

A.T.E.I ΚΡΗΤΗΣ

ΣΧΟΛΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ: ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

**ΘΕΜΑ: Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ
ΠΡΟΣΚΗΝΙΟ ΚΑΙ Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΩΣ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟ
ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ

ΓΡΗΓΟΡΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ

ΜΑΜΑΛΑΚΗ ΜΑΡΙΑ

ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2009

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω μέσα από την καρδιά μου τον επιβλέπων καθηγητή μου, *κ. Νικόλαο Γρηγοράκη*, ο οποίος μου προσέφερε πολύπλευρη υποστήριξη και ουσιαστική καθοδήγηση από την αρχή και καθόλη τη διάρκεια της ολοκλήρωσης της μελέτης. Επίσης ευχαριστώ παλιούς και νέους φίλους.

Τέλος αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω ολόψυχα την οικογένεια μου, την οποία αισθάνομαι πάντα δίπλα μου. Πρωτίστως θα ήθελα να εκφράσω την ευχαρίστηση μου στο σύνολο του εκπαιδευτικού και πολιτικού προσωπικού του τμήματος Διοίκηση Επιχειρήσεων του ΤΕΙ Κρήτης.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία αναφέρεται στην εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας στο διεθνές προσκήνιο και στην χρηματοδότηση της ως απαραίτητο εργαλείο ανάπτυξης της. Η ελληνική ναυτιλία είναι μια εξαγωγική βιομηχανία που διαδραματίζει καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας. Γεφυρώνοντας συστηματικά το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου και συμβάλλοντας στη δημιουργία προστιθέμενης αξίας για όλους τους παραγωγικούς τομείς καθώς και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης .

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία κατέχει την πρώτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη με βάση τον αριθμό των πλοίων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 2007 η δύναμη της ανερχόταν σε 3.084 πλοία. Οι Έλληνες εφοπλιστές διαχειρίζονται το 17% του παγκόσμιου στόλου των πλοίων. Η σημαντικότερη άνοδος των παραγγελιών νέων πλοίων από Έλληνες εφοπλιστές εγγυάται την ενίσχυση της θέσης τους στην παγκόσμιο ναυτιλιακό προσκήνιο.

Ένα από τα προβλήματα στον ναυτιλιακό κλάδο είναι η μεγάλη ηλικία των πλοίων η οποία σημείωσε μείωση το 2006 με το μέσο όρο να φτάνει τα 15,3 έτη. Ένα επίσης σημαντικό πρόβλημα είναι η μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών λόγω της μείωσης των μισθών τους. Τέλος, πρόβλημα ο μικρός όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω των ελληνικών λιμένων.

Οι ναύλοι του υγρού φορτίου έχουν αυξηθεί σημαντικά λόγω της αύξησης των τιμών του πετρελαίου. Οι τιμές των ναύλων ξηρού φορτίου βρίσκεται σε υψηλό επίπεδο λόγω της αύξησης της διακίνησης των βασικών αγαθών. Με την εισροή νέων πλοίων αναμένεται διάρθρωση των ναύλων που θα υπερβεί το 20% έως το 2010. Οι προοπτικές του ελληνικού εμπορικού στόλου είναι η αύξηση του κατά 18% σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη για την διατήρηση την πρώτης θέσης παγκοσμίως.

Η ελληνική ναυτιλία συνεισφέρει σημαντικά στην ελληνική οικονομία. Η συνολική συνεισφορά στο ΑΕΠ ανέρχεται στο 6% και η απασχόληση στο 4% συνολικά. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις επανεπενδύουν και σε άλλους κλάδους με τοποθετήσεις που έχουν υπερβεί τα 2 ½ δις ευρώ το 2007.

Οι Έλληνες εφοπλιστές προσέγγισαν ελληνικές και ξένες τράπεζες για την χρηματοδότηση τους. Οι ελληνικές τράπεζες που έχουν μπει στον κλάδο της ναυτιλίας είναι η Εθνική Τράπεζα, η Alpha Credit Bank, η Eurobank, η Εμπορική Τράπεζα, η Εγνατία Τράπεζα, η Λαϊκή Τράπεζα, η Τράπεζα Πειραιώς και η Αγροτική Τράπεζα. Το μεγαλύτερο ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο το διαθέτει η Εθνική Τράπεζα σε 1 δις δολάρια. Από τις ξένες τράπεζες η μεγαλύτερη παγκοσμίως στην ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι η Βρετανική τράπεζα RBS (Royal Bank of Scotland), η οποία διαχειρίζεται το 22,58% των χρηματοδοτήσεων της ελληνικής ναυτιλίας.

Ένας άλλος τρόπος άντλησης κεφαλαίων είναι η εισαγωγή των ναυτιλιακών εταιριών στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Με αυτό τον τρόπο οι ναυτιλιακές εταιρίες έχουν μεγαλύτερη προβολή και την δυνατότητα εισροής κεφαλαίων από ξένους επενδυτές.

ABSTRACT

This paper refers to the development of Greek shipping in the global forefront, as well as in funding as an essential tool for its development. The Greek shipping is an export industry which plays a catalytic role in the development of the Greek economy, bridging systematically the trade deficit and helping to create added value for all sectors of production and new employment on the seagoing ships.

The Greek sea going shipping is ranked first in the world based on the number of ships. It is indicative that the force amounted to 3,084 ships in 2007. Greek ship-owners manage 17% of the world fleet of vessels. The significant rise in orders for new ships by Greek ship-owners is ensuring the strengthening of their position in the global maritime scene.

One of the problems in the shipping industry is the great age of the ships, which decreased in 2006 with the average reaching to 15, 3 years. Another major problem is the reduction in numbers of Greek seafarers due to the reduction of their salaries. Finally, a further problem is the small volume of goods transported through the Greek ports.

The liquid cargo fares have increased significantly as a result of rising oil prices. The prices of dry bulk freight rates are at a high level due to increased movement of essential goods. With the influx of new ships is expected structure of tariffs that will exceed 20% by 2010. The prospects for the Greek commercial fleet are to be increased by 18% compared to previous years to maintain the first class worldwide.

The Greek shipping contributes significantly to the Greek economy. The total contribution to GDP is 6% and 4% in employment overall. Shipping companies reinvest in other sectors with investments in excess of 2 ½ billion in 2007.

Greek ship-owners approached Greek and foreign banks to finance them. Greek banks that have been included in the shipping industry is the National Bank, Alpha Credit Bank, the Eurobank, Emporiki Bank, Egnatia Bank, Popular Bank, Piraeus Bank and Agricultural Bank. The biggest shipping portfolio is owned by the National Bank and it amounts to 1 billion dollars. Of all the foreign banks included

in the Greek shipping finance, the largest is the British bank RBS (Royal Bank of Scotland). They manage 22.58% of Greek shipping.

Another way to raise capital is the introduction of shipping companies on the Athens Stock Exchange. In this way the companies will have greater exposure and the possibility of investment by foreign investors will be greater too.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το θέμα που θα αναπτυχθεί σε αυτή την εργασία είναι η εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας στο διεθνές προσκήνιο και η χρηματοδότηση της ως απαραίτητο εργαλείο ανάπτυξης της.

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας γίνεται αναφορά γενικά για τον κλάδο της ελληνικής ναυτιλίας και τη συνεισφορά του στην ελληνική οικονομία .

Στο δεύτερο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας πραγματοποιείται αναφορά στις προοπτικές της ελληνικής ναυτιλίας. Επιπρόσθετα αναλύεται ο ελληνόκτητος στόλος σε σχέση με τις διεθνείς συνθήκες και τη θέση του στην παγκόσμια κατάταξη.

Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στις χρηματοδοτήσεις της ελληνικής ναυτιλίας μέσω των ελληνικών και ξένων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων αλλά και στην άντληση κεφαλαίων μέσω του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα αυτής της εργασίας.

.

INTRODUCTION

The theme that will be developed in this work is the development of Greek shipping in the world and the funding as an essential tool for its development.

The first chapter of the work generally refers to the Greek shipping industry and its contribution to the Greek economy.

In the second chapter of this work reference is made to the prospects of Greek shipping. Additionally, the Greek maritime fleet is examined in relation to international treaties and its position worldwide.

The third chapter refers to the Greek shipping finance through Greek and foreign banks and the absorption through the Greek Stock Exchange market.

The conclusions of this work are found in the fourth chapter of this work.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	ΣΕΛ
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	3
ABSTRACT	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
INTRODUCTION	8

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ

1.1 Ο δυναμικότερος κλάδος της ελληνικής οικονομίας	12
1.1.1 Η συμβολή της στην ελληνική οικονομία	12
1.1.2 Ο κλάδος της ναυτιλίας συνεισφέρει στην απασχόληση.....	13
1.2 Το δυναμικό της Ελλάδας	13
1.2.1 Παγκόσμια κατάταξη	14
1.2.2 Οι ανταγωνιστές	15
1.2.3 Έλληνες εφοπλιστές – μεγάλοι παίκτες με μεγάλα ρίσκα.....	16
1.3 Αδυναμίες και προβλήματα	16
1.4 Η μεγάλη γιορτή της ναυτιλίας	19

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

2.1 Οι προκλήσεις στο διεθνές προσκήνιο	21
2.2 Αγορά υγρού φορτίου	22
2.3 Αγορά ξηρού φορτίου	23
2.4 Οι προοπτικές του κλάδου ξηρού φορτίου και των δεξαμενόπλοιων....	25

2.4.1 Χρήση εναλλακτικών πηγών	26
2.4.2 Η τιμή των ναύλων υγρού φορτίου	26
2.4.3 Τα αποτελέσματα από την εισροή νέων πλοίων	27
2.5 Παράγοντες που αναμένεται να περιοριστούν την διόρθωση της αγοράς ναύλων μεσοπρόθεσμα	28
2.6 Ο ελληνόκτητος ναυτιλιακός κλάδος ενισχύει την ανταγωνιστική του θέση διεθνώς	30
2.6.1 Παραγγελία νέων πλοίων	32
2.7 Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας σε μια περαιτέρω επιδείνωση των διεθνών συνθηκών	33
2.8 Η ναυτιλία συνεισφέρει στην ελληνική οικονομία	34
2.8.1 Αυξάνεται η συμμετοχή της ελληνικής σημαίας στον ελλαδικό χώρο	35
2.9 Η ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου	36

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

3.1 Το ξεκίνημα των χρηματοδοτήσεων από ξένες και ελληνικές τράπεζες...	38
3.1.1 Η αλλαγή σκηνικού	40
3.1.2 Η δυναμική είσοδος των τραπεζών	41
3.1.2.1 Η βρετανική τράπεζα RBS (Royal Bank of Scotland).....	42
3.1.2.2 Οι γερμανικές τράπεζες	42
3.1.2.3 Η διεύθυνση ναυτιλιακής τραπεζικής της ASPIS BANK	43
3.1.2.4 Χρηματοδοτήσεις από την FBBANK	45

3.1.2.5 Εμπορική τράπεζα (Credit Agricole)	48
3.2 Εισαγωγή των εταιριών στο Χρηματιστήριο Αθηνών	48
3.2.1 Τα πλεονεκτήματα του Χρηματιστηρίου Αθηνών	50
3.3 Η έκθεση της Merrill Lynch αναδεικνύει τα προβλήματα των τραπεζών	52
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4</u>	
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	
4.1 Η εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας	54
4.2 Οι χρηματοδοτήσεις	55
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	56

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΗΣ

1.1 Ο δυναμικότερος κλάδος της ελληνικής οικονομίας

Η Ελλάδα παραμένει η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου και δεν κινδυνεύει άμεσα να χάσει τα πρωτεία της. Εδώ και τρεις δεκαετίες η χώρα μας διαθέτει τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου. Το χαρακτηριστικό της δύναμης της Ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι το ¼ των εξαγωγών των ΗΠΑ πραγματοποιούνται από ελληνικά πλοία.

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί αναμφισβήτητα έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Κατέχοντας το 17% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, η Ελλάδα καταλαμβάνει την πρώτη θέση διεθνώς στο ναυτιλιακό κλάδο, έναν κλάδο εξαιρετικά ανταγωνιστικό και σημαντικό καθώς διακινεί το 95% του παγκόσμιου εμπορίου.

1.1.1 Η συμβολή της στην ελληνική οικονομία

Σημαντική είναι η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας και στην ανάπτυξη και ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας με πόρους. Από τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας προκύπτει ότι οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών αντιπροσωπεύουν- κατά μέσον όρο- την τελευταία τριετία πάνω από το 4% του ΑΕΠ της Ελλάδας και περίπου το ήμισυ του συνόλου των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες.

Ειδικά, το 2006, οι ακαθάριστες εισπράξεις από θαλάσσιε μεταφορές ανήλθαν σε 13,3 δις ευρώ, έναντι αντίστοιχων πληρωμών του 2004, οι ακαθάριστες εισπράξεις από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών συνέχισαν να αυξάνονται. Η ευμενής αυτή εξέλιξη αποδίδεται τόσο στην αύξηση κατά 19,6% της μεταφορικής ικανότητας του ελληνόκτητου στόλου όσο και στην ποιοτική του αναβάθμιση λόγω της μείωσης της μέσης ηλικίας των πλοίων. Το 2007, η ελληνική ναυτιλία έφερε στη χώρα μας 17 δις ευρώ ως ναυτιλιακό συνάλλαγμα, που

αντιστοιχεί στο 7% του ΑΕΠ, ενώ το 2008 σημειώθηκε αύξηση των εσόδων στο ισοζύγιο υπηρεσιών από την ναυτιλία κατά 8%.

ΠΗΓΗ: <http://portal.kathimerini.gr>

1.1.2 Ο κλάδος της ναυτιλίας συνεισφέρει στη απασχόληση

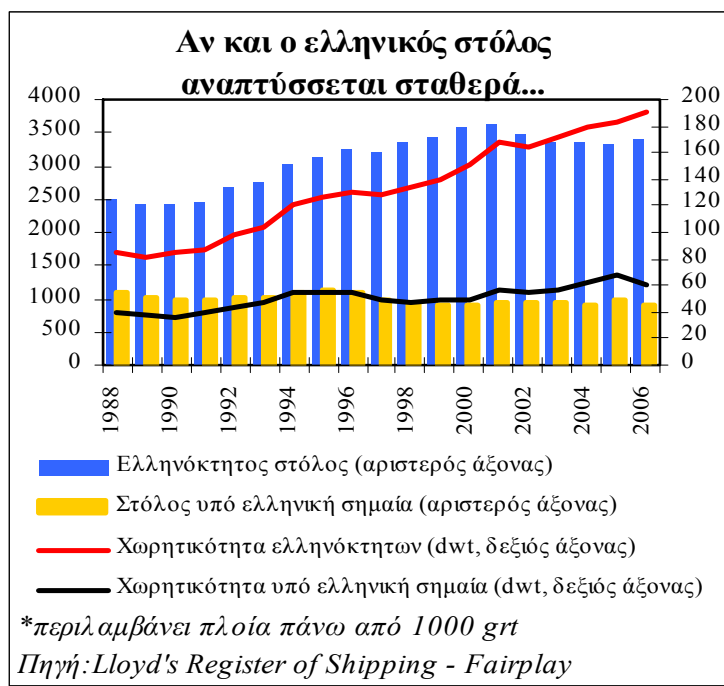
Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί τον δυναμικότερο τομέα της εθνικής οικονομίας και για άλλον ένα λόγο, καθώς απασχολεί 16.000 Έλληνες ναυτικούς. Στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται 1.200 ναυτιλιακές επιχειρήσεις διαθέτοντας 11.500 απόλυτα εξειδικευμένο προσωπικό. Το ναυτιλιακό πλέγμα περιλαμβάνει εταιρείες παροχής υπηρεσιών, τράπεζες, υπηρεσίες ναυπήγησης και ναυπηγοεπισκευαστικής στις οποίες απασχολούνται 200.000 εργαζόμενοι, αριθμός που αντιστοιχεί στο 4,5% του ελληνικού εργατικού δυναμικού. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ισοδυναμούσε με 16 δις ευρώ το 2007, καλύπτοντας το 1/3 περίπου του εμπορικού ελλείμματος της χώρας μας. Τα νούμερα αυτά τοποθετούν την Ελλάδα στον ναυτιλιακό κλάδο, αφού οι Έλληνες εφοπλιστές διαχειρίζονται το 51,5% της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο το γεγονός ότι η Ελλάδα είναι η μοναδική χώρα τη Ε.Ε που διαθέτει αυτόνομο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

1.2 Το δυναμικό της Ελλάδας

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία (Lloyd's 31/12/2006 για πλοία άνω των 1000 gt) η Ελλάδα συνεχίζει να ελέγχει το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου. Καταλαμβάνει την έβδομη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του υπό ελληνική σημαία στόλου, ο οποίος αριθμεί 1.455 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 32.048.05 gt. Την 1/1/2007 αριθμούσε 3.084 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 170.181 εκατ. dwt. Το μερίδιο του σε σχέση με τον παγκόσμιο στόλο (σε dwt) ανερχόταν στο 17,39%, ελαφρώς μειωμένο σε σύγκριση με το 2006 που ήταν 18,02%, το 2005 που ήταν 18,48% και το 2004 που ήταν στο 20,26%.

