



Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Καλαμάτας
Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας (ΣΔΟ)
Τμήμα Χρηματοοικονομικής και Ελεγκτικής

Τ Ε Ι Κ Α Λ Α Μ Α Τ Α Σ
Τ Μ Η Μ Α
Ε Κ Δ Ο Σ Ε Ω Ν & Β Ι Β Λ Ι Ο Φ Ι Λ Ι Α Σ

ΘΕΜΑ: Η Ναυτιλία και η χρηματοδότηση της στην Ελλάδα τα τελευταία 4 χρόνια.

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΦΩΤΑΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΛΥΓΓΙΤΣΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2011



**Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Καλαμάτας
Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας (ΣΔΟ)
Τμήμα Χρηματοοικονομικής και Ελεγκτικής**

ΘΕΜΑ: Η Ναυτιλία και η χρηματοδότηση της στην Ελλάδα τα τελευταία 4 χρόνια.

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΦΩΤΑΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΛΥΓΓΙΤΣΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2011

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η εργασία με θέμα τη χρηματοδότηση της Εμπορικής Ναυτιλίας τα τελευταία τέσσερα έτη παρουσιάστηκε στο τέλος των φοιτητικών μου χρόνων ως μία νέα πρόκληση για μια νέα είσοδο σε ένα διαφορετικό επίπεδο γνώσεων.

Η ναυτιλία είναι μία πολύπλευρη βιομηχανία πολυεθνική και υπερεθνική με κοινό σημείο το πλοίο .Χωρίζεται σε δύο κατηγορίες την Επιβατηγός ναυτιλία η οποία συμπεριλαμβάνει τα κρουαζιερόπλοια την ακτοπλοΐα και την διεθνή γραμμή (Ιταλία Ελλάδα) καθώς και την Εμπορική ναυτιλία η οποία περιλαμβάνει τα πλοία υγρού και ξηρού φορτίου.

Η εργασία αυτή ξεκινά με μια αναδρομή στην αξιοσημείωτη ιστορία της ναυτιλίας προβάλλοντας τον έντονο ζήλο των Ελλήνων ναυτικών. Στη συνέχεια δίνεται ο ορισμός της ναυτιλίας με εισαγωγή στον κόσμο της στις ιδιορρυθμίες της στα είδη των πλοίων και στη γενική εικόνα του υπό ελληνική σημαία στόλου. Ακολουθώντας εισχωρούμε στο χώρο της χρηματοδότησης της Ναυτιλίας παρουσιάζοντας τα ναυτιλιακά δάνεια τη διαδικασία χορήγησής τους καθώς παρατίθενται και άλλες μορφές ναυτιλιακής χρηματοδότησης εκτός της τραπεζικής που είναι και η πιο διαδεδομένη . Έπειτα αναλύονται οι παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν τα ναυτιλιακά δάνεια που βρίσκονται σε καθυστέρηση .

Στα τελευταία κεφάλαια προβάλλονται οι σημαντικότεροι ίσως παράγοντες της ναυτιλίας τα ναυπηγεία και η ναυτιλιακή αγορά .Μέσα από την περιήγηση στο χώρο αυτό φαίνεται η πορεία της ναυτιλίας τα τελευταία έτη και μέσα από τις ήδη υπάρχουσες βάσεις και προοπτικές διαγράφεται το μέλλον της ναυτιλίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	2 - 3
----------------	-------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

1.1 Ορισμός ναυτιλίας	4 - 6
1.2 Ιδιομορφίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας και διαφορές από τις κοινές ..	7 - 8
1.3 Κατηγορίες ναυτιλίας και πλοία εμπορικής ναυτιλίας	9 -10
1.4 Ελληνόκτητος στόλος	11-15

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

2.1 Ναυτιλιακή χρηματοδότηση	16 -17
2.2 Ναυτιλιακά μεσοπρόθεσμα δάνεια	18-32
2.3 Διαδικασία χορηγήσεως δανείων	32-37
2.4 Μορφές ναυτιλιακής χρηματοδότησης	38-42

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

3.1 Ναυτικές ασφάλειες	43-49
3.2 Εθνικές σημαίες	49
3.3 Όροι χρηματοδοτήσεως ναυτιλιακών επιχειρήσεων που εδρεύουν στην Ελλάδα	50-52
3.4 Ναυτιλιακά δάνεια σε καθυστέρηση	53-58

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

4.1 Ναυπηγήσεις	59-63
4.2 Το μέλλον της εμπορικής ναυτιλίας - προοπτικές	64-76
4.3 Ναυτιλιακή αγορά - επενδύσεις σε πλοία	77-81

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

Συμπεράσματα	82-84
--------------------	-------

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική	85
Ξένα	85

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η μαγεία της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας γίνεται εύκολα αντιληπτή μόνο και μόνο αν στρέψουμε το βλέμμα μας πίσω. Η Ελληνική ναυτιλία αναπτύχθηκε από τους αρχαίους εξ αιτίας κυρίως της γεωγραφικής θέσεως της χώρας. Στους νεώτερους χρόνους παρουσίασε ανάπτυξη από το 1779 οπότε ετέθη υπό τη Ρωσική προστασία και στη συνέχεια λόγω των ευνοϊκών συνθηκών που δημιούργησε ο ηπειρωτικός αποκλεισμός μετά τη Γαλλική Επανάσταση. Την περίοδο της επανάστασης του 1821 μειώνεται η δύναμη του ελληνικού ναυτικού για να αρχίσει και πάλι η άνοδος το 1860. Στο τέλος περίπου του 19ου αιώνα η ελληνική ναυτιλία περνάει με επιτυχία στη φάση της μετατροπής από ιστιοπλοΐα σε ατμόπλοια χάρη και στο σχηματισμό ιδιόρρυθμων συνεταιρισμών μεταξύ ναυτικών οικογενειών. Κατά την έκρηξη του Α Παγκόσμιου Πολέμου η εμπορική ναυτιλία αποτελείτο από 476 ατμόπλοια χωρητικότητας 894.000 τόνων και 884 ιστιοφόρα χωρητικότητας 107.000 τόνων.¹ Ο κόσμος της θάλασσας πλήρωσε κι αυτός πανάκριβα το τίμημα της συμμετοχής του στο συμμαχικό αγώνα στη διάρκεια του Β παγκόσμιου πολέμου. Περισσότερα από 4.770 πλοία ολικής χωρητικότητας 21,5 περίπου εκατομμυρίων τόνων είχαν βυθιστεί και η ελληνική εμπορική ναυτιλία είχε πληρώσει και αυτή το βαρύ κλήρο της. Εννιάκόσια ογδόντα δύο ατμόπλοια και ιστιοφόρα 1,4 περίπου εκατομμυρίων τόνων είχαν χαθεί και μαζί τους περισσότεροι από 2.000 ναυτικοί. Συνολικά χάθηκε σε αριθμό πλοίων κάθε τύπου το 76,3% και το 73% της χωρητικότητας. Η ελληνική ναυτιλία μετείχε σε ποσοστό 10,1% σε σύνολο απωλειών πλοίων του συμμαχικού στόλου και σε 6,85% σε χωρητικότητα.

Με δεδομένο ότι η Βρετανία υπέστη τις μεγαλύτερες καταστροφές από όλα τα καλά συμμαχικά κράτη και ότι αυτές καλύπτουν το 54,19% περίπου του προπολεμικού της τονάζ μαζί με εκείνων των κτήσεών της η Ελλάδα τοποθετείται δυστυχώς σε ποσοστό απωλειών στη πρώτη θέση μεταξύ των συμμάχων. Ξεπερνά τη Μεγάλη Βρετανία σε ποσοστό 19% και πλέον. Ένα ακόμη μακάβριο ρεκόρ της ναυτικής Ελλάδας στο συμμαχικό αγώνα.

Το 1947, σε μία εποχή που η ελληνική εμπορική ναυτιλία εξερχόμενη από το Παγκόσμιο πόλεμο και βρισκόταν στο κατώτερο σημείο της ιστορίας της πολλοί ήταν

¹ "Εγκυκλοπαίδεια Δομή" Τόμος 11

εκείνοι που πρόβλεπαν τον επικείμενο θάνατό της. Τότε στα πλαίσια του δόγματος Μάρσαλ και με την παρέμβαση της ελληνοαμερικανικής κοινότητας και την εγγύηση της ελληνικής κυβέρνησης, η αμερικανική ναυτιλιακή επιτροπή στη συνεδρία της 7 Ιανουαρίου 1947 ενέκρινε την παραχώρηση, με ευνοϊκούς όρους αποπληρωμής, σε Έλληνες εφοπλιστές 100 πλοίων από εκείνα που ναυπηγήθηκαν στη περίοδο του πολέμου στην Αμερική τα περίφημα λίβερτις. Στην πραγματικότητα παραχωρήθηκαν 100 λίβερτις και 7 δεξαμενόπλοια T2.

Η ενέργεια αυτή αποτέλεσε την έναρξη της θεαματικής ανάπτυξης της Ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι αγοραστές αυτών των επτά πρώτων δεξαμενοπλοίων μετά από μία δεκαετία βρέθηκαν να κατέχουν περισσότερα από εβδομήντα δεξαμενόπλοια με χωρητικότητα 2.000.000 κόνων. Το προνόμιο της παραχώρησης των λίβερτις δεν αφορούσε την Ελλάδα αλλά στα χέρια των Ελλήνων και ναυτικών караβοκύρηδων αποτέλεσαν το ξεκίνημα της γιγάντωσης της Ελληνικής ναυτιλίας η οποία εδώ και πολλά χρόνια κατέχει την πρωτιά στην παγκόσμια ναυτιλία.²

² " Εφοπλιστής" 2006 αφιέρωμα στα 100 Liberties.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

1.1 Ορισμός της ναυτιλίας (από την Ε.Ε)

" Shipping is the business of transporting goods or persons from a dockside point across the sea, for commercial return"

"Η Ναυτιλία είναι η επιχείρηση μεταφοράς αγαθών ή προσώπων από ένα λιμάνι διά μέσου θαλάσσης σαν μέρος εμπορικής συναλλαγής"

Σύμφωνα με την παράδοση η ναυτιλία μπορεί να χαρακτηριστεί ως βιομηχανία κυριαρχούμενη από ξεχωριστούς παίκτες των οποίων η δομή των εταιρειών τους και η λειτουργία τους ήταν αποδεκτές τόσο από την λαϊκή πλευρά όσο και από την εκάστοτε εμπορική κυριαρχία. Πλέον στη σημερινή εποχή η ναυτιλία είναι ως επί των πλείστων μία δημοφιλής βιομηχανία. Διάφοροι παράγοντες συνεισφέρανε σ' αυτή τη θεμελιώδη αλλαγή. Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που συνετέλεσαν στο γεγονός αυτό ήταν τα περιβαλλοντολογικά θέματα τα οποία τοποθέτησαν τη ναυτιλία πλέον στη σφαίρα του δημοσίου ενδιαφέροντος.

Η επιφυλακτική τραπεζική δανειοδότηση, η σχετική απουσία των μακροχρόνιων χρονοναυλώσεων καθώς επίσης και η πτώση τόσο του προσωπικού όσο και του συσσωματωμένου πλούτου των πλοιοκτητών είχαν ως αποτέλεσμα να αναπτυχθεί εμπιστοσύνη και να κατευθυνθεί η ναυτιλιακή βιομηχανία ως προς άλλους καινούργιους τρόπους αύξησης κεφαλαίου .

Οι περισσότερες όμως από τις νέες μεθόδους απαιτούν αποκαλύψεις οικονομικών πληροφοριών των εταιρειών. Ο προφανέστερος τρόπος με τον οποίο ο πλοιοκτήτης μπορεί να εξαπλώσει το στόλο του είναι μέσω της κράτησης κερδών .Ενώ λοιπών η συγκεκριμένη μέθοδος υπήρξε ιστορικά αποτελεσματική η διαρκής μεταβλητή φύση της ναυτιλιακής αγοράς οδήγησε στην ανάγκη για μεγαλύτερα κοσμογυρισμένα πλοία σε αντίθεση, αυτή η εξέλιξη επιβάρυνε το καθαρό δικαίωμα των πλοιοκτητών για τη χρηματοδότηση νέο ναυπηγημένων πλοίων ή μεταχειρισμένων αποκτημάτων. Οι περισσότεροι πλοιοκτήτες βρήκαν το βάρος αυτό πολύ δυνατό και έκαναν στροφή προς άλλες εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησεως ανάπτυξης στόλου³.

³ "Ship finance" κεφάλαιο 4° "Access to capital and financing techniques" σελ. 49

Παρόλο τις διάφορες μεταβολές, επιρροές των διαφόρων περιόδων που επιδρούν στην αγορά και κατά συνέπεια στη ναυτιλία, τα ελληνικά συμφέροντα διαθέτουν τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο. Σύμφωνα με στοιχεία των Lloyd's για λογαριασμό της **Επιτροπής Ελληνικής Συνεργασίας (ΕΕΝΣ)** με έδρα το Λονδίνο, τον Φεβρουάριο του 1998, ο αριθμός των πλοίων ήταν 3.358 με επίσημη καταμετρημένη χωρητικότητα σε κόρους (grt) 78,9 εκατ. ή 133,6 εκατ. τόνους νεκρού βάρους.

Αυτό σημαίνει ότι ένας στους έξι τόνους χωρητικότητας στον κόσμο ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα. Αλλά μόλις 28,2% των πλοίων και 35,8% του τονάζ βρίσκονται υπό ελληνική σημαία, λόγω των οικονομικών όρων, τους οποίους οι πλοιοκτήτες θεωρούν επαχθείς. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της συμβολής της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία. Ενώ στις αρχές της δεκαετίας του 1980 η ναυτιλία κάλυπτε σχεδόν το ήμισυ του εμπορικού ελλείμματος και συνεισέφερε σχεδόν κατά 5% του ΑΕΠ, τώρα καλύπτει περί το 12% του ελλείμματος και κάτω του 2% του ΑΕΠ

Ο αριθμός των πλοίων υπό ελληνική σημαία και η συμβολή τους στην οικονομία μειώνονται σταθερά. Ακόμη, ο αριθμός αυτός παρουσίασε καθαρή μείωση κατά 41 πλοία εντός του 2006. Αλλά 154 σκάφη (καθαρή αύξηση) αγοράστηκαν από Έλληνες, αλλά έχουν εγγραφεί σε ξένα νηολόγια. Κατά την **Πανελλήνια Ναυτεργατική Ομοσπονδία (ΠΝΟ)**, προ 20 ετών υπήρχαν 120.000 Έλληνες ναυτεργάτες. Τα μέλη της σήμερα είναι μόνο 19.000.

Παρά τα προβλήματά του, ο υπό ελληνική σημαία εμπορικός στόλος είναι μακράν ο μεγαλύτερος της Ε.Ε με 48% του στόλου (στοιχεία 2007). Αλλά και αυτό διαφοροποιείται, καθώς άλλες ευρωπαϊκές χώρες χαλαρώνουν τους κανονισμούς τους ή ιδρύουν παράλληλα νηολόγια, τα οποία απαιτούν μεν υψηλά επίπεδα λειτουργίας και ασφάλειας, αλλά προσφέρουν συνθήκες φορολογίας και σύνθεσης συγκρίσιμες με αυτές των σημαίων ευκαιρίας. Η μέση ηλικία του ελληνικού στόλου είναι 20,2 έτη, ενώ των υπολοίπων χωρών 16,8. Εάν οι μέσοι όροι προσαρμοστούν ως προς τη χωρητικότητα dwt, η μέση ηλικία των ελληνικών πλοίων είναι 12,3 έτη και των υπολοίπων 13,8. Οι μεγαλύτερες διαφορές εμφανίζονται στα δεξαμενόπλοια υγροποιημένου αερίου (LGC) όπου η μέση ηλικία των ελληνικών πλοίων είναι 19,3 έτη και του παγκόσμιου στόλου 13,9 στα κοντέινερ 18,8 και 10,3 αντιστοίχως και στα επιβατηγά 27,8 και 19,6 αντιστοίχως.

Από τα πλοία που βρίσκονται υπό παραγγελία μόλις 89 (ποσοστό 4,2%) προορίζονται για έλληνες πλοιοκτήτες. Η χωρητικότητά τους ανέρχεται σε εκατ.dwt η 8,4% του συνόλου. Τα στοιχεία δείχνουν ότι η πλειονότητα των ελλήνων πλοιοκτητών συνεχίζει να εφαρμόζει την παραδοσιακή τακτική της αγοράς των πλοίων εν λειτουργία επί μακρύτερο χρονικό διάστημα σε σχέση με τους ανταγωνιστές. Μόνο οι μεγαλύτερες και πλέον σύγχρονες εταιρείες ανανεώνουν τους στόλους τους μέσω προγραμμάτων ναυπήγησης και αγοράς σκαφών⁴.

⁴ "Βιομηχανική οικονομική επιθεώρηση" άρθρο "Ένας στους έξι τόνους είναι ελληνικός αλλά.." σελ.64 Ιούνιος 2001

1.2 Ιδιομορφίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας και διάφορες από τις κοινές

Η ναυτιλία υφίσταται για να υπηρετεί παρεχόμενες μεταφορικές απαιτήσεις. Χαρακτηρίζεται ανταγωνιστική, κυκλική, υψηλής μεταβλητότητας και έντασης κεφαλαίου βιομηχανία , πράγμα που γίνεται αντιληπτό από την οργάνωση και την λειτουργία της ναυτιλιακής αγοράς. Η βασική κινητήρια δύναμη πίσω από τον ναυτιλιακό εξοπλισμό τουλάχιστον από τα τέλη τοθ 1960 ήταν η διάθεση εξωτερικών, κυρίως οφειλών οικονομικών και πιστωτικών επιχορηγήσεων υποστηριζόμενες από κρατικές εγγυήσεις, στην νεότευκτη αγορά. Η ναυτιλιακή βιομηχανία διαφοροποιείται από τις άλλες μορφές μεσοπρόθεσμων δανείων για τέσσερις βασικούς λόγους

1) Ένταση Κεφαλαίου (Capital Intensity):

Η ναυτιλία είναι βιομηχανία η οποία διακινεί κεφάλαια μεγάλης έντασης. Εκτιμάται ότι στο τέλος του 2000 ένα νεόκτιστο VLC κόστιζε τουλάχιστον 80 εκατομμύρια δολάρια. Στην Ακτή Μιαούλη παίζονται σε ναυτιλιακά δάνεια περίπου 12 δις δολάρια. Η βιομηχανία έχει το υψηλό πλεονέκτημα ή αλλιώς δύναμη τόσο στον οικονομικό τομέα όσο και στην λειτουργικότητα και οργάνωσή της. Ο δανεισμός είναι σημαντικό μέρος των κεφαλαίων αλλά και η ρευστότητα είναι ιδιαίτερος σημαντική. Η ένταση του κεφαλαίου τείνει να περιορίσει την ρευστότητα.

Εκτιμάται ακόμη για τη δεκαετία που διανύουμε το ποσό που απαιτείται στην παγκόσμια ναυτιλία για αντικατάσταση του μεγάλου ηλικίας στόλου ανέρχεται περίπου στα 200δισεκατομμύρια δολάρια, ποσό τέσσερις φορές μεγαλύτερο από εκείνο που δαπανήθηκε την προηγούμενη δεκαετία.

2) Κεφαλαιακή δομή και περιορισμένη πληροφόρηση (capital structure and Limited information):

Στην ναυτιλία είναι πολύ σύνηθες φαινόμενο οι μονοβάπορες εταιρίες, οι οποίες δυσκολεύουν την συμβατική, επενδυτική και λογιστική ανάλυση στις οποίες στηρίζονται κυρίως οι δανειοδοτικές τράπεζες. Η ναυτιλία αποτελεί χαρακτηριστική περίπτωση βιομηχανίας έντονα μυστικοπαθούς.

3) Διαφορετικοί χρονικοί ορίζοντες (flicting time horizons):

Υπάρχει μία αντίθεση μεταξύ βραχυπρόθεσμων (μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων δανείων στη ναυτιλιακή οικονομία. Η ναυτιλία απαιτεί μακροπρόθεσμα δάνεια και κοινές μετοχές να ταιριάζουν με την αναμενόμενη

διάρκεια ζωής και με την πραγματική παρούσα αξία του πλοίου. Διαφορετικοί είναι με άλλα λόγια οι χρονικοί ορίζοντες από των δανειζόμενων λόγω της κυκλικότητας και των έντονων διακυμάνσεων στο χώρο της ναυτιλίας.

4) Έντονες διακυμάνσεις των αγορών (Volatile Markets.):

Οι έντονες διακυμάνσεις που χαρακτηρίζουν την ναυτιλιακή βιομηχανία (κυκλικότητα, εποχικότητα) απαιτούν ευελιξία στις σχέσεις πλοιοκτητών και ναυτιλιακών τραπεζών. Η πλειοψηφία αυτών των έντονων διακυμάνσεων είναι απρόβλεπτες, όπως οι περιβαλλοντολογικές συνθήκες⁵. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η επιδείνωση της ήδη κακής ναυλαγοράς της περιόδου 2007-2008 οι επιδράσεις του φαινομένου El Niño⁵.

⁵ "Ship Finance" κεφάλαιο 2^ο σελ. 21-22

1.3 Κατηγορίες πλοίων της εμπορικής ναυτιλίας

α) **Υγρού φορτίου.** Σε αυτή τη κατηγορία ανήκουν πλοία με φορτία κυρίως πετρελαίου, παραγώγων και χημικών προϊόντων καθώς και εξειδικευμένης φύσεως προϊόντα.

- Τα πετρελαιοφόρα (oil tankers)
- Χημικών προϊόντων (chemical tankers)
- Παραγώγων πετρελαίου (product tankers)
- Τα υγραεριοφόρα (Gas carriers), τα οποία μεταφέρουν αέρια σε υγρή κατάσταση.

Τα τελευταία διακρίνονται σε LNG carriers, από τα αρχικά των λέξεων Liquefied natural Gas και LPG carriers, από τις λέξεις Liquefied Petroleum Gas. Τα δεξαμενόπλοια αναλόγως μεγέθους διακρίνονται σε: -ULCC από τα αρχικά των λέξεων Ultra Large Crude Carrier (ιδιαίτερα μεγάλα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου). Στη κατηγορία αυτή υπάγονται τα άνω των 350 χιλ. τόνων.

-VLCC από τα αρχικά των λέξεων Very Large Crude carrier (πολύ μεγάλα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου). Στη κατηγορία αυτή θεωρείται ότι υπάγονται τα δεξαμενόπλοια 200– 350 χιλ. τόνων.

Επίσης τα δεξαμενόπλοια από 120.000 μέχρι 200.000 τόνων ονομάζονται **SUEZMAXES**, αφού από την διώρυγα του Σουέζ μπορούν να διέλθουν δεξαμενόπλοια αυτής της χωρητικότητας. Τα **AFRAMAXES** τα οποία είναι χωρητικότητας 80.000 – 120.000 τόνων κάνουν ταξίδια στην Αφρική, Μεσόγειο και Β. Ευρώπη. Ακόμη τα **PANAMAXES** (60.000 – 80.000) ονομάστηκαν έτσι αφού μέχρι αυτού του μεγέθους πλοία διασχίζουν τη διώρυγα του Παναμά. Και τέλος τα **PRODUCT CARRIERS** ή **HANDIES** (10.000 – 60.000) τα οποία μεταφέρουν κυρίως παράγωγα πετρελαίου περιορισμένου μεγέθους όπως βενζίνη, κηροζίνη κ.α.

β) Ξηρού χύδην φορτίου. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν δύο κατηγορίες πλοίων, τα bulk carriers και τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων (container ships). Τα bulk carriers είναι πλοία ενός καταστρώματος που μεταφέρουν ξηρά φορτία χύδην, κυρίως δημητριακά ορυκτά και σιδηρομεταλλεύματα.

Τα Bulk carries μεταξύ 10 και 35.000 dwt ονομάζονται Handysizes τα οποία είναι ευέλικτα, ευκολόχρηστα για διάφορες μεταφορές όπως και τα Handymaxes (35.000 – 50.000 dwt), τα μεταξύ 50 και 80.000 dwt αποκαλούνται Panamaxes αφού μόνο μέχρι του μεγέθους αυτού κατ' ανώτατο όριο μπορούν να περάσουν από τη διώρυγα του Παναμά, μεταφέρουν κυρίως δημητριακά. Ακόμη υπάρχουν και τα μικρά Capesizes (80.000 – 120.000 dwt) τα οποία μεταφέρουν κυρίως σιδηρομεταλλεύματα και ορυκτά και τέλος τα μεγάλα Capesizes μεταξύ 120.000 dwt και άνω.

γ) Γενικού φορτίου. Multipurpose (tweendeckers), ονομάζονται τα πλοία διπλού καταστρώματος. Τα πλοία αυτά μπορούν να μεταφέρουν δύο ειδών φορτία όπως σίδηρα και αυτοκίνητα.

