τη συμπεριφορά που ακολούθησε η Ελληνική πλοιοκτησία, κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης. Έχοντας συμμετάσχει ενεργά τα προ της κρίσης χρόνια, στην αύξηση του τονάζ, με παραγγελίες πολλών newbuildings, οι πωλήσεις των πλοίων, την περίοδο αυτή, αποτελούν συχνό φαινόμενο. Οι Έλληνες επέδειξαν αξιοσημείωτα αντανακλαστικά, με το ξέσπασμα της κρίσης, προβαίνοντας σε σημαντικές πωλήσεις των μεγαλύτερης ηλικίας πλοίων στα τέλη του 2008, πριν από την κατακρήμιση των τιμών τους. Μαζί με τους Κινέζους, εμφανίζονται ως οι πιο ενεργοί σε εκμετάλλευση των αγοραστικών ευκαιριών στην αγορά νεότευκτων πλοίων, κατά το Ά εξάμηνο του 2009. Σύμφωνα με την Allied Shipbroking, πάνω από 2,6 δις δολ. έχουν επενδυθεί για την αγορά 129 πλοίων, εκ των οποίων 95 είναι πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και 24 τάνκερ. Στο σύνολο των αγοραπωλησιών, οι Έλληνες βρίσκονται μακράν πρώτοι σε επενδύσεις, καθώς είχαν διαθέσει, μέχρι και τα μέσα Οκτωβρίου του 2009, 2,7 δις. δολ., για πλοία όλων των τύπων, έναντι 2,1 δις. δολ. των Κινέζων.

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



**ΠΙΝΑΚΑΣ 10:** Στοιχεία Επένδυσης κεφαλαίου ανά Χώρα και Τομέα Ναυτιλίας (2010):

<b>Buyers Nationality during 2010 - Top 10 (Invested Capital per sector)</b>					
<b>Buyer's Country</b>	<b>A. Dry Sector</b>	<b>B. Tanker Sector</b>	<b>C. Container Sector</b>	<b>D. Reefer Sector</b>	<b>Grand Total</b>
GREECE	3.112.175.000	2.200.900.000	1.138.500.000	12.900.000	6.464.475.000
CHINA, PEOPLE'S REPUBLIC OF	2.228.600.000	257.820.000	143.600.000	0	2.630.020.000
UNKNOWN	1.380.530.000	953.814.000	305.100.000	9.200.000	2.648.644.000
NORWAY	184.400.000	827.700.000	96.100.000	0	1.108.200.000
USA.	111.100.000	1.089.000.000	7.500.000	0	1.207.600.000
INDIA	472.900.000	639.250.000	0	0	1.112.150.000
KOREA, SOUTH	491.300.000	58.950.000	55.900.000	0	606.150.000
GERMANY	221.200.000	51.300.000	240.000.000	0	512.500.000
INDONESIA	208.050.000	186.100.000	22.000.000	0	416.150.000
Other	2.060.377.000	1.997.135.464	635.150.000	3.400.000	4.696.062.464
<b>Grand Total</b>	<b>10.562.682.000</b>	<b>8.555.169.464</b>	<b>2.484.520.000</b>	<b>25.500.000</b>	<b>21.627.871.464</b>

Πηγή: Allied Shipbroking, *Weekly S&P Report* ( 27/12/2010 ).

Το 2011 (Α Τρίμηνο), ακόμη και αν δεν παρουσιάζεται πρώτη στην κατάταξη της αγοράς πλοίων, η Ελλάδα εξακολουθεί να αντιμετωπίζει τη διαφαινόμενη κρίση ως μία ευκαιρία τόσο επενδυτική, όσο και επεκτατική:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 11:** Στοιχεία Επένδυσης κεφαλαίου ανά Χώρα και Τομέα Ναυτιλίας (2011):

<b>Buyers Nationality during 2011 - Top 10 (Invested Capital per sector)</b>					
<b>Buyer's Country</b>	<b>A. Dry Sector</b>	<b>B. Tanker Sector</b>	<b>C. Container Sector</b>	<b>D. Reefer Sector</b>	<b>Grand Total</b>
CHINA, PEOPLE'S REPUBLIC OF	367.300.000	271.000.000	40.000.000	3.150.000	681.450.000
UNKNOWN	171.950.000	476.850.000	0	1.600.000	650.400.000
GREECE	143.485.000	236.000.000	250.900.000	0	630.385.000
NORWAY	0	175.000.000	28.800.000	0	203.800.000
USA.	40.600.000	93.500.000	0	0	134.100.000
JAPAN	110.000.000	67.000.000	0	0	177.000.000
U.A.E. (DUBAI)	1.050.000	133.900.000	0	0	134.950.000
INDONESIA	41.750.000	45.180.000	36.260.000	0	123.190.000
DENMARK	0	95.000.000	0	0	95.000.000
Other	426.800.000	482.551.000	59.050.000	0	968.401.000
<b>Grand Total</b>	<b>1.339.185.000</b>	<b>1.902.781.000</b>	<b>415.010.000</b>	<b>4.750.000</b>	<b>3.661.726.000</b>

Πηγή: Allied Shipbroking, *Weekly S&P Report* ( 21/03/2011 ).

Με επενδύσεις συνολικής αξίας 630 εκατ. δολ., η Ελλάδα εξακολουθεί να βρίσκεται όχι μόνο ανάμεσα στις μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις, αλλά και στις πλέον τολμηρές, καθώς συναγωνίζεται αναπτυσσόμενες, όπως η Δημοκρατία της Κίνας, η οποία και απολαμβάνει, σε πολλές περιπτώσεις, την κρατική στήριξη και την προνομιακή πρόσβαση στο Τραπεζικό σύστημα.

Σύμφωνα με στοιχεία της Tradewinds.no, οι Έλληνες πλοιοκτήτες, από το 2008 έως και σήμερα, βρέθηκαν να πρωτοστατούν και στις μεταπωλήσεις των newbuildings, εκμεταλλευόμενοι την ευκαιρία αγοράς των πλοίων, σε πολύ χαμηλότερες τιμές, από την αρχική τους αξία. Πιο συγκεκριμένα, το 2008, ο Ελληνικός εφοπλιστικός κόσμος, αγόρασε 7 newbuildings (πάντα από μεταπώληση), εκ των οποίων το ένα bulk carrier και τα υπόλοιπα 6, της κατηγορία των tanker, συμμετέχοντας σε αυτή την αγορά, σε ποσοστό περίπου 18,5%. Το επόμενο έτος, όπου η οικονομική κρίση εντάθηκε, το ποσοστό αυξήθηκε στο 34,8%, με την αγορά 12 bulk carriers και 2 tanker, αντιστρέφοντας την εικόνα του προηγούμενου έτους. Εν έτει 2010, όπου οι μεταπωλήσεις των newbuildings σημείωσαν θεαματική αύξηση στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά, η Ελληνική πλοιοκτησία συμμετείχε με μερίδιο της τάξεως του 23,5% ( 4 bulk carriers και 11 tanker). Το Ά τετράμηνο του τρέχοντος έτους, έχουν σημειωθεί μόνο 15 μεταπωλήσεις παγκοσμίως, από τις οποίες οι 5, είναι της Ελληνικής Ναυτιλίας και αφορούν όλες στην αγορά των bulk carriers.

Εξετάζοντας τα παραπάνω στοιχεία, διαπιστώνεται πως οι Έλληνες όχι μόνο δεν επηρεάστηκαν από τις δυσχερείς συνθήκες, που επικρατούν στη διεθνή και Ελληνική οικονομική επικαιρότητα, αλλά, αντιθέτως, κινήθηκαν σημαντικά στον τομέα των επενδύσεων και των αγορών, εκμεταλλευόμενοι τις χαμηλές τιμές τόσο στις ναυπηγήσεις, όσο και στην αγορά των newbuilding. Από την αρχή του 2011 έως και τον Οκτώβριο, οι Έλληνες εφοπλιστές επένδυσαν περί τα 3,7 δις δολάρια για την αγορά 162 μεταχειρισμένων, καθώς και 9,4 δις δολάρια, για την παραγγελία 91 νεότευκτων πλοίων.

## 2.5 Διαλύσεις Πλοίων.

Η αγορά του scrapping είναι περισσότερο προσιτή, σχετικά με αυτή των ναυπηγείων, αφού τα πλοία μπορούν να πωληθούν για σκραπ, σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Σε περιόδους που οι ναύλοι και τα φορτία είναι υψηλά, οι πλοιοκτήτες διστάζουν να αποσύρουν πλοία από την αγορά, διότι οι τιμές για το σκραπαρισμένο μέταλλο είναι πολύ χαμηλές, σε αντίθεση με περιόδους χαμηλής ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, όπου εκδηλώνονται ιδιαίτερα πρόθυμοι. Σήμερα, καθώς τα πλοία κατασκευάζονται, με αυξημένη διάρκεια ζωής, η ηλικία των πλοίων που προορίζονται για σκραπ είναι μεγαλύτερη. Παρά το γεγονός αυτό όμως, κατά τη διάρκεια του 2008-2009, το τονάζ που προοριζόταν για σκραπ αυξήθηκε, λόγω της οικονομικής κρίσης.

Την περίοδο του 2007, σημειώθηκαν ιστορικά υψηλά επίπεδα σε ναυπηγήσεις καινούργιων πλοίων και παράλληλα, σημειώθηκαν ιστορικά χαμηλά επίπεδα καταστροφής πλοίων. Στο σύνολο, οι καταστροφές αντιπροσώπευαν το 0,4% του τότε υπάρχοντος στόλου και το 1/9 του αντίστοιχου του 2002. Τα τάνκερ είχαν το μεγαλύτερο μερίδιο των πλοίων που καταστράφηκαν, χωρητικότητας 2 εκατ. dwt, ενώ σπάνια υπήρξε καταστροφή πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου. Για όλους τους τύπους πλοίων, ο μέσος όρος ηλικίας για καταστροφή, αυξήθηκε σημαντικά, σε σχέση με την αρχή της δεκαετίας, ενώ όσο μεγαλύτεροι ήταν οι ναύλοι, τόσο μειωνόταν το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών, για πώληση των πλοίων τους προς σκραπ. Έτσι, ενώ στην Κίνα και στην Ιαπωνία δημιουργούνταν συνεχώς νέες θέσεις εργασίας, λόγω των ναυπηγήσεων νέων πλοίων, σε χώρες όπως η Ινδία και το Μπαγκλαντές, που πρωτοστατούν στη βιομηχανία διάλυσης, μειώθηκαν. Τα εν λόγω στοιχεία, αν και δεν αφορούν μόνο στη συμμετοχή της Ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας στην αγορά της διάλυσης πλοίων, αλλά στη συμπεριφορά της παγκόσμιας ναυτιλίας, εντούτοις, αποτελούν ενδείξεις για την τάση που ακολουθήθηκε.