Οι Έλληνες εφοπλιστές διαχειρίζονται το 17% του παγκόσμιου στόλου των πλοίων, το 20% του παγκόσμιου στόλου για τη μεταφορά ξηρού φορτίου και το 23% του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενόπλοιων. Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, το Φεβρουάριο το 2008, ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος αντιστοιχούσε σε 129,8 εκατ. κοχ (κοχ: μονάδα μέτρησης ωφέλιμου φορτίου των εμπορικών πλοίων) σε σχέση με το 2003, όπου η ολική χωρητικότητα ανέρχονται σε 103,8 εκατ. κοχ. Στα τέλη του 2007, καταχωρημένα πλοία στο ελληνικό νηολόγιο ανέρχεται σε 36,2 εκατ. κοχ περίπου. Με πιο απλά λόγια, το 8,5 όλων των εμπορικών πλοίων ανά τη γη ανήκουν σε Έλληνες. Το 2007, ο υπό ελληνικής διαχείρισης στόλος έφτασε τα 4.324 πλοία έναντι 3.620 το 2006.

1.2.1



1.2.1 Παγκόσμια κατάταξη

Πρώτος στην παγκόσμια κατάταξη είναι ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε χωρητικότητα. Σύμφωνα με τα στοιχεία του αμερικανικού υπουργείου Μεταφορών (που αφορούν πλοία χωρητικότητας άνω των 10 χιλ. κοχ, ο ελληνόκτητος στόλος στα τέλη του 2006 αριθμούσε 2.506

πλοία χωρητικότητας 171 εκατ. κοχ. Επόμενες χώρες είναι η Ιαπωνία με 2.259 πλοία, η Κίνα με 1.798, η Γερμανία με 1.622 και οι ΗΠΑ με 684. Την πρώτη θέση έχει και στα τάνκερ, με 817 πλοία, με επόμενες την Ιαπωνία με 511, την Κίνα με 226, τις ΗΠΑ με 318 και την Γερμανία με 155. Στην κορυφή της κατάταξης βρίσκεται και στα πλοία ξηρού φορτίου με 1362 πλοία, με επόμενες την Ιαπωνία με 1150 και την Κίνα με 1023. Στα πλοία μεταφοράς container κυριαρχεί η Γερμανία με 1.152 πλοία, με επόμενες τη Ιαπωνία με 225, και τη Κίνα με 214, ενώ η Ελλάδα βρίσκεται στην 6^η θέση με 174 πλοία. Η μεγάλη άνοδος των παραγγελιών νέων πλοίων από Έλληνες εφοπλιστές εγγυάται την ενίσχυση της θέσης τους στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή.

1.2.2 Οι ανταγωνιστές

Η κυριαρχία της χώρα μας στον κλάδο της ναυτιλίας δεν αμφισβητείται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τουλάχιστον προς το παρόν. Τα περιοδικό Scandinavian Shipping Gazette, αναφέρει ότι η Δανία φιλοδοξεί να καταστεί πρώτη στην Ευρώπη στον ναυτιλιακό τομέα μέχρι το 2015, εφαρμόζοντας ένα εξελιγμένο εθνικής προτεραιότητας πρόγραμμα, το οποίο μεταξύ άλλων περιλαμβάνει και ενεργές δράσεις διαφήμισης/προώθησης του ναυτιλιακού της πλούτου και ιστορίας. Ιδιαίτερα δραστήριες στην ναυτιλία, εντός της Ε.Ε, εμφανίζονται τα τελευταία χρόνια η Ολλανδία και το Βέλγιο. Ωστόσο οι ανταγωνιστές μας δεν βρίσκονται μόνο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και εκτός. Η Κίνα, η Ρωσία και η Κορέα αναμένεται τα προσεχή χρόνια να κάνουν ακόμα πιο αισθητή την παρουσία τους.

Η Κίνα π.χ. σχεδιάζει με τη σειρά της, εθνική πολιτική ναυτιλία με ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα μεταφοράς ενέργειας, πετρελαίου και υγραερίου. Η αυστραλιανή ναυτιλιακή επιθεώρηση Ships & Shipping, αναφέρει τις προοπτικές της Κίνας ως μεγάλη ναυτικής δύναμης από το 2020 και μετά.

1.2.3 Έλληνες εφοπλιστές: μεγάλοι παίκτες με μεγάλα ρίσκα

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ναυπηγούν αυτή τη στιγμή περίπου 850 πλοία, χωρητικότητας 38 εκατομμυρίων τόνων, ενώ οι συνολικές επενδύσεις τους στο 2007 άγγιξαν τα 18,5 δις ευρώ. Ενδεικτικό της δυναμικής των επενδύσεων είναι το γεγονός ότι η Arcadia Ship Management της οικογένειας Κωνσταντίνου Αγγελόπουλου, στα 10 χρόνια λειτουργίας της έχει παραλάβει 20 νεότευκτα πλοία και διαχειρίζεται έναν από τους πλέον σύγχρονους στόλους του κόσμου, με ηλικία κάτω των 3 ετών.

Δεκάδες είναι οι ναυτιλιακές εταιρίες ελληνικών συμφερόντων. Από τις πλέον δραστήριες είναι οι εταιρίες Arcadia Ship Management(Κ. Αγγελόπουλος), Avin International(όμιλος Βαρδινογιάννη), Sea Star(Γ.Σ. Βαρδινογιάννη), Diana Shipping(Συμεών Παλπού), Metrostar Management(συμφερόντων Θ. Αγγελόπουλου), Globus Maritime, Danaos Shipping, GO Carries, Diamantis Pateras Maritime, Tsakos Energy Navigation, Omega Navigation, Excel Maritime Carries, AM Nomikos, Enripis Ship Management, Κοινωφελές Ίδρυμα Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης κ.α.

Οι Έλληνες εφοπλιστές ιδιαίτερα τολμηροί στις κινήσεις τους στη ναυτιλιακή αγορά, λαμβάνουν μεγάλο ρίσκο και στις περισσότερες των περιπτώσεων δικαιώνονται. Το πιο πρόσφατό deal που κλείστηκε πριν μερικούς μήνες στις ΗΠΑ μαρτυρά του λόγου το αληθές. Οι εφοπλιστές Σταμάτης Μόλαρης και Γαβριήλ Παναγιωτίδης προχώρησαν σε συμφωνία ύψους 2.45 δις δολ. μέσω της Wall Street, η οποία οδηγεί στη δημιουργία μιας από τις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες με συνολικό στόλο 47 πλοίων.

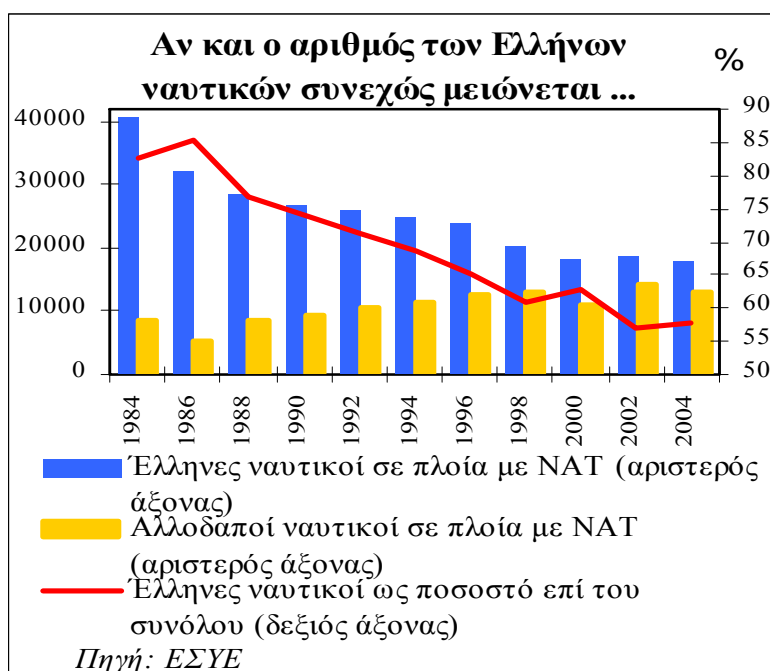
1.3 Αδυναμίες και προβλήματα

Φυσικά τα προβλήματα δεν παύουν να υπάρχουν, όπως σε κάθε επιχειρηματικό κλάδο. Ένα βασικό πρόβλημα είναι το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία είναι ο πιο κατακερματισμένος επιχειρηματικός κλάδος διεθνώς, με πληθώρα οικογενειακών επιχειρήσεων, κάτι όμως που φαίνεται να αλλάζει. Λόγω των οικονομιών κλίμακας και του επιχειρηματικού περιβάλλοντος λόγω της

παγκοσμιοποίησης, παρατηρείται συνεχής τάση μείωσης του αριθμού των πλοιοκτητών, κυρίως των μικρών εταιριών με 1-2 πλοία.

Η μεγάλη ηλικία των πλοίων ήταν άλλο ένα πρόβλημα, το οποίο όμως φαίνεται να λύνεται σταδιακά, αφού τα τελευταία χρόνια η ναυπήγηση καινούργιων σκαφών αυξάνεται. Η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε στα 15,3 χρόνια το 2006, από 20,3 χρόνια το 2000. Αυτό σημαίνει ότι περιορίστηκε η διαφορά με τον διεθνή μέσο όρο στα 0,4 χρόνια το 2006, έναντι 3,4 έτη το 1998.

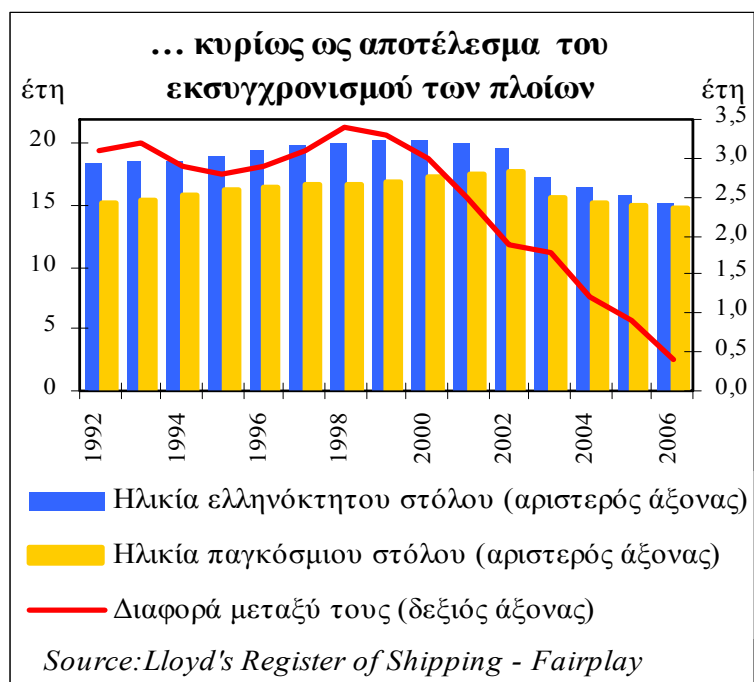
1.3.1



Πρόβλημα, και μάλιστα από τα πλέον σοβαρά, είναι η διαρκής μείωση των Ελλήνων ναυτικών, που εμφανίζεται υπό την πίεση του μισθολογικού μειονεκτήματος έναντι πληρωμάτων από τις Φιλιππίνες, την Συρία, την Ινδονησία, την Αίγυπτο, το Μπαγκλαντές, την Ανατολική Ευρώπη και την Ινδία. Είναι ενδεικτικό ότι το ποσοστό των Ελλήνων ναυτικών, στο συνολικό πλήρωμα των πλοίων, που είναι ασφαλισμένοι στο NAT (Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο) περιορίστηκε στα 57% το 2004, από 85% το 1986. Τα τελευταία χρόνια δυστυχώς, η εικόνα δεν έχει αλλάξει ουσιαστικά, παρά τις κάποιες θεσμικές

παρεμβάσεις των ελληνικών κυβερνήσεων, οι οποίες όμως κρίνονται επιδερμικές, υποστηρίζει σήμερα η αγορά. Μια από τις συνέπειες του προβλήματος αυτού είναι και η μειωμένη προσφορά των νέων να ακολουθήσουν το επάγγελμα του ναυτικού, κάτι που δημιουργεί κινδύνους συρρίκνωσης του κλάδου και απώλειας της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας για τη χώρα μας. Ένα από κίνητρα που έριξε στο τραπέζι η κυβέρνηση το 2007, ήταν η μείωση του συντελεστή φορολογίας του εισοδήματος των ναυτικών, στα συμβολικά επίπεδα του 1% για τα κατώτερα πληρώματα και του 3% για τους αξιωματικούς.

1.2.3



Το επόμενο πρόβλημα, δεν είναι εύκολα ορατό. Ενώ η συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι εξαιρετικά σημαντική διαχρονικά, κρίνεται περιορισμένη σε σχέση με το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου διεθνώς. Σύμφωνα με σχετική έρευνα, την τελευταία διετία, της Γενικής Διεύθυνσης Στρατηγικής και Οικονομικής Ανάλυσης της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, οι συναλλαγματικές εισπράξεις στην ελληνική οικονομία ανά τόνο είναι 150 δολ., μόλις το 1/3 του μέσου όρου των σημαντικότερων ναυτιλιακών χωρών. Σύμφωνα με την ίδια

έρευνα, βασικό λόγο αποτελεί κύρια χώρα προορισμού ή προέλευσης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων από τον παγκόσμιο στόλο. Καθώς ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρεται μέσω ελληνικών λιμανιών είναι μικρός, σημειώνονται επιπλέον δυσχέρειες στην ανάπτυξη εκτεταμένου πλέγματος ναυτιλιακών υπηρεσιών στην Ελλάδα. Έτσι, αν και η χώρα ελέγχει το 40% του ευρωπαϊκού στόλου, συνεισφέρει μόνο το 3% του τζίρου του ναυτιλιακού πλέγματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η λύση που αναφέρεται στην έρευνα είναι να ακολουθήσει η ελληνική ναυτιλία μια νέα στρατηγική που αφορά στη δημιουργία συνεργιών με την Νοτιοανατολική Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών αεροπλάνων-πλοίων και σιδηροδρόμων-πλοίων. Ο όγκος φορτίων ανά χιλιόμετρο που μεταφέρεται στην Ελλάδα μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου είναι 0,2 εκατ. τόνοι σε σχέση με 1,8 εκατ. τόνους στην Ε.Ε, καταδεικνύοντας τη δυνατότητα για περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Οι οικονομικοί αναλυτές της Εθνικής Τράπεζας εκτιμούν ότι καθώς οι υπηρεσίες του ναυτιλιακού πλέγματος είναι αλληλένδετες, η προώθηση των ελληνικών λιμανιών σε λιμένες-κόμβους αποτελεί το πρώτο βήμα για την περαιτέρω επέκταση του ναυτιλιακού κλάδου.

Η λύση αυτή όμως ενδέχεται να προσκρούσει στις αντιδράσεις που προκάλεσε η πρόθεση της ελληνικής κυβέρνησης να προχωρήσει σε μερική ιδιωτικοποίηση των λιμανιών, με πρώτη αυτή του λιμανιού του Πειραιά.

1.4 Η γιορτή της ναυτιλίας

Τα Ποσειδώνια είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή έκθεση στον κόσμο και διεξάγεται κάθε δυο χρόνια. Οι εκθέτες των Ποσειδωνίων προέρχεται από το σύνολο της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ναυπηγεία και ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, ναυτιλιακοί πράκτορες, ασφαλιστικές εταιρείες, χρηματοοικονομικά ιδρύματα, λιμενικές αρχές, νηολόγια, εταιρείες εκτιμητών και εμπειρογνομώνων, νηογνώμονες, κατασκευαστές εξοπλισμού υψηλής τεχνολογίας, εταιρείες τηλεπικοινωνιών κ.α. Ο διεθνής χαρακτήρας της έκθεσης προσελκύει και εθνικά περίπτερα, χωρών όπως το Βέλγιο, η Αυστραλία, η Ιρλανδία, Η Ιταλία, η Αυστρία,

η Γαλλία, η Δανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, οι ΗΠΑ, η Κύπρος, η Ιαπωνία, η Κίνα, η Μάλτα, η Νότια Κορέα και πλήθος άλλων.