δ) Εξειδικευμένα πλοία. Τέτοια πλοία είναι, τα Containerships που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια και απασχολούνται σε τακτικές διαδρομές μέσω δημιουργίας κοινοπραξιών. Είναι τα πλοία – ψυγεία (Reefers) που μεταφέρουν φρέσκα προϊόντα όπως κρέατα, λαχανικά, ψάρια, φρούτα και με χαρακτηριστικό τους την εποχική απασχόληση τους, τα Car carriers για μεταφορές αυτοκινήτων, και τα Forest carriers (μεταφορά ξυλείας).

1.4 Ο στόλος υπό Ελληνική σημαία

Μετά την αναφορά στις κατηγορίες των πλοίων της εμπορικής ναυτιλίας μπορούμε να παρακολουθήσουμε με συνέπεια την εξέλιξη του Ελληνικού και ελληνόκτητου εμπορικού στόλου.

Το 2009 απεχώρησε από την Ελληνική κοινότητα χωρητικότητα που έφτασε το 1,7 εκ. Κόρους, ενώ και τους τέσσερις πρώτους μήνες του τρέχοντος έτους χάθηκαν 420 χιλιάδες κόροι. Σε αριθμό μονάδων η απώλεια αντιστοιχεί σε 89 πλοία το 2009 και 29 πλοία από τον Ιανουάριο ως και τον Απρίλιο του 2010. Κατά την διάρκεια του προηγούμενου έτους εγγράφηκαν στο νηολόγιο 66 πλοία, χωρητικότητας 2,2 εκ. κ.ο.χ με μέσο όρο ηλικίας 12,9 έτη. Επρόκειτο για 30 πλοία εγγεγραμμένα με βάση τις πάγιες διατάξεις, χωρητικότητας 68.027 κ.ο.χ με μέσο όρο ηλικίας τα 16,18 χρόνια και 36 μονάδες του άρθρου 13, χωρητικότητας 2 εκ. κ.ο.χ με μέσο όρο ηλικίας τα 9,8 χρόνια. Οι διαγραφές του 2009 αντιστοιχούν σε 155 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3,9 εκ. κόρων με μέσο όρο ηλικίας τα 26 έτη. Οι 36 μονάδες ήταν εγγεγραμμένες και είχαν χωρητικότητα 43 χιλιάδων κόρων, ενώ ο κύριος όγκος των διαγραφών αφορούσαν πλοία του άρθρου 13:119 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 3,8 εκ. κόρων.

Σε όλους τους μήνες του προηγούμενου έτους, οι εγγραφές στο Ελληνικό νηολόγιο ανέρχονται σε μονοψήφιους αριθμούς, ενώ οι αντίστοιχες διαγραφές είχαν συνεχή αύξηση. Τα πλοία που εγκατέλειψαν την Ελληνική σημαία ήταν κυρίως φορτηγά και δεξαμενόπλοια μεγάλης ηλικίας που προσέφυγαν σε νηολόγια ευκαιρίας. Παναμάς, Λιβερία, Μάλτα αλλά και Κύπρος ήταν οι σημαίες που ωφελήθηκαν κατά κύριο λόγο από τη διαρροή.

Όσον αφορά τις εγγραφές κατά το 2009, εκείνες που έγιναν με βάση το άρθρο 13 αφορούσαν επίσης φορτηγά και δεξαμενόπλοια σχετικά μικρής ηλικίας. Σε πολλές περιπτώσεις επρόκειτο για νεότευκτα πλοία μεγάλης χωρητικότητας. Η πορεία συρρίκνωσης του νηολογίου συνεχίστηκε το πρώτο τετράμηνο του τρέχοντος έτους. Η Ελληνική σημαία έχασε 29 μονάδες, χωρητικότητας 420.205 κ.ο.χ. Από τον Ιανουάριο ως το τέλος Απριλίου, εγγράφηκαν 14 πλοία των παγίων διατάξεων, με χωρητικότητα 8 χιλιάδες κόρους και μέσο όρο ηλικίας τα 19,7 έτη καθώς και 13 πλοία του άρθρου 13 χωρητικότητας 635 χιλιάδων κόρων και μέσο όρο ηλικίας τα 5,6 έτη. Τα πλοία πάγιων διατάξεων που διαγράφηκαν ήταν 12, χωρητικότητας 50

χιλιάδων κόρων με μέση ηλικία τα 27,2 έτη και 44 μονάδες του άρθρου 13 με χωρητικότητα 1 εκ. κ.ο.χ και μέση ηλικία τα 22,7 έτη. Και πάλι οι διαγραφές αφορούσαν φορητά και δεξαμενόπλοια, μεγάλης ηλικίας, που εγγράφηκαν σε νηολόγια ευκαιρίας: Παναμάς, Λιβερία, Μάλτα. Αντιθέτως, ορισμένες από τις εγγραφές ήταν για πλοία νεότευκτα μεγάλης χωρητικότητας⁶.

Από το τέλος του 2009 ο υπό Ελληνική σημαία στόλος της χώρας υπολείπεται των 2.000 μονάδων και αριθμούσε στις 31 Δεκεμβρίου 1.924 πλοία χωρητικότητας 26.227.852 κόρων. Μετά και το πρώτο τετράμηνο του τρέχοντος έτους ο αριθμός των εμπορικών πλοίων υπό την Ελληνική σημαία ανέρχεται σε 1.895 πλοία χωρητικότητας 25.867.647 κόρων ολικής χωρητικότητας.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες προτιμούν πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και σιδηρομεταλλευμάτων, και στις δύο αυτές κατηγορίες ανήκει το 40% των Ελληνόκτητων πλοίων. Από πλευράς χωρητικότητας, τα πλοία Ελληνικών συμφερόντων καλύπτουν πάνω από το 20% του παγκόσμιου στόλου.

Στις προτιμήσεις των Ελληνικών εταιρειών, ακολουθούν τα φορητά πλοία, που αντιστοιχούν στο 9,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου, που καλύπτουν το 17,4% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Lloyd's Register, από τα 3.358 πλοία που αριθμούσε ο ελληνόκτητος στόλος στις 19 Φεβρουαρίου, με συνολική χωρητικότητα 133,6 εκ. dwt, οι 1312 μονάδες είναι πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και μεταφοράς σιδηρομεταλλευμάτων χωρητικότητας 58,9 εκ. dwt με μέσο όρο ηλικίας τα 19,2 έτη. Τα Ελληνόκτητα φορητά πλοία είναι 934, συνολικής χωρητικότητας 10 εκ. dwt, με μέσο όρο ηλικίας τα 21 έτη ενώ 390 είναι τα πετρελαιοφόρα που έχουν χωρητικότητα 43,7 εκ. dwt και μέση ηλικία τα 20,5 έτη.

Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών και παραγώγων πετρελαίου αυξήθηκαν κατά 37 μονάδες και 2,6 εκ. dwt το 1997, με αποτέλεσμα ο αριθμός τους να ανέλθει σε 314 πλοία χωρητικότητας 13,2 εκ. dwt. Η μέση ηλικία των πλοίων αυτής της κατηγορίας είναι τα 17 έτη και αποτελούν το 16,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας⁶.

Ο Ελληνόκτητος στόλος περιλαμβάνει 194 επιβατηγά πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 27,8 έτη και 102 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας 2,2 εκ. dwt με μέση ηλικία τα 18,8 έτη. Στις λοιπές κατηγορίες πλοίων περιλαμβάνονται 38 combination carriers, 35 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου και 39 πλοία άλλων κατηγοριών με χωρητικότητες αντιστοίχως 3,8 εκ. dwt, 746.000 dwt και 430.000 dwt.

⁶ "Ναυτεμπορική ειδική έκδοση"/άρθρο "Ελληνικό νηολόγιο 2009' 'χωρίς πατρίδα' 1,7 εκ. κόροι" σελ. 10

Όσον αφορά στις παραγγελίες που τέθηκαν από Ελληνικών συμφερόντων εταιρείες και οι οποίες είναι συνολικά 89 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 6,9 εκ. dwt, η πλειοψηφία, δηλαδή 29 πλοία είναι δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών και παραγώγων πετρελαίου. Είκοσι ένα είναι τα πετρελαιοφόρα, 18 είναι τα μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και σιδηρομεταλλευμάτων, 8 είναι τα επιβατηγά, επτά είναι φορτηγά και έξη πλοία υπό παραγγελία ανήκουν σε διάφορες κατηγορίες. Τα 5,9 εκ. dwt έφθασε η χωρητικότητα των πλοίων που απέκτησαν εταιρείες Ελληνικών συμφερόντων το 2010, ενώ την ίδια χρονιά η Ελληνική σημαία έχασε 1,4 εκ. dwt.

Ο Ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε κατά 154 πλοία και μετά τη συμπίεση του 2009, είχε ανοδική πορεία σε όλα τα μεγέθη. Με βάση τα στατιστικά στοιχεία, που αφορούν την περίοδο ως τον Φεβρουάριο του 2000, ο Ελληνόκτητος αριθμεί 3.358 μονάδες, όλων των τύπων, με συνολική χωρητικότητα 133,7 εκ. dwt, ενώ υπό ναυπήγηση βρίσκονται ακόμη 89 πλοία με χωρητικότητα 6,9 εκ. dwt. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Lloyd's Register που αφορούν πλοία μεγαλύτερα των 1.000 κόρων, ο Ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε κατά 4,8% σε σύγκριση με τον Μάρτιο του 2000 οπότε περιλάμβανε 3.204 μονάδες, ενώ η χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 4,6% - 127,8 εκ. dwt ήταν το τονάζ ως τον τρίτο μήνα του 2009.

Κυρίαρχη από πλευράς χωρητικότητας είναι η ελληνόκτητη ναυτιλία εντός του παγκόσμιου στόλου. Στις τέσσερις κύριες κατηγορίες πλοίων: μεταφοράς πετρελαίου, χημικών, σιδηρομεταλλευμάτων, χύδην ξηρού φορτίου και combos, το 14,91% των πλοίων και το 18,23% της χωρητικότητας ελέγχεται από ελληνικά συμφέροντα.

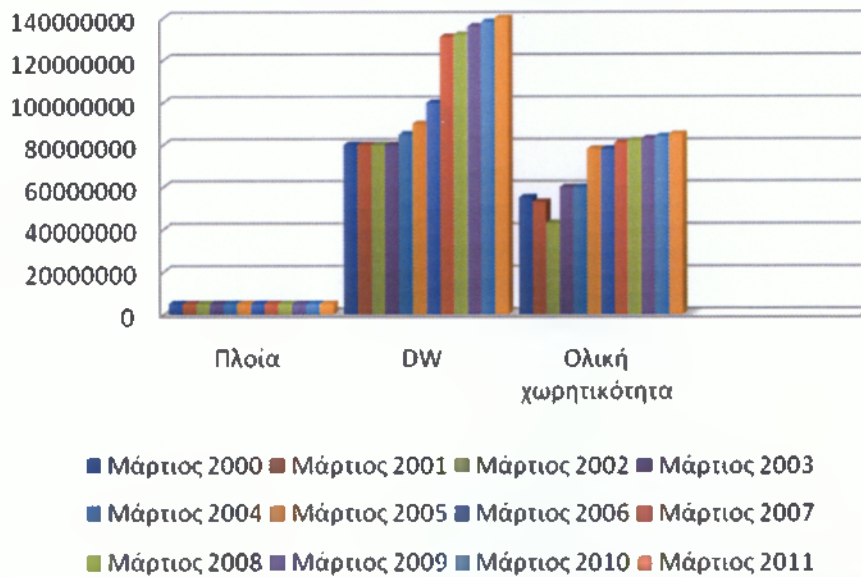
Το 2010, ο ελληνόκτητος στόλος εμφάνισε μικρή αύξηση του μέσου όρου ηλικίας έναντι της στασιμότητας που είχε η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου. Με βάση πάντα τα στοιχεία του αγγλικού νηογνώμονα, ο μέσος όρος ηλικίας σε σχέση με τον αριθμό πλοίων ήταν 20,2 έτη έναντι 19,8 έτη, όσον αφορά τη χωρητικότητα. Ο παγκόσμιος στόλος είχε μέσο όρο ηλικίας τα 16,8 έτη, έναντι 16,7 πέρυσι ως προς τον αριθμό πλοίων και παρέμεινε στα 13,8 έτη ως προς τη χωρητικότητα. Μείωση της μεταφορικής ικανότητας των πετρελαιοφόρων, τουλάχιστον σε ποσοστό 10% εξαιτίας των κανονισμών του IMO θα πρέπει να αναμένεται τα αμέσως επόμενα χρόνια.

Οι νέες απαιτήσεις προβλέπουν ότι μετά το 25 έτος της ηλικίας τους τα παλαιά VLCC/ ULCC μπορούν να δραστηριοποιούνται μόνο υπό τις προϋποθέσεις ότι είναι διπλού κύτους η εφόσον έχουν περιορίσει κατά 25% τη χωρητικότητά τους μετά από κατασκευαστικές τροποποιήσεις. Ο ελληνόκτητος στόλος, σε σύνολο 390 πετρελαιοφόρων, περιλαμβάνει 162 πλοία ηλικίας 20 έως 25 ετών και 80 ηλικίας άνω των 25 ετών. Εκτίμηση της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου είναι η μείωση της μεταφορικής ικανότητας θα αντισταθμιστεί από νεοναυπηγούμενα πλοία και από αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Το γεγονός, ότι ο

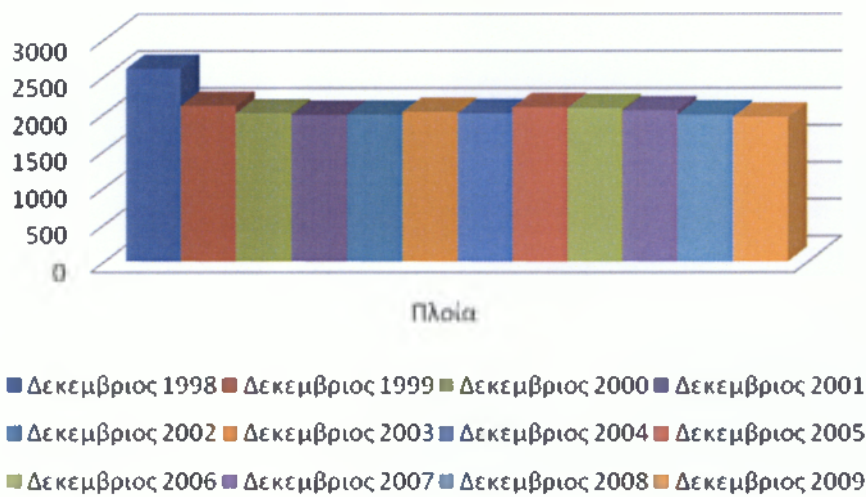
μέσος όρος ηλικίας του αριθμού των πλοίων είναι μεγαλύτερος από εκείνο της χωρητικότητας, αποδίδεται στην ύπαρξη μεγάλου αριθμού «ηλικιωμένων» πλοίων μικρής χωρητικότητας καθώς και επιβατηγών πλοίων μεγάλης ηλικίας. Πέντε νηογνώμονες-μέλη του IACS έχουν εγγράψει το 90% της ελληνόκτητης ναυτιλίας, με την πλειοψηφία να ανήκει στον αγγλικό νηογνώμονα και ακολουθεί ο αμερικάνικος, ο νορβηγικός, ο γαλλικός και ο ιαπωνικός νηογνώμονας⁷.

⁷ “Ναυτεμπορική” Ιούνιος 1998 “Ελληνικός στόλος. Ανοδική πορεία σε όλα τα μεγέθη.” σελ. 10-

ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ



ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ 1998-2009



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση

Η ελληνόκτητη ναυτιλία, η μεγαλύτερη όπως αναφέραμε εθνική ναυτιλία στον κόσμο είναι πραγματικά ένας γίγαντας που όλο και μεγαλώνει μέσα στους αιώνες. Σ' αυτόν τον τομέα τον τόσο σημαντικό για την εθνική μας οικονομία ένα μεγάλο σύνολο ανθρώπων (πλοιοκτήτες, μεσίτες, ναυπηγοί, κατασκευαστές, ναυτικοί κλπ.) συνεργάζονται για να διεκπεραιώσουν το καθήκον τους που είναι η σωστή θαλάσσια μεταφορά ανθρώπων και αγαθών. Πολλές είναι οι παράμετροι που συμβάλλουν και συντελούν στην ανάπτυξη της ναυτιλίας. Μία από αυτές είναι και η ναυτιλιακή χρηματοδότηση.

Στον τομέα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, ο οποίος είναι και δύσκολος και επικίνδυνος από την ίδια του τη φύση, οι τράπεζες έχουν γίνει πιο συντηρητικές απέναντι στη χρηματοδότηση ναυτιλιακών εταιρειών. Οι δυσάρεστες εμπειρίες της δεκαετίας του '80 καθιστούν τους τραπεζίτες πιο προσεκτικούς και τους υπενθυμίζουν ότι οι επισφαλείς απαιτήσεις έθεσαν τότε σε κίνδυνο ολόκληρο τον τραπεζικό τομέα.

Αυτό δείχνουν αφ' ενός η χρήση αυστηρότερων κριτηρίων από τις τράπεζες για την επιλογή των πελατών τους και αφ' ετέρου η τάση των τραπεζών για δημιουργία τραπεζικών συνδικάτων. Συμφωνίες μεγάλων χρηματοδοτήσεων έχουν αρχίσει να συνάπτονται από consortium δύο με πέντε τραπεζών, που χρηματοδοτούν συλλογικά ένα μεγάλο δάνειο. Οι τράπεζες αναμφισβήτητα πρέπει να διενεργούν ένα λεπτομερή έλεγχο για τη σωστή και υγιή πιστωτική ανάλυση και πολιτική της χρηματοδοτούμενης ναυτιλιακής εταιρείας. Υπάρχουν άφθονα κεφάλαια για δανεισμούς στη ναυτιλία, οι όροι όμως αλλάζουν αισθητά. Εκτός των τραπεζών, οι πλοιοκτήτες μπορούν να αντλήσουν κεφάλαια από διεθνείς κεφαλαιαγορές ή με εκδόσεις χρεογράφων με δημόσια εγγραφή. Οι προβλέψεις στις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις είναι αισιόδοξες για την μεσοπρόθεσμη αγορά και δεν εκτιμάται ότι θα εκδηλωθούν απότομες αναταραχές.

Οι εξελίξεις βέβαια στους περιβαλλοντικούς κανόνες και οι αλλαγές στη νομοθεσία τους θα προκαλέσουν ανησυχίες και αναταραχές τόσο στους πλοιοκτήτες όσο και στις τράπεζες. Οι νέοι κανονισμοί θα απαιτήσουν επενδύσεις για τροποποιήσεις πλοίων. Κυρίως το πρόβλημα ευθύνης είναι ιδιαίτερα οξύ για τις εταιρείες των δεξαμενοπλοίων και ιδιαίτερα όσων σκόπευαν να κινηθούν στα ύδατα των ΗΠΑ μετά από τον καθορισμό κανονισμών με την πράξη OPA '90 οι οποίοι

απαιτούν ορισμένες τεχνικές προδιαγραφές στα πετρελαιοδεξαμενόπλοια που μπαίνουν στα λιμάνια των ΗΠΑ.

Οι τράπεζες βλέπουν ευνοϊκότερα τους διαφοροποιημένους στόλους, όπως είναι οι στόλοι ξηρού φορτίου που έχουν μικρό αριθμό δεξαμενοπλοίων, η ορισμένα δεξαμενόπλοια χημικών προϊόντων και όχι τους στόλους που αποτελούνται αποκλειστικά από πετρελαιοδεξαμενόπλοια.

Για να εξασφαλίσουν οι εφοπλιστές επιτυχώς τη χρηματοδότηση που επιθυμούν όταν προσεγγίζουν τράπεζες και χρηματαγορές, πρέπει να έχουν ξεκάθαρους στόχους. Επωφελής θα ήταν η παρουσίαση μετόχων με καλή απόδοση και πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην απροκάλυπτη διάθεση πληροφοριών για τις εταιρείες τους. Η εφαρμογή των κανόνων ανάλυσης αξιών και τίτλων, καθώς και κανόνων εταιρικής αξιολόγησης είναι καθοριστικής σημασίας στη ναυτιλία για τους επενδυτές που στοχεύουν να επενδύσουν χωρίς πρόβλημα σε μετοχές ναυτιλιακών εταιρειών εισηγμένες σε κάποιο χρηματιστήριο.

Επίσης οι επενδυτές θα πρέπει να κάνουν μία προσωπική και εκτενή ανάλυση της κατάστασης της ναυλαγοράς, συμπεριλαμβανομένων τομέων όπως των πετρελαιοφόρων των πλοίων ξηρού φορτίου και των πλοίων τακτικών γραμμών. Η ηλικία του στόλου είναι καθοριστικός παράγοντας όπως επίσης και η σωστή συντήρηση των πλοίων. Αν λοιπόν λάβουμε υπόψη ότι το 80% του παγκόσμιου εμπορίου γίνεται δια θαλάσσης τότε μόνο μπορούμε να αντιληφθούμε την ύψιστη σημασία της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία⁸.

⁸ Περιοδικό “Χρήμα -Manager”/ Οκτώβριος 2007 άρθρο “Ναυτιλιακή χρηματοδότηση” σελ.15

2.2 Ναυτιλιακά μεσοπρόθεσμα δάνεια

Ξεκινώντας την ανάλυση των τρόπων και των μεθόδων χρηματοδότησης θα αναφερθούμε πρώτα και κύρια στην τραπεζική δανειοδότηση. Η τραπεζική δανειοδότηση είναι πλέον η πιο πατροπαράδοτη και συνήθης μέθοδος χρηματοδότησεως με την οποία οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να εξασφαλίσουν το κεφάλαιο και είναι το χαρακτηριστικό της τράπεζας (benchmark) έναντι του οποίου μπορεί να υπολογιστεί η ευκαμψία των άλλων πηγών αύξησης κεφαλαίου.

Υπάρχουν πάνω από εκατό ιδρύματα παγκοσμίως (η παρατεταμένη οικονομική κρίση της Άπω Ανατολής με συνέπεια την κακή ναυλαγορά ανάγκασε τον αριθμό των ναυτιλιακών τραπεζών παγκοσμίως, να μειωθούν για δεύτερη συνεχή χρονιά από 201 το 2008 σε 196 το 2009 και 168 το 2010) που παρέχουν τραπεζικές χρηματοδοτήσεις με επικεφαλή γραφεία στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα στον Πειραιά, Όσλο, Λονδίνο, Τόκιο, Χονγκ Κονγκ και Νέα Υόρκη.

Σίγουρο είναι πως αξιολογώντας μία πληθώρα από ναυτιλιακά δάνεια τα οποία δεν εκτελέστηκαν κατά την διάρκεια των ετών 1970 και 1980 οι εμπορικές τράπεζες πλέον είναι πιο επιφυλακτικές στο να προχωρούν στη σύναψη ναυτιλιακών δανείων με τους πλοιοκτήτες. Ακόμη η τραπεζική χρηματοδότηση όσον αφορά προγράμματα νεότευκτων πλοίων είναι προτιμότερο να γίνεται μέσω συμφωνίας μεταξύ και άλλων τραπεζών, όπως και άλλων οικονομικών ιδρυμάτων, έτσι ώστε να καλυφθεί το αναμενόμενο ρίσκο της επένδυσης με σύναψη κοινοπρακτικού δανείου⁹.

Η διαδικασία καταβολής και έγκρισης ενός ναυτιλιακού δανείου παρατίθεται στη συνέχεια αναλυτικώς με όλους τους παράγοντες οι οποίοι μπορούν να επηρεάσουν την εξέλιξη του.

1) Διερεύνηση αιτήματος

Με την υποβολή αιτήματος χρηματοδότησεως για την αγορά, επισκευή, η μετασκευή ενός ή περισσοτέρων πλοίων από κάποιο πελάτη η μη, αρχίζει στην αρμόδια υπηρεσία της τράπεζας εντατική προετοιμασία για τη διερεύνηση του. Το πρώτο στοιχείο που ερευνάται και το οποίο βαρύνει ιδιαίτερα σε κάθε περίπτωση είναι το ποιόν του πελάτη, η συνέπεια του σε τυχόν προηγούμενη συνεργασία του με την τράπεζα, αλλά και η οικονομική του επιφάνεια. Ο δεύτερος σε σημασία παράγων που ερευνάται είναι η δυνατότητα εξυπηρητήσεως

⁹ "Ship Finance" κεφάλαιο 4 σελίδα 49-50

του αιτούμενου δανείου από τα αναμενόμενα κέρδη των προς αγορά πλοίων. Ο τρίτος κατά σειρά παράγων είναι οι προσφερόμενες εξασφαλίσεις. Και επειδή σχεδόν πάντοτε μεταξύ των εξασφαλίσεων περιλαμβάνεται προτιμώμενη υποθήκη επί του η των υπό διαπραγμάτευση πλοίων, τίθεται αμέσως θέμα εκτιμήσεως η ακόμα επιθεωρήσεως αυτών.