Εν έτει 2008, όπου η κρίση οδήγησε σε κατακόρυφη μείωση της ζήτησης για χάλυβα και οι ναύλοι είχαν σημειώσει σημαντική πτώση, το σκηνικό στις διαλύσεις των πλοίων άλλαξε, όχι πάντως σε σημαντικό βαθμό, αφού η υπερπροσφορά χωρητικότητας ήταν τόσο μεγάλη, που οι πλοιοκτήτες ήταν διατεθειμένοι να πουλήσουν το παλαιότερο τονάζ, ακόμα και σε πολύ χαμηλές τιμές. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων 3 μηνών, 181 πλοία ‘‘βγήκαν ‘‘ από την αγορά για να καταστραφούν, με την Ινδία να έχει

αναλάβει τη διάλυση των 80, το Μπαγκλαντές των 70 και τέλος, την Κίνα και το Πακιστάν να έχουν αναλάβει τη διάλυση 20 και 11 πλοίων αντίστοιχα. Ας σημειωθεί ότι, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, καταγράφηκαν συνολικά 487 διαλύσεις πλοίων.

Από το συνολικό τονάζ, που διαλύθηκε το 2009, τα container ships και τα dry bulk carriers, είχαν το μεγαλύτερο μερίδιο, σε ποσοστό 23% το καθένα, ακολουθούμενα από τα vehicle carriers, με 15% και τα tanker, με 13%.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Allied Shipbroking Inc, στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η δραστηριότητα διάλυσης των πλοίων, από το έτος 2000:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 12: Δραστηριότητα Διάλυσης πλοίων (2000-2011):**

<b>Demolition activity since 2000</b>						
<b>Year</b>	<b>No of Dry Vessels</b>	<b>DWT of Dry Vessels</b>	<b>No of Tankers</b>	<b>DWT of Tankers</b>	<b>No of Vessels</b>	<b>DWT</b>
2000	281	7.362.791	148	13.408.779	488	21.634.323
2001	417	11.755.937	136	15.439.165	644	28.126.556
2002	270	8.683.149	192	18.032.275	548	28.579.662
2003	219	5.732.642	232	18.395.563	550	25.181.350
2004	79	1.518.916	173	8.551.039	339	10.488.671
2005	38	1.155.508	100	4.259.393	182	5.539.311
2006	117	2.821.500	111	3.520.432	303	6.965.141
2007	46	623.850	127	4.065.141	229	5.143.327
2008	124	5.330.044	122	5.895.238	362	13.211.560
2009	407	12.471.087	160	9.180.356	892	28.868.619
2010	258	7.399.207	279	14.720.027	789	25.782.873
2011	116	5.465.135	36	1.807.133	186	7.726.572

Πηγή: Allied Shipbroking, *Weekly S&P Report* ( 21/03/2011 ).

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία, θα μπορούσαμε να πούμε πως το Ελληνικό ενδιαφέρον δε στράφηκε ιδιαίτερα στην αγορά διάλυσης των πλοίων, αλλά στη γενικότερη επέκταση του στόλου, με οποιονδήποτε τρόπο (είτε με αγορά newbuilding είτε με ναυπηγήσεις νέων πλοίων είτε με αγορά μεταχειρισμένων), θεωρώντας την περίοδο αυτή ως επενδυτική ευκαιρία, πάντα μέσα σε εύλογα πλαίσια.

## **2.6 Συμπεράσματα.**

Η Ελληνική Ναυτιλία κατάφερε να διατηρήσει την ηγετική της θέση στην παγκόσμια αγορά, καθώς σήμερα εξακολουθεί να κατέχει το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο, ενώ παρουσιάστηκε ιδιαίτερα ευπροσάρμοστη στις οικονομικές συγκυρίες και στις τάσεις που επέβαλε η οικονομική κρίση. Λαμβάνοντας υπόψη τα μεγαλύτερα ιστορικά επίπεδα ναυτιλιακής χωρητικότητας που σημειώθηκαν την τετραετία 2004 – 2008, η Ελληνική πλοιοκτησία ακολούθησε ένα επενδυτικό πρόγραμμα επέκτασης του εμπορικού της στόλου και δραστηριοποίησης σε όλο το φάσμα των ναυτιλιακών αγορών. Συμπορευόμενη με τις τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας, τόσο στην αγορά των πετρελαιοφόρων, όσο και στις αγορές χύδην φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων, κατάφερε να αυξήσει τον εμπορικό της στόλο, τόσο σε αριθμό πλοίων, όσο και σε μεταφορική ικανότητα, καθώς, παρά τις αντίξοες οικονομικές συνθήκες και την έλλειψη ρευστότητας, πρωτοστάτησε και στον τομέα των παραγγελιών και αγοραπωλησιών. Αντιμετωπίζοντας την κρίση σαν μια επενδυτική ευκαιρία, οι Έλληνες πλοιοκτήτες βρέθηκαν πρώτοι σε επενδύσεις, με ποσοστό άνω του 20% του συνόλου των αγοραπωλησιών, ενώ σε ό,τι αφορά το μερίδιο των μεταπωλήσεων των πλοίων, συμμετείχαν ενεργά στην παγκόσμια αγορά με ποσοστό της τάξεως του 23,5%, εκμεταλλευόμενοι τη μείωση των τιμών. Εν έτει 2011, οι παραγγελίες εντάθηκαν ακόμη περισσότερο, με το ποσό των 10,1 δις να αποτελεί ρεκόρ των τελευταίων 2,5 ετών.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>:**

### **3. Η Χρηματοπιστωτική Κρίση και η Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση.**

Όπως προείπαμε στο πρώτο κεφάλαιο, διαπιστώθηκε πως οι Ελληνικές Τράπεζες δεν είχαν επενδύσει σημαντικά κεφάλαια στα “ τοξικά ” ομόλογα και στα ριψοκίνδυνα επενδυτικά προϊόντα, που κατέκλεισαν τις Αμερικανικές Τράπεζες. Ωστόσο, είχαν επενδύσει, όπως είναι φυσικό, σε ομόλογα του Ελληνικού Δημοσίου, τα οποία, λόγω της κακής δημοσιονομικής κατάστασης της χώρας, θεωρούνται ιδιαίτερα υψηλού κινδύνου. Οι συνεχείς υποβαθμίσεις της πιστοληπτικής ικανότητας της Ελλάδος από διεθνείς οίκους αξιολόγησης, καθώς και ο περιορισμός των εισοδημάτων των Ελλήνων πολιτών, οι οποίοι αδυνατούν να ανταποκριθούν στις υφιστάμενες δανειακές τους υποχρεώσεις, δημιούργησαν συνθήκες μεγάλης « ανασφάλειας » και έλλειψης ρευστότητας στην τραπεζική αγορά, η οποία υιοθέτησε πλέον αυστηρά κριτήρια δανειοδότησης. Ως εκ τούτου, ακόμα και στον Ελληνικό εφοπλιστικό κόσμο, όπου η πιστοληπτική ικανότητά του και εξ ονόματος, παρέμενε υψηλή, οι τράπεζες εφάρμοσαν ιδιαίτερα συντηρητική πολιτική, μειώνοντας τα κεφάλαια χρηματοδότησης τους.

#### **3.1 Η Ελληνική αγορά της Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης.**

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η εξέταση των πηγών χρηματοδότησης της Ελληνικής Ναυτιλίας, μέσω της οποίας μπορούμε να εξάγουμε χρήσιμα συμπεράσματα για την

προέλευσή της, για το ποσοστό συμμετοχής των Ελληνικών και Ξένων Τραπεζών, όπως και για το ύψος της.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του παρακάτω πίνακα, που παρουσίασε η Petrofin σε έρευνά της, τα κεφάλαια που διαθέτουν οι Ευρωπαϊκές τράπεζες για τη συνολική χρηματοδότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας, αντιπροσωπεύουν ποσοστό άνω του 90%, από το 2008 έως και σήμερα. Συγκεκριμένα, οι Ευρωπαϊκές τράπεζες συμμετείχαν στη χρηματοδότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας σε ποσοστό 97,5% (39 τράπεζες) , 92,68% (38 τράπεζες) και 92,3% (36 τράπεζες), κατά τα έτη 2008, 2009 και 2010 αντίστοιχα, σε αντίθεση με τις τράπεζες της Αμερικής και της Άπω Ανατολής, των οποίων η συμμετοχή αποτελεί ένα πολύ μικρό μέρος του δανειακού χαρτοφυλακίου. Τα στοιχεία αυτά, υποδηλώνουν πως η χρηματοδότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας δεν επηρεάζεται άμεσα από τους παράγοντες που σχετίζονται με την κρίση στις ΗΠΑ, αλλά έμμεσα, αφού η χρηματοπιστωτική κρίση έχει ήδη επεκταθεί σε παγκόσμιο επίπεδο, « χτυπώντας» και τα Ευρωπαϊκά τραπεζικά ιδρύματα.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 13:** Κατανομή Τραπεζικών Ιδρυμάτων που σχετίζονται με τη χρηματοδότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας ανά Εθνικότητα:

Table 5: Distribution of banks engaged in Greek Ship-finance by nationality

Nationality	end 2003	end 2004	end 2005	end 2006	end 2007	end 2008	end 2009	end 2010	Total Portfolios per Geographical region as of end 2010	Percentage of total of Greek ship finance as of end 2010
UK & Ireland	5	5	4	5	5	6	5	4	\$16,260.90	24.85%
France / Belgium	8	6	3	3	3	4	4	3	\$4,702.00	7.18%
Scandinavia	2	2	2	2	2	2	2	2	\$4,227.00	6.46%
Germany	10	10	9	10	11	11	11	10	\$17,848.54	26.95%
Holland	5	5	4	3	3	3	2	2	\$747.61	1.14%
Greece	15	14	14	12	12	12	12	12	\$15,883.60	24.27%
Other European	4	4	2	1	1	1	2	3	\$4,575.00	6.99%
<b>European Total</b>	<b>49</b>	<b>46</b>	<b>38</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>39</b>	<b>38</b>	<b>36</b>	<b>\$64,244.65</b>	<b>97%</b>
North America	4	3	1	2	3	1	1	1	\$940.00	1.44%
Far East and other countries	1	1	1	1	1	0	2	2	\$1,050.00	1.60%
<b>World Total</b>	<b>54</b>	<b>50</b>	<b>40</b>	<b>39</b>	<b>41</b>	<b>40</b>	<b>41</b>	<b>39</b>	<b>\$66,235</b>	