Οι εκτιμήσεις των διοργανωτών της περσινής διοργάνωση των Ποσειδωνίων αναφέρει ότι, ήταν η μεγαλύτερη της 40χρονης ιστορίας τους κυρίως λόγω και των ευνοϊκών διεθνών συνθηκών που επικρατούσαν στην παγκόσμια οικονομία τότε. Η ισχυρή οικονομική ανάπτυξη στην Άπω Ανατολή, αλλά και η πολύ μεγάλη και αυξανόμενη ζήτηση ενέργειας από χώρες όπως η Ινδία και η Κίνα έχουν δώσει σημαντική ώθηση στον διεθνή ναυτιλιακό κλάδο, η οποία όπως είναι φυσικό έχει επηρεάσει και την ελληνική ναυτιλία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

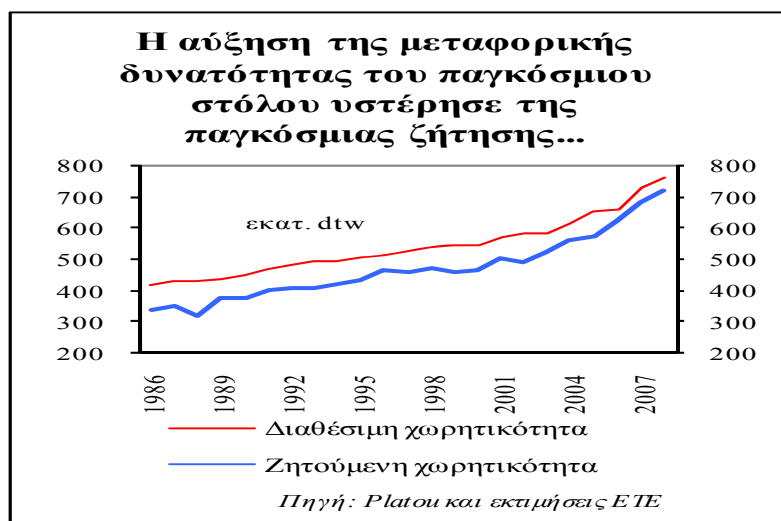
ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

2.1 Οι προκλήσεις στο διεθνές περιβάλλον

Οι αγορές ναυτιλιακών υπηρεσιών διανύουν την τελευταία τετραετία μία από τις ιστορικά καλύτερες περιόδους τους. Η ισχυρή διεθνής ζήτηση για βασικά εμπορεύματα (κυρίως μεταλλεύματα, άνθρακα, τρόφιμα αλλά και πετρέλαιο), πρωτίστως από τις οικονομίες των BRICs, το αυξανόμενο διεθνές εμπόριο ενδιάμεσων και τελικών αγαθών και ο υψηλός βαθμός μακροοικονομικής σταθερότητας διεθνώς οδήγησαν σε άνθηση του παγκόσμιου εμπορίου. Ειδικά το εμπόριο διά θαλάσσης - το οποίο αντιπροσωπεύει άνω του 85% του παγκόσμιου εμπορίου - αυξήθηκε με μέσο ρυθμό που υπερέβη το 8,3% ετησίως (σε όγκο) συγκριτικά με ένα μέσο ρυθμό πραγματικής οικονομικής ανάπτυξης παγκοσμίως της τάξης του 4,4%.

Παράλληλα, στο σκέλος της προσφοράς, η αργή προσαρμογή της διαθέσιμης χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, η οποία υστέρησε σημαντικά της ζήτησης σε συνδυασμό με φαινόμενα συνωστισμού και καθυστέρησης των παραδόσεων στα λιμάνια (κατά την τελευταία διετία) ώθησαν υψηλότερα τους ναύλους (ιδιαίτερα αυτούς του ξηρού φορτίου όπου η ζήτηση ήταν πιο έντονη). Η καθυστέρηση στην προσαρμογή της χωρητικότητας, που ώθησε το βαθμό χρησιμοποίησης της μέσης διαθέσιμης χωρητικότητας σε υψηλό εικοσαετίας, αντανακλά μεταξύ άλλων και τον σχετικά μεγάλο χρόνο κατασκευής πλοίων που - λόγω και του υψηλού επιπέδου παραγγελιών - διαμορφώθηκε το 2007 στα τρία έτη περίπου.

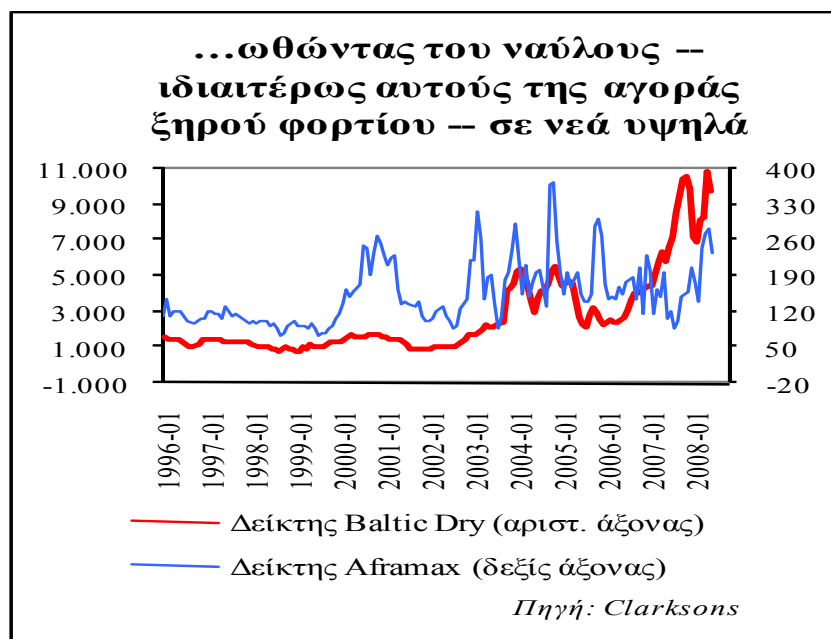
2.1.1



Συγκεκριμένα, το μέσο επίπεδο των ναύλων αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 45% τα τελευταία 4 χρόνια και διαμορφώθηκε το 2007 σε επίπεδα κατά 180% υψηλότερα σε σχέση με τις αρχές του 2004 και 260% υψηλότερα από το δεκαετές μέσο όρο. Το 2008 ξεκίνησε με σημαντική διόρθωση των τιμών των ναύλων (από τα υψηλά διετίας στα οποία βρέθηκαν το τελευταίο τρίμηνο του 2007) εν μέσω της διάχυτης απαισιοδοξίας για την πορεία της διεθνούς οικονομίας που επικρατούσε τότε. Επιβεβαιώνοντας την υψηλή μεταβλητότητα που χαρακτηρίζει τις αγορές των ναύλων, η Κινέζικη Κυβέρνηση λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων πάγωσε τις εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος, οδηγώντας σε σημαντική διόρθωση των ναύλων (της τάξης του 25% από τα ιστορικά υψηλά που είχαν φθάσει στα τέλη Μαΐου).

ΠΗΓΗ:<http://www.nbg.gr/NBG Group/PUBLICATIONS/Special-Focus Reports>

2.1.2



2.2 Αγορά υγρού φορτίου

Αν και οι ναύλοι υγρού φορτίου βρίσκονται σε μεσοπρόθεσμη διορθωτική τροχιά (από τις αρχές του 2005) η οποία αντανακλά τη σταθεροποίηση της ζήτησης πετρελαίου και την επαρκή, κατά μέσο όρο, χωρητικότητα, η

συγκεκριμένη αγορά έχει ανακάμψει από τα τέλη του 2007 κυρίως λόγω εκτάκτων παραγόντων. Συγκεκριμένα, οι ναύλοι υγρού φορτίου έχουν αυξηθεί σημαντικά προσεγγίζοντας στις αρχές Μαΐου το υψηλότερο επίπεδο της τελευταίας διετίας. Βασικοί λόγοι για αυτή την ανάκαμψη είναι η ισχυρή αύξηση των τιμών του πετρελαίου (με τις οποίες οι ναύλοι εμφανίζουν εμπειρικά υψηλή συσχέτιση λόγω της θετικής τους σχέση με την αξία του μεταφερόμενου φορτίου καθώς και λόγω του αυξημένου μεταφορικού κόστους) και η μειωμένη διαθεσιμότητα πλοίων βραχυπρόθεσμα. Συγκεκριμένα στις αρχές του 2008 ο βαθμός χρησιμοποίησης της μεταφορικής χωρητικότητας διαμορφώθηκε στα επίπεδα του 90%(3 ποσοστιαίες μονάδες υψηλότερα από το μέσο όρο της τελευταίας δεκαετίας) και αναμένεται να παραμείνει κοντά στα ίδια επίπεδα. Η τιμή του αργού πετρελαίου προβλέπεται να διατηρηθεί υψηλή, ενώ οι προγραμματισμένες παραδόσεις πλοίων κατά το 2008 είναι σχετικά περιορισμένες.

2.1.3



2.3 Αγορά ξηρού φορτίου

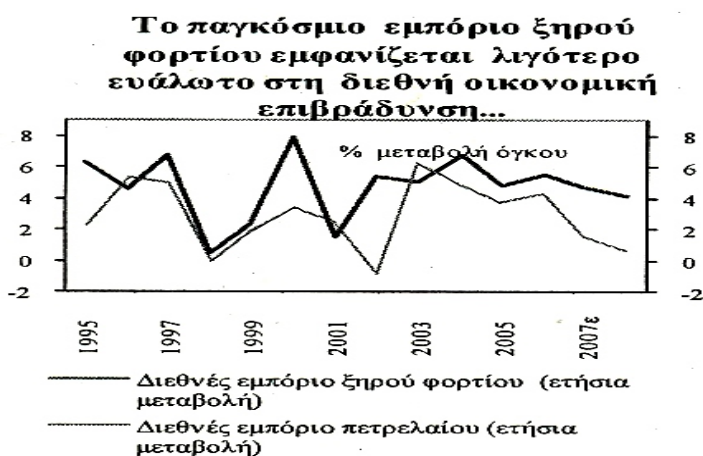
Η αγορά ξηρού φορτίου, όπως και αυτή των εμπορευματοκιβωτίων, επιδεικνύει αξιοσημείωτο δυναμισμό καθώς είναι πολύ περισσότερο εξαρτώμενη από την πορεία των οικονομιών των BRICs, οι οποίες σχετίζονται με το 52% περίπου των διακινούμενων εμπορευμάτων(συγκριτικά με 35% στις αρχές δεκαετίας). Ο υψηλός ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης αυτών των χωρών (ο οποίος

ήταν υπερτριπλάσιος αυτού των ανεπτυγμένων οικονομιών κατά την τελευταία τετραετία)αποτέλεσε τη βασική κινητήρια δύναμη πίσω από την ισχυρή αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου ξηρού φορτίου τα τελευταία χρόνια. Οι οικονομίες των χωρών αυτών φαίνονται έως τώρα εξαιρετικά ανθεκτικές απέναντι στις επιβράδυνση των ανεπτυγμένων οικονομιών

Ως εκ τούτου οι τιμές των ναύλων ξηρού φορτίου παραμένουν σε εξαιρετικά υψηλό επίπεδο (270% πάνω από το μέσο όρο δεκαετίας) καθώς το εμπόριο βασικών αγαθών όπως σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακας και τρόφιμα συνεχίζει με ισχυρούς ρυθμούς (που υπερβαίνουν κατά 20% περίπου το μέσο όρο της τελευταίας δεκαετίας) ενώ παράλληλα οι μέσες διανυόμενες αποστάσεις δρομολογίων έχουν διευρυνθεί (κυρίως λόγω της αυξανόμενης γεωγραφικής διαφοροποίησης των πηγών εισαγωγών πρώτων υλών της Κίνας).

Στο σκέλος της προσφοράς διαθέσιμης μεταφορικής χωρητικότητας, οι πλοιοκτήτες φάνηκαν αρχικά (τη διετία 2004 – 2005) διστακτικοί ως προς τη διατήρηση της ζήτησης σε υψηλά επίπεδα μεσοπρόθεσμα και καθυστέρησαν να επενδύουν με εξίσου ισχυρούς ρυθμούς σε νέα χωρητικότητα. Ως εκ τούτου, η ανοδική πορεία της ζήτησης κατά τη διετία 2006-2007 έφερε το βαθμό χρησιμοποίησης μεταφορικής χωρητικότητας σε υψηλά των 30 ετών για τον κλάδο ωθώντας ακόμη υψηλότερα τους ναύλους. Από το 2006 και μετά, οι διεθνείς παραγγελίες νέων πλοίων αυξήθηκαν σημαντικά όμως το μεγαλύτερο τμήμα της νέας προσφοράς δεν αναμένεται να είναι διαθέσιμο πριν τα τέλη του 2009 εξασφαλίζοντας επαρκή ζήτηση για τα πλοία του κλάδου τουλάχιστον για τα επόμενα δύο έτη.

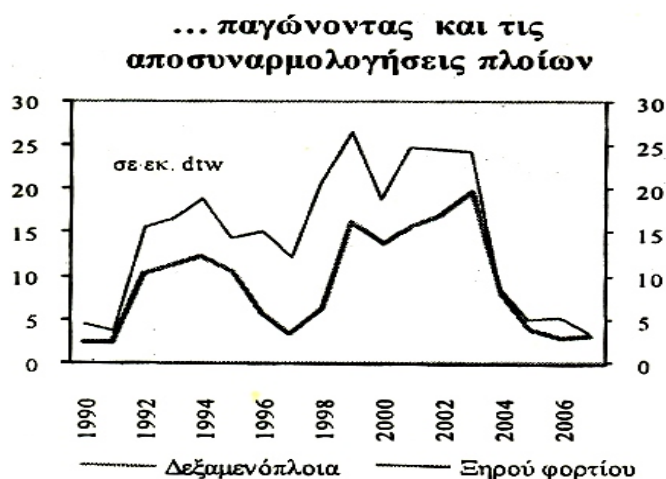
2.2.1



2.4 Οι προοπτικές του κλάδου ξηρού φορτίου και των δεξαμενόπλοιων στην αναμενόμενη αύξηση της μεταφορικής χωρητικότητας

Η σημαντικότερη μεσοπρόθεσμη πρόκληση των τελευταίων ετών για τη ναυτιλιακή αγορά είναι η μεγαλύτερη ταυτόχρονη μεταπολεμική εισροή καινούργιου αποθέματος πλοίων, τόσο υγρού όσο και ξηρού φορτίου κατά τη διετία 2009 – 2010, παράλληλα με την αυξανόμενη αβεβαιότητα ως προς το χρονικό σημείο ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας (εν μέσω χρηματοπιστωτικής αστάθειας, επιβράδυνσης της οικονομικής ανάπτυξης και πληθωριστικών πιέσεων). Οι αναμενόμενες προσθήκες στην συνολική μεταφορική χωρητικότητα του κλάδου τη διετία 2009 -2010(οι οποίες αντιστοιχούν σε 28% της τρέχουσας μεταφορικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου) είναι πιθανό, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, να δημιουργήσουν σημαντικό πλεόνασμα μεταφορικής χωρητικότητας. Το πλεόνασμα αναμένεται να είναι εμφανέστερο στην αγορά δεξαμενόπλοιων (όπου οι διακινούμενες ποσότητες πετρελαίου αναμένεται να μην αυξηθούν σημαντικά σε σχέση με τα τρέχοντα επίπεδα τους) και να οδηγήσει σε περιορισμό του βαθμού χρησιμοποίησης χωρητικότητας στην συγκεκριμένη αγορά και σε πτωτική τάση των ναύλων. Αντίθετα στην αγορά ξηρού φορτίου η τρέχουσα αντιστοιχία μεταξύ αναμενόμενης προσφοράς και μελλοντικής ζήτησης την καθιστά λιγότερο ευάλωτη στην εισροή των νέων πλοίων κάνοντας λιγότερο πιθανή μια σημαντική διόρθωση των τιμών των ναύλων.