Οι δύο τελευταίοι παράγοντες εξετάζονται σε συνάρτηση με τη διεθνή οικονομική συγκυρία, την κατάσταση στη διεθνή εμπορική ναυτιλία και ιδιαίτερα το συγκεκριμένο σημείο στο ναυτιλιακό κύκλο.

2) Ποιον πελάτη οικονομική επιφάνεια

Για την διερεύνηση του κυριότερου αυτού από τους προαναφερθέντες παράγοντες:

α) Αντλούνται πληροφορίες από το αρχείο της τραπεζής σχετικά με την τυχόν προηγούμενη συνεργασία του πελάτη με την τράπεζα.

β) Αν πρόκειται για νέο πελάτη ζητούνται πληροφορίες από τον μέχρι εκείνη τη στιγμή τραπεζίτη του.

γ) Γίνεται προσπάθεια συγκεντρώσεως πληροφοριών από την αγορά και

δ) Ζητούνται από τον πελάτη θεωρημένοι, από ορκωτούς λογιστές, ενοποιημένοι ισολογισμοί και λογαριασμοί αποτελεσμάτων των εταιρειών του της τελευταίας τριετίας (συνήθως πρακτική στα ναυτιλιακά συγκροτήματα είναι κάθε πλοίο να ιδρύεται από μία ναυτιλιακή εταιρεία και να υπάρχει ξεχωριστή εταιρεία διαχείρισεως των). Ο συγκεκριμένος παράγοντας ισχύει μόνο για τις εταιρείες που είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο.

3) Δυνατότητα εξυπηρέτησεως του αιτούμενου δανείου

Το πεδίο διερεύνησης του παράγοντα αυτού είναι πολύ ευρύ και για τη στάθμιση του εξετάζονται πολλά θέματα. Αντικειμενικός βεβαίως σκοπός να διερευνηθεί αν τα πιθανολογούμενα κέρδη από την εκμετάλλευση των συγκεκριμένων πλοίων επιτρέπουν την εξυπηρέτηση των δόσεων και των τόκων του αιτούμενου δανείου. Η κατάρτιση του πίνακα των προς εξυπηρέτηση είναι εύκολη με μόνο μεταβλητό το επιτόκιο για το οποίο λαμβάνεται υπόψη το τρέχον με κάποια πρόβλεψη αυξήσεως του αν τη στιγμή εκείνη βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα. Τα ναυτιλιακά δάνεια συνήθως χορηγούνται σε \$ ΗΠΑ το δε επιτόκιο καθορίζεται από δύο μέρη :

- i. ένα μεταβλητό που για τα δάνεια που καταρτίζονται στην Ευρώπη είναι το LIBOR (LONDON INTER BANK OFFERED RATE). Πρόκειται για το επιτόκιο που προσφέρεται σε πρώτης τάξεως τράπεζες στην αγορά του Λονδίνου για

καταθέσεις προθεσμίας 3 ή 6 μηνών. Το LIBOR καθορίζεται 2 μέρες πριν την έναρξη της περιόδου εκτοκισμού (roller period) και παραμένει σταθερό κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, η οποία είναι τρίμηνη ή εξάμηνη. Στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής αντίστοιχο του LIBOR είναι το prime rate.

- ii. ένα σταθερό (spread), το εύρος του οποίου επηρεάζεται από την φερεγγυότητα του πελάτη και το μέγεθος της συνεργασίας με την τράπεζα και μπορεί να κυμανθεί από 0,5% μέχρι 3 ^{1/2}%.

Το σκέλος που παρουσιάζει δυσκολία είναι εκείνο της προβλέψεως των κερδών από την εκμετάλλευση των πλοίων. Για την πρόβλεψη αυτή θα πρέπει να προϋπολογισθούν τα πιθανά έσοδα και τα προβλεπόμενα έξοδα :

Τα έσοδα

Για την στάθμιση των πιθανολογούμενων εσόδων λαμβάνονται υπ' όψη: Η τυχόν ύπαρξη κάποιας χρονοναυλώσεως.

1. Οι ναύλοι που επέτυχε το πλοίο αλλά και άλλα πλοία της ίδιας κατηγορίας, μεγέθους και ηλικίας, κατά την τελευταία περίοδο και ο δείκτης BFI ή Worldscale αναλόγως με τον τύπο του πλοίου.
2. Η διεθνής οικονομική και πολιτική κατάσταση.
3. Η συνολική χωρητικότητα των υπό ναυπήγηση πλοίων του συγκεκριμένου τύπου και μεγέθους και
4. Φυσικά το σημείο του ναυτιλιακού κύκλου.

Για την εκτίμηση της αξίας κάποιας χρονοναυλώσεως πρέπει να εξετάζονται το κύρος του ναυλωτού και το χρονικό σημείο του ναυτιλιακού κύκλου. Γιατί είναι τόσοι πολλοί και πολύπλοκοι οι όροι των ναυλοσύμφωνων που αν ακολουθήσει περίοδος υφέσεως και κρίσεως και μειωθούν οι ναύλοι, υπάρχει κίνδυνος να στηριχθεί κάπου ο ναυλωτής για να διακόψει τη χρονοναύλωση. Γι 'αυτό η αγορά υποστηρίζει ότι οι τραπεζίτες δεν πρέπει να στηρίζονται ανεπιφύλακτα στις χρονοναυλώσεις.

Όσον αφορά τους τρέχοντες ναύλους η τράπεζα συγκεντρώνει πληροφορίες από την αγορά (ναυλομεσίτες ,εφοπλιστές κ.α.)και κυρίως από το ναυτιλιακό τύπο.

Πρέπει να αναφερθεί ότι υπάρχουν τρία είδη ναυλώσεως:

- Η ναύλωση για ένα ή περισσότερα ταξίδια (single or consecutive voyage charter).
- Η χρονοναύλωση (time charter).
- Η ναύλωση πλοίου γυμνού (bare-boat charter).

Στην πρώτη περίπτωση ο ιδιοκτήτης διαθέτει στον ναυλωτή το πλοίο του για τη μεταφορά συμφωνηθέντος κατά είδος και ποσότητα φορτίου από ένα ή περισσότερα λιμάνια σε ένα ή περισσότερα άλλα λιμάνια. ο ναύλος συμφωνείται κατά μονάδα βάρους ή όγκου ή και κατ' αποκοπή και ο κύριος του πλοίου καλύπτει κάθε είδους δαπάνη. Καθυστερήσεις λόγω κακοκαιρίας, απεργιών ή δυσχερειών φορτώσεως ή εκφορτώσεως βαρύνουν τον ιδιοκτήτη. Στην περίπτωση της χρονοναυλώσεως ο πλοιοκτήτης μισθώνει το πλοίο στον ναυλωτή για ορισμένο χρονικό διάστημα και είναι υπόλογος μόνο για τα τρέχοντα έξοδα του πλοίου. Τα καύσιμα οι δαπάνες φορτοεκφορτώσεως βαρύνουν τον ιδιοκτήτη.

Στην περίπτωση της χρονοναυλώσεως ο πλοιοκτήτης μισθώνει το πλοίο στον ναυλωτή για ορισμένο χρονικό διάστημα και είναι υπόλογος μόνο για τα έξοδα του πλοίου. Τα καύσιμα οι δαπάνες φορτοεκφορτώσεως, τα διόδια τα λιμενικά τέλη κλπ. καλύπτονται από το ναυλωτή. Το πλοίο είναι εξ ολοκλήρου στα χέρια του ιδιοκτήτη. Σε περιπτώσεις επισκευών το πλοίο τίθεται εκτός απασχολήσεως (off hire).

Στην περίπτωση του bare boat charter την ευθύνη αλλά και την δαπάνη για την επάνδρωση, τον εφοδιασμό και την συντήρηση του πλοίου αναλαμβάνει ο ναυλωτής. Ο ναύλος συνήθως καταβάλλεται στην αρχή κάθε μήνα. Με τη λήξη της ναυλώσεως το πλοίο πρέπει να επιστραφεί στους ιδιοκτήτες στην ίδια κατάσταση που παραδόθηκε από αυτούς. Η μορφή αυτής της ναυλώσεως δεν είναι ευρέως διαδεδομένη και συνήθως συνδέεται με αγοροπωλησία πλοίου.

Οι τιμές των ναύλων κινούνται παράλληλα με τις τιμές των πλοίων. Πέρα από τις μακροχρόνιες μεταβολές του ναυτιλιακού κύκλου το ύψος των ναύλων επηρεάζεται βραχυχρόνια και από τους εξής παράγοντες :

- ❖ Μεταβολή της τιμής των καυσίμων,
- ❖ Μεταβολή της ισοτιμίας των κυριοτέρων διεθνών νομισμάτων
- ❖ Τοπικούς πολέμους, που μπορεί να προκαλέσουν ελλείψεις ή αυξημένη ζήτηση πρώτων υλών,
- ❖ Απεργίες που επηρεάζουν την διακίνηση πρώτων υλών,
- ❖ Ασυνήθεις καιρικοί παράγοντες.

Η εξέλιξη των τιμών των ναύλων ξηρού φορτίου παρακολουθείται από το 1985 από το δείκτη BALTIC FREIGHT INDEX (BFI) που καταρτίζεται σε καθημερινή βάση από το BALTIC EXCHANGE του Λονδίνου. Για κατάρτισή του λαμβάνονται υπόψη οι ναύλοι 14 διαφορετικών ταξιδιών, καθένας των οποίων όμως έχει διαφορετικά ποσοστά σε σχέση με το καθορισμό του δείκτη, που κυμαίνονται από 2,5-20%¹⁰.

Στα χαμηλότερα επίπεδα των τελευταία έντεκα ετών μειώθηκε ο εμπορευματικός δείκτης BFI, μία πτώση που αποδίδεται σύμφωνα με τις εταιρείες ναυλώσεως πλοίων στη βραδύτερη οικονομική ανάπτυξη. Αρνητικά έχει επηρεάσει τον δείκτη η επιβράδυνση της οικονομικής ανάπτυξης στην περιοχή της Ασίας που συνεχίζεται τους τελευταίους μήνες. Η πτώση αυτή επηρεάζει κυρίως τη μεταφορά εμπορευμάτων όπως το τσιμέντο, τα σιδηρομεταλλεύματα και ο ασβεστόλιθος. εμπορεύματα όπως ο χάλυβας και ο σίδηρος δεν έχουν επηρεαστεί σημαντικά.

Εκτός όμως από τη χαμηλότερη ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας, ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων αντιμετωπίζει σήμερα σοβαρό πρόβλημα εξαιτίας της αυξημένης προσφοράς και της μειωμένης ζήτησης. Ο υπερκορεσμός από πλευράς χωρητικότητας των πλοίων έχει αυξήσει τον ανταγωνισμό μειώνοντας παράλληλα τις τιμές. Θεωρείται επομένως αναγκαίο για την αποκατάσταση αποδέκτης ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης πλοίων, ο αυξανόμενος ρυθμός διαλύσεων. Ήδη σήμερα υπάρχει ένα πλεόνασμα 260 εκατομμυρίων τόνων το οποίο αναμένεται να αυξηθεί ακόμη περισσότερο καθώς θα αυξηθεί ο αριθμός των πλοίων. Εκτός από τον υπερκορεσμό και την μειωμένη ανάπτυξη ορισμένοι άλλοι παράγοντες που έχουν επηρεάσει τις τιμές στην αγορά και η πτώση των τιμών πετρελαίου που δίνει τα περιθώρια σε πολλές εταιρείες να μειώσουν ακόμη περισσότερο τις τιμές για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων¹¹.

Τα Έξοδα

Στην πράξη σήμερα οι ναυτιλιακές εταιρείες χρησιμοποιούν δύο ειδών έξοδα το προϋπολογιστικό και το απολογιστικό. Το προϋπολογιστικό καταρτίζεται προκειμένου να ληφθεί απόφαση εάν είναι σύμφωνη η προσφερόμενη ναύλωση. Ο προϋπολογισμός του κόστους είναι ιδιαίτερα δυσχερής αφού αφορά την εκμετάλλευση πλοίων και εμπεριέχει πολλούς αστάθμητους παράγοντες, γι' αυτό και απαιτεί ιδιαίτερες γνώσεις και πείρα. Σημειώνεται ότι εκτός από τις διαφοροποιήσεις στις τιμές

¹⁰ "Η Χρηματοδότηση της Ναυτιλίας" Δημήτριος Χ. Βανδώρας

¹¹ "Γιατί πέφτει ο Biffex" Ναυτεμπορική/ Ιούνιος 2008 σελ. 36

των εφοδίων των πλοίων, στα έξοδα φορτώσεως| εκφορτώσεως και συντηρήσεως, και στα λιμενικά τέλη, σημαντικό ρόλο παίζουν πολλές φορές και απρόβλεπτοι παράγοντες όπως ζημίες απεργίες δυσμενείς καιρικές συνθήκες κλπ. Το πραγματικό ή απολογιστικό κόστος καταρτίζεται εκ των υστέρων για να εξευρεθεί το κέρδος ή η ζημία που προέκυψε από κάθε ναύλωση. Οι αποκλίσεις που προκύπτουν από την σύγκριση των επιμέρους στοιχείων του προϋπολογιστικού και του απολογιστικού κόστους αποτελούν αντικείμενο έρευνας και τα προκύπτοντα συμπεράσματα πολύτιμη βοήθεια των πλοιοκτητών και οδηγό για την προσαρμογή της πολιτικής τους.

Οι δαπάνες παραγωγής μιας ναυτιλιακής υπηρεσίας διακρίνονται σε:

- ✓ Τρέχουσες δαπάνες που είναι σταθερές, δηλαδή παραμένουν αμετάβλητες ανεξάρτητα από την έκταση του παραγόμενου μεταφορικού έργου.
- ✓ Έξοδα ταξιδιού που είναι μεταβλητά, δηλαδή μεταβάλλονται ανάλογα με την έκταση του παραγόμενου μεταφορικού έργου, και
- ✓ Δαπάνες κεφαλαίου.

Τρέχουσες δαπάνες (running expenses)

Στις περιπτώσεις χρονοναυλώσεως ο πλοιοκτήτης είναι υπόλογος για την πληρωμή μόνον των τρεχουσών δαπανών του πλοίου, ενώ σε περιπτώσεις ναυλώσεως για συγκεκριμένο ταξίδι τον βαρύνουν όλα ανεξαιρέτως τα έξοδα (έξοδα λιμένων, καύσιμα, διόδια κλπ.

Οι τρέχουσες δαπάνες αναλύονται σε τρεις κατηγορίες:

- επανδρώσεως (crew)
- τεχνικής φύσεως (technical).
- διοικήσεως (management)

Δαπάνες επανδρώσεως

Οι δαπάνες αυτές καλύπτουν σημαντικό μέρος των τρεχουσών δαπανών του πλοίου και επηρεάζονται από πολλούς παράγοντες . Κατά τη διάρκεια της τελευταίας ναυτιλιακής κρίσεως οι Έλληνες εφοπλιστές προκειμένου να μειώσουν τα τρέχοντα έξοδα των πλοίων τους, κατέφυγαν στην κάλυψη των αναγκών σε κατώτερα πληρώματα με ναυτικούς από την Κορέα και τις Φιλιππίνες με πολύ χαμηλούς μισθούς.

Η επιλογή αυτή όμως είχε επιπτώσεις στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, αφού το επίπεδό του; ήταν κατώτερο εκείνου των ελλήνων. Σήμερα στα

υπό ελληνική σημαία πλοία, ανάγκες σε κατώτερο πλήρωμα μέχρι ποσοστού 40% της οργανικής συνθέσεως τους είναι δυνατόν να καλυφθούν με Αλλοδαπούς.

Στις δαπάνες επανδρώσεως εκτός των μισθών και υπερωριών περιλαμβάνονται η διατροφή του πληρώματος και τα έξοδα επαναπατρισμού του.

Για να γίνει αντιληπτή η σημασία του παράγοντος αυτού του κόστους σημειώνεται ότι οι δαπάνες επανδρώσεως με αξιωματικούς από την Ινδία και πλήρωμα από την Κορέα ενός πλοίου εμπορευματοκιβωτίων υπό σημαία ευκολίας ξεπερνάει το 50% των συνολικών τρεχουσών δαπανών. Συγκεκριμένα υπολογίστηκε ότι οι δαπάνες επανδρώσεως σήμερα με πλήρωμα ως άνω ενός PANAMAX 10 ετών καλύπτουν ποσοστό 51% περίπου των συνολικών τρεχουσών δαπανών και ενός container ship 5 έως 10 ετών 20/30.000 τόνων ποσοστό 53%. Βεβαίως, λόγω της ολοένα βελτιωμένης τεχνολογίας των πλοίων, έχουν περιορισθεί μέχρι κάποιο βαθμό οι ανάγκες σε πλήρωμα. Έτσι, για παράδειγμα ένα PANAMAX του 1982 έχει ανάγκη 19/μελούς πληρώματος (8 αξιωματικοί και 11 άτομα πλήρωμα).

Δαπάνες τεχνικής φύσεως (έξοδα επισκευών-συντηρήσεων επιθεωρήσεων-ασφαλίσεως)

Και αυτή η κατηγορία των δαπανών επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες, όπως η κατάρτιση και κατ' επέκταση η ποιότητα της εργασίας των πληρωμάτων, η ρευστότητα του πλοιοκτήτη, η επιλογή του κατάλληλου λιμένος δεξαμενισμού κλπ. Οι παράγοντες αυτοί έχουν δυο όψεις. Έτσι η ναυτολόγηση πληρωμάτων μειωμένης ικανότητας για μείωση των εξόδων μπορεί να προκαλέσει λόγω κακής συντηρήσεως του πλοίου αυξημένα έξοδα επισκευών και δεξαμενισμού. Ομοίως η επιλογή ναυπηγείου μικρού κόστους δεξαμενισμού πολλές φορές σημαίνει μεγαλύτερη διάρκεια παραμονής του πλοίου στη δεξαμενή και κατ' ακολουθία απώλεια εισοδήματος. Ακόμη η ελλιπής συντήρηση του πλοίου λόγω προβλημάτων ρευστότητας μπορεί να προκαλέσει πολλαπλάσια ζημία στην επιχείρηση.

Ο Ελληνικός Νηογνώμων ακολουθεί τις διατάξεις του Βρετανικού και προβλέπει:

- Ετήσιες επιθεωρήσεις (annual surveys)
- Ειδικές επιθεωρήσεις (special surveys), και
- Δεξαμενισμούς (dry-docking surveys)

Οι διατάξεις των νηογνώμωνων σε συνδυασμό με την παράλληλη φροντίδα του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή εξασφαλίζουν:

- ❖ Την κατασκευαστική αντοχή του σκάφους

- ❖ Την ασφάλεια κ αξιοπιστία του συστήματος προωθήσεως και πηδαλιουχίσεως, και
- ❖ Τη λειτουργία των άλλων βοηθητικών συστημάτων του πλοίου.

Οι ετήσιες επιθεωρήσεις για τις οποίες εκδίδονται κατάλληλα πιστοποιητικά είναι οι ακόλουθες:

- Ανυψωτικών μέσων (cargo gear)
- Γραμμών φορτώσεως (load line)
- Εξαρτημάτων ασφαλείας (safety equipment)
- Ασφάλειας κατασκευής (safety construction)
- Μηχανής (machinery)
- Ραδιοτηλεγραφίας (radiotelegraphy)

Οι ειδικές επιθεωρήσεις (special surveys συντομογρ. S/S) λαμβάνουν χώρα κάθε 5 χρόνια. Όμως μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη και γενική επιθεώρηση του πλοίου από επόπτη (surveyor) του νηογνώμονος μπορεί να δοθεί παράταση μέχρι 12 μηνών. Οι όροι και οι προϋποθέσεις που πρέπει να εκπληρωθούν πρακτικώς να ολοκληρωθεί η ειδική επιθεώρηση αυξάνουν με την ηλικία του πλοίου. Επίσης είναι αυξημένοι στα δεξαμενόπλοια έναντι του ξηρού φορτίου και ακόμη περισσότερο για τα υγραεριοφόρα.

Τα πλοία πρέπει να υπόκεινται σε δεξαμενισμό σε ημερομηνίες που δεν πρέπει να απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 2 1/2 χρόνια. Ο δεξαμενισμός είναι ένας από τους ελέγχους και μάλιστα ο πιο δαπανηρός που πρέπει να υποστεί ένα πλοίο προκειμένου να ολοκληρωθεί η ειδική επιθεώρηση.

Η επιτροπή του νηογνώμονος μπορεί να δεχθεί υποβρύχια επιθεώρηση (in-water survey) στην θέση ενός εκ των δύο δεξαμενισμών που απαιτούνται σε διάστημα 5 ετών. Για την υποβρύχια επιθεώρηση απαιτείται επικοινωνία και προς τις δύο κατευθύνσεις μεταξύ του επιθεωρητή και του δύτη και κλειστό κύκλωμα τηλεοράσεως για την μεταβίβαση εικόνων στον επιθεωρητή.

Το κόστος του δεξαμενισμού ποικίλλει αναλόγως του μεγέθους του πλοίου, της ηλικίας του, κ.λ.π. Έτσι το 1989 προεβλέπετο π.χ. ποσό περίπου:

- \$440.000 για ένα 10-12 ετών tanker 100.000 dwt
- \$220.000 για ένα 10 ετών PANAMAX bulk carrier.

Εκτός από το καθ' εαυτό κόστος δεξαμενισμού θα πρέπει να λαμβάνεται υπ όψη η απώλεια εισοδήματος κατά την διάρκεια παραμονής στην ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα. Πάντως συνήθως ο απαιτούμενος για δεξαμενισμό χρόνος κυμαίνεται μεταξύ 7 και 10 ημερών. Βεβαίως στα ποσά αυτά θα πρέπει να προστεθούν οι δαπάνες για τυχόν επισκευές που πρέπει να υποστεί το πλοίο προκειμένου να εξασφαλίσει τα προβλεπόμενα πιστοποιητικά.

Είναι φυσικό κατόπιν των ανωτέρω ο πρόσφατος ή μη δεξαμενισμός ενός πλοίου να επηρεάζει την αξία του σε περίπτωση πωλήσεώς του.

Τα ασφάλιστρα επηρεάζονται από διάφορους παράγοντες όπως:

1. Η ηλικία και η κατάσταση των ασφαλιζομένων πλοίων.
2. Ο αριθμός των πλοίων του ίδιου πλοιοκτήτη που έχουν ασφαλιστεί στην συγκεκριμένη αγορά.
3. Το κύρος της αγοράς των ασφαλιστών (UNDERWRITERS). Έτσι π.χ. το κύρος των Lloyds Underwriters είναι πολύ μεγαλύτερο από εκείνο της ιταλικής ασφαλιστικής αγοράς και ανάλογα υψηλότερα τα σχετικά ασφάλιστρα.
4. Τέλος, τα ασφάλιστρα είναι ευθέως ανάλογα της ασφαλιστικής αξίας. Σημειώνεται πάντως, ότι τα ασφάλιστρα μειώνονται σημαντικά σε περιπτώσεις ακινητοποιήσεως του πλοίου σε λιμάνι για διάστημα μεγαλύτερο του ενός μηνός (laid-up).

Το κόστος ασφαλίσεως δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθεί εκ των προτέρων στις περιπτώσεις καλύψεως κινδύνων από κοινά ταμεία, τα ασφάλιστρα (calls) των οποίων εξαρτώνται από τα επισυμβαίνοντα ατυχήματα.

Στην ασφάλιση όμως του σκάφους και του ενδιαφέροντος του ενυπόθηκου δανειστού τα ασφάλιστρα διαμορφώνονται στη αγορά και κυμαίνονται αντίστοιχα σήμερα σε ποσοστό 1-1,5% και 0,5-0,7 0/00, της ασφαλιστικής αξίας αντίστοιχα. Από τα ποσοστά αυτά των ασφαλίσεων γίνεται αντιληπτό ότι το κόστος της ασφαλίσεως είναι ασήμαντο σε σχέση με εκείνο της ασφαλίσεως του σκάφους (περίπου εικοσαπλάσιο)

Δαπάνες διοικήσεως

Στην κατηγορία αυτή υπάγονται:

- Μισθοί διοικητικού προσωπικού.
- Έξοδα διαφημίσεων.

- Έξοδα πρακτορεύσεων.