Petrofin Bank Research © April 2011

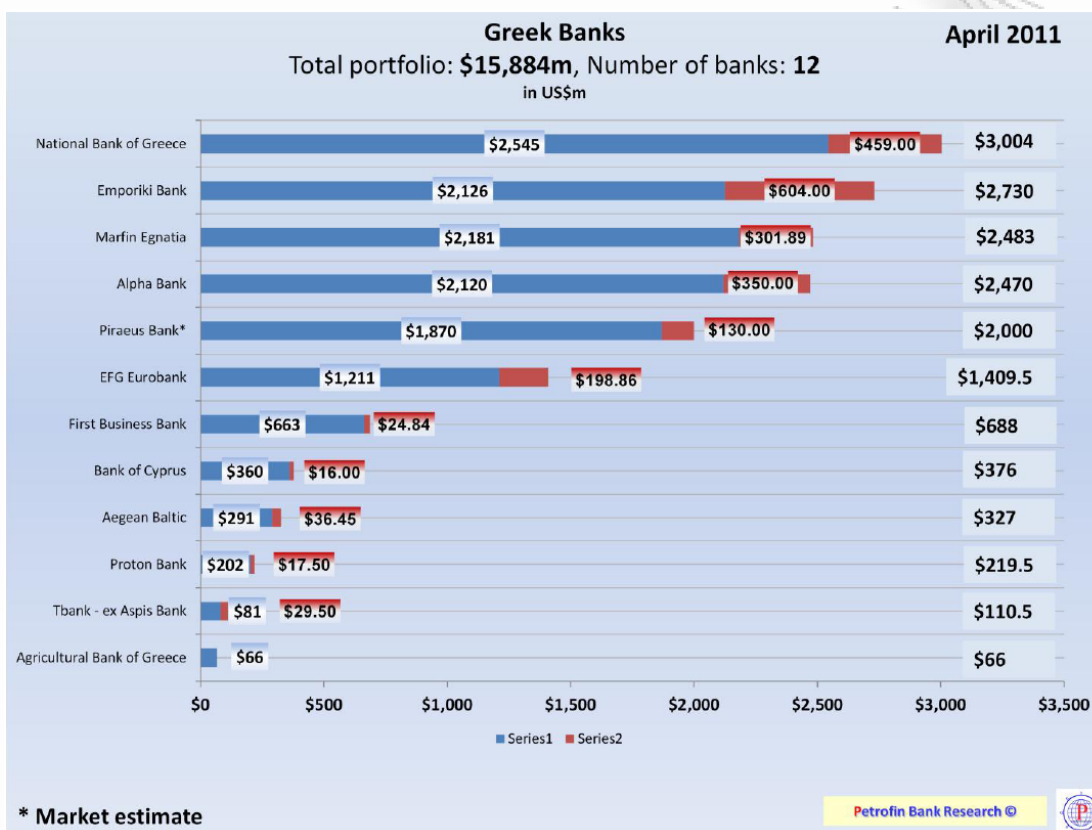
Πηγή: Petrofin Research Bank, *Key Developments and Growth in Greek Ship Finance*.

Σε όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, παρατηρείται πως τον πρώτο λόγο, στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση της χώρας έχουν σε αριθμό οι Ελληνικές Τράπεζες και δευτερευόντως, οι Γερμανικές. Το γεγονός αυτό προσδίδει ασφάλεια στο Ελληνικό ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο, εφόσον το Γερμανικό κράτος δεν αντιμετωπίζει ιδιαίτερο πρόβλημα ρευστότητας, ακόμα και εν μέσω κρίσης. Αντίθετα, ένα κλίμα αβεβαιότητας επικρατεί για το μέλλον των Ελληνικών τραπεζών, οι οποίες αποτελούν τον κεντρικό πυρήνα της χρηματοδότησης.

Λαμβάνοντας υπόψη τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει η Ελληνική οικονομία και κατ' επέκταση, οι Ελληνικές τράπεζες, η μείωση των κεφαλαίων, που διέθεσαν για τη ναυτιλία το 2010, είναι αξιοσημείωτα μικρή. Αυτό εξηγείται και από το γεγονός πως η ναυτιλία κατέχει εξέχουσα θέση στον τραπεζικό τομέα, θεωρώντας την ως μία πολύ αξιόπιστη τοποθέτηση. Εν συνεχεία, παραθέτουμε, ανά Ελληνική Τράπεζα, τη συμμετοχή της στο δανειακό χαρτοφυλάκιο της Ναυτιλίας.



**ΠΙΝΑΚΑΣ 14:** Συμμετοχή Ελληνικών Τραπεζών στο Δανειακό Χαρτοφυλάκιο της Ελληνικής Ναυτιλίας ανά Πιστωτικό Ίδρυμα (2009-2010):



Πηγή: Petrofin Research Bank, *Key Developments and Growth in Greek Ship Finance*.

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, η συμμετοχή της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, κατέχει την πρώτη θέση, με συνολική χρηματοδότηση US\$3 εκατ., ενώ ακολουθούν η Εμπορική Τράπεζα και η Marfin, με US\$2.730 εκατ. και US\$2.483 εκατ. αντίστοιχα. Ο διαχωρισμός των δανείων σε αυτά που εγκρίθηκαν και σε αυτά που δεσμεύτηκαν να δώσουν οι τράπεζες, αλλά δεν είχαν εγκριθεί ακόμη, μπορεί να βοηθήσει ώστε να δώσει μία σαφή εικόνα για τη συμπεριφορά των τραπεζών, σε σχέση με την ναυτιλιακή αγορά. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Petrofin Research ( “Key Developments and Growth in Greek Shipping Finance”, Petrofin Research, σελ. 21-23), μόνο η Emporiki Bank και η EFG Eurobank αύξησαν τη χρηματοδότησή τους, κατά την περίοδο 2009-2010, ενώ η ETE, η Marfin, η FBB και η Τράπεζα Κύπρου, κατέγραψαν τις μεγαλύτερες πτώσεις, ενδεικτικό στοιχείο που υποδηλώνει την

απροθυμία τους ή ως ένα σημείο, την αδυναμία τους, να αυξήσουν τις πιστοδοτικές στρήξεις τους στα newbuildings.

Η συνολική εικόνα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης δίνεται από τον παρακάτω πίνακα, όπου παρατίθενται όλα τα χαρτοφυλάκια που χρηματοδοτούν τη ναυτιλιακή βιομηχανία της χώρας, καθώς και η διαχρονική εξέλιξή τους (2008-2010):

**ΠΙΝΑΚΑΣ 15:** Κατάταξη Τραπεζικών Ιδρυμάτων ανά ποσοστό Συμμετοχής στο Ελληνικό Ναυτιλιακό Χαρτοφυλάκιο:

**C. Bank ranking and growth patterns**

In the Table 15 below all banks are presented according to portfolio size.

as of end 2010				as of end 2009				as of end 2008			
Rank	Bank	Total exposure in \$m	% of change	Rank	Bank	Total exposure in \$m	% of change	Rank	Bank	Total exposure in \$m	
1	Royal Bank of Scotland	\$12,439	-6.49%	1	Royal Bank of Scotland	\$13,302	-4.85%	1	Royal Bank of Scotland	\$13,980	
2	Deutsche Schiffsbank	\$5,556	11.81%	2	HSH Nordbank	\$5,202	-8.26%	2	HSH Nordbank	\$5,671	
3	Credit Suisse*	\$4,500	12.5%	3	Deutsche Schiffsbank	\$4,969	-12.05%	3	Deutsche Schiffsbank	\$5,650	
4	HSH Nordbank*	\$3,122	-39.98%	4	Credit Suisse*	\$4,000	-18.37%	4	Credit Suisse*	\$4,900	
5	National Bank of Greece	\$3,004	-6.62%	5	National Bank of Greece	\$3,217	-9.26%	5	National Bank of Greece	\$3,545	
6	DNB Nor	\$2,877	13.09%	6	Alpha Bank	\$2,675	0.94%	6	DNB	\$3,042	
7	Emporiki Bank	\$2,730	4.2%	7	Emporiki Bank of Greece	\$2,620	-11.78%	7	Emporiki Bank of Greece	\$2,970	
8	DB - Deutsche shipping	\$2,613	80.33%	8	DNB Nor	\$2,544	-16.37%	8	Calyon*	\$2,750	
9	Martin Egnatia	\$2,483	1.35%	9	Martin Egnatia	\$2,450	0.62%	9	Alpha Bank	\$2,650	
10	Alpha Bank	\$2,470	-7.66%	10	Calyon*	\$2,000	-27.27%	10	Martin-Laiki	\$2,435	
11	HSBC	\$2,300	39.39%	11	HVB/Unicredit	\$1,951	-10.33%	11	HVB	\$2,176	
12	BNP Paribas	\$2,244	79.66%	12	Piraeus Bank*	\$1,810	-12.90%	12	Piraeus	\$2,078	
13	DVB	\$2,174	47.89%	13	Commerzbank/ex-Dresdner	\$1,684	-13.82%	13	DVB	\$1,850	
14	Calyon*	\$2,000	0%	14	HSBC	\$1,650	22.86%	14	Fortis Bank Belgium	\$1,800	
15	Piraeus Bank*	\$2,000	10.5%	15	Fortis Bank Belgium	\$1,500	-16.67%	15	Commerzbank	\$1,600	
16	Unicredit	\$1,885	-3.41%	16	DVB	\$1,470	-20.54%	16	DB/SHL Shipping	\$1,594	
17	EFG Eurobank	\$1,410	2.64%	17	DB - Deutsche shipping	\$1,449	-9.10%	17	Bank of Scotland	\$1,354	
18	LBG Shipping Finance	\$1,361	-2.47%	18	LBG Shipping Finance - (Lloyds/Bank of Scotland)	\$1,396		18	HSBC	\$1,343	
19	Nordea	\$1,350	50%	19	EFG Eurobank	\$1,373	5.76%	19	EFG Eurobank	\$1,299	
20	Citibank	\$940	0%	20	BNP Paribas	\$1,249	0.82%	20	BNP PARIBAS	\$1,239	
21	Bremer Landesbank	\$904	-5.77%	21	Bremer Landesbank	\$959	13.49%	21	Citibank	\$1,145	
22	First Business Bank	\$688	-23.22%	22	Citibank	\$940	-17.90%	22	Nordea	\$1,040	
23	Nord LB	\$687	1.94%	23	Nordea	\$900	-13.46%	23	First Business Bank	\$876	
24	CHINA EXIM*	\$650	30%	24	First Business Bank	\$896	2.27%	24	Bremer Landesbank	\$845	
25	KFW*	\$558	-7.08%	25	Nord LB	\$674	0.00%	25	ABN (subsidiary undertaking of Royal Bank of Scotland)	\$763	
26	Natixis	\$458	-11.58%	26	KFW*	\$600	1.09%	26	Nord LB	\$674	
27	ING	\$402	103.63%	27	Natixis	\$518	-16.18%	27	Natixis	\$618	
28	KEXIM*	\$400	0%	28	CHINA EXIM*	\$500		28	KFW	\$594	
29	Bank of Cyprus	\$376	-23.22%	29	Bank of Cyprus	\$490	8.97%	29	Bank of Cyprus	\$450	
30	ABN AMRO (ex Fortis Bank Netherlands)	\$346	39.69%	30	KEXIM*	\$400		30	Dresdner Bank	\$354	
31	Aegean Baltic	\$327	-3.67%	31	Aegean Baltic	\$339	4.76%	31	Aegean Baltic	\$324	
32	Proton Bank	\$220	73.87%	32	Fortis Bank NL	\$251	6.22%	32	ING	\$261	
33	Berenberg*	\$200	100%	33	Bank of Ireland	\$213	-8.04%	33	Fortis Bank NL	\$236	
34	Bank of Ireland	\$161	-24.54%	34	Deka*	\$200	-9.09%	34	Lloyds Bank	\$233	
35	Deka*	\$150	-25%	35	ING	\$197	-24.47%	35	Bank of Ireland	\$232	
36	Tbank - (ex Aspis Bank)	\$110	46.84%	36	Proton Bank	\$127	-10.80%	36	Deka	\$220	
37	Agricultural Bank of Greece	\$66	-3.69%	37	Berenberg*	\$100		37	Proton Bank	\$142	
38	Santander (Alliance and Leicester)	\$50	42.86%	38	Aspis Bank	\$75	-14.33%	38	Alliance and Leicester/Santander	\$120	
39	Corner*	\$25	0%	39	Agricultural Bank of Greece	\$68	-22.46%	39	Agricultural Bank of Greece	\$88	
				40	Santander/Abbey-ex Alliance and Leicester	\$35	-70.83%	40	Aspis Bank	\$88	
				41	Corner Bank*	\$25					
	Total portfolios	\$66,235	-1.17%		Total portfolios	\$67,020	-8.48%		Total portfolios	\$73,228	