2.4.1



Πηγή: Clarksons

2.4.1 Χρήση εναλλακτικών πηγών

Η σταθεροποίηση του διεθνούς εμπορίου πετρελαίου και πετρελαϊκών προϊόντων (μετά από μια πενταετία ισχυρών ρυθμών ανάπτυξης) αντανakλά τόσο τη σχετική αποδυνάμωση της διεθνούς ζήτησης (λόγω επιβράδυνσης της διεθνούς οικονομίας) όσο και τις περιορισμένες δυνατότητες επέκτασης της προσφοράς και κατά συνέπεια τη διατήρηση των διεθνών τιμών πετρελαίου σε σχετικά υψηλά επίπεδα. Η σταθεροποίηση της προσφοράς πετρελαίου είναι εμφανής από τα μέσα του 2006 και οφείλεται κυρίως στην αδυναμία των χωρών εκτός ΟΠΕΚ (οι οποίες πρωταγωνίστησαν την τελευταία δεκαετία στην ενίσχυση της παγκόσμιας παραγωγής πετρελαίου και πετρελαϊκών προϊόντων) να αυξήσουν σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα την παραγωγή τους. Οι διευρυμένες δυνατότητες διύλισης σε περιφερειακό επίπεδο (που μειώνουν την ανάγκη διεθνούς εμπορίου «καθαρών» πετρελαϊκών προϊόντων και συνεπώς τη ζήτηση για δεξαμενόπλοια ανάλογου τύπου) και η εντεινόμενη χρήση εναλλακτικών πηγών ενέργειας όπως λιθάνθρακας, ανανεώσιμες πηγές, βιοκαύσιμα αλλά και πυρηνική αποτελούν επίσης παράγοντες που αναμένεται να περιορίσουν τη ζήτηση για τα πλοία υγρού φορτίου.

Κατά συνέπεια η μέση ετήσια αύξηση των διακινούμενων ποσοτήτων πετρελαίου αναμένεται να περιοριστεί στο 1,5% περίπου συγκριτικά με 4,7%, κατά μέσο όρο, την τελευταία δεκαετία.

2.4.2 Η τιμή των ναύλων υγρού φορτίου

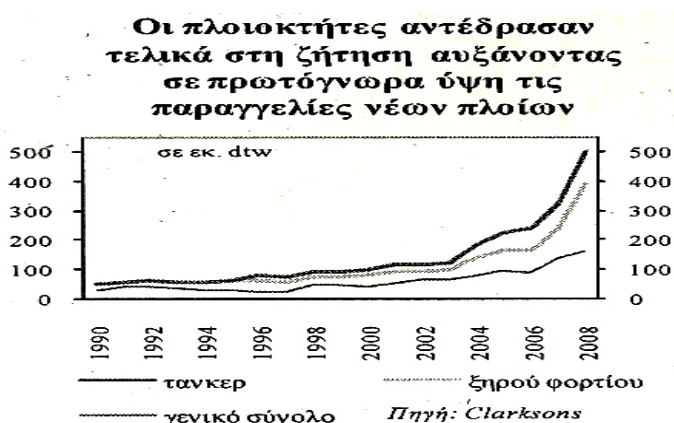
Οι προκλήσεις είναι εντονότερες και στο σκέλος της προσφοράς καθώς την περίοδο 2008 – 2010 αναμένεται σημαντική εισροή νέων δεξαμενόπλοιων (η οποία αντιστοιχεί σε 25% περίπου της τρέχουσας χωρητικότητας), η οποία θα αντισταθμίσει μόνο μερικώς από την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης απόσυρσης πλοίων μονού τοιχώματος (2010). Η πλεονάζουσα προσφορά αναμένεται (με βάση τις εκτιμώμενες μακροχρόνιες ελαστικότητες) να επιφέρει μια διόρθωση των τιμών των ναύλων υγρού φορτίου η οποία εκτιμάται σωρευτικά στο 40% για τη διετία 2009 – 2010. Ακόμα και μετά από μια τέτοια διόρθωση όμως, οι τιμές θα

παραμείνουν περίπου 160% υψηλότερα από το μέσο όρο της τελευταίας δεκαετίας.

2.4.3 Τα αποτελέσματα από την εισροή νέων πλοίων

Το ενδεχόμενο ανάκαμψης των ανεπτυγμένων οικονομιών κατά το δεύτερο μισό του 2009 σε συνδυασμό με την ανθεκτικότητα των αναπτυγμένων οικονομιών αναμένεται να διευκολύνουν τη σταθεροποίηση της συγκεκριμένης αγοράς από τα τέλη του 2010. Προς την κατεύθυνση της σταθεροποίησης της αγοράς αναμένεται να επενεργήσει και το διαφαινόμενο πάγωμα νέων παραγγελιών πλοίων από τις αρχές του 2008(ιδιαίτερα στην κατηγορία των πετρελαιοφόρων) λόγω των δυσχερέστερων συνθηκών χρηματοδότησης και του υψηλού κόστους κατασκευής (υψηλές τιμές χάλυβα και υψηλός βαθμός χρησιμοποίησης κατασκευαστικής δυνατότητας ναυπηγείων).

2.4.3.1



2.4.3.2



Σε αντίθεση με την αγορά υγρού φορτίου, οι βασικές συνιστώσες της ζήτησης στην αγορά ξηρού φορτίου εμφανίζονται πολύ πιο ανθεκτικές και περισσότερο αποσυνδεδεμένες από την έντονη επιβράδυνση των ανεπτυγμένων οικονομιών. Η ζήτηση για βασικά εμπορεύματα αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται με υγιή ρυθμό (της τάξης του 6,5 % ετησίως συγκριτικά με 8.2% κατά την τελευταία δεκαετία) καθώς η βιομηχανική παραγωγή και οι καταναλωτικές ανάγκες των αναδυόμενων αστικών κοινωνικών στρωμάτων στις αναπτυσσόμενες χώρες διευρύνονται συνεχώς. Παράλληλα η σωρευτική αύξηση χωρητικότητας την περίοδο 2008 – 2010 αναμένεται να ανέλθει στο 31% (ήτοι 10% ετησίως). Η προσδοκώμενη ζήτηση αναμένεται να επιτρέψει τόσο την απορρόφηση της νέας προσφοράς όσο και τον περιορισμό του βαθμού χρησιμοποίησης της μεταφορικής χωρητικότητα (στο 92% από 98% στο α' τρίμηνο του 2008 και έναν εκτιμώμενο μέσο όρο δεκαετίας 84%). Συνεπώς η τάση των ναύλων ξηρού φορτίου αναμένεται να παραμείνει ανοδική, αν και με σημαντικά ηπιότερους ρυθμούς συγκριτικά με την τελευταία διετία. Η εισροή των νέων πλοίων αναμένεται να οδηγήσει σε μια διόρθωση των ναύλων η οποία δεν αναμένεται να υπερβεί σωρευτικά το 20% (έως τα τέλη του 2010) εφόσον η διεθνής οικονομία έχει ήδη ανακάμψει κατά την ίδια περίοδο.

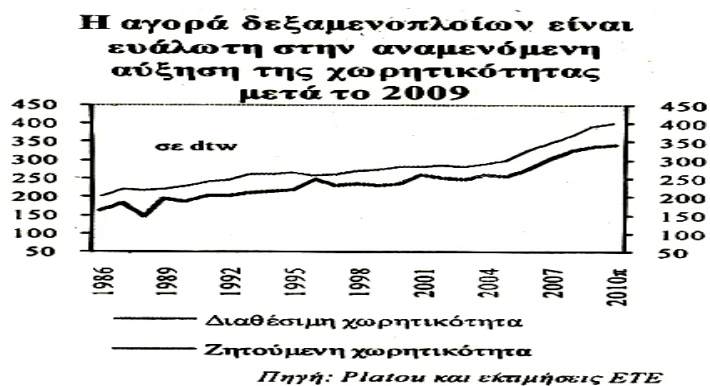
2.5 Παράγοντες που αναμένεται να περιορίσουν την διόρθωση στις αγορές ναύλων μεσοπρόθεσμα

- Την επιτάχυνση των ρυθμών αποσυναρμολόγησης παλαιών πλοίων, η οποία είχε σχεδόν παγώσει την τελευταία διετία, μεταξύ άλλων λόγω της υψηλής ζήτησης για μεταχειρισμένα πλοία και του υψηλού κόστους αποσυναρμολόγησης.
- Τη συνεχιζόμενη άνοδο των τιμών του χάλυβα και τον υψηλό βαθμό χρησιμοποίησης του παραγωγικού δυναμικού των ναυπηγείων λόγω υψηλών παραγγελιών παγκοσμίως (τουλάχιστον ως το 2011) που διατηρούν τις τιμές των πλοίων σε υψηλά επίπεδα αποθαρρύνοντας τις επενδύσεις σε νέα πλοία.

- Τις δυσμενέστερες συνθήκες χρηματοδότησης από το δεύτερο εξάμηνο του 2007 οι οποίες δρουν αποτρεπτικά για την υλοποίηση νέων επενδύσεων στον κλάδο και ενδέχεται επίσης να οδηγήσουν σε αποστολή κάποιων επενδύσεων που δεν εξασφάλισαν έγκαιρα επαρκή χρηματοδότηση, περιορίζοντας τις αναμενόμενες παραδόσεις καινούργιων πλοίων από τα τέλη του 2010 και μετά (κατά ένα εκτιμώμενο ποσοστό 10 – 15% σε όρους χωρητικότητας για διετία 2010 – 2011).

Ο σημαντικότερος κίνδυνος για την ισορροπία της αγοράς μεσοπρόθεσμα έγκειται σε μια εντονότερη και περισσότερο παρατεταμένη, από το αναμενόμενο, επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας που θα μετακυλύοταν σε μεγαλύτερο βαθμό στις αναπτυσσόμενες οικονομίες (και ειδικά αυτές των BRICs) και η οποία θα συνέπιπτε χρονικά με την κορύφωση των παραδόσεων νέων πλοίων την επόμενη διετία. Σε ένα τέτοιο αρνητικό σενάριο οι ναύλοι υγρού φορτίου θα μπορούσαν να περιοριστούν κατά 85% κατά μέσο όρο (σε επίπεδο 20% υψηλότερα από το μέσο όρο της τελευταίας δεκαετίας) ενώ αυτοί του ξηρού θα μειώνονταν κατά 35% .

2.5.1



2.5.2



2.6 Ο ελληνόκτητος ναυτιλιακός κλάδος ενισχύει την ανταγωνιστική του θέση διεθνώς

Οι διαρθρωτικές μεταβολές στον ελληνόκτητο ναυτιλιακό κλάδο συνεχίστηκαν με αμείωτο ρυθμό και εντάθηκαν κατά την τελευταία διετία ωθούμενες και από τις ευνοϊκές, τουλάχιστον έως τα μέσα του 2007, διεθνείς συνθήκες. Συγκεκριμένα τα συσσωρευμένα κέρδη από την ισχυρή ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών τα προηγούμενα έτη, οι ευνοϊκές προοπτικές για τη μελλοντική ζήτηση και οι υψηλές τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων ώθησαν τους Έλληνες πλοιοκτήτες σε ένα σημαντικό επενδυτικό πρόγραμμα (η συνολική αξία του οποίου υπερέβη τα 90 δις ευρώ) που ξεκίνησε από τα τέλη του 2004 και κορυφώθηκε την τελευταία διετία.

Ο ελληνόκτητος ναυτιλιακός κλάδος έχει αρχίσει σταδιακά να δρέπει τους καρπούς αυτού του φιλόδοξου επενδυτικού προγράμματος καθώς το 2007 η συνολική χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου αυξήθηκε κατά 18% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος όρο για πρώτη φορά την τελευταία εικοσαετία (14 έτη το 2007 έναντι 14,8 το 2006, και 14,6 για το διεθνή μέσο όρο). Αποτέλεσμα αυτής της αύξησης ήταν η διατήρηση με διαφορά της πρώτης θέσης παγκοσμίως από τον ελληνόκτητο στόλο, σε όρους χωρητικότητας (dwt), με το μερίδιό του να ανέρχεται στο 16,1% του παγκόσμιου στόλου και να σταθεροποιείται για πρώτη φορά από το 2000 (μετά από 6 διαδοχικές ετήσιες μειώσεις).

Περισσότερο αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η σταθεροποίηση του μεριδίου συντελέστηκε σε μια περίοδο πρωτόγνωρης διεθνούς επενδυτικής δραστηριότητας στο κλάδο και από τους βασικούς ανταγωνιστές μας όπως η Γερμανία, η Ιαπωνία και η Κίνα.

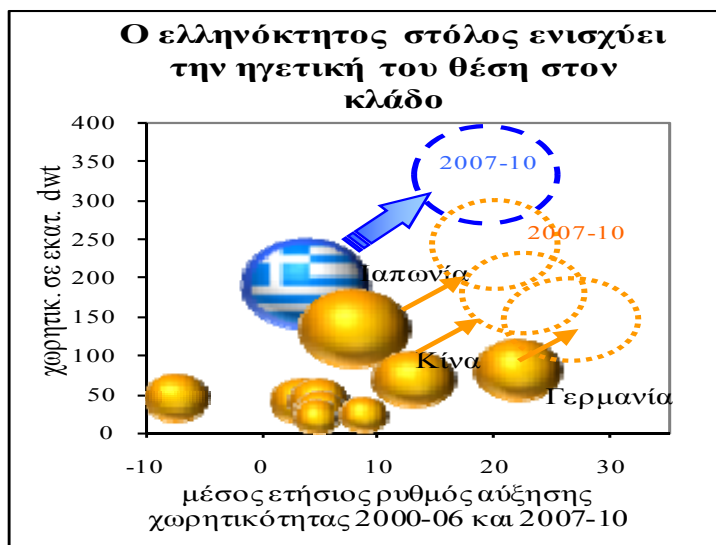
2.6.1



Πηγή: Lloyd's Fairplay, UNCTAD και εκτιμήσεις ΕΤΕ

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες εμφανίζονται εξαιρετικά ευπροσάρμοστοι στην συγκυρία διαφοροποιώντας σημαντικά κατά την τελευταία διετία τη διάρθρωση των παραγγελιών τους με σημαντική αύξηση του μεριδίου των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερ), την αύξηση της μέσης χωρητικότητας των παραγγελθέντων πλοίων και τον σταδιακό περιορισμό των παραγγελιών δεξαμενόπλοιων που αποτελούν την παραδοσιακότερη αγορά για τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Το μερίδιο των πετρελαιοφόρων περιορίστηκε στο 36% του ελληνόκτητου στόλου το 2007 (από 39% το 1997) ενώ αυτό των πλοίων ξηρού φορτίου ανήλθε στο 44% από 38% πριν από μια δεκαετία.

2.6.2



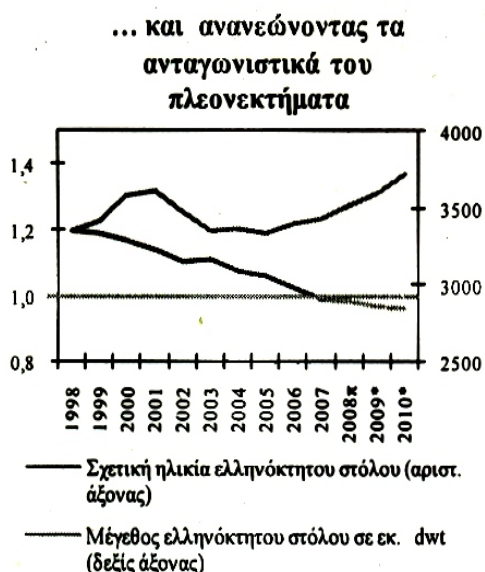
2.6.1 Παραγγελία νέων πλοίων

Η ανάπτυξη και η ανανέωση του ελληνόκτητου στόλου αναμένεται να συνεχιστεί κατά τα επόμενα χρόνια καθώς το απόθεμα παραγγελιών πλοίων της τελευταίας διετίας ανέρχεται σε 66 εκ. dwt (σε όρους χωρητικότητας) αντιστοιχώντας στο 32% της τρέχουσας συνολικής χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου ή στο 17 ½% των συνολικών διεθνών παραγγελιών. Το 2007 ήταν το έτος κορύφωσης του επενδυτικού πυρετού με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να παραγγέλνουν συνολικά 474 πλοία χωρητικότητας 40 εκ. dwt και εκτιμωμένης αξίας 40 δις ευρώ (υπερδεκαπλάσια από το μέσο όρο της τελευταίας δεκαετίας). Κατά το ίδιο έτος η τάση αναδιάρθρωσης είναι περισσότερο από ποτέ εμφανής καθώς η χωρητικότητα που αντιστοιχεί στις νέες παραγγελίες πλοίων ξηρού φορτίου είναι εξαπλάσια της αντίστοιχης για τα δεξαμενόπλοια ενώ παράλληλα σημαντικές είναι και οι νέες παραγγελίες πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η ζήτηση των οποίων παραμένει υψηλή διεθνώς.