Έξοδα ταξιδιού

Οι κυριότερες δαπάνες είναι:

- τα διόδια διωρύγων
- οι δαπάνες λιμένων και φορτίου, και
- τα καύσιμα

Διόδια διωρύγων

Τα διόδια, ιδιαίτερα εκείνα των διωρύγων του Παναμά και του Σουέζ, αποτελούν σημαντική δαπάνη για αυτό και λαμβάνονται υπ όψη στη λήψη αποφάσεως σχετικά με την πορεία που θα ακολουθήσει ένα πλοίο. Τα διόδια της διώρυγας του Παναμά υστερούσαν έναντι εκείνων του Σουέζ, έτσι κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσεως συνέχισαν να αυξάνονται έως ότου εξισώθηκαν και τέλος υπερέβησαν εκείνα του Σουέζ.

Σημειώνεται ότι η διώρυγα του Σουέζ έχει μήκος 122,8 χιλιόμετρα και η διέλευση των πλοίων γίνεται σε canyons, του Παναμά 80,5χλμ.(διέλευση σε 12 ώρες)και του Κιέλου 97 χλμ. (διέλευση σε 7-8 ώρες).

Διόδια καταβάλλονται και σε άλλα σημεία της υδρογείου όπως στον Άγιο Λαυρέντιο του Καναδά όπου το ύψος των διοδίων αναλογικά ξεπερνάει εκείνο των άνω διωρύγων \$ 40.300 για ένα φορτωμένο bulk carrier 28.000 τόνων).

Δαπάνες λιμένων και φορτίου

Οι δαπάνες που δημιουργούνται από την χρησιμοποίηση ενός λιμένος κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες:

- Φορτώσεως και εκφορτώσεως και
- λιμενικά τέλη, τα οποία υπολογίζονται, βάσει της χωρητικότητας του πλοίου.

Ενδεικτικά αναφέρονται τα λιμενικά τέλη ενός δεξαμενόπλοιου 60.000 dwt σε τρία μεγάλα λιμάνια της υδρόγειου:

- ✓ Rotterdam: \$ 58.000
- ✓ RAS Tanura 8.000 \$
- ✓ Yokohama 25.000 \$

Καύσιμα

Η τιμή των καυσίμων παρουσιάζει πολλές φορές αποκλίσεις στα διάφορα λιμάνια της Υδρογείου.

Παράλληλα υφίσταται και θέμα δεσμεύσεως κεφαλαίων από την αποθεματοποίηση καυσίμων αλλά και περιορισμού του μεταφερόμενου φορτίου, αφού το νεκρό βάρος είναι δεδομένο. Έτσι, ο υπόλογος για την προμήθεια των καυσίμων πρέπει, λαμβάνοντας υπ όψη τους πιο πάνω τρεις παράγοντες, να επιτύχει τον συνδυασμό που δίδει το άριστο αποτέλεσμα.

Δαπάνες κεφαλαίου: Αποσβέσεις

Ως κόστος αποσβέσεως ενός πλοίου θεωρείται η δαπάνη αντικαταστάσεως λόγω απαξιώσεώς του.

Κατά συνέπεια το ύψος της ετήσιας αποσβέσεως εξαρτάται από την διάρκεια της οικονομικής ζωής του, η οποία εξαρτάται από:

- ❖ Την κατηγορία και τον τρόπο χρησιμοποίησής του και συντηρήσεώς του. Έτσι τα επιβατηγά έχουν μεγάλη διάρκεια ζωής. Αντιθέτως τα δεξαμενόπλοια ή τα πλοία μεταλλευμάτων υφίστανται μεγαλύτερη φυσική φθορά και
- ❖ Τις τεχνολογικές εξελίξεις.

Σήμερα πάντως ο χρόνος αποσβέσεως ενός πλοίου θεωρείται μικρότερος των 20 ετών που υπολογιζόταν στο παρελθόν. Στην πράξη ο υπολογισμός των προβλεπόμενων κερδών γίνεται από το αρμόδιο στέλεχος της Τραπέζης ως εξής:

Θεωρούμε ότι το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο για 335 ημέρες τον χρόνο με κάποιο μέσο ημερήσιο ναύλο (μειώνονται οι ημέρες κατά 30 σε περίοδο που μένει αναύλωτο ή σε δεξαμενή για επιθεώρηση ή επισκευή).

Από το εισόδημα που προκύπτει με τον τρόπο αυτό αφαιρούνται τρέχοντα ημερήσια έξοδα για 365 όμως ημέρες, αφού βαρύνουν την εκμετάλλευση και κατά τις ημέρες που το πλοίο μένει αναύλωτο ή σε δεξαμενή.

Ενώ όμως ο υπολογισμός ενός μέσου ημερήσιου ναύλου υπό καθεστώς χρονοναυλώσεως είναι εύκολος, η πρόβλεψη των τρεχόντων ημερησίων εξόδων παρουσιάζει πολύ μεγαλύτερη δυσκολία.

Για τον υπολογισμό των τελευταίων λαμβάνονται υπ όψη:

- Πληροφορίες από την αγορά και άλλους εφοπλιστές.

- Ο ελεγμένος από λογιστές λογαριασμός εκμεταλλεύσεως του συγκεκριμένου πλοίου.

Φυσικά το ύψος των ημερήσιων εξόδων επηρεάζεται από:

- Την εθνικότητα του πλοίου (σημαία), η οποία καθορίζει τα της επανδρώσεώς του.
- Τις ικανότητες της διοικήσεως του συγκεκριμένου ναυπλιακού συγκροτήματος
- Το μέγεθος του συγκροτήματος, το οποίο επηρεάζει τις δαπάνες για προμήθειες τροφίμων
- Τις αναπτυσσόμενες με τα πληρώματα ανθρώπινες σχέσεις
- Το επίπεδο συντηρήσεως του πλοίου και
- Την ηλικία του πλοίου.

Αξίες των ενυπόθηκων πλοίων

- i. Τρίτος σε σειρά σπουδαιότητας αλλά πολύ σημαντικός παράγων στην διαδικασία χρηματοδοτήσεως ναυπλιακών επενδύσεων είναι οι προσφερόμενες εξασφαλίσεις, οι οποίες κατά κύριο λόγο αφορούν την υποθήκη επί των δανειοδοτούμενων πλοίων. Την αξία του πλοίου ως μεταχειρισμένου για περαιτέρω εκμετάλλευση καθορίζει κυρίως η προσφορά και η ζήτηση για τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου, και η ηλικία του.

Δευτερευόντως λαμβάνονται υπ όψη και άλλοι παράγοντες όπως η χρονολογία της επόμενης ειδικής επιθεωρήσεως, ο τύπος της μηχανής, το ναυπηγείο κατασκευής κ.α. Οι τραπεζίτες βεβαίως παρακολουθούν τις εξελίξεις στις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων από τον ημερήσιο και περιοδικό τύπο. Όμως αυτό δεν είναι αρκετό γι αυτό σε περιπτώσεις εξετάσεως αιτημάτων χρηματοδοτήσεως πάντοτε ζητείται μία ή και περισσότερες εκτιμήσεις. Οι εκτιμήσεις ζητούνται από ειδικούς εκτιμητές αλλά και από μεσίτες αγοραπωλησιών(brokers). Πολλοί από αυτούς εκδίδουν και εβδομαδιαία δελτία στα οποία καταχωρούν τις τελευταίες πληροφορίες σχετικά με τις επιτευχθείσες τιμές σε αγοραπωλησίες πλοίων τόσο για περαιτέρω εκμετάλλευση όσο και για διάλυση.

Πολλές φορές οι τιμές εκτιμητών παρουσιάζουν μεταξύ τους μικρές διαφορές. Στις περιπτώσεις αυτές ο Τραπεζίτης κατά τον κανόνα στηρίζεται στην μικρότερη εκτίμηση.

- ii. Κατά την περίοδο της υφέσεως παρατηρείται μεγάλη πτώση στις τιμές των νεότευκτων πλοίων. Και τούτο παρά την στο μεταξύ αύξηση των τιμών των

εργατικών. Η πτώση αυτή, λόγω μεσολαβήσεως και άλλων παραγόντων εμφανίζεται με κάποιο ετεροχρονισμό και με διαφορετική ένταση στις διάφορες κατηγορίες των πλοίων. Παρατηρείται λοιπόν ότι και οι αξίες των μεταχειρισμένων πλοίων παρουσιάζουν κατά την περίοδο της υφέσεως πτώση και μάλιστα πολύ μεγαλύτερη από εκείνη των νεότευκτων. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην τελευταία ναυτιλιακή κρίση η αξία των μεταχειρισμένων 30.000 τόνων έφθασε σε ποσοστό 25%της προ 6/ετίας αξίας. Πάντως η ένταση και η διάρκεια της τελευταίας ναυτιλιακής κρίσης φαίνεται και από το γεγονός ότι οι αξίες όλων των κατηγοριών μεταχειρισμένων πλοίων δεν είχαν φθάσει το 1988 εκείνες του 1981.

Εντύπωση πάντως προκαλεί και η απότομη κατά 30-40%, πτώση των αξιών των μεταχειρισμένων πλοίων μέσα σε ένα χρόνο το 1982, μα την εκδήλωση της υφέσεως. Κατά την ίδια χρονική στιγμή φυσικά παρουσιάσθηκε και η κατακόρυφη αύξηση των παροπλισμένων πλοίων

Μεγάλη σημασία για τους πλοιοκτήτες έχει η διερεύνηση του λόγου των αξιών των μεταχειρισμένων πλοίων προς τις αντίστοιχες των νεότευκτων. Σαν αποτέλεσμα της κακής ναυλαγοράς των τελευταίων δύο ετών έχει επέλθει σημαντική μείωση των μεταχειρισμένων πλοίων. Έτσι σε περιόδους που η διαφορά μεταξύ μεταχειρισμένων και νεότευκτων μικραίνει, οι πλοιοκτήτες αναγκάζονται να παραγγείλουν νέα πλοία.

iii. Αξία scrap

Εκτός από την αξία του πλοίου για περαιτέρω εκμετάλλευση ο Τραπεζίτης εξετάζει παράλληλα, κυρίως όταν πρόκειται για πλοία κάποιας ηλικίας, την αξία του scrap. Και τούτο διότι αυτή είναι η ελάχιστη τιμή που μπορεί να λάβει η αξία του πλοίου.

Η τιμή του σιδήρου scrap ακολουθεί το νόμο της προσφοράς και της ζήτησης. Έτσι σε περιόδους υφέσεως, κατά τις οποίες πολλά πλοία κάποιας ηλικίας οδηγούνται ελλείψει απασχολήσεως, σε διαλυτήρια η τιμή του σιδήρου scrap διαφέρει στις διάφορες περιοχές της υδρογείου και κατά κανόνα μεγαλώνει όσο απομακρυνόμαστε από την Ευρώπη. Συγκεκριμένα η τιμή στην Taiwan είναι περίπου διπλάσια εκείνης που προσφέρεται στην Ισπανία.

Κατά συνέπεια η αξία scrap ενός πλοίου μπορεί να παρουσιάσει μεγάλες διακυμάνσεις αφού η αξία του παλιοσίδηρου εμφανίζει απόκλιση 100%μεταξύ:

- Ευρώπης και Άπω Ανατολής
- Υφέσεως και ανακάμψεως στο ναυτιλιακό κύκλο.

Έτσι ένα πλοίο μπορεί να χάσει το 75% της αξίας του ως παλιοσίδηρο που είχε στην Απω Ανατολή σε περίοδο ανακάμψεως, αν εγκαταλειφθεί μετά από 2-3 χρόνια, σε περίοδο υφέσεως, στην Ευρώπη.

Διαφοροποιήσεις στην τιμή του scrap, πολύ μικρότερες όμως στην περίπτωση αυτή, υπάρχουν και μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών των πλοίων.

Η αξία του πλοίου ως παλιοσίδηρου είναι ευθεία συνάρτηση της κατά τα άνω τιμής του παλιοσίδηρου και του βάρους του πλοίου μετά την αφαίρεση καυσίμων, προμηθειών και φορτίου.(light displacement)

Το light displacement δεν περιλαμβάνεται στα στοιχεία του πλοίου που περιέχονται στο βιβλίο Lloyd's register of Ships ούτε είναι σε σταθερή σχέση με κάποιο από τα μεγέθη αυτά γι'αυτό και μετά βεβαιότητας προκύπτει μόνο από το συμβόλαιο ναυπηγήσεως¹².

Η ROYAL BANK OF SCOTLAND ακολουθεί τη σταθερή πολιτική όσον αφορά τις χρηματοδοτήσεις πλοίων μειώνοντας τον επενδυτικό κίνδυνο. Όταν πρόκειται για χρηματοδότηση πλοίων μεγάλης ηλικίας (άνω των 15 ετών),υπολογίζεται η αξία τους όχι με την τρέχουσα τιμή της αγοράς αλλά σε scrap, ενώ και το ποσοστό χρηματοδότησης είναι περιορισμένο.

Επομένως, σε οποιοδήποτε περίπτωση προστατεύονται αποτελεσματικά τα συμφέροντα της τράπεζας και είναι καλυμμένη η ίδια έναντι της κυκλικότητας της ναυτιλίας και των όποιων παρενεργειών της.¹³

Το σημείο του ναυτιλιακού κύκλου

Όπως προαναφέρθηκε τόσο οι ναύλοι όσο και οι αξίες των πλοίων ακολουθούν μία καμπύλη που έχει ονομαστεί ναυτιλιακός κύκλος.

Έτσι λοιπόν τόσο τα προβλεπόμενα έσοδα και η από αυτά εξαρτώμενη δυνατότητα εξυπηρετήσεως του αιτούμενου δανείου, όσο και η αξία των προσφερόμενων σε ασφάλεια πλοίων είναι πολύ σημαντικό να εξετάζονται σε σχέση με το σημείο του ναυτιλιακού κύκλου εάν δηλαδή η αγορά αναμένεται φυσιολογικά να ακολουθήσει ανοδική ή καθοδική πορεία τα επόμενα χρόνια.

Από τα πιο πάνω γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι ο Τραπεζίτης που δανείζει στην περίοδο της κρίσεως θα πρέπει να ανησυχεί λιγότερο για την εξέλιξη των ναύλων και

¹² " Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας" Δημήτριος Χ. Βανδώρος

¹³ "Τράπεζες-Χρήμα" Άρθρο "Ο συντηρητικός πλους γλιτώνει την ROYAL BANK OF SCOTLAND απόφουρτούνες" σελ.33

της αξίας των ενυπόθηκων πλοίων, από εκείνον που δανείζει κατά την περίοδο της ανθήσεως (boom), που πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός.

2.3 Διαδικασία χορηγήσεως ναυτιλιακών δανείων

1. Η προσφορά της τραπεζής (Offer)

Όταν ολοκληρωθεί η διερεύνηση του αιτήματος του πελάτη ετοιμάζεται και αποστέλλεται κατάλληλη απάντηση, θετική ή αρνητική. Εάν η τράπεζα είναι διατεθειμένη να προχωρήσει σε χορήγηση δανείου, τότε απαντά με επιστολή προσφοράς, η οποία περιλαμβάνει τους όρους και τις προϋποθέσεις.

Οι κυριότεροι από τους όρους που περιλαμβάνονται στην προσφορά είναι:

- Δανειολήπτης
- Νόμισμα-ποσόν δανείου(τα ναυτιλιακά δάνεια συνήθως χορηγούνται σε \$Η.Π.Α.
- Σκοπός δανείου (purpose)
- Επιτόκιο : αναλόγως της φήμης του πελάτη και του μεγέθους της συνεργασίας με την τράπεζα μπορεί να κυμανθεί από 0,5% μέχρι 3^{1/2}%πάνω από το επιτόκιο που προσφέρεται στην Τράπεζα από πρώτη τάξεως Τράπεζες στη διατραπεζική αγορά του Λονδίνου(LIBOR)δύο εργάσιμες ημέρες πριν από την έναρξη κάθε περιόδου εκτοκισμού(Ζέως 6 μήνες), για το του δανείου και το ίδιο με την περίοδο εκτοκισμού χρονικό διάστημα. Συνήθως προβλέπεται και
- Εκτοκισμός: ο τόκος υπολογίζεται τιμαριθμικός για τις πραγματικές ημέρες σε βάση όμως έτους 360 ημερών, όπως συνηθίζεται για τα δάνεια ευρώδολλαρίων και ΟΧΙ365 ημερών. Η ιδιομορφία αυτή ευνοεί κατά τι τη χρηματοδοτούσα τράπεζα.
- Προμήθεια: κυμαίνεται συνήθως μεταξύ 1/4 -1% εφ άπαξ. Πολλές τράπεζες επιβαρύνουν και με προμήθεια δεσμεύσεως (commitment fee), η οποία υπολογίζεται ετήσια βάση και βαρύνει τον πελάτη από της αποδοχή της προσφοράς της Τραπεζής μέχρι της αναλήψεως του δανείου(σε περιπτώσεις σταδιακής αναλήψεως του δανείου υπολογίζεται επί του μέρους του δανείου που δεν έχει αναληφθεί).

- Αποπληρωμή: τα δάνεια για την αγορά πλοίων φθάνουν συνήθως σε διάρκεια μέχρι τα 8 χρόνια. Η αποπληρωμή μπορεί να καθοριστεί σε ίσες συνήθως εξαμηνιαίες ή και τριμηνιαίες, τακοχρεωλυτικές δόσεις ή ακόμη και η τελευταία δόση δυσανάλογα μεγάλη (balloon payment).
- καταβολή δανείου(drawdown):συνήθως η προσφορά της Τραπέζης θέτει περιορισμένο χρονικό διάστημα όντος του οποίου πρέπει να ολοκληρωθεί η διαδικασία και να κατά βληθεί το δάνειο.
- Προπληρωμή: συνήθως επιτρέπεται η πληρωμή μιας ή και περισσοτέρων δόσεων κατά την έναρξη των περιόδων εκτοκισμού υπό ορισμένους ενδεχομένως όρους(προειδοποίηση κ.α.)
- Εξασφαλίσεις(securities): στις περισσότερες περιπτώσεις ναυτιλιακών δανείων λαμβάνονται εξασφαλίσεις επί πλοίων, οι οποίες περιλαμβάνουν:
 - εγγραφή προτιμώμενης υποθήκης
 - εκχώρηση όλων των ασφαλειών του πλοίου
 - i. του σκάφους και του μηχανοστασίου
 - ii. της αστικής ευθύνης έναντι τρίτων
 - iii. κατά κινδύνων πολέμου και συνήθως
 - iv. του ενδιαφέροντος του ενυπόθηκου δανειστού

Οι ασφάλειες πρέπει να καλύπτουν το 130% του δανείου και το 100%της αξίας του ενυπόθηκου πλοίου χωρίς ναυλοσύμφωνο.

- εκχώρηση των εσόδων του πλοίου.
- εγγύηση της πλοιοκτήτριας εταιρείας:

συνήθως ζητείται και η προσωπική εγγύηση των φορέων. Πολλές φορές οι φορείς μεγάλων ναυτιλιακών συγκροτημάτων αρνούνται την παραχώρηση των προσωπικών τους εγγυήσεων επικαλούμενοι την οικονομική επιφάνεια των συγκροτημάτων τους. Η απάντηση των τραπεζών βεβαίως μπορεί να είναι: Εφ' όσον η προσωπική εγγύηση των κυρίων φορέων είναι κάτι περιττό για την τράπεζα, οπωσδήποτε η παραχώρηση της δεν εγκυμονεί κινδύνους για τους φορείς.

- Top-up clause: συνήθως περιλαμβάνεται και ο όρος ο οποίος προβλέπει ότι όταν το ποσόν του δανείου ξεπεράσει κάποιο προκαθορισμένο ποσοστό της αξίας των πλοίων ο δανειολήπτης υποχρεούται ή να προπληρώσει μέρος του δανείου ή να προσφέρει επιπλέον εξασφαλίσεις ώστε ο λόγος του ανεξόφλητου υπολοίπου του δανείου προς τις εξασφαλίσεις να ευρεθεί πάλι εντός του ποσοστού αυτού.

- Πληροφορίες περί της οικονομικής καταστάσεως: οι πελάτες της τραπεζής αναλαμβάνουν την υποχρέωση της προσκομίσεως κάθε χρόνο ενοποιημένου ισολογισμού και λογαριασμού εκμεταλλεύσεως καθώς και κάθε άλλης οικονομικής φύσεως πληροφοριών που η τράπεζα μπορεί να ζητήσει.
- Εκτιμήσεις/Επιθεωρήσεις: η Τράπεζα έχει δικαίωμα να ζητάει εκτιμήσεις της αξίας του/των πλοίων, από ανεξάρτητους εκτιμητές, με έξοδα του δανειολήπτη, καθώς και να προβαίνει σε επιθεωρήσεις των.

2. Η σύμβαση χρηματοδοτήσεως(loan agreement)

Μετά την αποδοχή από μέρος του πελάτη της προσφοράς της Τραπεζής, η τελευταία δίδει εντολή στους Νομικούς Συμβούλους της για την κατάρτιση σχεδίου συμβάσεως χρηματοδοτήσεως. Η σύμβαση περιλαμβάνει όλους τους περιεχόμενους στην προσφορά της Τραπεζής όρους.

Βάσει της συμβάσεως η Τράπεζα δικαιούται να κηρύξει το δάνειο ληξιπρόθεσμο και απαιτητό σε περίπτωση:

- καθυστερήσεως δόσεως ή τόκων ή άλλων οφειλόμενων ποσών.
- παραβάσεως οποιουδήποτε από τους όρους της συμβάσεως
- ουσιώδους μειώσεως των παραχωρηθεισών ασφαλειών ή απώλειας του ενυπόθηκου πλοίου.
- περιορισμού της ικανότητας προς δικαιοπραξία ή θανάτου του δανειζόμενου ή του εγγυητή.
- μεταβιβάσεως της επιχειρήσεως του δανειζόμενου ή μέρος αυτής
- αναμίξεως του πλοίου σε εμπόριο ή εργασίες παράνομες

Τέλος η σύμβαση αναφέρει το δίκαιο από το οποίο διέπεται καθώς και τα αρμόδια για την επίλυση κάθε διαφοράς δικαστήρια.

3. Η ναυτική υποθήκη

Μετά την υπογραφή της συμβάσεως χρηματοδότησεως από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη η Τράπεζα αναθέτει στους Νομικούς Συμβούλους της την κατάρτιση συμβάσεως παροχής υποθήκης επί των προσφερομένων σε ασφάλεια του δανείου πλοίων.

Η υπογραφή της γίνεται ενώπιον συμβολαιογράφου. Όμως η Τράπεζα εξασφαλίζεται μόνο από την εγγραφή της στο ναυτικό υποθηκολόγιο.

Η διαδικασία εγγραφής ναυτικής υποθήκης σε υποθηκολόγιο παρουσιάζει διαφορές ανάλογα με την εθνικότητα του προς υποθήκευση πλοίου. Στο έγγραφο της υποθήκης συνήθως περιλαμβάνονται πολλοί από τους βασικούς όρους της δανειστικής συμβάσεως 'όπως π.χ. ότι η πλοιοκτήτρια εταιρία:

1. εκχωρεί:

- κάθε ναύλο ή μίσθωμα του πλοίου,
- τα δικαιώματα και τις απαιτήσεις της εκ των ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

2. αναλαμβάνει την υποχρέωση να:

- ασφαλίζει το πλοίο για όσο διάστημα ισχύει η υποθήκη για ποσό δολαρίων Η.Π.Α. τουλάχιστον κατά 30% μεγαλύτερο από το ποσό της υποθήκης.

Η ασφάλιση πρέπει να:

- καταρτίζεται κατά χρόνο (time insurance) και όχι κατά ταξίδι,
- ανατίθεται σε πρώτης τάξεως ασφαλιστές και
- περιλαμβάνει όλους τους κινδύνους (θαλάσσης κατά τρίτων, πολέμου και συνήθως και του ενδιαφέροντος του δανειστού).
- αναφέρει το ενδιαφέρον της Τραπέζης σαν ενυπόθηκης δανείστριας
- περιλαμβάνει όρο 15/μερης προειδοποιήσεως της τραπέζης πριν από την ακύρωση των ασφαλειών (cancellation clause).
 - ειδοποιεί τηλεγραφικώς την Τράπεζα για κάθε ατύχημα ή ζημία του πλοίου (πέραν κάποιου καθορισμένου ποσού)ή για κατάσχεση ή κατακράτησή του.
 - διατηρεί το πλοίο ενταγμένο σε αναγνωρισμένο νηογνώμονα επιτρέπει σε εκπροσώπους της τραπέζης να ανέρχονται επί του πλοίου για επιθεώρηση της καταστάσεώς του

- ο μη μεταβάλλει την σημαία, το όνομα και το λιμάνι νηολογήσεως του πλοίου και να μην επιτρέψει την εγγραφή άλλου βάρους χωρίς την συγκατάθεσή της Τραπέζης
- ο μην επιτρέψει να ταξιδέψει το πλοίο για παράνομη εμπορία ή λαθρεμπορία πολέμου ή να παραβεί οπουδήποτε νόμο.