Greek banks in blue  
Petrofin Bank Research © - April 2011

Πρώτη στο δανειακό χαρτοφυλάκιο της Ελληνικής Ναυτιλίας, συμμετέχει η Royal Bank of Scotland και κατά τα 3 έτη, διαθέτοντας 2 φορές περισσότερα και πλέον κεφάλαια από αυτά της εκάστοτε 2<sup>ης</sup> τράπεζας. Χρηματοδοτεί περίπου το 1/5 των

δανειακών αναγκών , με συνολική πιστοδότηση περίπου \$13 εκατ. δολάρια ετησίως. Ιδιαίτερα σημαντικό μερίδιο, στο ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο, κατέχουν οι Γερμανικές Τράπεζες, όπως η Deutsche Schiffsbank, η DNB, η HSH Nordbank και η Deutsche Shipping. Από την άλλη, τα Ελληνικά τραπεζικά ιδρύματα καταλαμβάνουν ισχυρές θέσεις στην κατάταξη, με την ΕΤΕ και την Εμπορική Bank να βρίσκονται σταθερά στην 5<sup>η</sup> και 7<sup>η</sup> θέση αντίστοιχα, και τις Marfin, Piraeus και Alpha bank να έπονται.

Εξετάζοντας την πορεία των δανειακών κεφαλαίων, παρατηρούμε πως οι Ελληνικές τράπεζες, με την πάροδο του χρόνου, μείωσαν τη χρηματοδότησή από US\$ 16,94 εκατ. το 2008, σε US\$ 16,14 και US\$ 15,884 εκατ. το 2009 και 2010 αντίστοιχα, μείωση η οποία μπορεί να χαρακτηριστεί ως ανεπαίσθητη, σε σχέση με τα προβλήματα της Ελληνικής οικονομίας. Την ίδια συμπεριφορά εκδήλωσαν και τα ξένα τραπεζικά ιδρύματα. Γενικότερα, φαίνεται πως η Ελληνική ναυτιλία απολαμβάνει την πλήρη εμπιστοσύνη τόσο των Ελληνικών, όσο και των ξένων τραπεζών, παρά τις δύσκολες οικονομικές συνθήκες (Ted Petropoulos (2011), *Key Developments and Growth in Greek Ship-Finance*, Petrofin Research σελ.10-28).

Η αλλαγή της εικόνας, για την Ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση, ξεκίνησε το 2009, με μείωση των συνολικών δανείων, κατά 8,5% και συνέχισε το 2010, με μια περαιτέρω μείωση, της τάξης του 1,2%. Λαμβάνοντας όμως υπόψη τις μεγάλες αυξήσεις, που σημειώθηκαν τα προηγούμενα έτη, η συνολική πτώση, κατά την τελευταία 2ετία, δε θεωρείται σημαντική.

Παρά την «κυκλική» συμπεριφορά της ναυτιλίας και τις σχετικά χαμηλές τιμές στους ναύλους, τα τραπεζικά ιδρύματα, στο σύνολό τους, επιδεικνύουν εμπιστοσύνη στην ικανότητα αποπληρωμής των δανείων των Ελλήνων πλοιοκτητών, με τις αστοχίες να είναι ελάχιστες, καθώς επικρατεί ένα κλίμα ευελιξίας και συνεργασίας ανάμεσα στις τράπεζες και τους πελάτες τους. Ως εκ τούτου, εκτός από την απόφαση μερικών τραπεζών να μειώσουν την έκθεση των κεφαλαίων τους στους κινδύνους που ελλοχεύει η Ελληνική Ναυτιλία, όπως η RBS, HSH, LLOYDS, NATIXIS και η BANK OF IRELAND, η πλειοψηφία των διεθνών τραπεζών, παραμένει θετική, σχετικά με τη δανειοδότηση της Ελληνικής ναυτιλίας, δεδομένου ότι επιδεικνύει ιδιαίτερη ανθεκτικότητα στην ανταπόκριση των υποχρεώσεων της.

Η Τραπεζική βιομηχανία της Δύσης είχε να αντιμετωπίσει τη χαμηλή ρευστότητα της αγοράς, όπως επίσης και τη μειωμένη διάθεση έκθεσης σε ρίσκο. Μία γρήγορη ματιά,

στα τραπεζικά ιδρύματα που αύξησαν την δανειοδότηση της Ελληνικής ναυτιλίας, καταδεικνύει πως προέρχονται από χώρες της Άπω Ανατολής και της Σκανδιναβίας, οι οποίες είχαν εφεδρική πιστωτική ικανότητα και μικρότερη έκθεση, στις συνέπειες της κρίσης. Έτσι, η αιτία της συνολικής πτώσης της παροχής δανείων είναι περισσότερο συνυφασμένη με την ανικανότητα των τραπεζών να αυξήσουν την έκθεσή τους στον κίνδυνο.

Ο Ελληνικός Τραπεζικός τομέας επηρεάστηκε κυρίως από την έλλειψη ρευστότητας και την ανεπάρκεια σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων του, καθώς η χώρα αντιμετωπίζει σοβαρές οικονομικές δυσκολίες. Παρά ταύτα, φαίνεται πως στάθηκε και στέκεται επάξια δίπλα στη ναυτιλία, γεγονός αξιοθαύμαστο. Μία αρκετά πιθανή εκτίμηση, είναι πως οι Ελληνικές τράπεζες διακρατούν τα κέρδη, που απορρέουν από τη ναυτιλία και τις δραστηριότητες που σχετίζονται με αυτή, για επανεπενδύσεις.

Βλέποντας προς το μέλλον, η κατάσταση που επικρατεί στο Ελληνικό τραπεζικό σύστημα είναι στενά συνδεδεμένη με την οικονομία της Ελλάδος, και για το λόγο αυτό, δεν αναμένεται να συναφθούν νέα ναυτιλιακά δάνεια, κατά το 2011. Αντίθετα, οι διεθνείς πιστωτές, όπως η HSH και RBS, προορίζουν κεφάλαια για τη δανειοδότηση της Ελληνικής ναυτιλίας, σε χαμηλότερα όμως επίπεδα από τα προηγούμενα χρόνια, ενώ οι μεγαλύτερες πιστοδοτικές στηρίξεις, αναμένονται από την Άπω Ανατολή, όπου η ρευστότητα του τραπεζικού τομέα δεν έχει επηρεαστεί. Ειδικότερα, οι Κινέζικες τράπεζες είναι ιδιαίτερα πρόθυμες να δανείσουν στους Έλληνες πλοιοκτήτες, για τη ναυπήγηση νέων πλοίων, προσδοκώντας στην προσέλκυση πελατών, για τα ναυπηγεία της χώρας τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Dryships του κ. Οικονόμου, η οποία εξασφάλισε δάνειο ύψους 141 εκατ. δολ. για τη χρηματοδότηση της κατασκευής 4 δεξαμενοπλοίων, από τον οργανισμό Export – Import Bank of Korea και την ABN Amro Bank (Καραγεώργος Λ., «Dryships: 4 νέα τάνκερ»). Επίσης, εκτιμάται πως οι Ευρωπαϊκές τράπεζες θα «υπολειπωθούν» σε σχέση με εκείνες της Ανατολής, αλλά το ενδιαφέρον, για την Ελληνική ναυτιλία, θα παραμείνει υψηλό, με την είσοδο νέων τραπεζικών οργανισμών.

Επιπλέον, η ζήτηση δανείων αναμένεται να μειωθεί, αφού, υπάρχει περιορισμός των παραγγελιών νέων πλοίων. Πάντως, με το πέρασμα του χρόνου, προσδοκάται ανταγωνισμός μεταξύ των τραπεζικών ιδρυμάτων, ώστε να εντάξουν τις μεγαλύτερες Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις στο πελατολόγιό τους, αλλά και τα «μεσαία»

ονόματα, τα οποία, υπό τις κρατούσες συνθήκες, βρίσκουν δύσκολα χρηματοδότηση. Αντιθέτως, ιδιαίτερες δυσκολίες αντιμετωπίζουν οι μικροί πλοιοκτήτες, στους οποίους χορηγούνταν δάνεια με πολύ υψηλά επιτόκια δανεισμού.

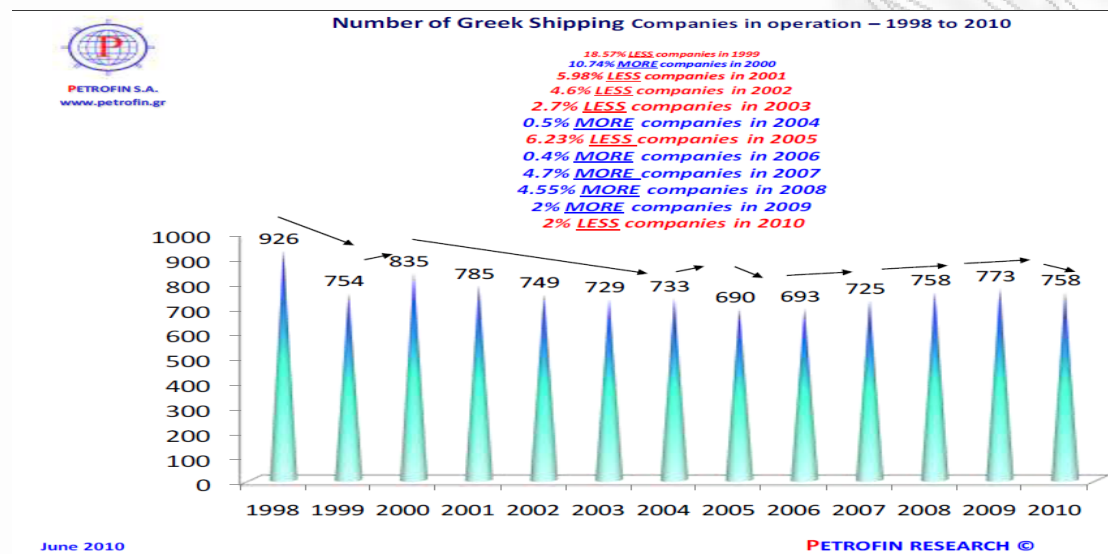
Οι παραπάνω θετικές εκτιμήσεις στηρίζονται στο γεγονός ότι η πλειοψηφία των διεθνών δανειστών της Ελληνικής Ναυτιλίας αύξησαν το budget τους, για το 2011. Η εξέλιξη αυτή αποτελεί ενθαρρυντικό στοιχείο, ιδιαίτερα για τους Έλληνες πλοιοκτήτες, οι οποίοι, όπως προαναφέραμε, κατείχαν την πλειοψηφία των παραγγελιών. Η ζήτηση χρηματοδότησης, για τα newbuilding, αναμένεται να καλυφθεί από ξένες τράπεζες και υπάρχει ένα κλίμα συγκρατημένης αισιοδοξίας, ευελπιστώντας ότι το budget που επενδύεται, θα σταθεροποιηθεί, ακόμη και να αυξηθεί. Γενικότερα, η βιομηχανία χρηματοδότησης της Ελληνικής Ναυτιλίας έχει να αντιμετωπίσει πολλές αβεβαιότητες, παρόλα αυτά, τίθενται τα θεμέλια για μία σταδιακή ανάρρωση και ανάπτυξη, τόσο από τις τράπεζες, όσο και από τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

### **3.2 Η πορεία των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.**

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

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Petrofin Research, που αφορούν στην περίοδο 2008-2010, η πορεία των λειτουργουσών Ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών, αποτυπώνεται στο παρακάτω γράφημα:

**ΣΧΗΜΑ 3:** Ο αριθμός των Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων την περίοδο 1998-2010):



Πηγή: Petrofin Research (2010), *Greek Shipping Companies*.