Οι Έλληνες εφοπλιστές το μήνα Φεβρουάριο του 2009 προχώρησαν στην αγορά 13 μεταχειρισμένων πλοίων που συμπληρώνουν τον συνολικό στόλο σε 25, που αγοράστηκαν στις αρχές του έτους. Σύμφωνα με ναυλομεσιτικούς κύκλους, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η διακύμανση των τιμών των πλοίων κατά τη διάρκεια των δυο πρώτων μηνών του 2008 σε σχέση με τους αντίστοιχους μήνες του 2009. Ενώ τον Φεβρουάριο του 2008 για την αγορά 77 πλοίων παγκοσμίως καταβλήθηκαν 1,33 δις δολάρια, τον αντίστοιχο μήνα του 2009 καταβλήθηκαν 779 δις δολάρια.

Το μερίδιο των δεξαμενόπλοιων αναμένεται να περιοριστεί περαιτέρω στο μέλλον (σε ένα εκτιμώμενο ποσοστό 32% του στόλου το 2010) καθώς κατά 85% πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου. Οι τάσεις αυτές συνάδουν όπως είδαμε και παραπάνω με τις τρέχουσες τάσεις στη διάρθρωση της ζήτησης για μεταφορική χωρητικότητα διεθνώς και συνεπώς βελτιώνουν την ικανότητα εκμετάλλευσης από τους Έλληνες ιδιοκτητών των πλέον προσοδοφόρων δραστηριοτήτων στη διεθνή ναυτιλία.

2.6.1.1



2.6.1.2



2.7 Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας σε μια περαιτέρω επιδείνωση των διεθνών συνθηκών

Ο ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος εμφανίζεται έτοιμος να εκμεταλλευτεί το ποιοτικό και ποσοτικό του άλμα ακόμη και υπό δυσμενέστερες συνθήκες στην παγκόσμια αγορά ναύλων. Η ποσοτική και η ποιοτική αναβάθμιση του ελληνικού στόλου αποτελεί μια σημαντική ασφαλιστική δικλείδα για τις επιδόσεις του κλάδου ακόμα και υπό συνθήκες ισχυρής διόρθωσης της αγοράς τη διετία 2009 – 2010. Συγκεκριμένα η χωρητικότητα του ελληνικού στόλου, λαμβάνοντας υπόψη και την υποχρεωτική απόσυρση δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος έως το 2010. Παράλληλα η ποιοτική του αναβάθμιση σε όρους μέσης ηλικίας πλοίων καθώς και η διάρθρωση του στόλου θα του επιτρέπουν να είναι πιο ανταγωνιστικός και να δραστηριοποιείται όλο και περισσότερο στους υποκλάδους με την ισχυρότερη αναμενόμενη ζήτηση. Η μέση ηλικία του στόλου με βάση το τρέχον χρονοδιάγραμμα παραγγελιών και υποχρεωτικών αποσύρσεων θα έχει πέσει κάτω από τα 11 ½ έτη το 2011 ενώ τα πλοία ξηρού φορτίου θα συνιστούν για πρώτη φορά το μεγαλύτερο τμήμα του στόλου (45% συγκριτικά με 39% για τα δεξαμενόπλοια).

2.8 Η ναυτιλία συνεισφέρει σημαντικά στην ελληνική οικονομία

Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους βασικότερους κλάδους της οικονομίας μας με εξωστρεφή προσανατολισμό συνεισφέροντας σημαντικά τόσο στην απασχόληση όσο και στη χρηματοδότηση του εξωτερικού ελλείμματος της χώρας μας. Τα καθαρά έσοδα από τη ναυτιλία έφθασαν το 2007 τα 17 δις ευρώ, ήτοι 7 ½ % του ΑΕΠ, καλύπτοντας το 28% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Τα έσοδα ακολουθούν ανοδική τάση τα τελευταία χρόνια λόγω της παγκόσμιας ζήτησης για υψηλά επίπεδα των διεθνών τιμών των ναύλων καθώς και στην διεύρυνση του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου.

Η άμεση συνεισφορά του κλάδου στην οικονομική δραστηριότητα σε όρους προστιθέμενης αξίας ανήλθε το 2007 σε 4,2% του ελληνικού ΑΕΠ ενώ αντιστοιχεί περίπου στο 2,2% της απασχόλησης. Αν και η απασχόληση σε παραδοσιακούς ναυτιλιακούς τομείς όπως πληρώματα, αξιωματικοί, ναυπηγικός και ναυπηγο-επισκευαστικός τομέας έχουν περιοριστεί διαχρονικά, αυξήθηκε σημαντικά η απασχόληση σε συναφείς υποστηρικτικές υπηρεσίες (όπως τροφοδοσία, νομικές, ασφαλιστικές, διαχείριση αποθεμάτων, αγορά επαγγελματικών ακινήτων). Λαμβάνοντας υπόψη τις επιδράσεις σε κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας που συνδέονται έμμεσα με την ποντοπόρο ναυτιλία τότε η συνολική συνεισφορά στο ΑΕΠ ανέρχεται στο 6% και η απασχόληση στο 4% περίπου της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας κατά την περίοδο 2006 – 2007.

Η συνεισφορά γίνεται ακόμα μεγαλύτερη αν συνεκτιμηθούν και οι επιδράσεις στην οικονομία από την επανεπένδυση μέρους των συσσωρευμένων κερδών (εκτός Ελλάδας) των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ελληνικής ιδιοκτησίας και σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας (μη συνδεδεμένους με τη ναυτιλία) όπως οι επιχειρηματικές επενδύσεις παγίων (εκτός πλοίων) και η αγορά ακινήτων. Η αξία αυτών των επενδύσεων είναι δύσκολο να προσδιοριστεί επακριβώς αλλά κάτω από την πλέον συντηρητική εκτίμηση υπερέβη τα 2 ½ δις ευρώ το 2007, ήτοι το 1% του ΑΕΠ ανεβάζοντας τη συνολική συνεισφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας στο 7% του ελληνικού ΑΕΠ περίπου.

Παρά το σταδιακό περιορισμό της απασχόλησης σε παραδοσιακές ναυτιλιακές δραστηριότητες η αυξημένη έμμεση συνεισφορά στην οικονομία (

μέσω των επιδράσεων στην δραστηριότητα κλάδων συνδεδεμένων με τη ναυτιλία) οδήγησε σε σταθεροποίηση της συνεισφοράς του κλάδου στο ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ της οικονομίας στις 0,15 – 0,2 ποσοστιαίες μονάδες ετησίως την διετία 2006 – 2007.

2.8.1 Αυξάνεται η συμμετοχή της ελληνικής σημαίας στον ελλαδικό χώρο

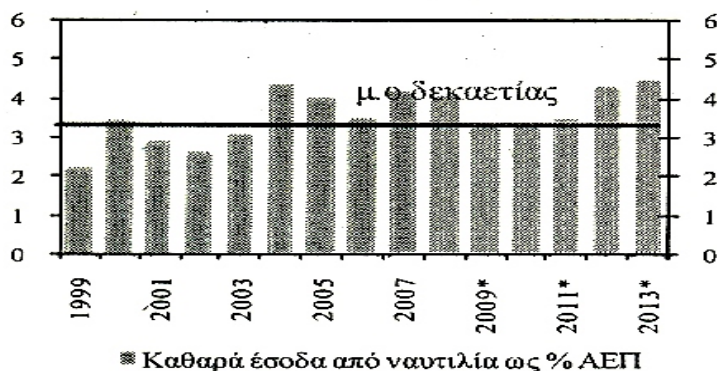
Θετικές ήταν επίσης οι εξελίξεις στο πεδίο της προσέλκυσης πλοίων στην ελληνική σημαία που αποτελεί μια ιδιαίτερα κρίσιμη συνιστώσα της συνεισφοράς του κλάδου στη ελληνική οικονομία. Συγκεκριμένα το μερίδιο των πλοίων υπό ελληνική σημαία στο σύνολο του ελληνόκτητου στόλου αυξήθηκε σε 28% το 2007 (από 25% που ήταν κ μέσος όρος της τελευταίας δεκαετίας) καθώς περίπου ένα στα δύο νεοπαραδοθέντα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας εντάχθηκαν στο ελληνικό νηολόγιο το 2007. Επίσης είναι αξιοσημείωτο ότι από το υφιστάμενο απόθεμα νέων παραγγελιών πλοίων από Έλληνες πλοιοκτήτες εκτιμάται ότι άνω του 40% θα υψώσουν την ελληνική σημαία (αυξάνοντας περαιτέρω τη συμμετοχή της ελληνικής σημαίας στον ελληνόκτητο στόλο στα επίπεδα του 38% περίπου). Σημαντικό ρόλο προς την κατεύθυνση ενίσχυσης του ελληνικού νηολογίου διαδραμάτισαν οι σχετικές νομοθετικές ρυθμίσεις σχετικά με την επιδότηση της ασφάλισης των κατώτερων πληρωμάτων στο NAT καθώς και η χαλάρωση των ποσοστώσεων για απασχόληση ελληνικών πληρωμάτων που υιοθετήθηκαν από τις αρχές του 2007.

Η αυξανόμενη ελκυστικότητα της ελληνικής σημαίας θα επιτρέψει στην ελληνική οικονομία να αντλεί περισσότερα οφέλη από τη ναυτιλία (κυρίως λόγω των αυξημένων έμμεσων οικονομικών επιδράσεων που σχετίζονται με το πλέγμα των συνδεδεμένων με τη ναυτιλία κλάδων της οικονομικής δραστηριότητας). Τα μελλοντικά σενάρια που γίνονται αναφέρονται ότι με την επίδραση της ποιοτικής αναβάθμισης στα έσοδα, αναμένουμε μέση αύξηση των εσόδων (στο ισοζύγιο υπηρεσιών) από την ναυτιλία της τάξης του 8% για το 2008, οριακή μέση ετήσια μείωση της τάξης του 4% για τη διετία 2009 – 2010 και εν συνεχεία (περίοδος 2011 – 2014) ανάκαμψη με μέσο ετήσιο ρυθμό 6% ετησίως. Οι εκτιμήσεις αυτές συνάδουν με μια σταθεροποίηση της συνολικής συνεισφοράς της ναυτιλίας στο

ρυθμό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας στο επίπεδο του 0,2% κατά μέσο όρο την επόμενη τριετία.

2.8.1.1

Τα έσοδα από την ναυτιλία για την ελληνική οικονομία αναμένεται να ενισχυθούν μεσοπρόθεσμα



Η προσέλκυση τμήματος από την αναμενόμενη μετανάστευση εταιριών ελληνικών συμφερόντων λόγω της δυσμενέστερης φορολογικής μεταχείρισης τους στο Ηνωμένο Βασίλειο (μια βιομηχανία αποτιμωμένη στα 12 δις ευρώ) συγκαταλέγεται μαζί με την ενίσχυση της επάνδρωσης των πλοίων με Έλληνες αξιωματικούς και την εκμετάλλευση της κομβικής μας θέσης σε ΝΑ Ευρώπη και Μαύρη Θάλασσα μεταξύ των νέων προκλήσεων για περαιτέρω αύξηση της συνεισφοράς του κλάδου στην ελληνική οικονομία.

2.9 Η ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου

Ο ελληνικός εμπορικός στόλος διευρύνθηκε στα 960 εκατ. τόνους DW στις αρχές του 2006, καταγράφοντας μία θεαματική αύξηση της τάξεως του 7,2% που είναι και η υψηλότερη από το 1989. Οι παραδόσεις νεοναυπηγηθέντων πλοίων αυξήθηκαν στα 70,5 εκατ. τόνους DW, ενώ τα πλοία που καταστράφηκαν για διάφορους λόγους ή χάθηκαν αντιπροσώπευσαν τον μικρό σχετικά αριθμό των 6,3 εκατ. τόνων DW. Μία απλή αφαίρεση υποδεικνύει ότι ο παγκόσμιος στόλος είχε καθαρό «κέρδος» 64,2 εκατ. τόνους DW.

Η μέση ηλικία των πλοίων που απαρτίζουν τον παγκόσμιο στόλο σημείωσε μικρή μόνο πτώση, φθάνοντας τα 12,2 χρόνια, με το 27,1% σχεδόν του στόλου να έχει στο ενεργητικό του 20 χρόνια το λιγότερο. Τον υψηλότερο μέσο όρο ηλικία είχαν τα πλοία γενικού φορτίου, στα 17,5 χρόνια και στον αντίποδα, τον χαμηλότερο είχαν τα πλοία – κοντέινερ, στα 9,4 χρόνια. Η εγγραφή πλοίων σε νηολόγια από ανεπτυγμένες χώρες και από σημαντικές χώρες με ανοιχτά νηολόγια (σημαίες), αντιπροσώπευσε το 26,9% και το 45% του παγκόσμιου στόλου αντίστοιχα. Τα ανοιχτά νηολόγια αύξησαν την χωρητικότητα τους κατά 6,9%. Το μερίδιο των αναπτυσσόμενων χωρών άγγιξε το 22,7% ή 218,3 εκατ. τόνους DW, από τα οποία τα 171,6 εκατ. τόνοι DW είναι εγγεγραμμένοι σε νηολόγια της Ασίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

3.1 Το ξεκίνημα των χρηματοδοτήσεων από ξένες και ελληνικές τράπεζες

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετώπιζε πριν από αρκετά χρόνια η ελληνική εφοπλιστική κοινότητα αφορούσε τη χρηματοδότησή της. Δεν υπήρχαν ελληνικές τράπεζες που να ασχολούνται με τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας και τα μόνα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα στα οποία μπορούσε κάποιος να απευθυνθεί προκειμένου να δανειοδοτηθεί ώστε να επεκτείνει τη δραστηριότητά του ανήκαν σε ξένα συμφέροντα.

Η εικόνα αυτή κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών έχει αλλάξει άρδην. Σήμερα υπάρχουν οκτώ συνολικά ελληνικές τράπεζες οι οποίες, ανεξάρτητα από τα χαρτοφυλάκια που διαθέτουν στη ναυτιλία, μετέχουν ενεργώς στη χρηματοδότησή της, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι εκτός του παιχνιδιού βρίσκονται οι ξένες τράπεζες, τα ποσοστά συμμετοχής των οποίων όμως έχουν περιοριστεί σημαντικά, ενώ κάποιες από αυτές είτε αποχώρησαν κάτω από αδιευκρίνιστες συνθήκες είτε συγχωνεύθηκαν ως προς τα ναυτιλιακά χαρτοφυλάκιά τους με ελληνικές.

Η δεκαετία του '80 η ελληνική εφοπλιστική κοινότητα προκειμένου να διασφαλίσει τα δάνεια που ήθελε ώστε να ανανεώσει τον στόλο των πλοίων της έπρεπε να καταφύγει στις ξένες τράπεζες. Οι τράπεζες αυτές που έδρευαν στην Ευρώπη και στην Αμερική πολλές φορές δεν έκρυβαν τον ενθουσιασμό τους που αποτελούσαν την αναγκαστική λύση για τη χρηματοδότηση των ελλήνων εφοπλιστών.

Η μόνη ελληνική τράπεζα που ήδη μετείχε από το 1961 στις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις ήταν η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος αλλά τα μερίδιά της την εποχή εκείνη δεν ήταν ιδιαίτερος σημαντικά. Οι άλλες κρατικές ελληνικές τράπεζες δεν μετείχαν στις ναυτιλιακές δραστηριότητες ενώ οι ιδιωτικές ελληνικές τράπεζες δεν είχαν κάνει ακόμη την εμφάνισή τους. Σήμερα όμως τα πράγματα είναι τελείως διαφορετικά.

Υπάρχουν πολλές τράπεζες «ελληνικής καταγωγής» που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στη ναυτιλία. Σύμφωνα με έρευνα του περιοδικού «Marine Money» (Kevin Qates, Οκτώβριος 2000), το τρέχον έτος τα 2,75 δισ. δολάρια από τα 16 δισ. δολάρια που συνολικά χρησιμοποιήθηκαν από ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες υπό μορφή χρηματοδότησης προέρχονται από ελληνικές τράπεζες. Το ποσόν αυτό αντιπροσωπεύει το 17% περίπου του συνόλου και είναι τρεις φορές μεγαλύτερο από την αντίστοιχη συμμετοχή των ελληνικών τραπεζών δέκα χρόνια νωρίτερα.

Οι ελληνικές τράπεζες που ενεργοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας αποδεικνύονται αρκετά ευέλικτες, αρκεί ο αιτών το δάνειο να παρακολουθεί στενά την πορεία του αιτήματός του, ανεξάρτητα από το αν η δανειοδότηση αφορά την αγορά μεταχειρισμένου πλοίου ή τη ναυπήγηση νέου, φορτηγού ή δεξαμενοπλοίου ή επιβατηγού - οχηματαγωγού πλοίου.