Εξ άλλου, η προτιμώμενη ναυτική υποθήκη δίδει στην τράπεζα το δικαίωμα:

- 1) να αναλαμβάνει την διέλευση του πλοίου
- 2) να προβαίνει στην πώληση του πλοίου, είτε με εκούσια εκποίηση που στην πράξη σπανιότατα συμβαίνει, είτε με δημόσιο πλειστηριασμό.

4. Η εκχώρηση των ασφαλιστικών αποζημιώσεων και των εσόδων.

Συγχρόνως με την υποθήκη λαμβάνονται εκχωρήσεις:

- α) των ασφαλιστικών αποζημιώσεων και
- β) των εσόδων από ναύλους

Αν και βεβαίως το κείμενο της υποθήκης προβλέπει πάντοτε εκχώρηση των δικαιωμάτων και των απαιτήσεων εκ των ασφαλιστηρίων συμβολαίων αλλά και παντός ναύλου ή μισθώματος.

α. Εκχώρηση των ασφαλιστικών αποζημιώσεων

Το σχετικό έγγραφο εκχωρήσεως κοινοποιείται από τους νομικούς συμβούλους της τραπέζης στους ασφαλιστές στους οποίους ζητείται:

- να αναφέρουν στα σχετικά ασφαλιστήρια το ενδιαφέρον της τράπεζας σαν ενυπόθηκης δανείστριας,
- να δεσμευθούν ότι ακύρωση των ασφαλιστηρίων μπορεί να λάβει χώρα μόνο μετά την παρέλευση δύο συνήθως εβδομάδων από της έγγραφης ειδοποίησεως της Τραπέζης (notice of cancellation).

Στο ασφαλιστήριο κατά κινδύνων θαλάσσης (H+M) περιλαμβάνεται ειδικός όρος (loss payable clause), η διατύπωση του οποίου διαμορφώνεται από τους νομικούς συμβούλους της τράπεζας, βάσει του οποίου οι ασφαλιστές δεσμεύονται, σε περίπτωση απώλειας του πλοίου, να διαθέσουν την ασφαλιστική αποζημίωση μόνο μετά από οδηγίες της ενυπόθηκης δανείστριας Τραπέζης.

Σημειώνεται τέλος ότι υπάρχει συμβατική δέσμευση αναθέσεως της ασφαλίσεως σε πρώτης τάξεως ασφαλιστές, η επιλογή των οποίων σε κάθε περίπτωση τελεί υπό την έγκριση της Τραπέζης.

β. Εκχώρηση των εσόδων

Εκτός από την γενική εκχώρηση των εσόδων του πλοίου (general assignment of earnings) λαμβάνεται, αν υπάρχει συγκεκριμένη ναύλωση και ειδική εκχώρησή της, η οποία κοινοποιείται νομότυπα στους ναυλωτές από τους οποίους ζητείται να αναλάβουν τη δέσμευση της διοχετεύσεως των ναύλων μέσω του συγκεκριμένου καταστήματος της ενυπόθηκης δανείστριας τραπέζης.

Συνήθως η Τράπεζα επιμένει στο άνοιγμα λογαριασμού (anticipation account) στον οποίο συγκεντρώνεται κατά μήνα μέρος των διερχομένων ναύλων για τον σχηματισμό κεφαλαίου ικανού για την εξόφληση της επομένης δόσεως.

5. Παροχή προσωπικών εγγυήσεων.

Η προσωπική εγγύηση εξαντλείται μέχρι συγκεκριμένου ποσού πλέον τόκων επ' αυτού, ο λογισμός των οποίων όμως αρχίζει από της εγγράφου ειδοποιήσεως του εγγυητού από την τράπεζα.

6. Χορήγηση του δανείου

Μετά την ολοκλήρωση των πιο πάνω διαδικασιών και την συγκέντρωση όλων των εξασφαλίσεων και με την σύμφωνη γνώμη των νομικών συμβούλων χορηγείται το δάνειο.

2.4 Άλλες μορφές ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

Πιο πάνω έγινε αναφορά στην κλασική μορφή μεσοπρόθεσμων ναυτιλιακών δανείων για την αγορά πλοίου. Πέραν όμως αυτών υπάρχουν άλλες τρεις μορφές χρηματοδοτήσεων:

α. Η μέθοδος Leasing

Κατ' αυτήν αγοράζεται από τον χρηματοδοτικό οργανισμό και μισθώνεται βάσει μεσομακροπρόθεσμου συμβολαίου, το οποίο δίδει στον εφοπλιστή απόλυτο έλεγχο να εκμεταλλεύεται το πλοίο. Ο χρηματοδοτικός οργανισμός διατηρεί την κυριότητα του πλοίου και απολαμβάνει τυχόν φορολογικά πλεονεκτήματα.

β. Πίστωση του ναυπηγείου (shipyard credit)

Τα ναυπηγεία προκειμένου να εξασφαλίσουν παραγγελίες πλοίων παρέχουν πίστωση στους πλοιοκτήτες. Έτσι συνήθως συμφωνείται η καταβολή 5-10% της τιμής με την υπογραφή του συμβολαίου και το υπόλοιπο σε δόσεις με την πρόοδο της ναυπηγήσεως αλλά και μετά από αυτήν.

γ. Κοινοπρακτικά δάνεια (syndicated loans)

Πρόκειται συνήθως για μεγάλα μεσοπρόθεσμα δάνεια για την αγορά πλοίου με την ιδιομορφία ότι η χρηματοδότηση γίνεται από ομάδα τραπεζών ή άλλων οργανισμών οι οποίοι μετέχουν με διάφορα ποσοστά ο καθένας κ έτσι υπάρχει κατανομή του κινδύνου. Την διαχείριση του δανείου αναλαμβάνει ο χρηματοδοτικός οδηγός που μετέχει στο δάνειο με το μεγαλύτερο ποσοστό (leading manager). Σε περίπτωση δυσμενούς εξέλιξης του δανείου, οι αποφάσεις για τη τύχη του λαμβάνονται κατά πλειοψηφία. Πάντως μετά την τελευταία οικονομική κρίση λόγω των δυσχερειών που παρουσιάζει η αντιμετώπιση προβληματικών περιπτώσεων, τέτοιας μορφής δάνεια τείνουν να περιοριστούν μόνο σε πρώτης τάξεως πλοιοκτήτες.¹⁴

¹⁴ "Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας" Δημήτριος Χ. Βανδώρος

δ. Ξένη δανειοδότηση

Το μέγεθος των αναγκών της ελληνικής ναυτιλίας αλλά και η τεχνογνωσία των ξένων τραπεζών στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση εξηγεί τον κυρίαρχο ρόλο τους στο χώρο. Η ξένη δανειοδότηση ξεπερνά το 90% και αποδίδεται η κυριαρχία των ξένων τραπεζών στο ύψος των αναγκών που παρουσιάζει η ναυτιλία της χώρας μας και οι οποίες απορρέουν από το μέγεθος της.

Ο ελληνόκτητος στόλος αριθμεί περίπου 3.200 πλοία συνολικής χωρητικότητας 130 εκ. dwt, καλύπτει το 16% του παγκόσμιου στόλου και φτάνει σε αξία τα 30 δισεκατομμύρια δολάρια. Η χρηματοδότηση του απαιτεί το ποσό των 12 δισεκατομμυρίων δολαρίων και καθιστά αδύνατη την κάλυψη του από τις ελληνικές τράπεζες. Εξάλλου η ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι υψηλού κινδύνου, εξαιτίας των απότομων και μεγάλων διακυμάνσεων που έχουν τόσο οι ναύλοι όσο και η αξία των πλοίων, για παράδειγμα η αξία ενός νεότευκτου πλοίου, η οποία κατά παράδοση μπορεί να ανέλθει στο 1/3 της τιμής της παραγγελίας σημειώνοντας ότι στα παλαιότερα πλοία οι διακυμάνσεις είναι εντονότερες.

Τα 11 από τα 12 δισεκατομμύρια δολάρια με τα οποία δανειοδοτείται η ελληνική ναυτιλία προέρχονται από ξένες τράπεζες. Υπάρχουν δέκα τράπεζες με ναυτιλιακά δάνεια που υπερβαίνουν τα 400 εκατομμύρια δολάρια και οι οποίες αποτελούν την κύρια πηγή χρηματοδότησης.

Ενώ στο παρελθόν υπήρχε το μονοπώλιο των αμερικάνικων ιδρυμάτων, σήμερα οι τρεις από τις δέκα τράπεζες είναι αμερικάνικες, από δύο προέρχονται από την Γερμανία, Μεγάλη Βρετανία και την Ολλανδία και μία είναι Γαλλική.

Επίσης η τάση για προσφυγή των ναυτιλιακών εταιρειών στις κεφαλαιαγορές με την έκδοση high yield bonds που απευθύνονται σε αμερικανούς θεσμικούς επενδυτές είναι συμπληρωματική μόνο χρηματοδότηση και δεν ανταγωνίζεται τον κλασικό τρόπο χρηματοδότησης. Παράγοντες όπως η ανάγκη για δημιουργία εταιρικής δομής ο περιορισμός της ευελιξίας στις αγοροπωλησίες πλοίων εξαιτίας του περιορισμού της αποπληρωμής, η ανάγκη του corporate reporting καθώς και το αυξημένο κόστος,

μεγαλύτερο κατά 50% από την τραπεζική χρηματοδότηση, καθιστούν τη λύση αυτή ελκυστική μόνο σε μικρό αριθμό Ελλήνων πλοιοκτητών κυρίως αυτών που έχουν επιθετικά επενδυτικά σχέδια και περιορισμένη κεφαλαιακή βάση. Ως πλεονέκτημα των νέων τραπεζών μπορούμε να αναφέρουμε τη συσσωρευμένη εμπειρία και τεχνογνωσία σε όλα τα επίπεδα της ιεραρχίας σε αντίθεση με τις ελληνικές τράπεζες, οι οποίες δραστηριοποιούνται για λιγότερο χρόνο στο χώρο και οι προσπάθειές τους βασίζονται στην πείρα λίγων στελεχών.

1. Η Midland ,ως παράδειγμα μιας ξένης τράπεζας χρηματοδοτεί την παγκόσμια ναυτιλία στο Χονγκ Κονγκ, το Λονδίνο την Σιγκαπούρη και τον Πειραιά και βρίσκεται μεταξύ των πέντε μεγαλύτερων χρηματοδοτών της ναυτιλίας διεθνώς ενώ ο όμιλος στον οποίο ανήκει HSBC Holdings είναι ο ιδιοκτήτης της HSBC Gibbs, ενός από τους μεγαλύτερους κι εγκυρότερους Lloyds Insurance Brokers και του ναυλομεσιτικού γραφείου της Άπω Ανατολής hsbc Shipbrokers.Ο γενικός διευθυντής στην τράπεζα στην Ελλάδα επισήμανε ότι αυτές οι μονάδες βρίσκονται σε επαφή και αλληλοενημερώνονται δημιουργώντας πολύτιμη πείρα στην ναυτιλία. Οι ξένες τράπεζες λοιπόν είναι εύλογο ότι θα παραμείνουν στο επίκεντρο της χρηματοδότησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας, ενώ οι ελληνικές τράπεζες θα έχουν σημαντικό ρόλο εφόσον τα βήματά τους είναι προσεκτικά και χωρίς βιασύνη.¹⁵

➤ Εκτός από τους παραπάνω τρόπους χρηματοδότησης η ελληνική κυβέρνηση μελετά το ολλανδικό πρότυπο χρηματοδότησης για τον εκσυγχρονισμό του στόλου. Το πείραμα της ολλανδικής κυβέρνησης για τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας της μελετά λοιπόν και η ελληνική κυβέρνηση, σε μια προσπάθεια να δημιουργήσει προϋποθέσεις για άντληση των απαραίτητων κεφαλαίων για την ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του υπό ελληνική σημαία στόλου.

Οι ολλανδικές τράπεζες έχουν το δικαίωμα να απευθύνουν σε ολλανδούς επενδυτές, οι οποίοι καλούνται να συμμετάσχουν σε αγορά πλοίου, το οποίο θα διαχειρίζεται ναυτιλιακή εταιρεία. Το κίνητρο που παρέχεται στους ιδιώτες επενδυτές είναι ότι τα χρήματα που καταθέτουν στην τράπεζα για την αγορά του πλοίου απαλλάσσονται από την φορολογία. Προϋπόθεση βέβαια είναι ότι τα χρήματα αυτά αποτελούν εισόδημα του τελευταίου χρόνου. Παράλληλα δίδονται και μία σειρά επιπλέον φορολογικών απαλλαγών . Οι ιδιώτες επίσης συμμετέχουν και στο αποτέλεσμα της εκμετάλλευσης του πλοίου και στα εν μέρει αφορολόγητα κέρδη που προκύπτουν από την πώληση του συγκεκριμένου πλοίου.

Έλληνες εφοπλιστές οι οποίοι κρίνουν ότι το σύστημα αυτό μπορεί να βοηθήσει αποφασιστικά και αποτελεσματικά την ελληνική ναυτιλία και τον εκσυγχρονισμό όλων των πλοίων ανεξαρτήτως κατηγορίας, πρότειναν στην κυβέρνηση να υιοθετήσει το ολλανδικό πρότυπο. Το επιχείρημα που προβάλλουν οι εφοπλιστές είναι ότι το κράτος

¹⁵ "Ναυτεμπορική"/10 Δεκεμβρίου 2007 άρθρο "Περισσότερο από 90% η ξένη δανειοδότηση"
σελ 18

επειδή δεν μπορεί να ενισχύσει τις καινούργιες κατασκευές, ωστόσο δύναται εμμέσως να πριμοδοτήσει τις κατασκευές πλοίων, με την φοροαπαλλαγή των επενδυτών. Στην πρόταση που κατέθεσαν στα οικονομικά θεωρεί την επιτελεία της κυβέρνησης, κατά την πρόσφατη επίσκεψη υπουργών στο Λονδίνο, περιλαμβάνεται ακριβώς το σύστημα χρηματοδότησης που εφαρμόζεται στην Ολλανδία.

Ειδικότερα αναφέρεται: <<Αποφασιστική σημασία για την επένδυση αυτή έχει το γεγονός ότι το δημόσιο θεωρεί την τοποθέτηση ως <<ώθηση>> μίας επιχείρησης με όλες τις σχετικές φορολογικές διευκολύνσεις.

Αυτό προσφέρει στον επενδυτή τις εξής φορολογικές εκπτώσεις και απαλλαγές: Έκπτωση λόγω της επένδυσης, εκπτώσεις κεφαλαιουχικού χαρακτήρα, απαλλαγή από την φορολογία κεφαλαίου, μείωση της αξίας των στοιχείων του ενεργητικού (αποσβέσεις) και απαλλαγή λόγω διακοπής της επιχείρησης. Όλες αυτές οι διευκολύνσεις υπογραμμίζουν την ελκυστικότητα της τοποθέτησης. Για επενδυτές που εμπίπτουν στις υψηλότερες κλίμακες της φορολογίας εισοδήματος, μπορεί να έχει ενδιαφέρον η απευθείας επένδυση σε κεφαλαιουχικά αγαθά παράλληλα με την αγορά μετοχών και ομολόγων. Αυτό δεν είναι ελκυστικό μόνο από φορολογικής πλευράς αλλά προσφέρει ακόμη μία δυνατότητα στη διασπορά κινδύνων.>>

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η διαδικασία μίσθωσης του πλοίου για τους ιδιώτες επενδυτές. Το κάθε πλοίο συνήθως ναυλώνεται για ανώτατη περίοδο επτά ετών. Οι όροι της ναύλωσης καθορίζονται σε σχετική σύμβαση ορισμένου χρόνου. Έναντι αυτού του εισοδήματος υπάρχουν σταθερές δαπάνες καθορισμένου ύψους που αφορούν, μεταξύ των άλλων πληρωμές τόκων και επιστροφές υπέρ του εκτός της επιχειρήσεως κεφαλαίου. Για τον επενδυτή αυτό σημαίνει περιορισμένο κίνδυνο όσον αφορά στην εκμετάλλευση.

Στη σύμβαση αναφέρεται επίσης ότι ο εφοπλιστής που χρηματοδοτείται από την τράπεζα και τους επενδυτές-ιδιώτες έχει το δικαίωμα να αγοράσει το πλοίο σε τρεις φάσεις. Δηλαδή, έπειτα από πέντε, έξι και επτά χρόνια στη βάση καθορισμένων προϋποθέσεων. Οι προϋποθέσεις αγοράς του πλοίου από τον εφοπλιστή είναι οι ακόλουθες: μετά τα πέντε, ο εφοπλιστής πρέπει να καταβάλει την τρέχουσα τιμή του πλοίου, που δεν μπορεί να είναι κατώτερη του 75% της αρχικής τιμής αγοράς του πλοίου. Μετά τα 6 έτη, η ασφαλιστική δικλείδα είναι το 70% και μετά τα 7 έτη το κατώτερο όριο είναι το 65% της αρχικής τιμής του πλοίου.

Στην περίπτωση που ο εφοπλιστής δεν αγοράσει το πλοίο, τότε οι επενδυτές έχουν το δικαίωμα να πουλήσουν το πλοίο στην ελεύθερη αγορά. Με αυτό το τρόπο απομακρύνεται ο κίνδυνος, λόγω της δυνατότητας πώλησης του πλοίου σε περισσότερα χρονικά σημεία πώλησης του σκάφους, σε μια συγκυριακή στιγμή που είναι λιγότερο ευνοϊκή. Στην πρόταση που διατυπώθηκε, επισημαίνεται ότι ο κίνδυνος

που διατρέχει ο επενδυτής είναι περιορισμένος, δεδομένου ότι εξασφαλίζεται μέσα σε ένα χρόνο η επιστροφή του 46% της επένδυσης. Επίσης η ανάδοχος τράπεζα μπαίνει εγγυητής της συνολικής επένδυσης.¹⁶

¹⁶ "Ναυτεμπορικη"/4-5 Απριλίου 2007 άρθρο "Με αμοιβαία κεφάλαια και χωρίς φόρους η κατασκευή νέων πλοίων" σελ.43

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

3.1 Ναυτικές ασφάλειες

Η ένταση του κεφαλαίου που χαρακτηρίζει τη ναυτιλία σε συνδυασμό με τους αυξημένους κινδύνους που εγκυμονεί η θαλασσοπλοία δίνει μεγάλη βαρύτητα στο θέμα ασφάλιση των πλοίων για όλους τους αναμεμιγμένους στο ναυτιλιακό κύκλωμα (πλοιοκτήτη, τράπεζα, ναυλωτή κλπ.)

Οι κυριότερες ναυτικές ασφάλειες είναι:

- Του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού (hull and machinery)
- Της αστικής ευθύνης έναντι τρίτων (third parties)
- Κατά κινδύνων πολέμου (war risks)
- Του ενδιαφέροντος του ενυπόθηκου δανειστού (mortgagee's interest)

Την ασφάλιση του σκάφους και της μηχανής καθώς και του ενδιαφέροντος του ενυπόθηκου δανειστού αναλαμβάνουν μεγάλες ασφαλιστικές εταιρείες (underwriters) μέσω ασφαλειομεσιτών (insurance brokers), ενώ τις άλλες δύο συνήθως κοινά ταμεία (συνεταιρισμοί) πλοιοκτητών (mutual clubs).

1. Ασφάλεια του σκάφους και των μηχανών (hull and machinery insurance)

Η ασφάλεια αυτή καλύπτει ναυτικούς κινδύνους που μπορεί να προκαλέσουν ζημιά ή και ολική απώλεια του σκάφους και των μηχανών του. Τέτοιοι κίνδυνοι είναι ατυχήματα κατά τη φόρτωση, εκφόρτωση, εφοδιασμό με καύσιμα, επισκευή, ή ατυχήματα κατά τη διάρκεια των ταξιδιών. Επίσης ατυχήματα στο σκάφος και τις μηχανές από αμέλεια των ναυλωτών, των επισκευαστών, ή του πλοιάρχου και του πληρώματος καλύπτονται από την ασφάλιση αυτή. Φυσικά εξαιρούνται ρητώς κίνδυνοι από πολεμικές ενέργειες. Σημειώνεται πάντως ότι οι ασφαλιζόμενοι κίνδυνοι κατονομάζονται ένας προς έναν στα ασφαλιστήρια συμβόλαια και φυσικά το εύρος τους ποικίλει στις διάφορες ασφαλιστικές αγορές.

Εκτός από το ασφαλιστήριο (cover notes), οι τράπεζες για την καλύτερη προστασία τους ζητούν από τους ασφαλειομεσίτες υποσχετική επιστολή (letter of undertaking) με την οποία αναλαμβάνεται η υποχρέωση ειδοποίησης των πρώτων για οποιαδήποτε μεταβολή που μπορούσε να προκαλέσει ακυρότητα των ασφαλιστηρίων.

Σ' αυτήν επισυνάπτονται αντίγραφο της ειδοποίησης εκχωρήσεως (notice of assignment) υπογεγραμμένη από τον ιδιοκτήτη μαζί με ειδικό όρο σχετικά με την πληρωμή της ασφαλιστικής αποζημίωσης στην τράπεζα σε περίπτωση ατυχήματος (Loss payable clause).

Το ύψος των ασφαλιστρών, εκτός από την αξιοπιστία της συγκεκριμένης αγοράς, επηρεάζεται τα πλοία ενός πλοιοκτήτη είναι ασφαλισμένα στους ίδιους Underwriters και την προϊστορία τους σε ναυτικά ατυχήματα. Η αξιοπιστία και το κύρος των Underwriters διαφέρει από αγορά σε αγορά γι' αυτό και υπάρχει διαφορά στο κόστος ασφαλίσεως. Βέβαια σε κάθε ασφαλιστήριο ο κίνδυνος κατανέμεται σε περισσότερους από έναν Underwriters, η συμμετοχή των οποίων εκφράζεται σαν ποσοστό επί της ασφαλιστικής αξίας. Για περιόδους παροπλισμού του πλοίου (Lay up) προβλέπεται ειδική έκπτωση επί των ασφαλιστρών, αφού οι κίνδυνοι είναι οπωσδήποτε μειωμένοι.

Κάθε μορφής ασφαλιστήριο αναφέρει το ενδιαφέρον των ενυπόθηκων δανειστών (Τράπεζες κλπ.) και συνήθως περιλαμβάνει όρο 15/μερου προειδοποιήσεως των πριν από τυχόν ακύρωση λόγω μη πληρωμής των ασφαλιστρών.

Η ασφάλεια Hull and Machinery καλύπτει:

1. Απώλεια ή ζημία στο ασφαλισμένο που προκλήθηκε από κίνδυνο θαλάσσης, πειρατεία, κλοπή, φωτιά, έκρηξη, ατυχήματα από φόρτωση -εκφόρτωση φορτίου και καυσίμων, καθώς και αμέλεια του πλοιάρχου ή του πληρώματος και
2. Τα 3/4 της αποζημίωσης που υποχρεούται το ασφαλιζόμενο πλοίο να καταβάλει λόγω απώλειας ή ζημίας που προκλήθηκε σε άλλο πλοίο μετά από σύγκρουση (το υπόλοιπο 1/4) καλύπτεται από Protection and Indemnity Club, που ασφαρίζει κινδύνους έναντι τρίτων).

Λόγοι που μπορεί να οδηγήσουν σε άρνηση ή αδυναμία των Underwriters να καταβάλουν την ασφαλιστική αποζημίωση είναι πολλοί. Θα ήταν δε δυνατόν να καταταγούν σε τρεις κατηγορίες:

- i. Ατύχημα που δεν καλύπτεται από τους όρους του συγκεκριμένου ασφαλιστηρίου
- ii. Πτώχευση των Underwriter και
- iii. πράξεις ή παραλήψεις των πλοιοκτητών, όπως:

- ✓ Μη πληρωμή των ασφαλιστρων
- ✓ .Παράβαση των όρων, όπως:
 - Απόσυρση πιστοποιητικού αξιοπλοΐας
 - Διεξαγωγή παρανόμου εμπορίου
 - Απόκλιση από πορεία
 - Απώλεια της κλάσεως
 - Μεταβίβαση κυριότητας
 - Αλλαγή σημαίας κλπ.

Σημειώνεται ακόμη, ότι τα ασφαλιστήρια συνήθως προβλέπουν ότι σε περίπτωση ατυχήματος ανεξαρτήτως του συνολικού ύψους της ζημίας, ένα μικρό, σαφώς καθοριζόμενο και σταθερό ποσό βαρύνει τον πλοιοκτήτη.