Όπως φαίνεται, ενώ μετά το 2005 υπήρχε μία συνεχής αυξανόμενη τάση του αριθμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, με εξαίρεση το 2010, όπου οι επιχειρήσεις περιορίστηκαν στα επίπεδα του 2008, είναι ενθαρρυντικό πως ο αριθμός των εταιριών που αποχώρησαν από τη ναυτιλία ήταν μικρός, παρά τις μεγάλες πτώσεις των αξιών των πλοίων και των ναύλων. Παρόλο που υπήρχαν δυσκολίες εύρεσης χρηματοδότησης, ως απόρροια της οικονομικής κρίσης, φαίνεται πως οι Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις διαθέτουν την ικανότητα να αντιμετωπίζουν τα κακώς κείμενα, αφού τα προηγούμενα χρόνια, είχαν γνωρίσει μεγάλη ανάπτυξη και παρουσιάσει μεγάλα κέρδη.

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



**ΠΙΝΑΚΑΣ 16:** Ταξινόμηση Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων ανά μέγεθος στόλου που αφορά σε πλοία από 20 ετών και άνω (1998-2010):

**Table 4a: Fleets of 20+ years of age**

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

**ΠΙΝΑΚΑΣ 17:** Ταξινόμηση Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων ανά μέγεθος στόλου που αφορά σε πλοία από 15 έως και 19 ετών (1998-2010):

**Table 4b: Fleets of 15-19 years of age**

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

Πηγή: Petrofin Research (2010), *Greek Shipping Companies*.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 18:** Ταξινόμηση Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων ανά μέγεθος στόλου που αφορά σε πλοία από 10 έως και 14 ετών (1998-2010):

**Table 4c: Fleets of 10-14 years of age**

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

**ΠΙΝΑΚΑΣ 19:** Ταξινόμηση Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων ανά μέγεθος στόλου που αφορά σε πλοία από 0 έως και 9 ετών (1998-2010):

**Table 4d: Fleets of 0-9 years of age**

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

Πηγή: Petrofin Research (2010), *Greek Shipping Companies*.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτουν οι πίνακες αυτοί, φαίνεται πως η μέση ηλικία του Ελληνικού στόλου μειώθηκε για ακόμη μία φορά σε 16,64 έτη το 2010, από 17,6 το 2009, 18,4 το 2008, 18,71 το 2007 και 19,4 το 2006. Αυτή η σταθερή μείωση



της μέσης ηλικίας του Ελληνικού στόλου αντανακλά την εισροή των newbuildings, αλλά και τις αγοραπωλησίες των πλοίων, το σκραπάρισμα τους και την αντικατάστασή τους με νεότερης ηλικίας πλοία. Όσον αφορά στους στόλους μεγάλης ηλικίας, είναι λογική η πτώση τους, καθώς πλέον δεν αποτελούν αντικείμενο αγοράς. Αντίθετα, οι στόλοι ηλικίας 15-19 χρονών, γνωρίζουν για ακόμη μία φορά αύξηση, διότι τα πλοία τους διατηρούν ακόμα την αξιοπλοΐα τους, σε συνδυασμό με τη μικρή πιθανότητα πώλησής τους σε υψηλές τιμές. Οι πολύ μικρές εταιρίες δείχνουν τάσεις σημαντικής ανανέωσης του στόλου τους και επιθυμία κεφαλαιοποίησης των σχετικά χαμηλών τιμών που επικρατούν στην αγορά.

Γενικότερα, παρά την έλλειψη χρηματοδότησης, και παρά το γεγονός πως οι συνθήκες που επικρατούν είναι ακόμη πιο δύσκολες, η ζωτικότητα της Ελληνικής ναυτιλίας δεν έχει μειωθεί, καθώς ο Ελληνικός στόλος ανανεώνεται και γίνεται νεότερος.

Σήμερα, η Ναυτιλία, δεχόμενη σημαντικές πιέσεις από το σκέλος της προσφοράς, ήτοι χαμηλούς ναύλους, έχει οδηγήσει αρκετές μικρές εταιρίες σε “λουκέτο” ή σε απορρόφηση από μεγαλύτερες τους. Αποτέλεσμα είναι να αυξηθούν οι εταιρίες με στόλο άνω των 25 πλοίων σε 34 από 19 που ήταν το 1998, όπως επίσης και οι εταιρίες με στόλο 15-24 πλοίων, από 11 σε 37 από το 1998 έως σήμερα. Αντιθέτως, υπήρξε σημαντική μείωση των εταιριών με μέσο όρο στόλου 1-8 πλοία.

### **3.3 Συμπεράσματα:**

Η Ελληνική Ναυτιλία συνεχίζει να προσελκύει το ενδιαφέρον των παραδοσιακών της πιστωτών - επενδυτών, οι οποίοι κατά 90% είναι Ευρωπαίοι, γεγονός το οποίο μας επιτρέπει να συμπεράνουμε πως η Ευρώπη αναγνωρίζει τη συνεισφορά και τη σημασία της Ελληνικής Ναυτιλίας στον κλάδο, ακόμα και στις τόσο δύσκολες ώρες της Ευρωζώνης, θεωρώντας την ως ένα πολύ αξιόπιστο επενδυτικό προϊόν. Η σύνθεσή του Ελληνικού Ναυτιλιακού χαρτοφυλακίου μας επιτρέπει να βλέπουμε το μέλλον με αισιοδοξία, καθώς τόσο οι Ελληνικές Τράπεζες, όσο και οι ξένες, εξακολουθούν να

στηρίζουν την Ελληνική πλοιοκτησία, μειώνοντας ανεπαίσθητα τα επενδυτικά τους κεφάλαια.

Από την άλλη πλευρά, μεσούσης της κρίσης, οι Ελληνικές Τράπεζες, και λόγω έλλειψης ρευστότητας, δεν φαίνονται διατεθειμένες να εγκρίνουν νέα ναυτιλιακά δάνεια κατά το 2011. Έτσι, αναμένεται στροφή της Ελληνικής Ναυτιλίας προς την Άπω Ανατολή, η οποία ουδέποτε διαδραμάτιζε σημαντικό ρόλο στη στήριξη της Ελληνικής Ναυτιλίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η επικείμενη συνεργασία της Aegean Baltic Bank με την κινέζικη China Development Bank, για τη δημιουργία χρηματοδοτικού πακέτου ύψους 5 δις. δολαρίων, ώστε να χρηματοδοτηθούν ναυπηγήσεις Ελληνικών εφοπλιστικών συμφερόντων, σε κινέζικα ναυπηγεία, καθώς επίσης και η Safe Bulkers, η πρώτη Ελληνική ναυτιλιακή εταιρία που έκανε δανειακή σύμβαση με Ιαπωνικό κρατικό τραπεζικό ίδρυμα, για την απόκτηση 3 νεότευκτων bulker Ιαπωνικής κατασκευής (Καραγεώργος Α. (2011), «*Safe Bulkers: Δανειακές συμβάσεις με Ιαπωνικές Τράπεζες*»).

Εν ολίγοις, η Ελληνική Ναυτιλία, διαθέτοντας έναν ζωτικά ανανεωμένο νεότερο στόλο, εξακολουθεί να ισορροπεί, παρά τις αντικειμενικές δυσκολίες για εύρεση χρηματοδότησης, καθώς έχει τη στήριξη τόσο των εγχώριων, όσο και των ξένων πιστωτών.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>:**

### **4. Η Χρηματοπιστωτική Κρίση και τα Οικονομικά αποτελέσματα των Ελληνικών συμφερόντων Ναυτιλιακών εταιριών.**

Ολοκληρώνοντας την έρευνα, θα ήταν ουσιώδης παράλειψη εάν δεν είχαμε αναφερθεί στις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης επί των οικονομικών αποτελεσμάτων των Ελληνικών Ναυτιλιακών εταιριών. Δεδομένου ότι δεν κατέστη δυνατή η άντληση πληροφόρησης περί της οικονομικής πορείας του κλάδου, αρκεστήκαμε, εκ των πραγμάτων, στο να αντλήσουμε, από τους δημοσιευμένους ισολογισμούς, βασικά οικονομικά μεγέθη 10 Ελληνικών Ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι οποίες είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης και όπως είναι λογικό, διαδραματίζουν ουσιαστικό ρόλο στον κλάδο. Εν συνεχεία, παρατίθεται συγκεντρωτικός πίνακας με τον κύκλο εργασιών των 10 αυτών εταιριών, καθώς και τα αποτελέσματά τους για την τελευταία 4ετία.