Αν πάμε μια δεκαετία πίσω, ίσως και περισσότερο, θα εντοπίσουμε μία μεγάλη ελληνική τράπεζα να διεκδικεί μερίδιο από τα δάνεια των ελλήνων εφοπλιστών, την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. Ο βασικός λόγος για τον οποίο η Εθνική Τράπεζα έχει ήδη από την εποχή εκείνη αναπτύξει δεσμούς με την ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία είναι οι στενοί δεσμοί που ήδη διαθέτει το ίδρυμα με την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα του Λονδίνου μέσω του εκεί υποκαταστήματός της.

Ένα υποκατάστημα της Εθνικής Τράπεζας στον Πειραιά ήδη από το 1961 χορηγεί δάνεια σε έλληνες εφοπλιστές αλλά ως την αρχή της δεκαετίας του 1990 τα ναυτιλιακά δάνειά της δεν αποτελούσαν ξεχωριστή δραστηριότητα αφού χορηγούνταν μέσω των υποκαταστημάτων της. Την περίοδο αυτή το σκηνικό αλλάζει και η Εθνική αποκτά ξεχωριστό τμήμα ναυτιλιακών εργασιών.

Την ίδια ώρα κάνουν την εμφάνισή τους αρκετές μικρές ιδιωτικές ελληνικές τράπεζες οι οποίες δείχνουν πως θέλουν να εμπλακούν στη ναυτιλία. Τα χαρτοφυλάκιά τους είναι μικρά επειδή ήδη οι μεγάλες ξένες τράπεζες ελέγχουν σημαντικά μερίδια της αγοράς, διαθέτουν τεράστια χαρτοφυλάκια και κάθε απόπειρα ανταγωνισμού φαίνεται εκ των προτέρων καταδικασμένη.

Κανονικά οι ξένες τράπεζες θα έπρεπε να ανησυχούν από την εμπλοκή των ελληνικών τραπεζών στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Οι περισσότερες από αυτές όμως όχι μόνο δεν ανησύχησαν αλλά αντιθέτως χάρηκαν γιατί οι ελληνικές τράπεζες, καθώς ήταν μικρές και ήθελαν να μπουν στην αγορά, ακολούθησαν την

πρακτική της ανάληψης υψηλότερων κινδύνων ώστε να έχουν υψηλότερες αποδόσεις (higher risk, higher return) .

3.1.1 Η αλλαγή σκηνικού

Νέες ελληνικές τράπεζες με ισχυρούς μετόχους και διεθνή εμπειρία κάνουν την εμφάνισή τους στην αγορά και αναπτύσσονται με ταχύτατους ρυθμούς και μεταξύ αυτών η Alpha Credit Bank (Alpha Τράπεζα Πίστεως) και η Eurobank. Παράλληλα όχι μόνο αυτές αλλά και μερικές κρατικές τράπεζες, όπως η Εθνική, απελευθερώνονται σε ικανό βαθμό από τον σφιχτό εναγκαλισμό της πολιτείας, αποκτούν αυτονομία και μπορούν τώρα να κινηθούν περισσότερο ευέλικτα.

Η Εθνική Τράπεζα αλλά και η Εμπορική Τράπεζα (Credit Agricole πλέον) ανοίγουν ανεξάρτητα ναυτιλιακά τμήματα και προσλαμβάνουν τα στελέχη τους από την ελεύθερη τραπεζική αγορά που είναι ειδικευμένα στον ναυτιλιακό τομέα. Την ίδια περίοδο μερικές από τις μικρές ελληνικές τράπεζες αυξάνουν σταδιακά τη δραστηριότητά τους στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, όπως η Εγνατία Τράπεζα και η Λαϊκή Τράπεζα (πλέον Marfin Egnatia Bank, μέλος του ομίλου MIG). Το 1998 εισέρχεται στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση και η Τράπεζα Πειραιώς μέσω της θυγατρικής της τράπεζας Piraeus Prime Bank, η οποία εξαγοράζει τα ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια της National Westminster και της Credit Lyonnais στην Ελλάδα. Την περίοδο αυτή υπάρχουν οκτώ ελληνικές τράπεζες που εμπλέκονται στην ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Η μόνη ελληνική τράπεζα που δείχνει τάσεις απεμπλοκής από τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι η Telesis Investment Bank, η οποία διαθέτει σήμερα ένα χαρτοφυλάκιο της τάξεως των 30 εκατ. δολαρίων από 50 εκατ. δολάρια που ήταν πριν από λίγους μήνες. Πολλοί εκτιμούν ότι σε 12-14 μήνες θα έχει αποχωρήσει οριστικά από τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Παρ' όλα αυτά, όμως, η Telesis έχει επιλέξει να παραμείνει ενεργή στον τομέα των άλλων επενδύσεων και πιστεύει πως στον τομέα αυτόν θα καταφέρει να προσφέρει καλές υπηρεσίες στους πελάτες της που προέρχονται από τον ναυτιλιακό τομέα.

Νέα είσοδο στη ναυτιλιακή δραστηριότητα πραγματοποίησε η Αγροτική Τράπεζα, η οποία από κοινού με έλληνες εφοπλιστές υπέβαλλε προσφορά ύψους 100 εκατ. δολαρίων για την εξαγορά του ναυτιλιακού χαρτοφυλακίου της ScotiaBank (FBB πλέον) στην Ελλάδα. Η συμφωνία αυτή βρίσκεται ακόμη στο

στάδιο της διερεύνησης και για τον λόγο αυτόν θα απαιτηθεί λίγος χρόνος προκειμένου να δούμε αν η Αγροτική θα καταλάβει την όγδοη θέση μεταξύ των ελληνικών τραπεζών που ασχολούνται με τη ναυτιλία αντικαθιστώντας την Telesis.

Από τις άλλες επτά ελληνικές τράπεζες που εμπλέκονται ενεργώς στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση οι τέσσερις διαθέτουν χαρτοφυλάκιο μεγαλύτερο των 500 εκατ. δολαρίων και μεγαλύτερη όλων παραμένει η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, η οποία διαθέτει ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο το οποίο αγγίζει το 1 δισ. δολάρια.

3.1.2 Η δυναμική είσοδο των τραπεζών

Η νέα δύναμη όμως στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση ονομάζεται Alpha Credit Bank. Από το μηδέν, το 1997 το χαρτοφυλάκιό της έφθασε στα 600 εκατ. δολάρια, ενώ στη διάρκεια των επομένων δύο ετών το χαρτοφυλάκιο αυξήθηκε κατά 150 εκατ. δολάρια. Από τα 600 εκατ. δολάρια μόλις τα 100 εκατ. δολάρια είχαν ως τελικό αποδέκτη ναυτιλιακές εταιρείες της ακτοπλοΐας. Η επιλογή των εταιρειών αυτών υπήρξε ιδιαίτερα προσεκτική και η τράπεζα επέλεξε να χρηματοδοτήσει μόνο τους μεγάλους «παίκτες» που ήθελαν να κατασκευάσουν νέα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία. Σε αντίθεση το 40% του συνολικού ναυτιλιακού χαρτοφυλακίου της Εμπορικής Τράπεζας, ύψους 500 εκατ. δολαρίων, έχει επενδυθεί στην ελληνική ακτοπλοΐα.

Η Piraeus Prime Bank διέθετε ένα ιδιαίτερα σημαντικό χαρτοφυλάκιο που προήλθε από την εξαγορά των ναυτιλιακών χαρτοφυλακίων στην Ελλάδα της Natwest και της Credit Lyonnais. Η τράπεζα όμως εστίασε το ενδιαφέρον της στις άλλες επενδύσεις των ελλήνων εφοπλιστών πέραν αυτών που πραγματοποιούν στη θάλασσα.

Από τις άλλες τρεις τράπεζες η Εγνατία και η Ευρωπαϊκή και Λαϊκή διέθεταν ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια που δεν ξεπερνούσαν τα 80 εκατ. μαρκα. Και οι δύο αυτές τράπεζες διέθεταν σχεδόν πανομοιότυπη δομή όσον αφορά την εμπλοκή τους στη ναυτιλία. Η Ευρωπαϊκή και Λαϊκή όμως στη διάρκεια του 2000 εμφανίστηκε περισσότερο δραστήρια.

Η Eurobank, τέλος, συνεργάστηκε με τη γερμανική τράπεζα Schiffshypotheekenbank zu Lubeck AG, η οποία διέθετε ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο ύψους 120 εκατ. δολαρίων

3.1.2.1 Η Βρετανική τράπεζα RBS (Royal Bank of Scotland)

Στα 13 δισ. δολάρια υπολογίζεται το δανειακό χαρτοφυλάκιο της RBS στην ελληνική ναυτιλία. Η βρετανική τράπεζα είναι η μεγαλύτερη τράπεζα παγκοσμίως στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας και τόσο τα γραφεία της στο Λονδίνο όσο και στην Ακτή Μιαούλη διατηρούν δεσμούς δεκαετιών με όλα τα μεγάλα ονόματα και τα παραδοσιακά «τζάκια» της αγοράς.

Η βρετανική τράπεζα ελέγχει το 19,34% όσον αφορά τις χρηματοδοτήσεις προς την ελληνική ναυτιλία, ενώ μεταξύ 2006 και 2007 αύξησε το δανειακό της χαρτοφυλάκιο κατά 23,59%, σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της Petrofin Bank Research.

Στην πρώτη θέση παγκοσμίως παραμένει η Royal Bank of Scotland, η οποία διαχειρίζεται το 22,58% των χρηματοδοτήσεων, ενώ το χαρτοφυλάκιο της στην ελληνική ναυτιλία ανήλθε το 2006 στα 10,4 δισ. δολάρια. Αυτό σημαίνει ότι η RBS παράγει περίπου το ένα προς τα τέσσερα δάνεια για λογαριασμό των Ελλήνων εφοπλιστών. Στη δεύτερη θέση ακολουθεί η HSH Nordbank με χαρτοφυλάκιο 4,2 δισ. δολ. ή το 9,05% της παγκόσμιας αγοράς και στην τρίτη θέση η Deutsche Schiffsbank με χαρτοφυλάκιο ύψους 3,7 δισ. δολ.

3.1.2.2 Οι Γερμανικές τράπεζες

Οι γερμανικές τράπεζες, παρά το γεγονός ότι ήταν λιγότερες στον αριθμό από τις ελληνικές, χρηματοδότησαν την ελληνική ναυτιλία με 5, 5 δισ. δολάρια ΗΠΑ έναντι 3, 8 δισ. δολαρίων ΗΠΑ των ελληνικών τραπεζών. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει, όπως επισημαίνεται στη σχετική μελέτη, ότι οι γερμανικές τράπεζες κυριάρχησαν στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας με ποσοστό 29%.

Οι γερμανικές τράπεζες, από το 2005, ενεργούν χωρίς την εξασφάλιση εγγύησης από τα κρατίδια στα οποία ανήκουν μεταβάλλοντας τον δείκτη φερεγγυότητάς τους και μία από τις πιθανές αλλαγές εξαιτίας του συγκεκριμένου γεγονότος εκτιμάται ότι θα είναι η αύξηση του περιθωρίου κέρδους που θα απαιτούν από τους πελάτες τους.

3.1.2.3 Η διεύθυνση ναυτιλιακής τραπεζικής της ASPIS BANK

Τη Διεύθυνση Ναυτιλιακών Εργασιών δημιούργησε η Aspis Bank, στο πλαίσιο της επέκτασης των δραστηριοτήτων της. Ειδικότερα, όπως αναφέρεται σε σχετική ανακοίνωση, η Aspis Bank δημιούργησε τη Διεύθυνση Ναυτιλιακών Εργασιών από την ενοποίηση των δυο ναυτιλιακών ομάδων που προήλθαν από τις εξαγορές που πραγματοποίησε η τράπεζα των δικτύων της ABN Amro Bank και της Standard Chartered Grindlays Bank, στην Ελλάδα. Στην ανακοίνωση επισημαίνεται ότι και οι δυο τράπεζες είχαν πολυετή πείρα στην Ελληνική Ναυτιλία, με τεχνικά καταρτισμένο προσωπικό που είχε αναπτύξει με επιτυχία όλο το φάσμα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Επικεφαλής της νέας διεύθυνσης τοποθετήθηκε ο Κωνσταντίνος Πετροπουλιάδης, έμπειρος στην ελληνική και διεθνή ναυτιλία, με διευθυντικές θέσεις στις JP Morgan/Chase και Royal Bank of Scotland, τόσο στην Ελλάδα όσο και το εξωτερικό.

Οι τομείς της ναυτιλίας που επικεντρώνει το ενδιαφέρον της η Aspis Bank είναι τα τάνκερς, τα πλοία ξηρού φορτίου/Reefers, τα κοντέινερς, τα φέρρυ μπόατς, τα ιστιοπλοϊκά / μηχανοκίνητα τουριστικά, και οι συνδεδόμενες επιχειρήσεις με τη ναυτιλία (πχ. Ναυλομεσίτες, προμηθευτές, κλπ.). Οι υπηρεσίες που προσφέρονται, όπως αναφέρει η ανακοίνωση, διαμορφώνονται σύμφωνα με τις ανάγκες των πελατών και ανήκουν στις κύριες κατηγορίες των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων, operations, διαχείρισεως εταιρικών διαθέσιμων, real estate, καταναλωτικών και ασφαλιστικών προϊόντων.

Προς Ναυτιλιακές Εταιρείες

- * Κεφάλαια κινήσεως
- * Βραχυπρόθεσμα δάνεια για αγορά μεταχειρισμένου πλοίου με διάρκεια μέχρι 3 έτη

- * Μακροπρόθεσμα δάνεια για αγορά μεταχειρισμένου / καινούργιου πλοίου με διάρκεια πάνω από 3 έτη
- * Εργασίες που καλύπτουν το φάσμα των operations των ναυτιλιακών εταιρειών (εμβάσματα, έκδοση εγγυητικών επιστολών, μισθοδοσίες κλπ.)
- * Διαχείριση εταιρικών διαθεσίμων
- * Προϊόντα διαχείρισης κινδύνου (Derivatives)
- * Επενδυτική τραπεζική
- * Συμβουλευτικές υπηρεσίες

Προς Πλοιοκτήτες / Προσωπικό Εταιρειών

- * Δάνεια ακινήτων
- * Δάνεια ακινήτων
- * Διαχείριση περιουσιακών στοιχείων
- * Υποστήριξη εναλλακτικών επενδύσεων σε εταιρείες εκτός ναυτιλίας
- * Προϊόντα καταναλωτικής πίστης
- * Ασφαλιστικά προϊόντα

Τα επόμενα βήματα, της Διεύθυνσης Ναυτιλιακών Εργασιών, είναι η συμμετοχή και οργάνωση club deals και μικρών κοινοπρακτικών δανείων, σύμφωνα με την ανακοίνωση της τράπεζας. Σε συνδυασμό επίσης με στρατηγικούς συνεργάτες, η Aspis Bank θα προσφέρει ολοκληρωμένες λύσεις και σε μεγαλύτερα έργα.

Στόχος της Ναυτιλιακής Διεύθυνσης, όπως προκύπτει από την ανακοίνωση, είναι μεταξύ των άλλων, η ναυτιλιακή σχέση να επεκταθεί και σε άλλα προϊόντα και υπηρεσίες της Τράπεζας προωθώντας τις σταυροειδείς πωλήσεις στους τομείς της εμπορικής, επιχειρηματικής και επενδυτικής τραπεζικής για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών της.

3.1.2.4 Χρηματοδοτήσεις από την FBBANK

Η FBBank διαθέτει μακρόχρονη εμπειρία στη ναυτιλιακή πίστη και κατέχει σημαντική θέση μεταξύ των ελληνικών τραπεζών, διατηρώντας ένα ισχυρό χαρτοφυλάκιο πελατών όλων των μεγεθών.

Η συνεχιζόμενη ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας κατά το 2007 χαρακτηρίστηκε από την αύξηση της συμμετοχής των αναπτυσσόμενων χωρών στο παγκόσμιο εμπόριο. Το γεγονός αυτό είχε θετικές επιπτώσεις στις ναυλαγορές των χύδην ξηρών και υγρών φορτίων. Πιο συγκεκριμένα, η αγορά φορτηγών πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου κινήθηκε ανοδικά καθ' όλη τη διάρκεια του 2007. Τόσο οι ναύλοι όσο και οι αξίες των πλοίων ακολούθησαν δυναμική ανοδική πορεία καταγράφοντας, συγκριτικά με το 2006, αύξηση περίπου 300% και 100% αντίστοιχα. Η εξαιρετική πορεία στην αγορά ξηρού φορτίου οφείλεται κατά κύριο λόγο στην συνεχιζόμενη εισαγωγή ξηρών φορτίων από την Κίνα. Οι εισαγωγές αυτές μάλιστα πραγματοποιήθηκαν από μακρινότερα λιμάνια εξαγωγής με αποτέλεσμα να αυξάνεται σημαντικά η ζήτηση για επιπλέον μεταφορική χωρητικότητα.