Τέλος επισημαίνεται, ότι το ποσό για το οποίο είναι ασφαλισμένο ένα πλοίο πρέπει, εφόσον είναι υποθηκευμένο σε ασφάλεια δανείου, να είναι 30% μεγαλύτερο από το ανεξόφλητο υπόλοιπο του δανείου και τουλάχιστον ίσο με την τρέχουσα χωρίς ναυλοσύμφωνο(charter free) αξία του πλοίου.

2) Ασφάλιση του ενυπόθηκου δανειστού (Mortgagee's Interest Insurance)

Πρόκειται για ασφάλεια που προστατεύει τον ενυπόθηκο δανειστή ενός πλοίου σε περίπτωση που απορριφθεί από τους Underwriters αίτημα καταβολής ασφαλιστικής αποζημιώσεως, μετά από βύθιση υποθηκευμένου πλοίου ή ζημία στο ίδιο ή σε τρίτους.

Η απόρριψη του αιτήματος καταβολής ασφαλιστικής αποζημιώσεως σύμφωνα με τους όρους της H & M Insurance μπορεί να οφείλεται:

α. Σε πράξη ή παράλειψη των πλοιοκτητών ή ναυλωτών συμπεριλαμβανομένης της παράβασης των όρων του ασφαλιστηρίου, ακόμη και σε περίπτωση εσκεμμένης βυθίσεως του πλοίου και

β. Σε απώλεια από το πλοίο της ικανότητας προς θαλασσοπλοΐα ή σε περίπτωση, που ο πλοιοκτήτης και οι ασφαλιστές H.&M. καταλήξουν σε συμβιβαστική συμφωνία καταβολής μειωμένης ασφαλιστικής αποζημιώσεως, η οποία όμως δεν επαρκεί για την εξόφληση του υφισταμένου υπολοίπου του δανείου.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την δημιουργία υποχρεώσεως αποζημιώσεως των ενυπόθηκων δανειστών :Το πλοίο πρέπει να ήταν ασφαλισμένο καθ'όλων των μορφών κινδύνου. Το ποσόν της ασφαλιστικής αποζημιώσεως είναι ίσο με το μικρότερο από τα πιο κάτω ποσά:.

- Το ποσό της ζημίας
- Το ανεξόφλητο υπόλοιπο του δανείου
- Το ασφαλισμένο ποσό.

Η ασφαλιστική αποζημίωση καταβάλλεται εντός τριών μηνών από της υποβολής του σχετικού φακέλου, ο οποίος θα περιλαμβάνει την οριστική απόρριψη του αιτήματος από τους H&M. Underwriters.

3) Ασφάλεια αστικής ευθύνης έναντι τρίτων (Third parties).

Για την ασφάλιση κινδύνων τους οποίους δεν κάλυπταν οι ασφαλιστικές εταιρείες ή για την ασφάλιση των οποίων ζητούσαν υπερβολικά ασφάλιστρα οι πλοιοκτήτες διαφόρων περιοχών ή κατηγοριών συστήσανε δικούς τους συνεταιρισμούς (Clubs) με σκοπό να κατανέμουν μεταξύ τους τις ζημίες κάθε μέλους.

Τα clubs κυρίως καθιερώθηκαν για την καταβολή των υψηλών αποζημιώσεων που επιβάλλονται μετά από ναυτικά ατυχήματα που προκαλούν μεγάλες και σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Κυριότερα των συνεταιρισμών αυτών είναι οι <<προστασίας>> και <<αποζημιώσεως>>.

Κατά την είσοδο ενός πλοίου στο club προκαταβάλλεται ένα ασφάλιστρο, το επονομαζόμενο call, το οποίο έχει υπολογισθεί βάσει εκτιμήσεων του πιθανού ύψους των πληρωμών που μπορεί να κάνει το clubστο έτος εκείνο. Στο τέλος της ασφαλιστικής περιόδου, μετά από σύγκριση των εισπραχθέντων calls προς τις καταβληθείσες ασφαλιστικές αποζημιώσεις προκύπτει αν πρέπει να γίνει συμπληρωματική καταβολή (supplementary call). Ευνόητο είναι ότι στην αντίστροφη περίπτωση ,επιστροφές γίνονται μόνο προς μέλη που εξέρχονται του Club. Η ασφαλιστική περίοδος είναι 12μηνη και αρχίζει για τα περισσότερα Clubs στις 20 Φεβρουαρίου. Το ασφαλιστήριο στην περίπτωση αυτή έχει την μορφή του πιστοποιητικού εισόδου (certificate of entry). Απαραίτητη προϋπόθεση για να γίνει δεκτό ένα πλοίο σε P.&I. CLUB είναι να έχει ασφαλίσει για την πλήρη πραγματική αξία τους το σκάφος και τον μηχανολογικό εξοπλισμό(H.&M.).

Ένα από τα πιο μεγάλα P&I Clubs είναι το United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) limited. Επίσης ευφώνως γνωστό είναι το SKULD των σκανδιναβικών χωρών. Τα Protection and Indemnity Clubs ασφαλίζουν βασικά ότι δεν καλύπτει η ασφάλεια του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού. Συγκεκριμένα τα P.&I. Clubs καλύπτουν τους πιο κάτω κινδύνους (βεβαίως οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι παρουσιάζουν αποκλίσεις από CLUB σε CLUB :

- i. Το 25% από τις ζημιές που θα προκληθούν σε άλλο πλοίο ή περιουσία μετά από σύγκρουση. (Το υπόλοιπο 75% καλύπτεται, τουλάχιστον για τα ασφαλισμένα στην βρετανική ασφαλιστική αγορά πλοία από την ασφάλεια του σκάφους. Επίσης καλύπτονται και ζημιές σε άλλο πλοίο ή περιουσία, που προήλθαν από πράξη ή παράληψη που δεν κατέληξε σε σύγκρουση.
- ii. Απώλεια ή ζημία στο φορτίο του ασφαλισμένου πλοίου (καλύπτονται και τα έξοδα αποκομιδής κατεστραμμένου και άνευ αξίας φορτίου).
- iii. Απώλεια ή ζημία σε λιμάνι, εξέδρα, προβλήτα κ.α.
- iv. Ευθύνη του ασφαλισμένου πλοίου σαν μέλους της συμφωνίας των πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων για ρύπανση, η οποία αποκαλείται TOVALOP από τα αρχικά των λέξεων TANKER OWNERS VOLUNTRY AGREEMENT concerning LIABILITY for OIL POLLUTION. Η ασφάλιση κατά της ρυπάνσεως προϋποθέτει την καταβολή συμπληρωματικών calls και περιορίζεται σε κάποιο μέγιστο ποσό. Το ποσό αυτό ήταν για το United Kingdom P.&I.Club στις 20. 2. 90 \$ 500.000.000.
- v. Δαπάνες ή αποζημίωση για θάνατο, τραυματισμό ή ασθένεια τόσο των μελών του πληρώματος του ασφαλισμένου πλοίου όσο και τρίτων που απλώς επιβαίνουν ή βρίσκονται πλησίον του πλοίου ή εργάζονται για την διακίνηση του φορτίου. Φυσικά η ασφάλιση καλύπτει έξοδα ιατρικά νοσοκομείου, κηδείας, επαναπατρισμού και αντικαταστάσεως των μελών του πληρώματος.
- vi. Αποζημίωση για απώλεια προσωπικών αντικειμένων του πληρώματος και απώλεια μισθών λόγω ναυαγίου.
- vii. Έξοδα λιμένος
- viii. Έξοδα ρυμούλκησης
- ix. Έξοδα ανελκύσεως, μεταφοράς κλπ. του ναυαγίου αν επιβάλλεται από τον νόμο.
- x. Έξοδα από καραντίνα λόγω επιδημίας.
- xi. Πρόστιμα που επιβάλλονται από Δικαστήρια και Αρχές και
- xii. Δικαστικά έξοδα.

Οι όροι των διαφόρων Clubs προβλέπουν ένα μικρό σταθερό μέρος της αποζημιώσεως σε ορισμένες από τις πιο πάνω περιπτώσεις να καταβάλλεται από τον πλοιοκτήτη.

Η υποχρέωση του Club για την καταβολή αποζημιώσεων υπάρχει εφ' όσον:

- δεν προήλθε από παράνομο (λαθρεμπόριο) ή επικίνδυνο ταξίδι
- το πλοίο διατηρούσε την κλάση του (συνέχιζε να είναι εγγεγραμμένο σε νηογνώμονα)
- δεν παραγράφει η απαίτηση (συνήθως μετά την παρέλευση 12μηνου)

4) Ασφάλεια κατά κινδύνων πολέμου (War risks Insurance)

Η ασφάλεια αυτή περιέχει:

- Από Underwriters μέσω ασφαλειομεσιτών όπως και στην περίπτωση της H.&M. Insurance
- Από κοινούς συνεταιρισμούς των πλοιοκτητών (Mutual Clubs). Αυτά λειτουργούν περίπου όπως και τα P&I Clubs, με τη διαφορά ότι η ασφαλιστική περίοδος συμπίπτει με το ημερολογιακό έτος.

Η μορφή αυτή ασφάλισης καλύπτει κινδύνους από ζημία στο σκάφος ή τον μηχανολογικό εξοπλισμό πλοίου ή την απώλεια ναύλου λόγω:

- α. Πολέμου, εμφυλίου πολέμου επαναστάσεως, στάσεως
- β. Καταλήψεως κρατήσεως
- γ. Εκρήξεως από νάρκη, торπίλη ή βόμβα
- δ. Εργατικών διαδηλώσεων, κοινωνικών ταραχών
- ε. Τρομοκρατικών ενεργειών, ή ενεργειών με πολιτικά κίνητρα
- στ. Πειρατείας και κλοπής.
- ζ. Δημεύσεως ή απαλλοτριώσεως

Από την κατά κινδύνων πολέμου ασφάλιση ρητώς εξαιρούνται από τα σχετικά συμβόλαια απώλεια ή ζημία από:

- ✓ Πυρηνικό πόλεμο
- ✓ Πόλεμο μεταξύ οποιωνδήποτε από τις εξής 5 χώρες:

Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Γαλλία, Σοβιετική Ένωση και Κίνα. Ενέργεια της κυβερνήσεως ή άλλης αρχής της χώρας στο νηολόγιό της οποίας είναι καταχωρημένο το πλοίο ή στην οποία εδρεύει η πλοιοκτήτρια ή η διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου.

Σημειώνεται πάντως ότι η ασφάλιση σε ορισμένες περιοχές υψηλού κινδύνου όπως π.χ. Λίβανος, Λιβύη, Περσικός Κόλπος κλπ. οι οποίες καλούνται περιοχές συμπληρωματικού ασφαλιστρού (Additional Premium Areas), ισχύει μόνο υπό τις προϋποθέσεις:

- ❖ Προειδοποιήσεως του Club ή των Underwriters
- ❖ Καταβολής συμπληρωματικού ασφαλιστρού

3.2 Εθνικές σημαίες

Το πλοίο από της καταχωρίσεώς του στο νηολόγιο αποκτά την ιθαγένεια της χώρας του λιμένος εγγραφής. Μετά την νηολόγηση χορηγείται έγγραφο εθνικότητας και το πλοίο φέρει υποχρεωτικώς τη σημαία της χώρας. Οι πλοιοκτήτες έχουν την ευχέρεια, εφ' όσον τηρήσουν κάποιες προϋποθέσεις να επιλέξουν τη χώρα εις το νηολόγιο της οποίας θα εγγράψουν το πλοίο που απέκτησαν με μεταβίβαση ή ναυπήγηση. Η εθνικότης του πλοίου έχει σημασία τόσο για τον πλοιοκτήτη όσο για τον τραπεζίτη.

Οι παράγοντες που διαφοροποιούνται με την επιλογή της εθνικότητας και ενδιαφέρουν τον πλοιοκτήτη είναι:

Οι δαπάνες πληρώματος, εγγραφής, επιθεωρήσεως, φόρων κλπ. Οι ευκολίες ή δυσκολίες στην εγγραφή (απαιτούμενα δικαιολογητικά και επιθεωρήσεις, δυνατότητα ή μη εγγραφής σε προξενικό γραφείο κλπ.) Από την άλλη πλευρά τον τραπεζίτη ενδιαφέρουν ασφαλώς τα ανωτέρω, στα πλαίσια της οικονομικής εκμεταλλεύσεως του πλοίου, αλλά παράλληλα και η ασφάλεια δικαίου και αναγκαστικής εκτελέσεως, που του παρέχει η χώρα νηολογήσεως.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο οι εφοπλιστές κατέφυγαν με συνεχώς αυξανόμενο μέχρι το 1978 ρυθμό στη χρήση σημαίων ευκολίας με σκοπό τη μείωση του κόστους εκμεταλλεύσεως των πλοίων τους.

Για τις σημαίες έχει δοθεί από την Διεθνή των Μεταφορών ο εξής ορισμός: "Σημαίες ευκολίας είναι οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών που ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό την μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους με την αποφυγή α) των οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων και β) των συνθηκών και των όρων απασχόλησης των συντελεστών της παραγωγής, που θα εφαρμοζόταν εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης. Για τον χαρακτηρισμό μιας σημαίας σαν εθνικής λαμβάνεται υπ' όψη η σχέση ανάμεσα στην εθνική οικονομία και την εμπορική ναυτιλία. Έτσι π.χ. η πλοιοκτήτρια ενός υπό βρετανική σημαία πλοίου εταιρεία πρέπει να έχει την έδρα της στο Ηνωμένο Βασίλειο, ενώ η πλοιοκτήτρια ενός υπό ελληνικού πλοίου πρέπει να είναι εταιρείας της οποίας το 51% του κεφαλαίου ελέγχεται από Έλληνες πολίτες.

3.3 Όροι χρηματοδότησεως ναυτιλιακών επιχειρήσεων από τράπεζες που εδρεύουν στην Ελλάδα.

Η χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα υπόκειται σε κανόνες που καθορίζονται από Κυβερνητικά όργανα και την Τράπεζα της Ελλάδος.

Βασική απόφαση που ρυθμίζει τους κανόνες αυτούς και ισχύει μέχρι σήμερα με διάφορες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις είναι η απόφαση της τ. Νομισματικής Επιτροπής αριθμ.85/5/14.7.75. Έκτοτε, έχουν ακολουθήσει διάφορες πράξεις του Διοικητικού της Τραπέζης της Ελλάδος και της Επιτροπής Νομισματικών και Πιστωτικών Θεμάτων, που την τροποποίησαν ή την συμπλήρωσαν.

Σύμφωνα με τις πράξεις και αποφάσεις αυτές επιτρέπεται η χρηματοδότηση από τράπεζες που εδρεύουν στην Ελλάδα:

- ↓ Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και γραφείων διαχείρισεως πλοίων σε δραχμές για την κάλυψη αναγκών σε κεφάλαιο κινήσεως,
- ↓ Ελληνικών (εφόσον έχουν έσοδα σε συνάλλαγμα) και αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, με πάσης φύσεως πιστώσεις σε συνάλλαγμα,
- ↓ Ημεδαπών ή αλλοδαπών φυσικών ή νομικών προσώπων για την κατασκευή, μετασκευή και επισκευή πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία, σε δραχμές ή συνάλλαγμα (υπό όρους).
- ↓ Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε δραχμές για την αγορά επιβατηγών-οχηματαγωγών καθώς και φορτηγών και φορτηγών-οχηματαγωγών πλοίων για δρομολόγησής τους μεταξύ ελληνικών ή ελληνικών και ξένων λιμανιών και
- ↓ Ημεδαπών φυσικών ή νομικών προσώπων σε δραχμές ή συνάλλαγμα (υπό όρους) για την αγορά, ναυπήγηση, μετασκευή και επισκευή υπερπόντιας αλιείας.

1. Χρηματοδότηση ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για κεφάλαιο κινήσεως σε ευρώ.

Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και γραφεία διαχείρισεως πλοίων, ανεξαρτήτως της εθνικότητας του πλοιοκτήτη ή της σημαίας του πλοίου χρηματοδοτούνται με δάνεια σε ευρώ εξοφλητέα εντός 6/μήνου από της χορηγήσεως.

Επίσης επιτρέπεται η προεξόφληση μέχρι ποσοστού 30% απαιτήσεων ελληνικών ναυαγοσωστικών εταιρειών από ναυαγιαρέσεις. Τα δάνεια της κατηγορίας αυτής συνομολογούνται με ρήτρα συναλλάγματος και εξοφλούνται εντός 6 μηνών από της χορηγήσεως με εισαγωγή συναλλάγματος.

2. Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και γραφείων διαχείρισεως πλοίων σε συνάλλαγμα.

Σε ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ναυτιλιακά γραφεία, τα όποια εκμεταλλεύονται πλοία που πραγματοποιούν έσοδα σε ελεύθερο συνάλλαγμα, καθώς και σε αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες χορηγούνται πάσης φύσεως δάνεια, πιστώσεις και εγγυητικές επιστολές σε συνάλλαγμα. Τα δάνεια και οι πιστώσεις αυτές καλύπτονται από τα σε ελεύθερο συνάλλαγμα διαθέσιμα των τραπεζών και η εξασφάλιση τους πραγματοποιείται από τα ίδια συναλλαγματικά διαθέσιμα των οφειλετών επιχειρήσεων. Οι οροί καθορίζονται ελευθέρα κατά την κρίση των Τραπεζών.

3. Χρηματοδότηση για την κατασκευή, μετασκευή και επισκευή σκαφών σε ελληνικά ναυπηγεία

α. Για την κατασκευή και μετασκευή.

Τα δάνεια της κατηγορίας αυτής χορηγούνται προς έλληνες και αλλοδαπούς και συνομολογούνται σε συνάλλαγμα ή ευρώ, η εξόφλησή τους όμως γίνεται με εισαγωγή συναλλάγματος.

Οι πλέον συνηθισμένοι όροι χορηγήσεώς των έχουν ως εξής:

- Το ύψος των δαν δεν μπορεί να υπερβεί το ποσοστό 80% του κόστους της κατασκευής ή μετασκευής
- Η διάρκεια ορίζεται μέχρι 10 ετών για κατασκευές και 8 ετών για μετασκευές
- Η εξόφληση πραγματοποιείται με ισόποσες εξαμηνιαίες δόσεις η πρώτη των οποίων είναι πληρωτέα 12 μήνες από της παραλαβής του σκάφους
- Το επιτόκιο καθορίζεται από το διατραπεζικό επιτόκιο της αγοράς του Λονδίνου πλέον της προμήθειας της τράπεζας (spread).

Επι των δανείων αυτών παρέχεται η εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου μέχρι ποσοστού 25% της δαπάνης ναυπηγήσεως ή μετασκευής, όπως εκτιμάται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, υπό τον όρο ότι το πλοίο θα νηολογείται υπό ελληνική σημαία και θα παραμένει υπό αυτή μέχρι εξοφλήσεως του δανείου.(Στο

δημόσιο καταβάλλεται προμήθεια 0,35% ετησίως επί του εκάστοτε ενεργού υπολοίπου της εγγυήσεως)

Χρηματοδότηση σε ευρώ των πιο πάνω κατηγοριών δανειοληπτών, εφόσον αφορούν κατασκευές ή μετασκευές πλοίων που προορίζονται να εκτελούν πλόες εξωτερικού, χωρίς όμως την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου αλλά με το ελάχιστο για μεσομακροπρόθεσμα δάνεια επιτόκιο επιτρέπεται υπό τους εξής όρους:

- Τα δάνεια συνομολογούνται σε ευρώ και θα εξοφλούνται με εισαγωγή συναλλάγματος.

- Το ύψος των δεν θα υπερβαίνει το 30% της δαπάνης.

- Η εξόφληση θα γίνεται το πολύ σε 8 ισόποσες εξαμηνιαίες δόσεις, η πρώτη των οποίων θα είναι καταβλητέα 6 μήνες μετά την παράδοση του σκάφους.

β. Για την επισκευή σκαφών.

Τα δάνεια της κατηγορίας αυτής είναι μικρότερης διάρκειας (μέχρι 4 ετών) και χορηγούνται σε εταιρείες ή φυσικά πρόσωπα του εσωτερικού ή του εξωτερικού για την κατασκευή των σκαφών τους ή και σε ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις και σε ευρώ ή συνάλλαγμα στις υπόλοιπες περιπτώσεις.

Σε όλες τις περιπτώσεις πλην εκείνης της χρηματοδότησεως σκαφών που εκτελούν πλόες εσωτερικού τα δάνεια εξοφλούνται με εισαγωγή συναλλάγματος. Τέλος, τα δάνεια αυτά δεν είναι δυνατόν να υπερβούν ποσοστό 80% του κόστους της επισκευής.

4. Χρηματοδότηση ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για την αγορά επιβατηγών και επιβατηγών- οχηματαγωγών καθώς και φορτηγών οχηματαγωγών σκαφών για δρομολόγησή τους μεταξύ ελληνικών ή ελληνικών και ξένων λιμανιών ή για την εκτέλεση κρουαζιερών εσωτερικού.

Τα δάνεια αυτά συνομολογούνται σε ευρώ και συνάλλαγμα και φθάνουν μέχρι ποσοστό 75% του τμήματος αγοράς του πλοίου. Σε περιπτώσεις αγοράς πλοίων από το εξωτερικό προηγείται η προβλεπόμενη για τις εισαγωγές διαδικασία.

5. Χρηματοδότηση ελληνικών επιχειρήσεων για την αγορά, ναυπήγηση, μετασκευή, και κατασκευή πλοίων υπερπόντιας αλιείας.

Τα δάνεια αυτά συνομολογούνται σε ευρώ ή και σε συνάλλαγμα υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που θέτει η απόφαση ΝΕ 85/5/14.7.75.

3.4 Ναυτιλιακά δάνεια σε καθυστέρηση

1. Γενικά.

Σε περίπτωση δυσμενούς εξελίξεως το ναυτιλιακό δάνειο παρουσιάζει ιδιαίτερη πολυπλοκότητα με αποκορύφωμα τις νομικές και λοιπές ενέργειες κατά την διαδικασία αναγκαστικής εκποίησης του ενυπόθηκου πλοίου (foreclosure) αλλά και από αυτήν.

Όπως προαναφέρθηκε η ναυτιλία έχει αποδειχθεί ιστορικά ότι παρουσιάζει μια κυκλικότητα και την περίοδο παχέων αγελάδων ακολουθεί πάντοτε εκείνη των ισχνών και αντίστροφα. Έτσι, είναι βέβαιο ότι ένας αριθμός δανείων τα οποία χορηγήθηκαν κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσεως, αν βέβαια οι πλοιοκτήτες δεν έχουν ίδια διαθέσιμα για την εξυπηρέτησή τους. Κατά την περίοδο λοιπών της κρίσεως απαιτούνται ειδικές γνώσεις, ιδιαίτερες ικανότητες και προπάντων πείρα από προηγούμενες περιπτώσεις για την αντιμετώπιση της ιδιαίτερα από πλευράς των χρηματοδοτουσών τραπεζών. Τα λάθη του παρελθόντος αποτελούν πολύτιμο οδηγό για την αντιμετώπιση των πολύπλοκων προβλημάτων που ανακύπτουν.

2. Περιπτώσεις δυσμενούς εξελίξεως (types of default)

Οι οικονομικές δυσκολίες των πλοιοκτητών εκδηλώνονται συνήθως με την πληρωμή των δόσεων του τραπεζικού δανείου, με την εμφάνιση καθυστερημένων οφειλών προς προμηθευτές, αλλά ακόμη και με την μη πληρωμή των ασφαλιστρών του πλοίου.

Παράλληλα η οικονομική δυσπραγία εκδηλώνεται και με κακή συντήρηση του πλοίου, γεγονός το οποίο έχει επιπτώσεις στην διατήρηση τόσο της αξίας του όσο και της κλάσεως του απώλεια της οποίας σημαίνει ακύρωση των ασφαλειών. Γι' αυτό και τα κείμενα των συμβάσεων χρηματοδότησεως παρέχουν πάντοτε στον τραπεζίτη το δικαίωμα επιθεωρήσεως του ενυπόθηκου πλοίου. Πάντως πριν το πρόβλημα οδηγηθεί σε νομικές ενέργειες και εφόσον εξακολουθεί να υπάρχει πνεύμα συνεργασίας, χορηγείται συνήθως στον πλοιοκτήτη μετά από αίτησή του, μια περίοδος αναστολής πληρωμής των δόσεων (moratorium) ή ρύθμιση των ανεξόφλητων δόσεων (rescheduling).

Οι συμβάσεις χρηματοδότησεως προβλέπουν επίσης συνήθως την περιοδική εκτίμηση του πλοίου και την υποχρέωση για τον πλοιοκτήτη να διατηρεί την σχέση του ανεξόφλητου υπολοίπου του δανείου προς την αξία του πλοίου, κάτω από κάποιο συμφωνημένο ποσοστό (top-up clause).

Αν η σχέση ξεπεράσει το ποσοστό αυτό τότε ο πλοιοκτήτης πρέπει να προσφέρει συμπληρωματικές εξασφαλίσεις ή να εξοφλήσει μέρος του δανείου ώστε να επανέλθει η σχέση κάτω του συμβατικά συμφωνημένου ορίου.