#### **4.1 Η πορεία των Ελληνικών συμφερόντων εταιριών εν μέσω κρίσης.**

Σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν για τα οικονομικά αποτελέσματα 14 από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις Ελληνικών συμφερόντων, οι οποίες είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, μπορούμε να διακρίνουμε με σαφήνεια τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης, όπως απεικονίζονται και στον ακόλουθο πίνακα:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 20:** Οικονομικά Αποτελέσματα επιλεγμένων Ναυτιλιακών Εταιριών εισηγμένων στο NYSE ( Κύκλος Εργασιών & Καθαρά Κέρδη 2007-2010):

ΕΤΟΣ	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΤΖΙΡΟΣ)				ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
DANAOS CORP.	258,8	298,9	319,5	359,7	112,1	99,1	65,6	27,8
DIANNA SHIPPING	190,5	337,4	239,3	275,4	134,2	221,7	121,5	128,8
DRY SHIPS	582,6	1.080	819,8	859,7	478,3	-361,3	-19,2	188,3
EUROSEAS	86,1	132,2	66,2	54,4	36,5	21,5	-15,6	-6,6
EXCEL		461,2	756,6	685,6		-55,9	339,8	257,8
GENCO MARITIME	185,4	405,4	379,5		106,8	86,6	148,6	
NAVIOS MARITIME PARTNERS	50,5	75,1	92,6	143,2	19,5	28,8	34,3	
OCEANFREIGHT	41,1	157,4	132,9	102,2	8,1	27,8	-178,7	-61,6
OMEGA NAVIGATION	69,9	77,7	64,5		14,7	10,9	5,72	
SAFE BULKERS	172,1	208,4	168,4	159,7	209,2	119,2	165,4	109,6
STAR BULK	3,6	238,9	142,3	121	3,4	133,7	-58,4	-5,1

STEALTH GAS	89,9	112,6	113	111,4	22,5	29,9	-13,3	-11,1
TEN	500,6	623	445	408	183,2	202,9	28,7	19,8
TOP SHIPS	252,3	257,4	107,9	90,9	-49,1	25,6	-50,2	2,5

Η πορεία του κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων του πίνακα ήταν θετική, από το 2007 έως και το 2010. Συγκεκριμένα, από την εσωτερική επισκόπησή του πίνακα, προκύπτει ότι το 64,28% των επιχειρήσεων παρουσίασε διεύρυνση του κύκλου εργασιών, ενώ το 14,28% παρέμεινε σταθερό, σε βάθος χρόνου. Αξιοσημείωτη είναι η εικόνα του 2008, όπου και οι 14 επιχειρήσεις παρουσίασαν αύξηση του κύκλου εργασιών τους, σε μία περίοδο όπου η οικονομική κρίση ήταν σε εξέλιξη, ενώ η αυξημένη ζήτηση για μεταφορική ικανότητα και συνεπώς, οι υψηλοί ναύλοι, συνηγορούσαν στα αποτελέσματα αυτά. Αντιθέτως, το επόμενο έτος, το 71,4% των επιχειρήσεων παρουσίασε μείωση του κύκλου εργασιών τους, ενώ, το 2010, το 66,6% παρουσίασε περαιτέρω μείωση, γεγονός που οφείλεται στην πολύ κακή εικόνα της ναυλαγοράς, η οποία προκλήθηκε από τη μείωση του παγκόσμιου εμπορίου και την παράλληλη υπερπροσφορά μεταφορικής ικανότητας.

Επιπροσθέτως, σύμφωνα με τα καθαρά κέρδη που εμφάνισαν οι ναυτιλιακές εταιρίες την τετραετία 2007 – 2010, παρατηρείται πως το 71,4% από αυτές, παρουσίασαν αρνητική εικόνα σε σχέση με το 2007, ενώ μόνο το 28,6% κατάφερε να παρουσιάσει αύξηση των καθαρών κερδών σε βάθος χρόνου. Τα αποτελέσματα ήταν μεικτά, αφού το 2008 για παράδειγμα, περίπου το 50% του δείγματός μας, παρουσίασε αύξηση των καθαρών του κερδών, ενώ το υπόλοιπο 50% μείωση. Ως κύρια αιτία, θεωρείται η εκάστοτε πολιτική που ακολούθησαν οι εταιρίες, δεδομένου ότι μερικές από αυτές προσπάθησαν να μειώσουν τα έξοδα του operation των πλοίων τους με επιτυχία, τα έξοδα ταξιδιού με τη μέθοδο slow steaming, ενώ άλλες, είτε χρησιμοποίησαν ίδια κεφάλαια για να χρηματοδοτήσουν τις παραγγελίες και παραδόσεις των newbuildings, είτε προχώρησαν στη σύναψη νέων δανείων με τα τραπεζικά ιδρύματα. Γενικότερα, η αστάθεια που υπήρξε και υπάρχει ακόμα στις αγορές, λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, προκάλεσε πτώση των ναύλων και επομένως, μειωμένα έσοδα για όλο το ναυτιλιακό κλάδο.

Εν έτει 2011, όπου η Ευρωπαϊκή κρίση χρέους έχει προκαλέσει μεγάλη αστάθεια στην παγκόσμια οικονομία, τα μηνύματα είναι συγκρατημένα αισιόδοξα για τις μεγάλες δυνάμεις της Ελληνικής Ναυτιλίας. Αυξημένα έσοδα και μικρή βελτίωση της κερδοφορίας, ανακοίνωσε, για το εννεάμηνο του 2011, η Navios Maritime Partners, με έσοδα 136,5 εκατ. δολ. έναντι 100,7 εκατ. δολ. το αντίστοιχο διάστημα πέρυσι και κέρδη 46,6 εκατ. δολ. έναντι 42,1 εκατ. δολ. (Καραγεώργος Λ. (2011), «*Navios Maritime: Άνοδος Μεγεθών*»). Ομοίως και η εταιρία Capital Product Partners, του κ. Ευάγγελου Μαρινάκη, με κέρδη 86,1 εκατ. δολ. το εννεάμηνο του 2011, έναντι κερδών 16,5 εκατ. δολ. το εννεάμηνο του 2010 (Καραγεώργος Λ. (2011), «*Με κέρδη 68,5 εκατ. δολ. η Capital Product Partners*»).

Αντιθέτως, για την Excel Maritime Carriers και τη Safe Bulkers, υπήρξε μία διαφορετική εικόνα, καθώς η πρώτη παρουσίασε έσοδα 271,5 εκατ. δολ. το εννεάμηνο του 2011, έναντι 316 εκατ. δολ. κατά το ίδιο διάστημα του 2010 και ζημιές 43,8 εκατ. δολ. έναντι κερδών 194,2 εκατ. δολ. το αντίστοιχο περσινό διάστημα. Σύμφωνα με τον κ. Κανελλόπουλο, οικονομικό διευθυντή της Excel, τα αποτελέσματα της επηρεάστηκαν αρνητικά από την αδύναμη ναυλαγορά ξηρού φορτίου, κατά το 3<sup>ο</sup> τρίμηνο του 2011 (Καραγεώργος Λ. (2011), «*Η αδύναμη ναυλαγορά ζημίωσε την Excel*»). Μειωμένη κερδοφορία εμφάνισε και η Safe Bulkers, κατά το ίδιο διάστημα, παρουσιάζοντας κέρδη 66,2 εκατ. δολ., έναντι 78,5 εκατ. δολ. κατά το εννεάμηνο του προηγούμενου έτους.

#### **4.2 Η πορεία των 29 εταιριών εισηγμένων στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.**

Παρά τη Διεθνή οικονομική κρίση και τους χαμηλούς ναύλους, η Ελληνική ναυτιλία προσπαθεί να αντιστρέψει την πολύ κακή εικόνα της Ελλάδος στο Διεθνές μακροοικονομικό περιβάλλον. Πιο συγκεκριμένα, οι Έλληνες εφοπλιστές, με τις επενδυτικές τους δραστηριότητες, τόσο σε νέες ναυπηγήσεις, όσο και στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, θέτουν τα θεμέλια ώστε να διατηρήσουν την ηγετική τους

θέση και τα επόμενα χρόνια. Ενδεικτικά, θα μπορούσαμε να σταθούμε στην πορεία μερικών από τις μεγαλύτερες Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες του NYSE:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 21:** *Η Χρηματιστηριακή πορεία των Ελληνικών Ναυτιλιακών Εταιριών εισηγμένων στο NYSE:*

ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΤΙΜΗ (1-1-09) σε \$	ΤΙΜΗ (30-10-09) σε \$	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	ΚΕΦΑΛΑΙΟ- ΠΟΙΗΣΗ (ΕΚ. \$)	ΥΨΗΛΟ ΕΤΟΥΣ	ΧΑΜΗΛΟ ΕΤΟΥΣ
<b>Tsakos Energy Navigation</b>	20,04	15,52	-22%	566,67	26,34	12,21
<b>General Maritime Corp</b>	10,76	6,89	-36%	375,85	16,35	6,40
<b>Euroseas</b>	4,71	3,92	-17%	119,85	6,31	2,88
<b>Stealth Gas</b>	4,73	6,42	36%	142,59	7,64	2,51
<b>Diana Shipping</b>	13,92	12,92	-7%	1000	15	6,85
<b>Excel Maritime Carriers</b>	7,94	4,64	-42%	404,37	14,54	3
<b>Freeseas</b>	1,59	1,33	-16%	28,16	3,55	0,52
<b>Genco Maritime</b>	17,01	19,89	17%	630,69	29,89	6,43
<b>Star Bulk Carriers</b>	2,85	3,05	7%	186,37	5,45	1,19
<b>Navios Maritime Holdings</b>	3,52	4,57	30%	457,94	5,95	1,10
<b>Navios Maritime Partners</b>	7,60	13,12	73%	324,76	13,63	3,10
<b>Danaos Corp</b>	7,69	4,09	-47%	223,11	10,50	2,72
<b>Aegean Marine Petroleum Network</b>	17,37	24,96	44%	990,74	25,56	7,61
<b>Dry Ships</b>	12,49	6,04	-52%	1530	23,93	2,72
<b>Omega Navigation Enterprises</b>	6,52	3,37	-48%	54,48	8,50	3,12
<b>Oceanaut</b>	<b>ΔΕΝ ΤΕΛΕΙ ΠΛΕΟΝ ΥΠΟ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΗ</b>					



<b>Top Ships (πρώην Top Tankers)</b>	3,8	0,97	-75%	28,64	3,88	0,67
<b>Aries Maritime Transport</b>	0,38	0,99	160%	28,71	1,64	0,31
<b>Capital Product Partners</b>	8,74	9,20	5,3%	228,32	11,90	5,21
<b>Paragon Shipping</b>	5,01	4,08	-19,5%	171,52	7,75	2,25
<b>Eagle Bulk Shipping</b>	7,35	4,74	-45%	293,73	11,95	2,55
<b>Oceanfreight</b>	3,27	0,96	-71%	86,78	6,96	0,80
<b>Safe Bulkers</b>	7,70	6,96	-10%	379,38	9,60	2,71

Πηγή: Γενικό Προξενείο της Ελλάδος (2009), Ενημερωτικό Σημείωμα: *Η Πορεία των Ελληνικών Συμφερόντων Εισηγμένων Ναυτιλιακών Εταιριών.*

Συγκεκριμένα, την περίοδο 2008-2009, από το σύνολο των εταιριών, 8 εμφανίζουν άνοδο στην τιμή της μετοχής τους. Αξιοσημείωτη είναι η χρηματιστηριακή πορεία των εταιριών Aries Maritime Transport (+160 %), Navios Maritime Partners (+73%), Aegean Marine Petroleum Network (+44%), Stealth Gas (+36%), και της Genco Maritime (+17%), ενώ αντίθετα, οι υπόλοιπες 14 σημείωσαν πτώση των κερδών τους, με σημαντικότερη αυτή της Oceanfreight (-71%) και της Top Ships (-75%), ως άνω. Από τις εταιρίες αυτές, η Excel του κ. Παναγιωτίδη παρουσίασε σημαντικά κέρδη, που ανήλθαν σε \$196 εκατ. δολάρια, έναντι 158,6 εκατ. δολαρίων την περίοδο του προηγούμενου έτους και η Aegean Marine Petroleum, με κέρδη \$16,3 εκατ. έναντι \$9,9 εκατ. Παράλληλα, η πλειονότητα των εταιριών αυτών παρουσίασε αισθητά μειωμένη κερδοφορία, η οποία όμως δεν παύει να ενισχύει τη θέση τους στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά, ενώ ελάχιστες ήταν αυτές που παρουσίασαν ζημίες. Η ενθαρρυντική αυτή εικόνα που παρουσίασαν οι εταιρίες αυτές το 2009, δε συνεπάγεται απαραίτητα την επάνοδο στην πρότερη περίοδο ταχείας αναπτύξεως, καθώς η αύξηση της προσφοράς νέων πλοίων συνεπάγεται υψηλή μεταφορική δυναμικότητα, ακόμη και αν η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας αποδειχθεί ικανοποιητική και βιώσιμη (Γενικό

Προξενείο της Ελλάδος, Γραφείο Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων, *Η Πορεία των Ελληνικών Συμφερόντων Ναυτιλιακών Εταιριών*).