Όσον αφορά την αγορά δεξαμενόπλοιων, το 2007 ήταν ακόμη μια παράδοξη χρονιά με τις αξίες τους να παρουσιάζουν αύξηση κατά 10% σε σχέση με το 2006 και να παραμένουν κοντά στα υψηλότερα επίπεδα που έχουν καταγραφεί. Αντίθετη πορεία κατέγραψαν οι ναύλοι σημειώνοντας μία ετήσια πτώση της τάξεως του 10% σε σχέση με το 2006. Η ναυλαγορά υποχώρησε στα χαμηλότερα επίπεδα των τελευταίων τεσσάρων ετών στο τρίτο τρίμηνο του 2007 για να ανακάμψει δυναμικά στο τέταρτο τρίμηνο κυρίως εξαιτίας της αύξησης της παραγωγής του ΟΠΕΚ, της αυξημένης ζήτησης για ναύλωση δεξαμενόπλοιων με διπλό κέλυφος καθώς και της απόφασης πολλών πλοιοκτητών να προχωρήσουν στη μετασκευή των μονοκέλυφων δεξαμενόπλοίων τους σε πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου.

Μέσα σε αυτό το οικονομικό περιβάλλον, η FBBank συνέχισε να αναπτύσσει δυναμικά το χαρτοφυλάκιο της και να λειτουργεί με ιδιαίτερα καλή αποδοτικότητα.

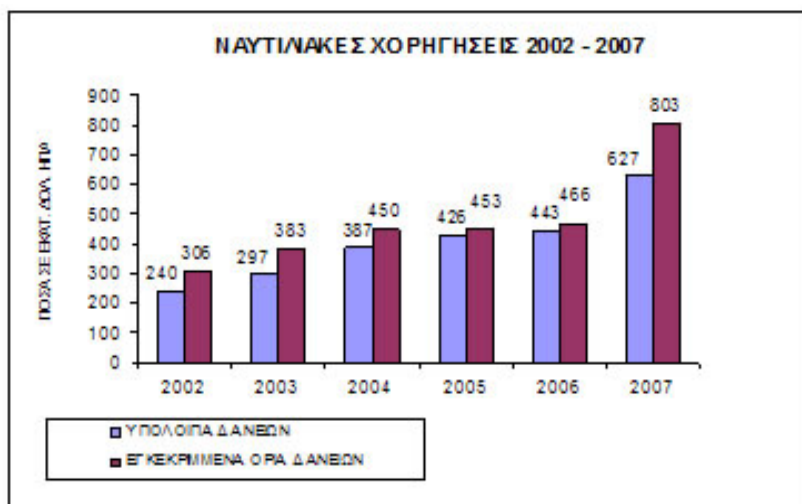
Παρά την όξυνση του ανταγωνισμού από εγχώρια και διεθνή τραπεζικά ιδρύματα, η FBBank κατάφερε να διατηρήσει την πελατειακή της βάση και να ενισχύσει περαιτέρω τη θέση της στην ναυτιλιακή τραπεζική αγορά.

Ειδικότερα, η FBBank πραγματοποίησε νέες χορηγήσεις δανείων ύψους \$464 εκατ. και πέτυχε αύξηση του δανειακού χαρτοφυλακίου της κατά 40%, παρά το γεγονός ότι το ύψος των προπληρωμών δανείων που σημειώθηκαν κατά τη διάρκεια του 2007 ανήλθε στα \$210 εκατ., λόγω κυρίως της εξαιρετικής ρευστότητας που συσσωρεύτηκε στα χέρια των πλοιοκτητών κατά το προηγούμενο έτος.

Συγκεκριμένα, οι συνολικές εκταμιευμένες χορηγήσεις προς τη ναυτιλία έφτασαν στα \$627 εκατ. στη λήξη του οικονομικού έτους 2007, σε σχέση με το αντίστοιχο ποσό των \$443 εκατ. για το 2006 ενώ το σύνολο των εγκεκριμένων ναυτιλιακών χορηγήσεων έφτασε το ποσό των \$786 εκατ. έναντι \$460 εκατ. το 2006. Το ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο αντιπροσωπεύει το 37,1% του συνολικού δανειακού χαρτοφυλακίου της τράπεζας.

Η αποδοτικότητα της δραστηριότητας της ναυτιλίας παρέμεινε ιδιαίτερα υψηλή στη διάρκεια του 2007 και παρά τη σημαντική αύξηση των χορηγήσεων, η ποιότητα του δανειακού χαρτοφυλακίου παρέμεινε σε υψηλά επίπεδα.

3.1.2.4.1

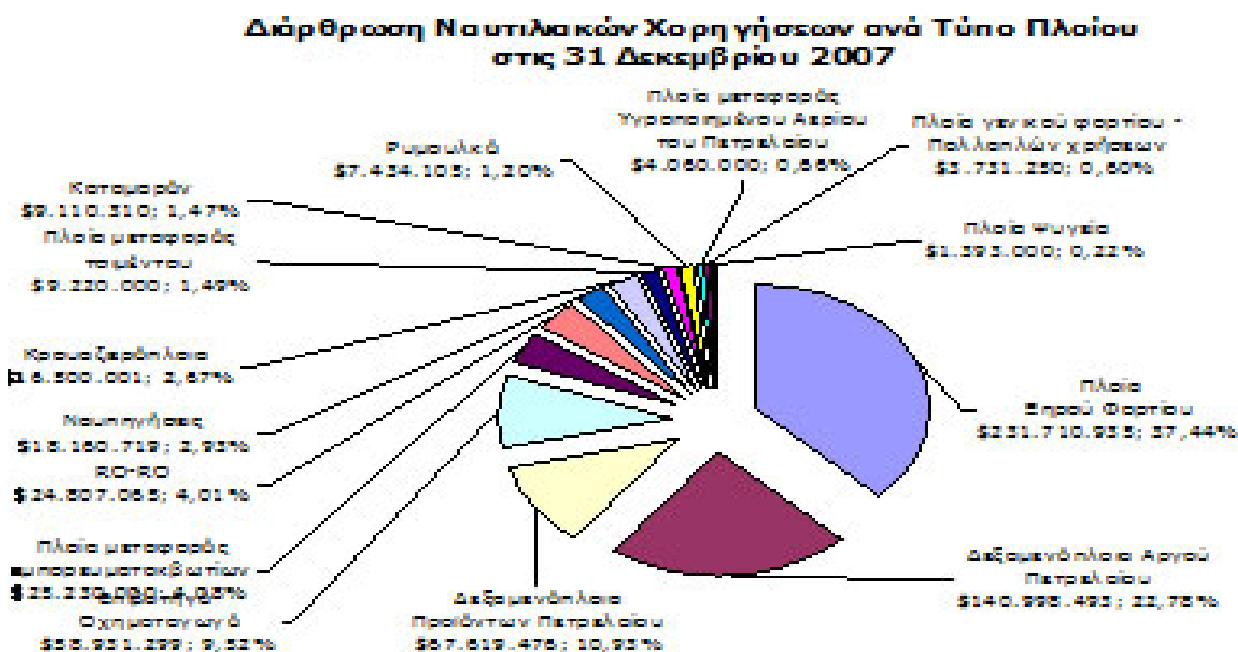


Η FBBank χρηματοδοτεί όλους τους τύπους ποντοπόρων πλοίων. Μεγαλύτερη έμφαση δίνεται σε πλοία που μπορούν να μεταπωληθούν εύκολα και μικρότερη σε πλοία με υψηλή εξειδίκευση. Ωστόσο, ο παράγοντας αυτός δεν είναι καθοριστικός, αφού ο κίνδυνος της δανειοδότησης μπορεί να μετριάζεται σημαντικά από την αποδεκτή χρονοαύλωση του πλοίου ή την καλή εταιρική υποστήριξη. Το πελατολόγιο της τράπεζας στη ναυτιλία περιλαμβάνει κυρίως

μεγάλους και μεσαίου μεγέθους ναυτιλιακούς ομίλους. Η FBBank, ωστόσο, έχει χρηματοδοτήσει επιλεκτικά και μικρούς πλοιοκτήτες.

Σύμφωνα με στοιχεία του χαρτοφυλακίου κατά το τέλος του 2007 η τράπεζα είχε χρηματοδοτήσει συνολικά 135 πλοία καθώς και 11 πλοία υπό ναυπήγηση. Η διάρθρωση των χορηγήσεων ανά τύπο πλοίου παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα.

3.12.4.2



ΠΗΓΗ:WWW.FBBANK.GR

Για το 2008 η Τράπεζα θα συνεχίσει τη συνετή πολιτική της, όσον αφορά τη χρηματοδότηση του ναυτιλιακού τομέα, με στόχο την περαιτέρω ενίσχυση στην εγχώρια αγορά και διατήρηση των σημαντικών ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της.

Κατά τη διάρκεια του 2007, η FBBank ανέλαβε τη διαχείριση και την οργάνωση τεσσάρων νέων κοινοπρακτικών δανείων συνολικού ύψους \$47,6 εκατ., αυξάνοντας σημαντικά τον αριθμό των δανείων, στα οποία είναι διαχειρίστρια, σε επτά συνολικά. Συνολικά η FBBank συμμετείχε σε 18 κοινοπρακτικά δάνεια, τα οποία αποτελούσαν το 29,6% του συνολικού υπολοίπου δανείων στο τέλος του 2007.

3.1.2.5 Εμπορική Τράπεζα (Credit Agricole)

Το 2006 παρατηρήθηκε μεγάλη ρευστότητα στον τομέα της ναυτιλίας με αποτέλεσμα οι προπληρωμές και οι αποπληρωμές δανείων να είναι αυξημένες. Παρά τον έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των τραπεζών που ήταν απόρροια των εξελίξεων αυτών, η Τράπεζα κατέλαβε την τρίτη θέση μεταξύ των ελληνικών τραπεζών που αναπτύσσουν δραστηριότητα στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας. Δημιούργησε νέες πελατειακές σχέσεις με ομίλους που έχουν παράδοση στη ναυτιλία και διεύρυνε τη συνεργασία της με τους ήδη υπάρχοντες πελάτες που διαθέτουν καλά ποιοτικά στοιχεία.

Το χαρτοφυλάκιο της Τράπεζας αποτελείται σε πολύ υψηλό ποσοστό από υγιείς πιστοδοτήσεις. Στο τέλος του 2006 το 78,2% του χαρτοφυλακίου δανείων προς τη ναυτιλία αφορούσε την ποντοπόρο ναυτιλία και το υπόλοιπο 21,8% αφορούσε την ακτοπλοΐα. Το 42% των χρηματοδοτούμενων πλοίων είχαν ηλικία μικρότερη των 10 ετών ή ήταν νέες κατασκευές.

Βασικές επιδιώξεις για το τρέχον έτος αποτελούν η διατήρηση της υψηλής ποιότητας του δανειακού χαρτοφυλακίου και η διεύρυνση της πελατείας με νέους πελάτες με παράδοση στη ναυτιλία και καλή οικονομική κατάσταση.

3.2 Εισαγωγή των εταιριών στο Χρηματιστήριο Αθηνών

Οι τράπεζες έχουν σταματήσει να δανειοδοτούν όπως παλαιότερα τις ναυτιλιακές εταιρίες σε μια προσπάθεια να μειώσουν τη μόχλευση στον κλάδο. Πλέον αναζητούν μεγαλύτερο περιθώριο κέρδους υποστηρίζουν μόνο τους υπάρχοντες πελάτες τους.

Για πρώτη φορά μετά από πάρα πολλά χρόνια, οι ναυτιλιακές εταιρίες αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα χρηματοδότησης τόσο των επενδυτικών τους σχεδίων όσο και της αγοράς νέων πλοίων. Πολλοί πλοιοκτήτες πλέον είναι αναγκασμένοι είτε να ακυρώσουν παραγγελίες είτε να αυτοχρηματοδοτήσουν τα νέα πλοία που έχουν αρχίσει να χτίζουν. Οι ακυρώσεις που έχουν αρχίσει να γίνονται σε παγκόσμιο επίπεδο, σταδιακά ενδεχομένως να δημιουργήσουν προβλήματα στις γιάρδες στην Κίνα και στη Νότια Κορέα, λόγω έλλειψης

χρηματοδότησης από τις τράπεζες. Παράλληλα, οι πλοιοκτήτες θα ζητήσουν αναδιαμόρφωση των όρων των συμβολαίων που έχουν υπογράψει μαζί τους.

Οι τιμές των μετοχών των εταιριών αυτών έχουν πέσει δραματικά και έχουν υποστεί σημαντικές ζημιές από την αρχή του 2008, η συνολική κεφαλαιοποίηση των εν λόγω εταιριών σήμερα είναι 9 δις ευρώ, , μειωμένη κατά 60% από τα 23 δις. ευρώ, που ήταν στα μέσα Ιουνίου - τη μεγαλύτερη αξία που είχαν ποτέ.

Στο τέλος του 2007, οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες είχαν επίσης χρέος 67 δις. ευρώ καθώς έχουν προγραμματίσει να χτίσουν αρκετά νέα πλοία μέσα στην επόμενη τετραετία. Ο αδύναμος κρίκος σ' αυτή την κρίση φαίνεται να είναι οι μικρές ναυτιλιακές εταιρείες, που σύντομα θα έρθουν αντιμέτωπες με έντονη πίεση από τις τράπεζες για αποπληρωμή των χρεών τους, καθώς και εκείνες που δε θα μπορούν να βρουν τραπεζική χρηματοδότηση για τα πλοία που ήδη έχουν αρχίσει να χτίζουν.

Η εισαγωγή σε κάποιο χρηματιστήριο για την άντληση κεφαλαίων σε χαμηλότερο κόστος είναι μια ενδιαφέρουσα εναλλακτική για μια ναυτιλιακή εταιρεία που έχει διαγράψει μια αξιόλογη πορεία στο χώρο. Τα χρηματιστήρια αποτελούν μια αξιόπιστη πρόταση, δεδομένου ότι παρέχουν αυξημένη διαφάνεια, την απαιτούμενη ρευστότητα και εγγυώνται τις συναλλαγές στο σύνολό τους. Ειδικότερα στο Χρηματιστήριο Αθηνών προετοιμάζονται να υποδεχθούν έναν νέο κύκλο ανάπτυξης ενώ έχουν προχωρήσει σε μια σειρά αλλαγών στον Κανονισμό προκειμένου να γίνουν πιο ευέλικτοι οι όροι εισαγωγής για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Τα νέα πιο χαλαρά κριτήρια που τίθενται για την εισαγωγή των ναυτιλιακών εταιριών στο Χρηματιστήριο Αθηνών είναι τα συγκεκριμένα:

- τη δυνατότητα εισαγωγής ναυτιλιακών εταιριών ανεξαρτήτου μεγέθους και τομέα δραστηριοποίησης
- τη δυνατότητα εισαγωγής off shore εταιριών κατευθείαν στο ΧΑ
- τη δυνατότητα εισαγωγής εταιριών ανεξαρτήτου αριθμού πλοίων
- τη δυνατότητα εισαγωγής σε 3 αγορές του ΧΑ, ανάλογα με το μέγεθος της εταιρείας.

Συγκεκριμένα:

1)Μεγάλη Κεφαλαιοποίηση για εταιρίες με κεφαλαιοποίηση μεγαλύτερη των 150 εκατ. ευρώ εκ των οποίων 15 εκατ. ευρώ ίδια κεφάλαια (σε ενοποιημένη βάση)

2)Μεσαία και Μικρή Κεφαλαιοποίηση για εταιρίες με ίδια κεφάλαια 3 εκατ. ευρώ (σε ενοποιημένη βάση)

3) Εναλλακτική Αγορά (ENA) για εταιρίες που επιθυμούν να εισαχθούν σε μια αγορά με πιο χαλαρά κριτήρια και λιγότερες απαιτήσεις ανακοίνωσης στοιχείων.

Τα ίδια κεφάλαια που απαιτούνται (σε ενοποιημένη βάση) είναι 1 εκατ. ευρώ.