3. Λαμβανόμενα από τον Τραπεζίτη μέτρα.

Η Τράπεζα σε περιόδους κρίσεως ή με την εμφάνιση κάποιου ανησυχητικού συμπτώματος θα πρέπει να φροντίζει εγκαίρως:

- Να ζητήσει τον επανέλεγχο όλων των εξασφαλίσεων (έχει γίνει κανονική εγγραφή της υποθήκης, τα ασφαλιστήρια είναι διατυπωμένα έτσι ώστε να επιτρέπουν την είσπραξη τυχόν απαιτήσεων από αποζημιώσεις, έχει κοινοποιηθεί στους ναυλωτές η εκχώρηση των ναύλων).
- Να συγκεντρώσει όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες για το πλοίο και τον πλοιοκτήτη.
- Να συζητήσει το θέμα της εξυπηρέτησεως του δανείου με τον πελάτη.

Ανεξάρτητα πάντως από το αν προτίθεται η Τράπεζα να λάβει μέτρα κατά του πελάτη ή όχι, σε κάθε περίπτωση μη πληρωμής δόσεως, θα πρέπει να απευθύνεται προς αυτόν γραπτώς, επιφυλασσόμενη παντός δικαιώματός της, ώστε να μη δίδει επιχειρήματα σ' αυτόν σε μεταγενέστερες δικαστικές διενέξεις.

Εάν καταστεί πλέον εμφανές ότι η τράπεζα αργά ή γρήγορα θα λάβει μέτρα πρέπει:

α. Να ζητηθεί γνωμάτευση νομικού συμβούλου ως προς την πληρότητα των εγγράφων των υφισταμένων εξασφαλίσεων και επανεκτίμηση, από εκτιμητή εμπιστοσύνης της, της αξίας του πλοίου. Είναι βέβαια ευνόητο ότι η αξία των υποθηκευμένων πλοίων ως έγγιστα παρακολουθείται επί μονίμου βάσεως από συγκρίσεις με τιμές, που επιτεύχθηκαν στην αγορά μεταχειρισμένων σε παρόμοια πλοία. Αγοραπωλησίες πλοίων αναφέρονται σε πολλά ναυτιλιακά έντυπα (Drewry' s Shipping Statistics and Economics k.a.), αλλά και σε ειδικά εβδομαδιαία φυλλάδια μεσιτικών γραφείων του Λονδίνου.

β. Να ελεγχθεί η φυσική κατάσταση του πλοίου. για τον σκοπό αυτό ζητείται έκθεση ειδικού επιθεωρητή (surveyor), η οποία θα πρέπει να αναφέρεται και στις τυχόν απαιτούμενες δαπάνες επισκευών (είναι φυσικό σε περίοδο δυσμενών συνθηκών ρευστότητας να αναβάλλονται απαιτούμενες επισκευές του πλοίου). Με το θέμα συνδέεται και η χρονολογία της επόμενης επιθεωρήσεως του πλοίου η οποία έχει διπλή σημασία, αφού σε περίπτωση πωλήσεως του πλοίου επηρεάζει την αξία του,

ενώ σε περίπτωση συνεχίσεως της εκμετάλλευσής του τα έξοδα θα επιβαρύνουν τον πελάτη.

γ. Να γίνει προσπάθεια συγκεντρώσεως πληροφοριών σχετικά με υποχρεώσεις προς προμηθευτές, οι οποίοι ενδέχεται να προβούν σε κατάσχεση του πλοίου. Πιθανότερα εξ αυτών, λόγω του μεγάλου ύφους των διακινουμένων ποσών είναι οι προμηθευτές καυσίμων και τα ναυπηγεία επισκευής. Τυχόν πληροφορίες, ότι οφείλονται και μισθοί πληρώματος δείχνουν την κρισιμότητα της καταστάσεως.

δ. Να επιδιωχθεί ανταλλαγή απόψεων και πληροφοριών με άλλες Τράπεζες, που τυχόν έχουν υποθήκες άλλων πλοίων του ίδιου πελάτη.

ε. Να διερευνηθεί η τρέχουσα ναύλωση του πλοίου: Η διάρκεια η αποδοτικότητα, οι ναυλωτές. Αν η ναύλωση λήγει θα πρέπει να μελετηθεί και η προϊστορία των μεταξύ των ναυλώσεων περιόδων (off hire periods). Επίσης εάν οι τιμές των ναύλων έχουν στο μεταξύ μειωθεί θα πρέπει να εξετασθούν οι συνέπειες που θα έχουν τυχόν ενέργειες της τραπεζής στο ναυλοσύμφωνο, αφού οποιοσδήποτε ναυλωτής θα επιδιώκει να βρει αφορμή για τη διακοπή της ναυλώσεως.

στ. Να εξακριβωθεί η ακριβής θέση του πλοίου. Σε περιπτώσεις που ο ενυπόθηκος δανειστής ενδέχεται να λάβει μέτρα κατά του πλοίου, η θέση του έχει πολύ μεγάλη σημασία λόγω των ιδιομορφιών που παρουσιάζει το ναυτικό δίκαιο στις διάφορες χώρες.

Σε περίπτωση εμφανίσεως προβλημάτων στην εξυπηρέτηση δανείου πρέπει να ερευνάται και η φερεγγυότητα των ασφαλιστικών εταιρειών που κοινοπρακτούν στην ασφάλιση του πλοίου. Όπως είναι γνωστό στην ασφάλιση ενός πλοίου για την κατανομή του κινδύνου μετέχουν με διαφορετικά ποσοστά στο ασφαλιζόμενο ποσό πολλές εταιρείες.

Κατά τον έλεγχο πρέπει να ερευνάται και το ενδεχόμενο να υπάρχουν των ασφαλιστών και εταιρείες οι οποίες ελέγχονται από τον πλοιοκτήτη (captives).

Η τράπεζα σε περίπτωση που αποφασίσει ότι η επιστροφή των κεφαλαίων της θα εξασφαλισθεί μόνο με εκποίηση του πλοίου έχει δύο εναλλακτικές λύσεις:

- ↳ την ιδιωτική πώληση, ή
- ↳ την αναγκαστική εκποίηση σε δημόσιο πλειστηριασμό

Πριν όμως δρομολογηθούν ενέργειες προς την μία ή την άλλη κατεύθυνση θα πρέπει η Τράπεζα να εξασφαλίσει κάτι πολύ απλούστερο: τη δέσμευση τυχόν υφισταμένων πιστωτικών υπολοίπων στους λογαριασμούς καταθέσεων του δανειολήπτη. Επίσης η αρμόδια υπηρεσία της τραπεζής πρέπει να έχει πρόχειρα στη διάθεση των Νομικών Συμβούλων της αντίγραφο της υποθήκης και πιστοποιητικό

βαρών από το νηολόγιο του λιμένος καταχωρίσεως του πλοίου, ώστε να αποφευχθούν καθυστερήσεις.

Ιδιωτική πώληση

Εάν η Τράπεζα έχει εμπιστοσύνη στις ικανότητες και την καλή συνεργασία του πελάτη της, η ιδιωτική πώληση συμφέρει και τα δύο μέρη αφού: κατά τεκμήριο επιτυγχάνει υψηλότερη τιμή από ότι στον πλειστηριασμό και ολοκληρώνεται σε βραχύτερο χρονικό διάστημα και με λιγότερα έξοδα.

Το μόνο μειονέκτημα της ιδιωτικής πωλήσεως είναι ότι δεν απελευθερώνει το πλοίο από τις υποχρεώσεις προς τρίτους. Γι'αυτό όταν υπάρχουν σημαντικού ύψους οφειλές ή πρόκειται για κακόπιστο πελάτη, αναγκαστικά η μόνη λύση που απομένει είναι η εκποίηση σε δημόσιο πλειστηριασμό.

Για την ιδιωτική πώληση απαιτείται η συγκατάθεση του δανειστού στην άρση της επί του πλοίου υποθήκης. Στην περίπτωση αυτή, εάν από το προϊόν της πωλήσεως δεν εξοφλείται πλήρως το δάνειο η Τράπεζα λαμβάνει πρόνοια να μην απελευθερώνονται οι ενεχόμενοι, πρωτοφειλέτες ή εγγυητές από τις υποχρεώσεις τους.

Αναγκαστική εκποίηση

Όπως προαναφέρθηκε με την δια δημοσίου πλειστηριασμού εκποίηση το πλοίο παραδίδεται στον αγοραστή ελεύθερο από κάθε υποχρέωση. Συνιστάται σε τέτοιες περιπτώσεις η απόφαση της Τραπεζής για την κατάσχεση του πλοίου να μην διαρρεύσει στον πλοιοκτήτη διότι, εάν είναι κακόπιστος, μπορεί να αντιδράσει ακόμη και με κλοπές οργάνων του πλοίου.

Για την επιλογή του καταλληλότερου χώρου και χρόνου για την αναγκαστική εκποίηση ενός πλοίου λαμβάνονται υπόψη πολλοί παράγοντες.

Πρώτο, η υπάρξει φορτίου δημιουργεί πάντοτε προβλήματα γι' αυτό και πρωταρχικός κανόνας, όπου είναι δυνατόν, είναι να κατάσχετα ξέφορτο πλοίο. Ο δεύτερος εξ ίσου σημαντικός παράγων είναι το δίκαιο του λιμένος κατασχέσεως του πλοίου.

Πολλές φορές εμφανίζονται και ιδιαίτερα περιπλεγμένες περιπτώσεις όπως π.χ. όταν το πλοίο είναι μερικώς φορτωμένο αλλά είναι έτοιμο να αναχωρήσει για λιμάνι με πολύ δυσμενέστερο για τον ενυπόθηκο δανειστή δίκαιο. Σε τέτοιες περιπτώσεις απαιτείται λεπτομερής μελέτη της νομοθεσίας των δύο λιμένων, ώστε σε συσχετισμό με το πρόβλημα που δημιουργεί το φορτίο, να ληφθεί απόφαση σε ποιόν από τους δύο είναι συμφερότερο να κατασχεθεί το πλοίο.

Ειδικότερα εξετάζονται:

- Ποιές απαιτήσεις δέχεται το τοπικό δίκαιο ότι έχουν προτεραιότητα έναντι της υποθήκης. Στις Η.Π.Α. για παράδειγμα, οι απαιτήσεις των τοπικών προμηθευτών και επισκευαστών έχουν προτεραιότητα έναντι της υποθήκης επί πλοίου υπό ξένη σημαία.
- Πόσο χρονικό διάστημα μεσολαβεί μεταξύ κατασχέσεως και πλειστηριασμού. Στην Γαλλία π.χ. το διάστημα αυτό είναι πολύ μεγαλύτερο από άλλες ευρωπαϊκές χώρες, με αποτέλεσμα, λόγω διογκώσεως των εξόδων να περιορίζεται το τελικό προϊόν του εκπλειστηριάσματος. Στην Ολλανδία το ελάχιστο διάστημα είναι 6 εβδομάδες. Στην Αγγλία και τις χώρες με παρόμοιο δίκαιο (Σιγκαπούρη, Χόνγκ-Κογκ, Κύπρος) το μικρότερο διάστημα είναι 8 εβδομάδες.
- Τα έξοδα παροπλισμού και συντηρήσεως του πλοίου, τα οποία σε πολλές χώρες είναι υψηλά.

Έτσι, σε πολλές περιπτώσεις είναι συμφέρον να αναβάλει ο επισπεύδων δανειστής την κατάσχεση του πλοίου, ακόμη και για σημαντικό χρονικό διάστημα, μέχρις ότου το πλοίο καταπλεύσει σε λιμάνι με ευνοϊκό δίκαιο. Σαν χώρες με ικανοποιητικά, σε τέτοιες περιπτώσεις αποτελέσματα θεωρούνται οι, Αγγλία, Δ. Γερμανία Ελλάδα Κύπρος, Ιαπωνία, Ν. Αφρική, Ολλανδία, Σιγκαπούρη, Χόνγκ-Κογκ και οι Σκανδιναβικές χώρες.

Σε περιπτώσεις αναγκαστικής εκποίησης η Τράπεζα λαμβάνει πρόνοια ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να πωληθεί το πλοίο σε πολύ κατώτερη της αξίας του τιμή, που ενδεχομένως αφήνει ακάλυπτο μέρος του δανείου. Για το σκοπό αυτό προετοιμάζεται κατάλληλα ώστε να πλειοδοτήσει, αν παραστεί ανάγκη, στον σχετικό πλειστηριασμό, όπως έχει δικαίωμα.

Προκειμένου η Τράπεζα να σταθμίσει μέχρι ποιού ύψους θα πλειοδοτήσει στον πλειστηριασμό θα πρέπει να προχωρήσει στην εκτίμηση του πλοίου, εάν είναι δυνατόν μετά από επιθεώρησή του και την εξακρίβωση του συνόλου των απαιτήσεων που προηγούνται της υποθήκης. Εάν το πλοίο είναι πολλών ετών θα πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψη και η αξία του ως παλιοσίδηρου (scrap value) στα διαλυτήρια διαφόρων χωρών.

Εάν το πλοίο κατακυρωθεί στην ενυπόθηκη δανείστρια εκείνη φροντίζει το συντομότερο δυνατό για την εκποίησή του με ιδιωτική πώληση ελεύθερο πλέον κάθε υποχρεώσεως.

Από τα προεκτεθέντα έγινε αντιληπτό ότι η λήψη αποφάσεως για τον χρόνο και τον χώρο της αναγκαστικής εκποίησης ενός πλοίου παρουσιάζει μεγάλες δυσκολίες.

Ήταν επόμενο λοιπόν, να υπάρχουν διαφορετικές αντιλήψεις για την αντιμετώπιση τέτοιων καταστάσεων σε περιπτώσεις κοινοπρακτικών δανείων (syndicated loans), γι' αυτό και τα δάνεια της μορφής αυτής έχουν περιορισθεί πολύ τα τελευταία χρόνια.

Τέλος, αναφέρεται και ένας τελευταίος, όχι λιγότερο όμως αποφασιστικός, πολλές φορές παράγων: κατά πόσο η Τράπεζα είναι διατεθειμένη να αποσβέσει τυχόν ακάλυπτο από το ενυπόθηκο πλοίο μέρος του δανείου μέσα στο συγκεκριμένο ημερολογιακό έτος.

Διότι όταν το πλοίο παραμένει στην ιδιοκτησία του πλοιοκτήτη, όσο χαμηλή και αν είναι η τρέχουσα αξία του, θεωρείται ότι μετά από μία ανάκαμψη της αγοράς μπορεί να καλύψει το οφειλόμενο ποσό. Αν όμως προχωρήσει η εκποίηση του, είναι υποχρεωμένη, αν δεν υπάρχουν άλλες εξασφαλίσεις, να καταχωρίσει στον λογαριασμό αποτελεσμάτων την προκύπτουσα ζημία¹⁷.

¹⁷ « Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας » Δημήτριος Χ. Βανδώρος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

4.1 Ναυπηγήσεις

Η ραγδαία εξάπλωση της παγκόσμιας οικονομίας επί τριάντα έτη μετά το τέλος του Β' Παγκόσμιου πολέμου οδήγησε σε μεγάλη αύξηση, μεταξύ άλλων και της δυναμικότητας των ναυπηγείων. Μετά τις αυξήσεις των τιμών του πετρελαίου κατά την διάρκεια του 1970 και την ακόλουθη επιβράδυνση της βιομηχανικής παραγωγής, τα ναυπηγεία σε όλο τον κόσμο αντιμετώπισαν προβλήματα πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας και πλεονάζοντος προσωπικού, καθώς και οικονομικές δυσχέρειες.

Σε πρόσφατο συνέδριο για την ναυπηγική βιομηχανία ο πρόεδρος των Ναυπηγείων Ελευσίνας, δήλωσε ότι τα ναυπηγεία είναι βιομηχανία έντασης εργασίας με ισχυρό συνδικαλισμό και οι πολιτικοί είναι πολύ ευαίσθητοι στις αντιδράσεις των εργατών.

Αντί για μείωση του προσωπικού, τα περισσότερα ευρωπαϊκά ναυπηγεία κατόρθωσαν να πείσουν τις κυβερνήσεις να χρηματοδοτηθούν. Με τον τρόπο αυτό αποφεύχθηκαν οι απολύσεις, αλλά τα ναυπηγεία απώλεσαν περαιτέρω ανταγωνιστικότητα.

Το 1990 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την έβδομη οδηγία της περί ναυπηγικής ζήτησε την κατάργηση των επιδοτήσεων. Αυτό οδήγησε σε τεράστια πτώση της παραγωγικής ικανότητας και σε μεγάλη απώλεια θέσεων εργασίας σε μερικές χώρες. Στην Ελλάδα δόθηκε ειδική απαλλαγή, ώστε να διαγράψει τα βαριά χρέη τεσσάρων κρατικών ναυπηγείων, εφόσον τα ιδιωτικοποιούσε. Αυτά είναι:

- Τα Ελληνικά ναυπηγεία, ιδιοκτησίας της ETBA.
- Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, ιδιοκτησίας κυρίως του Ομίλου της εμπορικής (72,67%) και της ETBA (24,62%).
- Τα Ναυπηγεία Νεωρίου, ιδιοκτησίας της Εθνικής Τράπεζας (48,54%), της ETBA (37,46%) και της Ιονικής (14%).
- Η Ναυσί, ιδιοκτησία κατά πλειοψηφία της ETBA (75,1%).

Οι πιθανοί αγοραστές έδειχναν ενδιαφέρον μόνο εάν μπορούσαν να προβούν σε μαζικές απολύσεις και να καταστήσουν τους υπόλοιπους εργαζόμενους παραγωγικότερους, ώστε να επιτύχουν κερδοφορία.

Τίποτε δε συνέβαινε επί δεκαετία, έως ότου το 1992 νομοθετήθηκε η δυνατότητα εκκαθάρισης εν λειτουργία των εταιρειών. Έτσι επιτράπηκαν οι απολύσεις ,ενώ

διατηρήθηκαν οι εταιρείες. Ακόμη και τότε η ιδιωτικοποίηση αποδείχθηκε δυσχερής, καθώς η κυβέρνηση, κύριος μέτοχος των πωλητήριων τραπεζών, πίεζε τους υποψήφιους αγοραστές να υποβάλλουν προτάσεις που θα ελαχιστοποιούσαν τον αριθμό των απολύσεων. Οι διαμάχες μεταξύ διαφορετικών ομάδων πλοιοκτητών υπήρξαν εξαιρετικά περίπλοκες. Εδώ είναι αδύνατον να περιγραφούν λεπτομερώς, αλλά θα σταθούμε σε ορισμένα γεγονότα.

Τα ναυπηγεία Ελευσίνας, έπειτα από διαδικασία υπερβολικών προσφορών που κατέληξε στα δικαστήρια, πωλήθηκε το 1992 στον Όμιλο Περατικού αντί \$58,4 εκατομμύρια με προκαταβολή \$11,7 εκατομμύρια και το υπόλοιπο πληρωτέο σε δόσεις από 1/ 7/1995. Ο διευθύνων σύμβουλος κ. Κ. Περατικός ισχυρίστηκε ότι ο έλεγχος του ισολογισμού αποκάλυψε διαφορές \$ 32,5 εκατομμυρίων και πριν από την καταβολή της πρώτης δόσης αποφάσισε να μειώσει τις ζημιές του κλείνοντας το ναυπηγείο. Η εταιρεία διαμαρτυρήθηκε διότι οι υποσχημένες κρατικές παραγγελίες δεν πραγματοποιήθηκαν, ενώ το ναυπηγείο ως επισκευαστήριο ήταν βιώσιμο με 600 εργαζόμενους αντί των 2.000 που απασχολούσε. Η κυβέρνηση παρήγγειλε σε κοινοπραξία κρατικών τραπεζών να ξανά θέσει σε λειτουργία τα ναυπηγεία μέχρι να επαναληφθεί η διαδικασία των προσφορών.

Πωλήθηκαν εκ νέου τον Ιούνιο στη Ναυπηγική και Βιομηχανική Εταιρεία Ελευσίνας αντί 30 δισεκατομμυρίων δραχμών πληρωτέων εντός δεκαπενταετίας (με τριετή περίοδο χάριτος) και με την υπόσχεση επενδύσεων ύψους 6,7 δισεκατομμυρίων δραχμών και 750 θέσεων εργασίας

Η Ναυσι που κάποτε απασχολούσε 300 εργαζόμενους, τέθηκε υπό εκκαθάριση το 1992 και πωλήθηκε στους αδελφούς Καλογερίδη το 1993, με τον αριθμό των εργαζομένων μειωμένο σε 160. Το 1995 η εταιρεία αναμίχθηκε σε προσπάθεια εξαγοράς των ελληνικών ναυπηγείων, με αποτέλεσμα να καταπέσει η εγγύηση και η εταιρεία να πτωχεύσει. Το επεισόδιο έληξε με διαδηλώσεις των πρώην εργαζομένων της εταιρείας έξω από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το Νεώριο πωλήθηκε τρεις φορές σε αγοραστές που δήλωναν ότι θα μπορούσαν να διατηρήσουν περί τους 300 από τους 700 εργαζόμενους, αλλά κάθε φορά η πώληση προσέκρουε στις διαφωνίες των εργαζομένων. Το ναυπηγείο έκλεισε τελικά πριν πωληθεί αντί 2,15 δισεκατομμύρια δραχμές το καλοκαίρι του 1994 στην Amber Maritime, ομάδα επιχειρηματιών με εκπρόσωπο τον

κύριο Ταβουλάρη. Το ποσό ήταν μικρότερο των 3,6 δισεκατομμυρίων δραχμών, που είχαν προτείνει ένα έτος νωρίτερα ελληνοαμερικανικά συμφέροντα, αλλά η νέα μόδα υποσχέθηκε να επαναπροσλάβει 320 εργαζόμενους αμέσως και 660 τελικά, να μεταβιβάσει 5% των ετήσιων κερδών σε ειδικό ασφαλιστικό ταμείο των εργαζομένων. Τα αποτελέσματα του ναυπηγείου Νεωρίου Σύρου από τότε που ιδιωτικοποιήθηκε και πέρασε στα χέρια ανθρώπων με γνώσεις (ο Ταβουλάρης ήταν σύμβουλος των ναυπηγείων του Νιάρχου) είναι εξαιρετικά.

Η εταιρεία Ελληνικά Ναυπηγεία χρειάστηκε ολοσχερή αναδιάρθρωση του ισολογισμού της πριν προσφερθεί προς πώληση. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χορήγησε στην Ελλάδα ειδική απαλλαγή για να διαγράψει χρέη ύψους 44 δισεκ. δρχ. με την προϋπόθεση ότι θα τη χρησιμοποιούσε για την ετοιμασία των ναυπηγείων προς πώληση χωρίς αύξηση της παραγωγικής ικανότητας. Αλλά οι εκάστοτε κυβερνήσεις δεν έδειξαν ιδιαίτερη προθυμία να πωλήσουν τα ναυπηγεία. Μόνο ύστερα από απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, που όριζε ότι εάν τα ναυπηγεία δεν περνούσαν στο ιδιωτικό τομέα η διαγραφή των χρεών θα θεωρείτο παράνομη κρατική βοήθεια, ψηφίστηκε το 1995 νόμος για την ετοιμασία των ναυπηγείων προς πώληση.

Μόνο ο Όμιλος Περατικού εξεδήλωσε ενδιαφέρον. Ο όμιλος τότε κατηγορήθηκε ότι έκλεισε τα Ναυπηγεία Ελευσίνας ως κίνηση τακτικής που απέτυχε. Η εταιρεία το αρνείται. Η κυβέρνηση είχε λιγότερους από δύο μήνες μέχρι να βρει αγοραστή, αλλιώς θα έπρεπε να καταβάλλει τεράστιο πρόστιμο ύψους 82 δισεκ. δρχ. στην Ε.Ε υπήρχε όμως ένα παραθυράκι. Σύμφωνα με το Κοινοτικό πρόγραμμα αναδιάρθρωσης της Ε.Ε. η πολιτεία μπορούσε να διατηρήσει ποσοστό 51% ενός ναυπηγείου για λόγους εθνικής άμυνας. Άρα υπήρχαν δύο εναλλακτικές λύσεις: ή το ναυπηγείο θα μεταβιβαζόταν στο υπουργείο Εθνικής Άμυνας ή 49% του ναυπηγείου θα πωλείτο στους εργαζόμενους και η πλειοψηφία θα έμενε στα χέρια της τότε ιδιοκτήτριας ΕΤΒΑ. Την τελευταία στιγμή υποβλήθηκε πρόταση ύψους 8 δισεκατομμυρίων δραχμών εκ μέρους της Ναυσί, που εφέρετο να υποστηρίζεται από πέντε μεγάλους διεθνείς ναυτιλιακούς και ναυπηγικούς ομίλους. Η πρόταση συνοδευόταν από υποσχέσεις για την εφαρμογή επενδυτικού σχεδίου ύψους 10 δισεκ. δρχ. και για διατήρηση 2.200 θέσεων εργασίας από τις 3.025. ο τότε υπουργός Βιομηχανίας, ανακοίνωσε την πρόταση, αλλά την επόμενη ημέρα αποκαλύφθηκε 'ότι οι τρεις από τις πέντε ξένες εταιρείες δεν γνώριζαν το παραμικρό για αυτή. Το αποτέλεσμα του φιάσκου ήταν η χρεοκοπία της Ναυσί, η παραίτηση του υπουργού και η βεβαιωμένη πώληση του 49% της εταιρείας στους εργαζόμενους για να αποφευχθεί η επιβολή προστίμου από την Ε.Ε.