Σήμερα, μεικτή εικόνα συνεχίζουν να εμφανίζουν οι εταιρίες Ελληνικών συμφερόντων, καθώς τα αρνητικά αποτελέσματα των προηγούμενων μηνών αλλάζουν σιγά σιγά, μεταφέροντας ένα κλίμα “συγκρατημένης” αισιοδοξίας αναφορικά με την πορεία των ναύλων και συνεπώς με την αναμενόμενη κερδοφορία των εταιριών. Σύμφωνα με στοιχεία από την ανάλυση που πραγματοποίησε το κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών για τη Ναυτιλία, προκύπτει ότι η συνολική κεφαλαιοποίηση των 31 εταιριών Ελληνικών συμφερόντων εισηγμένων σε ξένα χρηματιστήρια ανήλθε στα 6,893 δις δολάρια.

#### **4.3 Συμπεράσματα:**

Η Ελληνική Ναυτιλία, άρρηκτα συνδεδεμένη με την παγκόσμια οικονομία, “αποτύπωσε” την αστάθεια της παγκόσμιας αγοράς στα οικονομικά αποτελέσματα των επιχειρήσεων της. Η αύξηση της δραστηριότητάς τους, κατά το 2010, έναντι του 2007, η οποία αποτέλεσε φυσικό επακόλουθο των εξαιρετικά προσοδοφόρων συνθηκών που επικράτησαν στην παγκόσμια ναυτιλία την περίοδο 2004-2008, συνοδεύτηκε από πτώση των καθαρών τους κερδών, εξαιτίας κυρίως της συμπίεσης των ναύλων.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>:**

### **5 Συμπεράσματα:**

Η χρηματοπιστωτική κρίση, που πρωτοεκδηλώθηκε στις ΗΠΑ το 2006, οδήγησε την παγκόσμια οικονομία και κυρίως την Ευρωπαϊκή, σε συνθήκες οικονομικής ύφεσης, έλλειψης ρευστότητας και μείωσης της ζήτησης αγαθών, συρρικνώνοντας έτσι τον όγκο του Διεθνούς Εμπορίου.

Οι επιπτώσεις της κρίσης στο Διεθνές Εμπόριο δεν ήταν δυνατόν να αφήσουν ανεπηρέαστη τη Διεθνή Ναυτιλία, η οποία αποτελεί το βασικό μοχλό της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευμάτων. Έτσι, σημειώθηκε σημαντική μείωση της ζήτησης για μεταφορές και παρεμφερείς υπηρεσίες, με αποκορύφωμα το 2009, όπου υπήρξε σοβαρή πτώση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου και κατ' επέκταση, σοβαρή συρρίκνωση των εσόδων της Ναυτιλιακής βιομηχανίας. Από την άλλη, η υπερπροσφορά χωρητικότητας, εξαιτίας της ραγδαίας ανάπτυξης των προηγούμενων ετών, οδήγησε σε συμπύεση των ναύλων.

Υπό αυτές τις συνθήκες, η Ελληνική Ναυτιλία εξακολουθεί να διατηρεί την ηγετική της θέση στην παγκόσμια αγορά, κατέχοντας τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο και εκδηλώνοντας ιδιαίτερη ευελιξία στις οικονομικές συγκυρίες και τάσεις που επέβαλε η οικονομική κρίση, υιοθετώντας τις παρακάτω επιλογές:

- Προέβη σε παραγγελίες - “ρεκόρ” νέων πλοίων.
- Μείωσε το μέσο όρο ηλικίας του στόλου της.
- Πρωτοστάτησε σε επενδύσεις.
- Εκμεταλλεύτηκε τις αγοραστικές ευκαιρίες που προέκυψαν στην αγορά νεότευκτων πλοίων, είτε με την αγορά / πώληση των second – hand πλοίων, είτε με μεταπωλήσεις των newbuildings.
- Αναζήτησε νέες πηγές χρηματοδότησης.

- Οι επιχειρήσεις που την πλαισιώνουν προέβησαν σε αναδιάρθρωση των δανειακών τους υποχρεώσεων.

Η Ελληνική πλοιοκτησία ακολούθησε ένα επενδυτικό πρόγραμμα επέκτασης του εμπορικού της στόλου και δραστηριοποίησης σε όλο το φάσμα των ναυτιλιακών αγορών, το οποίο τροφοδοτήθηκε από την προηγούμενη 4ετία (2004 -2008). Συμπορευόμενη με τις τάσεις της παγκόσμιας αγοράς, κατάφερε να αυξήσει τον εμπορικό της στόλο, τόσο σε αριθμό πλοίων, όσο και σε κόρους ολικής χωρητικότητας, καθώς, παρά τις αντίξοες οικονομικές συνθήκες και την έλλειψη ρευστότητας, πρωτοστάτησε και στον τομέα των παραγγελιών / αγοραπωλησιών. Αντιμετωπίζοντας την κρίση σαν μια επενδυτική ευκαιρία, οι Έλληνες πλοιοκτήτες βρέθηκαν πρώτοι σε επενδύσεις, συμμετέχοντας σε ποσοστό άνω του 20% στις συνολικές αγοραπωλησίες, ενώ σε ό,τι αφορά το μερίδιο των μεταπωλήσεων των πλοίων, συμμετείχαν ενεργά στην παγκόσμια αγορά με ποσοστό της τάξεως του 23,5%, εκμεταλλευόμενοι την πτώση των τιμών. Εν έτει 2011, οι παραγγελίες εντάθηκαν ακόμη περισσότερο, με το ποσό των 10,1 δις USD να αποτελεί ρεκόρ των τελευταίων 2,5 ετών.

Παρά τη συνεχιζόμενη οικονομική κρίση, η Ελληνική Ναυτιλία εξακολουθεί να προσελκύει το ενδιαφέρον των παραδοσιακών της πιστωτών, οι οποίοι κατά 90% είναι Ευρωπαίοι, γεγονός το οποίο μας επιτρέπει να συμπεράνουμε πως η Ευρώπη αναγνωρίζει τη συνεισφορά και τη σημασία της Ελληνικής Ναυτιλίας στον κλάδο, ακόμα και στις τόσο δύσκολες ώρες για την Ευρωζώνη, θεωρώντας την ως μία πολύ αξιόπιστη επενδυτική τοποθέτηση. Η σύνθεση του Ελληνικού Ναυτιλιακού Χαρτοφυλακίου, υποδηλώνει ότι τόσο τα Ελληνικά πιστωτικά ιδρύματα, όσο και τα ξένα, εξακολουθούν να στηρίζουν την Ελληνική πλοιοκτησία, μειώνοντας κατά ένα πολύ μικρό ποσοστό τα επενδυτικά τους κεφάλαια. Ωστόσο, μεσούσης της κρίσης, και καθώς η Ελληνική κρίση “χρέους” παίρνει ανεξέλεγκτες διαστάσεις, οι Ελληνικές Τράπεζες οι οποίες είναι ιδιαίτερα εκτεθειμένες στα ομόλογα του Ελληνικού Δημοσίου, δεν έχουν την πρόθεση, λόγω αδυναμίας να εγκρίνουν νέα ναυτιλιακά δάνεια, για το 2011. Έτσι, η Ελληνική Ναυτιλία προχώρησε σε αναζήτηση νέων πόρων χρηματοδότησης, ώστε να στηρίξει το επενδυτικό της πρόγραμμα, κάνοντας στροφή στην Ασιατική Τραπεζική αγορά ( Άπω Ανατολή), η οποία ουδέποτε διαδραμάτιζε σημαντικό ρόλο στην πιστοδότησή της.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η ενίσχυση της Ελληνικής Ναυτιλίας με το ποσό των 5 δις δολαρίων, από την πλευρά των Κινεζικών Τραπεζών, μέσω της εταιρίας XRTC Business Consultants, του κ. Ξηραδάκη, η οποία υπέγραψε συμφωνία με την China Development Bank για την παροχή χρηματοοικονομικών και συμβουλευτικών υπηρεσιών σχετικά με την Ελληνική Ναυτιλία ( ΗΜΕΡΗΣΙΑONLINE, *Συμφωνία της XRTC ME THN China Development Bank*). Η Cardiff Marine, του κ. Οικονόμου, εξασφάλισε τη χρηματοδότησή της κατασκευής ενός VLCC, μέσω της συμφωνίας αυτής, σε μια εξαιρετικά δύσκολη εποχή.

Υπό τις δυσμενείς συνθήκες συρρίκνωσης του όγκου του Διεθνούς Εμπορίου, της πιστωτικής στενότητας, η Ελληνική Ναυτιλία, κατά την τελευταία 4ετία, εμφάνισε διεύρυνση του κύκλου εργασιών της, πλην όμως μείωση των καθαρών της κερδών, λόγω της μεγάλης κάμψης των ναύλων. Η Ελληνική Ναυτιλία συνεχίζει να δέχεται σημαντικές πιέσεις από το σκέλος της προσφοράς, με τις τιμές των σύνθετων ναύλων να παραμένουν 47% περίπου χαμηλότερα από το μέσο όρο της τελευταίας δεκαετίας. Παρά το γεγονός ότι ο Ελληνόκτητος στόλος διατηρεί την ηγετική του θέση στον κλάδο, πρωτοστατώντας στις επιχειρηματικές κινήσεις και παραγγελίες, και κατά το τρέχον έτος, δεν μπορεί να απορροφήσει τον αντίκτυπο στα ναυτιλιακά έσοδα από τη συμπίεση των ναύλων, εξαιτίας της εισόδου νέων πλοίων και της επιβράδυνσης του παγκόσμιου εμπορίου, καθώς και της όξυνσης της Ελληνικής κρίσης, με αποτέλεσμα τη μείωση των εσόδων από μεταφορές, στο 7μηνο του 2011. Περιθώρια ανάκαμψης των σύνθετων ναύλων διαφαίνονται για το 2012, και εκτιμώνται να είναι της τάξεως του 15-20% («Στα 6,893 δις. δολ. η αποτίμηση 31 ναυτιλιακών εταιριών» (2011), *Η Καθημερινή*).