3.2.1 Τα πλεονεκτήματα του Χρηματιστηρίου Αθηνών

- I. Το Χρηματιστήριο Αθηνών, όπως έχει αποδείξει και στο παρελθόν, είναι ικανό να αποτελέσει δεξαμενή άντλησης κεφαλαίων για οποιαδήποτε αύξηση κεφαλαίου επιλέξει να κάνει μια εταιρία. Κατά τη διάρκεια του περασμένου έτους, για παράδειγμα, αντλήθηκαν €11 δισ. από το ΧΑ σε εξαγορές και αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου εταιριών.
- II. Αυτή η δυνατότητα προκύπτει από την παρουσία ξένων επενδυτών στην αγορά μας, οι οποίοι κατέχουν περισσότερο από το 50% της συνολικής μας κεφαλαιοποίησης. Οι συγκεκριμένοι επενδυτές διαπραγματεύονται τη μετοχή μιας εταιρίας ανεξάρτητα από το πού είναι εισηγμένη. Μάλιστα η ιστορία έχει δείξει ότι προτιμούν να διαπραγματεύονται στο χρηματιστήριο της χώρας από όπου προέρχεται η εταιρία. Με τους ξένους θεσμικούς να πραγματοποιούν περισσότερο από το 60% των ημερήσιων συναλλαγών μας, κατά την προηγούμενη χρονιά η μέση ημερήσια αξία συναλλαγών μας ήταν €500 εκ.
- III. Ήδη 5 εξ' αποστάσεως μέλη δραστηριοποιούνται στην αγορά μας: Merrill Lynch, UBS, Societe Generale, Deutsche Bank και Cheuvreux, εταιρίες οι οποίες πιστεύουμε ότι θα συμβάλλουν στην αύξηση της ρευστότητας και της προβολής του Χρηματιστηρίου Αθηνών. Οι ναυτιλιακές εταιρίες που θα επιλέξουν να εισαχθούν στο ΧΑ θα έχουν πολύ μεγάλη προβολή, καθώς δεδομένων των μεγεθών τους, θα θεωρούνται blue chips και θα συμμετέχουν στους Δείκτες FTSE.

- IV. Παράλληλα, έχουμε υιοθετήσει τις αρχές εταιρικής διακυβέρνησης, σύμφωνα με τις οποίες προστατεύονται οι επενδυτές μας χωρίς να χρειάζεται να αναλωθούν σε γραφειοκρατικές διαδικασίες και σε κόστη, τα οποία θέτουν ξένες αρχές, όπως για παράδειγμα η υπαγωγή στις απαιτήσεις που τίθενται από το Νόμο Sarbanes Oxley για τις εταιρίες που είναι εισηγμένες σε χρηματιστήρια των ΗΠΑ.
- V. Έχουμε μειώσει τη γραφειοκρατία και υιοθετήσαμε μια πιο σύντομη και ευέλικτη διαδικασία εισαγωγής, η οποία ολοκληρώνεται σε 3 μήνες.
- VI. Οι ελληνικές εταιρίες που έχουν ήδη εισαχθεί σε χρηματιστήρια των ΗΠΑ θα έχουν τη δυνατότητα δευτερογενούς εισαγωγής στο ΧΑ, αυξάνοντας με τον τρόπο αυτό τη ρευστότητά τους και τις ώρες διαπραγμάτευσης της μετοχής τους, δεδομένου ότι θα συναλλάσσονται επί 14 ώρες σε ημερήσια βάση (λόγω της διαφοράς ώρας) σε ένα σκληρό νόμισμα.
- VII. Η εισαγωγή στο ΧΑ δεν αφαιρεί από τους ιδιοκτήτες ναυτιλιακών εταιριών το φιλικό φορολογικό σύστημα υπό το οποίο λειτουργούν.
- VIII. Τα Roadshows που πραγματοποιούνται στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη μας αποδεικνύει ότι οι ξένοι θεσμικοί επενδυτές ενδιαφέρονται για νέες επενδύσεις. Η ναυτιλία θα μπορούσε να είναι ένας από τους κλάδους του ενδιαφέροντός τους.
- IX. Το Χρηματιστήριο Αθηνών είναι σε ιδανική τοποθεσία, καθώς το λιμάνι του Πειραιά φιλοξενεί το μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως και αποτελεί την έδρα πολλών εταιριών που εργάζονται για τη ναυτιλία και οι οποίες θα μπορούσαν να συμβάλουν στα κεφάλαια κατά την εισαγωγή μιας εταιρίας, ενώ τα υπόλοιπα χρήματα θα μπορούσαν να συγκεντρωθούν από εγχώριους και ξένους οικονομικούς παράγοντες. Αυτή τη στιγμή 250.000 άτομα απασχολούνται στον κλάδο της ναυτιλίας, έχουμε 16.000 ναυτικούς και 12.000 στελέχη εργάζονται στις 1.200 ναυτιλιακές εταιρίες με έδρα στην Ελλάδα.
- X. Τέλος, τα αναλογικά χαμηλό κόστος για την εισαγωγή στο Χρηματιστήριο Αθηνών όσον αφορά κόστη ασφάλισης, οικονομικών και νομικών ελέγχων, συμμετοχή σε Roadshows.

Σαφώς για μια επιτυχημένη εισαγωγή είναι απαραίτητο να συμφωνήσουν και τα τρία ενδιαφερόμενα μέρη: η εταιρεία, το χρηματιστήριο και ο ανάδοχος. Μέχρι τώρα οι Έλληνες ανάδοχοι δεν ήταν τόσο ενεργοί όσο οι αντίστοιχοι του εξωτερικού, που συμβουλεύουν τους πελάτες τους να εισαχθούν σε ξένα χρηματιστήρια, όπου θα μπορούσαν να βρουν καλύτερες αποτιμήσεις.

ΠΗΓΗ:www.espress.gr

3.3 Η έκθεση τη Merrill Lynch αναδεικνύει τα προβλήματα των τραπεζών

Με νέα έκθεση της Merrill Lynch και με τίτλο «Fighting against the current banks exposure to shipping», τα ναυτιλιακά δάνεια των σκανδιναβικών και των ελληνικών τραπεζών, καθώς η έκθεση του τραπεζικού κλάδου των δύο χωρών στην ναυτιλία που έχει μπροστά της πολύ δύσκολες μέρες πλέον, είναι μεγάλη. Μετά από πολλά χρόνια εξαιρετικής ανάπτυξης η οποία οδηγήθηκε από την τεράστια άνθηση του παγκόσμιου εμπορίου και τις υψηλές τιμές των εμπορευμάτων, η ναυτιλία αναμένεται να αντιμετωπίσει ιδιαίτερα δύσκολες μέρες από εδώ και πέρα.

Οι δείκτες των ναύλων έχουν υποχωρήσει βίαια το τελευταίο διάστημα, με τον Baltic Dry Index να χάνει 93% από την κορυφή του περασμένου Μαΐου. Την ίδια στιγμή τα βιβλία των παραγγελιών των ναυπηγείων είναι υπερπλήρη με τον όγκος των πλοίων που είναι υπό παραγγελία να είναι περίπου ο μισός από τα πλοία που ήδη υπάρχουν. Μέσα στα επόμενα δύο χρόνια, η ναυτιλία θα πρέπει να αντλήσει περίπου 500 δισ. δολάρια σε χρέος. Περίπου το μισό από αυτό το ποσό έχει ήδη δεσμευθεί, σύμφωνα με τους ειδικούς της αγοράς. Λόγω αυτών των δεσμεύσεων και τους σχετικά υγιείς ισολογισμούς (προς το παρόν) των ναυτιλιακών εταιρειών, ο κλάδος τη ναυτιλίας δεν θα αποτελέσει πρόβλημα το 2008 για τις τράπεζες, αλλά θα είναι σημαντικό πρόβλημα από το δεύτερο εξάμηνο του 2009 και ολόκληρο το 2010. Όπως επισημαίνει η Merrill Lynch, εάν τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια ανέλθουν στο 10%, τότε η καθαρή αξία του ενεργητικού των τραπεζών θα «χτυπηθεί» κατά 11% όπως τονίζει, τα πράγματα θα είναι πολύ σοβαρότερα από ότι αναμένουν οι τράπεζες.

Σύμφωνα με τον διεθνή οίκο οι ελληνικές τράπεζες έχουν σημαντική έκθεση στην ναυτιλία και τα ναυτιλιακά δάνεια, αν και πολύ μικρότερη από ότι οι σκανδιναβικές και αυτό αποτελεί έκπληξη για την M.L. Αυτό γιατί αν και οι ελληνικές τράπεζες έχουν δυναμικό παρόν στη ναυτιλία εάν συγκριθεί με τα ίδια τους κεφάλαια, η απόλυτη έκθεση τους όμως δεν είναι υψηλή, δεδομένου του ότι η ναυτιλία είναι ένας πολύ σημαντικός κλάδος για την ελληνική οικονομία, και ανέρχεται στο 5-7% του ΑΕΠ. Συγκεκριμένα, την στιγμή που η HSH Nordbank έχει συνολική έκθεση 48,168 δισ. δολάρια και η DnB NOR 21,266 δισ. δολάρια, η Τράπεζα Πειραιώς έχει συνολική έκθεση 3,514 δισ. δολάρια, η Alpha Bank 3,016 δισ. δολάρια, η Εθνική Τράπεζα 1,048 δισ. δολάρια και η Eurobank 1,013 δισ. δολάρια.

Η σχετικά χαμηλή έκθεση που παρουσιάζουν οι ελληνικές τράπεζες οφείλεται στο ότι όλες οι μεγάλες ναυτιλιακές τράπεζες έχουν σημαντική παρουσία στην Ελλάδα, στο ότι οι ελληνικές τράπεζες έχουν μικρότερους ισολογισμούς από τον μέσο όρο, πράγμα που κάνει πιο δύσκολο τον δανεισμό στην ναυτιλία, και στο ότι οι ελληνικές τράπεζες είχαν τα τελευταία χρόνια πιο ελκυστικές εναλλακτικές λύσεις χρηματοδότησης από ότι να δανείσουν στην ναυτιλία, η οποία έχει μικρό περιθώριο κέρδους.

Πάντως, αν και με μικρή έκθεση, αυτό δεν σημαίνει πως οι ελληνικές τράπεζες δεν θα επηρεαστούν από τις δύσκολες μέρες που έρχονται για την ναυτιλία. Δεδομένων των πάρα πολλών ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και των ναυτιλιακών οικογενειών, ο τράπεζες αναμένεται να έχουν σημαντική έμμεση έκθεση στον κλάδο, κάτι που όμως δεν μπορεί να υπολογισθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

4.1 Η εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας

Ο κλάδος της ελληνικής ναυτιλίας με το πέρασμα των χρόνων ενισχύει την δύναμη της στο διεθνές προσκήνιο, καθιστώντας την να διατηρεί την πρώτη θέση σε παγκόσμιο στόλο. Διαχειρίζοντας το μεγαλύτερο μέρος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις προσπαθούν να ακολουθήσουν τα παγκόσμια δεδομένα, για αυτό μειώνουν τον αριθμό των οικογενειακών επιχειρήσεων που αποτελεί την ελληνική ναυτιλία. Οι έλληνες εφοπλιστές ρισκάρουν πολύ έντονα με τολμηρές συμφωνίες με άλλες χώρες που τις περισσότερες φορές κλείνονται οι συμφωνίες.

Το μεγάλο πρόβλημα της ελληνικής ναυτιλίας είναι η μέση ηλικία των πλοίων της. Από το 2006 με τη ναυπήγηση νέων πλοίων μειώθηκε η μέση ηλικία σε 15,3 χρονιά και με το πέρασμα των χρόνων θα μειώνεται συνεχώς.

Οι Έλληνες ναυτικοί έχουν μειωθεί αισθητά λόγω μείωση των μισθών τους επειδή οι ναυτιλιακές εταιρίες προσλαμβάνουν άτομα από άλλες χώρες π.χ. από Φιλιππίνες με χαμηλότερους μισθούς. Η ελληνική κυβέρνηση προσπαθεί να βρει κίνητρα για να θελήσουν οι νέοι να ακολουθήσουν το επάγγελμα του ναυτικού.

Άλλο ένα πρόβλημα είναι ότι μέσω ελληνικών λιμανιών μεταφέρεται μικρός όγκος εμπορευμάτων. Για να λυθεί αυτό το πρόβλημα θα πρέπει να δημιουργηθούν συνεργασία με την Νοτιοανατολική Ευρώπη που θα γίνεται συνδυασμός αεροπλάνων-πλοίων και σιδηροδρομικών-πλοίων οπότε τα ελληνικά λιμάνια θα γίνουν λιμάνια-κόμβοι. Κάποιοι υποστηρίζουν ότι μια καλή λύση είναι η μερική ιδιωτικοποίηση των λιμανιών και πρώτο μπορεί να γίνει το λιμάνι του Πειραιά αλλά υπάρχουν έντονες αντιδράσεις τους τελευταίους μήνες.

Θα υπάρξουν καινούργια αποθέματα πλοίων για υγρού και ξηρού φορτίου το 2009-2010 όπου θα δημιουργήσει πλεόνασμα μεταφορικής χωρητικότητας. Θα μειωθούν οι παραγγελίες δεξαμενόπλοιων λόγω ύπαρξης εναλλακτικών πηγών όπως ο λιθάνθρακας και έτσι περιορίζεται η ζήτηση για τα πλοία υγρού φορτίου

την τελευταία δεκαετία. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες αύξησαν τις παραγγελίες ξηρού φορτίου λόγω αύξησης μεταφορικής χωρητικότητας διεθνώς από το 2007.

Η ελληνική ναυτιλία συνεισφέρει στην ελληνική οικονομία και συμβάλει στην αύξηση του ΑΕΠ. Οι ελληνικές επιχειρήσεις για να βοηθήσουν περισσότερο θα μπορούσαν να επανεπενδύουν σε άλλους κλάδους της οικονομίας και αν αυξηθεί η ελκυστικότητα της ελληνικής σημαίας θα ανεβάσει τα έσοδα της ελληνικής οικονομίας μεσοπρόθεσμα.

4.2 Χρηματοδοτήσεις

Οι χρηματοδοτήσεις βοηθάνε στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας και προσπαθούν να βρουν και άλλους τρόπους δανειοδότησης.

Οι τράπεζες για να προσεγγίσουν τις ναυτιλιακές εταιρίες ανοίγουν ανεξάρτητα τμήματα για να έχουν καλύτερα αποτελέσματα και καλύτερες συνεργασίες. Προσπαθούν να διατηρήσουν υψηλά την ποιότητα των χαρτοφυλακίων τους και την διεύρυνση της πελατείας με νέους πελάτες. Λόγω οικονομικής κρίσης των τελευταίων χρόνων, οι τράπεζες δανειοδοτούν λιγότερο τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και προσπαθούν να υποστηρίξουν τους υπάρχοντες πελάτες για έχουν μεγαλύτερα κέρδη.

Από το 2008 οι μετοχές των ναυτιλιακών εταιριών έχουν πέσει και έτσι έχουν δημιουργήσει μεγάλα χρέη. Τους τελευταίους μήνες οι εταιρίες έχουν παγώσει τις παραγγελίες των πλοίων γιατί δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν οικονομικά. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στρέφονται προς τις τράπεζες για να ανασυντάξουν τις συμφωνίες που έχουν κάνει με αυτές και να βάλουν καλύτερους όρους. Ακόμα και το Χρηματιστήριο Αθηνών χαλάρωσε τα κριτήρια που υπήρχαν για την εισαγωγή των ναυτιλιακών εταιριών για να έχουν περισσότερους επενδυτές.

Η ελληνική ναυτιλία λόγω ότι συμβάλει στην ελληνική οικονομία δεν θα την επηρεάσει αρκετά η οικονομική κρίση όσο τις άλλες χώρες, η ελληνική κυβέρνηση θα βοηθήσει να μη συμβεί. Οι ελληνικές τράπεζες είναι πάντα στο πλευρό της ελληνικής ναυτιλίας για να την βοηθήσει σε τυχόν προβλήματα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Διαδίκτυο

http://portal.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_kathextra_1 17/07/2008 241235
(17/07/2008)

<http://www.espress.gr> (30/07/2008)

<http://www.nautempotiki.gr> (19/4/2007)

<http://www.nbg.gr/NBGGroup/PUBLICATIONS/Special-FocusReports>
(1/6/2008)

http://www.nbg.gr/publications/eco_fin_bulletin.html (11/5/2006)

<http://www.ekourt@kerdos.gr> (19/11/2008)

www.kerdos.gr (7/11/2008)

<http://www.naftemporiki.gr/news/static/08/11/28/1597982.htm>
(8/11/2008)

<http://www.aspinbank.gr>

<http://www.pontoporosnautilia.gr>

<http://www.fbbbank.com>