Εν κατακλείδι, θα μπορούσαμε να πούμε πως η πορεία της Ελληνικής Ναυτιλίας θα εξαρτηθεί από το εξαιρετικά ευμετάβλητο οικονομικό περιβάλλον, καθώς από την πλευρά της η ελληνική πλοιοκτησία έκανε έξυπνες κινήσεις ώστε όχι μόνο να αποφύγει ζημιογόνα αποτελέσματα, αλλά να διατηρήσει την πρωτιά στη ναυτιλιακή αγορά. Με τη σύναψη νέων δανειακών συμβάσεων, την αναδιάρθρωση του χρέους τους, με συγχωνεύσεις, μείωση των εξόδων τους, αλλά και εξασφάλιση της απασχόλησης των πλοίων τους μέσω μακροχρόνιων ναυλώσεων, οι ελληνικές επιχειρήσεις ανέπτυξαν ένα μηχανισμό άμυνας, ώστε να προφυλαχτούν από τις υφεσιακές επιπτώσεις. Παρόλα

αυτά, λόγω της οικονομικής και πολιτικής αστάθειας που επικρατεί, τόσο στο εσωτερικό της χώρας, όσο και στις παγκόσμιες αγορές, δεν της επιτρέπει να βλέπει το μέλλον με βέβαιη αισιοδοξία. Ο παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου μείωσε τις προσδοκίες του για την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου το 2011, από 6,5% στο 5,8%, όπως και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο την παγκόσμια ανάπτυξη στο 4% για το 2011 και 2012, από 4,3% και 4,5% αντιστοίχως (Καραγεώργος Λ. (2011), «*Η κρίση χρέους της Ευρωζώνης πλήττει την παγκόσμια ναυτιλία*»). Θα πρέπει να ληφθούν ενιαία μέτρα για τη στήριξη της, τόσο από πλευράς της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς, όσο και από την Ελληνική Κυβέρνηση. Ο Ελληνικός εφοπλιστικός κόσμος ζητά άμεσα μέτρα για την ενίσχυση της Ελληνικής Ναυτιλίας, όπως για παράδειγμα τη ρύθμιση που αφορά στην αντιμετώπιση της πειρατείας με την αξιοποίηση ενόπλων ανδρών, ενώ θεωρεί την απόφασή της να καταργήσει το ΥΕΝ ανεξήγητη (Καραγεώργος Λ. (2011), «*Εν αναμονή έργων οι εφοπλιστές*»). Το σύνολο της ναυτιλιακής κοινότητας θεωρεί πως η ένταξη της Ελλάδας στη ζώνη του ευρώ αποτελεί στρατηγική κατάκτηση και επομένως δεν μπορεί να τίθεται υπό αμφισβήτηση.

### **Ελληνική Βιβλιογραφία:**

1. Ελ. Γεωργαντόπουλος – Γ.Π. Βλάχος, (2003) *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ. 359-572.
2. Γ.Π. Βλάχος, (2007), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, σελ.493.

### **Άρθρα:**

1. «Η Υπερπροσφορά πλοίων πιέζει τους ναύλους στην ποντοπόρο Ναυτιλία» (2011), *Η Καθημερινή*.
2. «Στα 6,893 δις. δολ. η αποτίμηση 31 ναυτιλιακών εταιριών» (2011), *Η Καθημερινή*.
3. Εφημερίδα « Το Βήμα».
4. Jan Hoffman (2010), *Shipping Out of the Economic Crisis*, The Brown Journal of World Affairs, Volume XVI, Issue II.

### **Reports:**

1. United Nations Conference on Trade and Development (2008), *Review of Maritime Transport*.
2. United Nations Conference on Trade and Development (2009), *Review of Maritime Transport*.
3. United Nations Conference on Trade and Development (2010), *Review of Maritime Transport*.
4. European Commission (2010), *Report on Greek Government Deficit and Debt Statistics*.
5. The Financial Crisis Inquiry Commission (2011), *The Financial Crisis Inquiry Report*.
6. Τράπεζα της Ελλάδος (2009), «*Η Κρίση του 1929, η Ελληνική Οικονομία και οι εκθέσεις της Τράπεζας της Ελλάδος για τα έτη 1928-1940*».
7. Τράπεζα της Ελλάδος (2009), «*Νομισματική Πολιτική 2008-2009*».

8. Τράπεζα της Ελλάδος (2010), «*Νομισματική Πολιτική 2009-2010*».
9. Τράπεζα της Ελλάδος (2011), «*Νομισματική Πολιτική 2010-2011*».
10. Τράπεζα της Ελλάδος (2009), «*Η κρίση του 1929, η ελληνική οικονομία και οι εκθέσεις της Τράπεζας της Ελλάδος για τα έτη 1928-1940*».
11. Dick K. Nanto (2009), *The U.S Financial Crisis: the global dimension with Implications for U.S policy*, CRS Report for Congress.

#### **Παρουσιάσεις Συνεδρίων - Ομιλίες:**

1. Προβόπουλος Γ.(Νοέμβριος 2009), *Οι δυο παγκόσμιες κρίσεις και η Ελληνική οικονομία*, Ημερίδα του Ιδρύματος της Βουλής για τον κοινοβουλευτισμό και τη Δημοκρατία.

#### **Έρευνες - Μελέτες:**

1. Martin Nail Baily and Douglas J. Elliot (2009), *The US Financial crisis: Where Does It Stand and Where Do We Go From Here*, Initiative on Business and Public Policy at Brookings.
2. Χρήστος Καμπόλης, Νικόλαος Γ. Τραυλός, *Τα αίτια της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης*, Alba Graduate Business School.
3. Διεύθυνση Οικονομικής και Στρατηγικής Ανάλυσης Εθνικής Τραπέζης Ελλάδος (Ιανουάριος 2009), *Οι χαμηλές τιμές πετρελαίου ανάσα για την Ακτοπλοΐα*.
4. Lloyd's Register of Shipping-Fairplay (2010), *Greek Controlled Shipping*, Information paper provided to the Greek Shipping Cooperation-Committee.
5. Διεύθυνση Οικονομικής και Στρατηγικής Ανάλυσης Εθνικής Τραπέζης Ελλάδος (Ιούνιος 2008), *Οι προοπτικές της ποντοπόρου ναυτιλίας παραμένουν θετικές παρά τη δυσμενή οικονομική συγκυρία*.
6. Newbuilding Contracting Department of George Moundreas & Company S.A (2010), *Greek Newbuilding Orders (First Semester 2010)*.
7. Ted Petropoulos, *The Newbuilding Order book Mystery*, Petrofin Research.
8. Ted Petropoulos (2011), *Key Developments and Growth in Greek Ship-Finance*,



Petrofin Research.

9. Γενικό Προξενείο της Ελλάδος, Γραφείο Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων, *Η Πορεία των Ελληνικών Συμφερόντων Ναυτιλιακών Εταιριών*.

### **Ηλεκτρονικές Πηγές:**

1. [http://en.wikipedia.org/wiki/Great\\_Depression\\_of\\_1929](http://en.wikipedia.org/wiki/Great_Depression_of_1929)
2. [http://en.wikipedia.org/wiki/Financial\\_crisis\\_of\\_2007-2010](http://en.wikipedia.org/wiki/Financial_crisis_of_2007-2010)
3. [http://en.wikipedia.org/wiki/Financial\\_crisis](http://en.wikipedia.org/wiki/Financial_crisis)
4. <http://financialcrisis.org/>
5. Reuters (2009), "Three top economists agree 2009 worst financial crisis since great depression; risks increase if right steps are not taken". <http://www.reuters.com/article/2009/02/27/idUS193520+27-Feb-2009+BW20090227>
6. New York Times (2007), "Bear Stearns Says Battered Hedge Funds Are Worth Little". <http://www.nytimes.com/2007/07/18/business/18bond.html>
7. New York Times (2011), "Credit Crisis – The essentials".
8. New York Times (2010), "Germany warns of 'Lehman' crisis if Greece defaults". <http://www.telegraph.co.uk/finance/financialcrisis/7608361/Germany-warns-of-Lehman-crisis-if-Greece-defaults.html>
9. The Telegraph (2008), "Greek fighting: the eurozone's weakest link starts to crack". [http://blogs.telegraph.co.uk/finance/ambroseevans-pritchard/5937247/Greek\\_fighting\\_the\\_eurozones\\_weakest\\_link\\_starts\\_to\\_crack/](http://blogs.telegraph.co.uk/finance/ambroseevans-pritchard/5937247/Greek_fighting_the_eurozones_weakest_link_starts_to_crack/)
10. Καραγεώργος Λ., «Σε σταθερή πορεία «πλέει» ο υπό Ελληνική σημαία στόλος». <http://www.naftemporiki.gr/news/cstory.asp?id=1900105>
11. Καραγεώργος Λ., «Λιγότερα πλοία στην Ελληνική σημαία». <http://www.naftemporiki.gr/premium/archive/story.asp?id=1943733>
12. Καραγεώργος Λ., «Επ. Εμπειρικός: «Η Ελληνική σημαία χρειάζεται ισχυρό Υπουργείο».

<http://www.naftemporiki.gr/premium/archive/story.asp?id=1909906>

13. Καραγεώργος Λ. «Οι Έλληνες εφοπλιστές επιστρέφουν στα ναυπηγεία».

<http://www.naftemporiki.gr/premium/archive/story.asp?id=1756153>

14. Καραγεώργος Λ., «Ελληνικών συμφερόντων το 40% των νέων παραγγελιών πλοίων».

<http://www.naftemporiki.gr/premium/archive/story.asp?id=1823438>

15. Καραγεώργος Λ., «Έλληνες εφοπλιστές: πρώτοι σε αγορές πλοίων από δεύτερο χέρι .»

<http://www.naftemporiki.gr/premium/archive/story.asp?id=1915099>

16. Καραγεώργος Λ., «Dryships: 4 νέα τάνκερ».

<http://www.naftemporiki.gr/premium/archive/story.asp?id=2080245>

17. Καραγεώργος Λ., «Aegean Baltic Bank: Συνεργασία για χρηματοδότηση 5 δις. δολαρίων».

18. Η Ναυτεμπορική, «Safe Bulkers: Δανειακές συμβάσεις με Ιαπωνικές Τράπεζες».

<http://www.naftemporiki.gr/premium/archive/story.asp?id=1985206>

19. Καραγεώργος Λ., «Ενισχυμένος ο ελληνόκτητος στόλος».

<http://www.naftemporiki.gr/premium/archive/story.asp?id=2028727>

20. Η Ναυτεμπορική, «Αναβαθμίσεις μετοχών φέρνει η άνοδος της ναυλαγοράς».

<http://www.naftemporiki.gr/premium/archive/story.asp?id=1666117>

21. Καραγεώργος Λ. , «S&P: διπλή υποβάθμιση Ελλάδας- Πορτογαλίας».

22. ΗΜΕΡΗΣΙΑONLINE, «Συμφωνία της XRTC ME THN China Development Bank».

<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=13146&subid=2&pubid=104009162>