Για το μερίδιό τους οι εργαζόμενοι πλήρωσαν 8,175 δισεκ. δρχ. ποσό που θα κρατείτο από τους μισθούς τους. Περίπου 600 θα αποχωρούσαν αμέσως (με πρόωρη ή εθελουσία έξοδο), ενώ αναμενόταν να αποχωρήσουν άλλοι 400 εντός ενός έτους . Η ΠΩΛΗΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΘΗΚΕ ΩΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ. αλλά ιδιοκτήτρια παραμένει η υποχρεωμένη ΕΤΒΑ , η οποία δάνεισε στους εργαζόμενους το ποσό για την απόκτηση του μεριδίου της και πλήρωσε τους μισθούς, από αυτούς που επρόκειτο να αφαιρεί τις δόσεις αποπληρωμής.

Παρόλα αυτά, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποδέχθηκε την συμφωνία και ενέκρινε την αύξησή των προς διαγραφή χρεών σε 54,5 δισεκ. δρχ. Οι νέοι ιδιοκτήτες συνέταξαν πενταετές πρόγραμμα, που προέβλεπε την μείωση των εργαζομένων σε 2.000, την μείωση των πάγιων εξόδων κατά 55%, επένδυση \$60 εκατομμυρίων για τον εκσυγχρονισμό και αύξηση της παραγωγικότητας κατά 5% ετησίως.

Για να επιτευχθούν αυτά έγινε διαγωνισμός προς ανάθεση της διοίκησης σε ιδιωτικό φορέα. Στα τέλη του 1996 η βρετανική Brown & Root κέρδισε το πενταετές συμβόλαιο αντί εφάπαξ ποσού και ποσοστού επί της αύξησης των κερδών εκμετάλλευσης.

Το 1996 η εταιρεία είχε ήδη κέρδη \$10,2 εκατ. με κύκλο εργασιών \$ 197,7 εκατ. ενώ το προηγούμενο έτος είχε παρουσιάσει ζημιές \$18,6 εκατ. με κύκλο εργασιών 85 εκατ. Καθαρές διαγραφές χρεών από ασφαλιστικές απαιτήσεις της επέτρεψαν να μειώσει τις συνολικές υποχρεώσεις της από \$444 εκατ. σε \$168 εκατ.

Νέος διευθύνων σύμβουλος είναι ο κ. David Groves με ομάδα εννέα ατόμων (οκτώ αλλοδαπών και ενός Έλληνα) εκ των οποίων πέντε και ο ίδιος εργάστηκαν για την ιδιωτικοποίηση των ναυπηγείων DAVENPORT στο Plymouth της Βρετανίας μεταξύ 1987 και 1993.

Το περασμένο Μάρτιο το εργατικό δυναμικό είχε μειωθεί από 2.300 σε 1.970. Μέχρι τώρα ο σύλλογος εργαζομένων έχει συμπαρασταθεί στην διοίκηση σε αυτή την πλευρά της αναδιάρθρωσης. Επειδή όμως το ναυπηγείο εξακολουθεί να ανήκει στο δημόσιο τομέα, εφαρμόζει την πολιτική προσλήψεων και απολύσεων του δημοσίου. Ο προϋπολογισμός των ναυπηγείων προέβλεπε 300 εργαζόμενους λιγότερο από όσους αναγκάστηκε τελικά να απασχολήσει η εταιρεία.

Ενώ η εταιρεία θέλει να προσλάβει εργαζόμενους σε θέσεις κλειδιά, αδυνατεί, διότι σύμφωνα με το νόμο για τις προσλήψεις στο δημόσιο, κάθε θέση εργασίας πρέπει να ελέγχεται από το Ανώτατο Συμβούλιο Επιλογής Προσωπικού πριν δημοσιευτεί η αντίστοιχη αγγελία και κάθε πρόσληψη να εγκρίνεται από κυβερνητική επιτροπή.

Η μεγαλύτερη απειλή για το ναυπηγείο είναι η εργατική νομοθεσία και η γραφειοκρατία των κρατικών υπηρεσιών που ελέγχουν τις προσλήψεις στον δημόσιο τομέα. Ένα άλλο πρόβλημα επίσης αποτελεί και ο προγραμματισμός. Περί το 40% των εργασιών του ναυπηγείου έχει ως αποδέκτη το Πολεμικό Ναυτικό. Μέσα σε ένα χρόνο είχαν τελειώσει οι εργασίες κατασκευής δύο φρεγατών κλάσης MEKO και τεσσάρων κανονιοφόρων. Όμως δεν υπήρχε πρόγραμμα του Πολεμικού Ναυτικού με αποτέλεσμα περιμένοντας κάποια παραγγελία να κρατείται ανεκμετάλλευτη παραγωγική ενέργεια κινδυνεύοντας με απώλεια ενός άλλου συμβολαίου.

Όμως τα ελληνικά ναυπηγεία έχουν το συγκεκριμένο πλεονέκτημα ναυπηγεία έχουν το συγκριτικό πλεονέκτημα του χαμηλότερου εργατικού κόστους σε σχέση με τα ναυπηγεία της Βόρειας Ευρώπης, αλλά προς το παρόν αυτό εξουδετερώνεται από τη χαμηλή παραγωγικότητα. Το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού που προτείνεται θα προσφέρει στους εργαζόμενους καλύτερο εξοπλισμό για να βελτιώσουν την παραγωγικότητα τους. Ο νέος διευθύνων σύμβουλος επισημαίνει ότι εκτός των επισκευών των πολεμικών πλοίων επιθυμεί αν ξεκινήσει η προσπάθεια προσέλκυσης συμβολαίων για θαλαμηγούς, κρουαζιερόπλοια, ερευνητικά σκάφη και κατασκευές για την πετρελαιοβιομηχανία, όπως πλωτές μονάδες άντλησης και αποθήκευσης. Πάντως οι γνωρίζοντες ισχυρίζονται ότι μόνο η εξειδίκευση θα σώσει κάποια από τα Ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Η εταιρεία έχει αναπτύξει ευρείες συνεργασίες με άλλα ευρωπαϊκά ναυπηγεία μεταξύ των οποίων και τα HWD και Voss της Γερμανίας, τα ισπανικά Bazan, τα γαλλικά DCN, τα ολλανδικά RDM, και τα βρετανικά Vosper Thornycroft. Η διοίκηση εξετάζει επίσης και την αναβάθμιση των βιομηχανικών δυνατοτήτων του ναυπηγείου. Παράγει μεγάλες μεταλλικές κατασκευές για τη βαριά βιομηχανία και έχει συμβόλαια ύψους \$ 200 εκ. για την κατασκευή βαγονιών του ΟΣΕ και του ΗΣΑΠ¹⁸.

¹⁸ "Βιομηχανική οικονομική επιθεώρηση" άρθρο "Αμυδρές αναλαμπές στην άκρη του τούνελ / σελ.98-101/ Ιουνιος 2007

4.2 Το μέλλον της Εμπορικής Ναυτιλίας - Προοπτικές

Η Ελληνική ναυτιλία διανύει περίοδο κρίσιμων ανακατατάξεων. Η αυξανόμενη αυστηρότητα των διεθνών περιβαλλοντικών προτύπων αναμένεται να προκαλέσει τη σταδιακή ανανέωση του γερασμένου ελληνικού στόλου. Η διαδικασία θα επιταχυνθεί μετά την εφαρμογή (από πρώτη Ιουλίου) του **Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM)** του **Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)**. Οι τράπεζες και οι ασφαλιστικοί οργανισμοί εξαρτούν την παροχή υπηρεσιών προς τους πλοιοκτήτες από την ύπαρξη των αντίστοιχων εγγραφών επί του πλοίου. Ορισμένες πηγές θεωρούν ότι οι περισσότερες εταιρείες θα το κατορθώσουν αλλά οι μικρότερες θα αναγκαστούν να αναθέσουν τις λειτουργίες τους σε εταιρείες διαχείρισης. Άλλες πηγές αναφέρουν ότι ποσοστό έως 30% μπορεί να αποτύχει άρα οι ελληνικές εταιρείες θα αναγκαστούν ή να χρησιμοποιήσουν λιμένες Τρίτου Κόσμου ή να εγκαταλείψουν το χώρο. Ο ελληνόκτητος στόλος εξακολουθεί να είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο, αλλά ο αριθμός των πλοίων υπό ελληνική σημαία μειώνεται εξαιτίας της νομοθεσίας που απαιτεί υψηλό ποσοστό Ελλήνων ναυτικών στη σύνθεση των πληρωμάτων. Οι πλοιοκτήτες θεωρούν ότι αυτό βλάπτει την ανταγωνιστικότητα των πλοίων υπό ελληνική σημαία με όσα φέρουν σημαίες ευκαιρίας, για τα οποία οι κανονισμοί περί του πληρώματος (εφόσον υφίστανται) είναι χαλαροί. Όπως για παράδειγμα η διαφορά λειτουργικού ημερήσιου κόστους μεταξύ δύο πλοίων, το ένα με Ελληνική σημαία και το άλλο με Παναμαϊκή (περίπου \$800- \$1000). Η εισροή μετρητών έχει μειωθεί λόγω της κρίσης στην Άπω Ανατολή. Ο όγκος των φορτίων έχει πέσει κάθετα, κυρίως για τις χύδην μεταφορές γαιανθράκων, χημικών και μεταλλευμάτων προς τις χώρες αυτές. Τα φορτία πετρελαίου έχουν μειωθεί αλλά σε μικρότερο βαθμό. Δεδομένου ότι μεγάλος αριθμός πλοίων ήταν διαθέσιμος για τη μεταφορά μειωμένου όγκου φορτίων, για κάποιο διάστημα στις αρχές του έτους οι ναύλοι μειώθηκαν στο μισό. Οι πλοιοκτήτες εξακολουθούν να μην έχουν πρόβλημα ρευστότητας αλλά προτιμούν να μην ξοδεύουν το δικό τους ρευστό ενόσω είναι σε θέση να λαμβάνουν δάνεια. Οι συντηρητικοί πλοιοκτήτες λένε ότι φοβούνται επανάληψη της κρίσης που τους έπληξε στις αρχές της δεκαετίας του 1980. Η νέα γενιά πλοιοκτητών αντιλαμβάνεται τις πολύπλοκες λειτουργίες των χρηματαγορών και αναζητά συνεχώς νέες πηγές εσόδων. Η ναυτιλία παραμένει σχεδόν αφορολόγητη. Αν κάποιος επιχειρηματίας μπορεί να διαθέσει το αρχικό κεφάλαιο, η επένδυση του μπορεί να αποβεί άκρως προσοδοφόρα. Η ελληνική ναυτιλία εκτιμάται ότι έχει

συνολική αξία περίπου \$60 δισεκατομμύρια. Εκτιμήσεις των τραπεζών φέρουν την αξία των πλοίων σε \$20 δισεκατομμύρια και των πλοιοκτητών σε \$40 δισεκατομμύρια (ρευστό και άλλα κεφάλαια), ενώ κάτω του 5% των κεφαλαίων είναι δεσμευμένο σε "επενδύσεις ξηράς", δηλαδή ναυπηγεία κ.α. Το ύψος του δανεισμού των πλοιοκτητών εκτιμάται άνω των \$12 δισεκατομμυρίων (τραπεζικός δανεισμός) συν 1-2 δισεκ. που υπολογίζονται οι πρόσφατες εκδόσεις ομολόγων. Άρα η καθαρή θέση τους φτάνει περίπου σε \$48 δισεκατομμύρια, ποσοστό σχεδόν 40% του ΑΕΠ¹⁹.

Επιπτώσεις εφαρμογής του νέου κώδικα ISM

Η παγκόσμια ναυτιλία διέπεται από ορισμένες συμβάσεις που έχουν υιοθετηθεί από αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) των Ηνωμένων Εθνών και εφαρμόζονται σε εθνικό επίπεδο. Μία από τις βασικότερες συμβάσεις είναι η SOLAS (προστασία της ζωής στη θάλασσα), η οποία θέτει πρότυπα ασφαλείας και λειτουργίας των πλοίων με σκοπό να προστατεύει τα σκάφη, τα πληρώματα και το περιβάλλον. Οι εθνικοί νηογνώμονες πρέπει να πιστοποιούν ότι τα πλοία ακολουθούν τα πρότυπα αυτά, ώστε οι λιμενικές αρχές να χρειάζεται μόνο να ελέγχουν τα έγγραφα για να βεβαιώνεται η καλή κατάσταση του πλοίου.

Ακόμα και χώρες με μεγάλα νηολόγια, όπως ο Παναμάς, η Κύπρος και η Μάλτα, είναι πασίγνωστες για την έλλειψη ζήλου κατά τις επιθεωρήσεις. Οι οργανισμοί λιμένων διεξάγουν δικούς τους ελέγχους, για να πιστοποιείται η τήρηση των κανονισμών. Οι εθνικές υπηρεσίες ελέγχου έχουν αρχίσει να οργανώνονται σε ομάδες μέσω μνημονίων άτυπων συμφωνιών (MOU), ώστε να διευκολύνονται οι εργασίες επιθεώρησης και να διασταυρώνονται τα στοιχεία για τα πλοία που δεν πληρούν τις προδιαγραφές.

Στην προσπάθεια να επιτύχει ευρύτερη τήρηση των κανονισμών, ο IMO κατά το 2007 προσέθεσε στη SOLAS τον κώδικα διαχείρισης κινδύνων (ISM) που θα εφαρμόζεται υποχρεωτικά από τα περισσότερα ποντοπόρα πλοία από την 1 Ιουλίου 2011. Ο Κώδικας προβλέπει:

- ↓ Την εφαρμογή ασφαλών μεθόδων εργασίας επί του πλοίου και την ύπαρξη ασφαλούς εργασιακού περιβάλλοντος.
- ↓ Τη δημιουργία μηχανισμών ασφαλείας έναντι όλων των αναγνωρισμένων κινδύνων.

¹⁹ "Βιομηχανική Οικονομική Επιθεώρηση" άρθρο Ελληνικά κεφάλαια με ξένες σημαίες σελ.62-63 Ιούνιος 2008.

- ↓ Τη βελτίωση της ικανότητας διαχείρισης κινδύνων με συνεχή εκπαίδευση. Οι πλοιοκτήτες, οι διαχειριστές και οι εφοπλιστές πρέπει να εγκαταστήσουν συστήματα διαχείρισης κινδύνων (SMS), τα οποία να ανταποκρίνονται σε όλους τους κώδικες και τις οδηγίες του αυτό τους υποχρεώνει:

Να σχεδιάσουν πολιτική ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Να εκδώσουν οδηγίες προς το προσωπικό στην ξηρά και τα πληρώματα για την εφαρμογή αυτής της πολιτικής

- Να καθορίσουν περιοχές ευθύνης, αρχές και γραμμές επικοινωνίας για την εφαρμογή αυτή μεταξύ ξηράς και πληρωμάτων στη θάλασσα
- Να εκπονήσουν μεθόδους ανταπόκρισης σε επείγοντα περιστατικά και αναφοράς ατυχημάτων
- Να δημιουργήσουν συστήματα ελέγχου λειτουργίας όλων των ανωτέρω.

Οι εταιρείες θα πρέπει να καταρτίσουν Εγχειρίδιο Διαχείρισης Κινδύνων μαζί με λεπτομερή σχέδια και οδηγίες προς το προσωπικό για τη στερεότυπη εργασία του, ώστε να αποφεύγονται ατυχήματα και ρύπανση και για τη δέουσα αντίδραση εφόσον συμβούν ατυχήματα. Τουλάχιστον ένα πρόσωπο στην ιεραρχία της εταιρείας πρέπει να ορίζεται υπεύθυνο για την σχεδίαση και την εφαρμογή αυτής της πολιτικής, το οποίο ονομάζεται εξουσιοδοτημένο πρόσωπο (designated person), οι εταιρείες και τα πλοία που κρίνονται κατάλληλα λαμβάνουν πιστοποιητικό καλής εφαρμογής (DOC) για την ύπαρξη του SMS και πιστοποιητικό διαχείρισης κινδύνων (SMC), εφόσον έχουν λάβει μέτρα για την εφαρμογή του.

Περίπου 19.000 επιβατηγά πετρελαιοφόρα, πλοία μεταφοράς χημικών, χύδην φορτίου, μεταφοράς υγροποιημένου αερίου άνω των 500 τόνων πρέπει να εφαρμόζουν αυτές τις διατάξεις από 1 Ιουλίου τρέχοντος έτους. Τα υπόλοιπα σκάφη (κοντεινερόπλοια, πλοία ψυγεία, φορτηγά πολλαπλών χρήσεων -MPP) και οι πλατφόρμες πετρελαίου έχουν προθεσμία μέχρι την 1 Ιουλίου του 2012.

Αρκετές ελληνικές εταιρείες διαφωνούν με τα μέτρα, ισχυριζόμενες ότι δημιουργεί υπερβολική γραφειοκρατική εργασία.

Πολλοί έλληνες πλοιοκτήτες καθυστέρησαν να εφαρμόσουν τα μέτρα, υπολογίζοντας σε παράταση της εφαρμογής ή ελπίζοντας ότι θα μπορούσαν να συνεχίσουν τις εργασίες ανενόχλητοι για ορισμένο χρονικό διάστημα. Αλλά οι υπεύθυνοι οργανισμοί, με όπλο την υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα, θα προσπαθήσουν να αποκλείσουν άπαξ δια παντός τα χειρότερα πλοία από τα λιμάνια τους. Οι χώρες του MOU των παρισίων έχουν συμφωνήσει ότι πλοίο χωρίς πιστοποιητικό SMS θα κρατείται έως ότου τα κεντρικά γραφεία της εταιρείας ή η χώρα

νηολογίου παρουσιάσει το πιστοποιητικό. Εάν αυτό δεν είναι δυνατόν, το πλοίο θα κρατείται μέχρι να επισκευαστούν οι εμφανείς ελλείψεις του και μετά θα διατάσσεται να εγκαταλείψει το λιμάνι. Θα του απαγορεύεται κάθε περαιτέρω προσέγγιση μέχρι να αποκτήσει πιστοποιητικό ISM. Αυτή η ομάδα του MOU προγραμματίζει τρίμηνο εκτεταμένων ελέγχων από 1 Ιουλίου, οπότε σχεδιάζει να επιθεωρήσει περί τα 4.000 πλοία. Μεγάλες τράπεζες έχουν δηλώσει ότι θα απαιτούν την πιστοποίηση της εταιρείας πριν της χορηγήσουν ναυτιλιακό δάνειο.

"Ως τράπεζα πάντα έπρεπε να ελέγχουμε την ύπαρξη των αναγκαίων πιστοποιητικών πριν από την χορήγηση κάθε δανείου", λέει ο κ. Δ. Αναγνωστόπουλος, γενικός διευθυντής ναυτιλίας της ABN AMBRO. "Αυτή είναι γενική προϋπόθεση, την οποία τα συμβόλαιά μας κατά το παρελθόν κάλυπταν εμμέσως. Τώρα αυτό θα καλύπτεται με συγκεκριμένες ρήτρες. Έχουμε στείλει επιστολές σε όλους τους πελάτες μας, ζητώντας να μας ενημερώσουν εάν διαθέτουν πιστοποιητικό ή τι κάνουν για να το αποκτήσουν.

Στη CITIBANK όλες οι δεσμεύσεις οι δεσμεύσεις των δανείων από το τέταρτο τρίμηνο του 2007 οφείλουν να συνοδεύονται από την δέσμευση του πλοιοκτήτη να αποκτήσει πιστοποίηση πριν από την συμφωνημένη ημερομηνία.

Τα περισσότερα P&I CLUBS έχουν δηλώσει ότι η πιστοποίηση θα είναι αναγκαίος όρος συμμετοχής. Επί παραδείγματι, η Steamship Mutual Underwriting Association τώρα απαιτεί από τα μέλη της να διατηρούν ανά πάσα στιγμή εν ισχύ τα προβλεπόμενα πιστοποιητικά, όσα εκδίδονται υπό ή για λογαριασμό της χώρας, στο νηολόγιο της οποίας είναι εγγεγραμμένο το πλοίο εν σχέση προς τις αντίστοιχες απαιτήσεις και προς τον κώδικα ISM. Όσα μέλη δεν συμμορφώνονται "δεν θα δικαιούνται αποζημίωσης εκ μέρους του οργανισμού".

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών πολέμησε πολύ εναντίον του κώδικα, ισχυριζόμενη ότι η πρακτική εφαρμογή επί του πλοίου είναι σημαντικότερη από τα μέτρα "επί χάρτου" για την εξασφάλιση της πιστοποίησης. Προσθέτει επίσης ότι δεν θεωρεί βέβαιη την ομοιόμορφη εφαρμογή των ελέγχων. Η ετήσια έκθεση της ΕΕΕ για το 2007 παρείχε ενδείξεις παραίτησης από τον αγώνα κατά της εφαρμογής, αλλά επισημαίνει ότι ο Κώδικας θα απαιτήσει την "εκ βάθρων διαφοροποίηση του τρόπου διαχείρισης " για την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, η οποία επί πολλά χρόνια λειτουργούσε με παραδοσιακές δομές.

Η ΕΕΕ έχει δηλώσει ότι επικροτεί τις αρχές ασφαλείας που καθορίζει ο Κώδικας, αλλά ταυτόχρονα "επιθυμεί να διατηρήσει τις αρχές της ελληνικής ναυτιλίας όπως

αντιπροσωπεύονται από την ικανότητα των καλών εταιρειών να ξεκινούν από μικρά μεγέθη".²⁰

Επιρροές του ευρώ στα ναυτιλιακά δάνεια

Ο διεθνής χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι αυτός που καθορίζει τις εξελίξεις που σημειώνονται σε παγκόσμιο επίπεδο, με συνέπεια να επηρεάζουν και τα όσα συμβαίνουν στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αναφορικά όμως, με την εφαρμογή του ευρώ στην ναυτιλία οι ναυτιλιακοί παράγοντες συμφωνούν εν μέρει με τα στελέχη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκτιμώντας ότι υπό τις παρούσες συνθήκες είναι αδύνατον το ευρωπαϊκό νόμισμα να περιορίσει το δολάριο. Τόσο σε διεθνές, όσο και σε εθνικό επίπεδο, η ναυτιλιακή βιομηχανία, από την μια άκρη του πλανήτη έως την άλλη, συνδιαλέγεται με δολάρια και το σύνολο σχεδόν της αγοράς έχει δομηθεί σύμφωνα με αυτό το δεδομένο.

Οι ναυτιλιακοί παράγοντες των κρατών μελών πιστεύουν στη χρησιμότητα του ευρωπαϊκού νομίσματος, υπογραμμίζοντας πως με αυτό τον τρόπο η Ευρωπαϊκή Ένωση επιτυγχάνει μεγαλύτερη διαφάνεια στις οικονομικές σχέσεις των Ευρωπαϊκών πολιτών. Στην ναυτιλία, όμως, εκτιμούν ότι το ευρώ εάν επιδιώξει να αποτελέσει νόμισμα συναλλαγής με προοπτική να αρχίσει σταδιακά να πιέζει το δολάριο, θα δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα σε όλο το φάσμα της δραστηριότητας.

Από την άλλη πλευρά στελέχη κορυφαίων θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης εκτιμούν ότι το ευρώ θα επιδράσει ευεργετικά στην ευρωπαϊκή ναυτιλία.

Από τη δημιουργία της ONE και του ευρωπαϊκού νομίσματος θα επηρεασθούν τα χρηματοοικονομικά του ναυτιλιακού τομέα. Θα υπάρξει μείωση του κόστους από τις συναλλαγές σε διάφορα νομίσματα μετά την υιοθέτηση του ευρώ; Το κοινό ευρωπαϊκό νόμισμα θα έχει θετικές επιπτώσεις στη χρηματοδότηση στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας; επίσης θέτονται τα παρακάτω που πρέπει να εξετασθούν:

- Κατά πόσο το ευρώ και η χρησιμοποίησή του στα τιμολόγια των μεταφορών και ειδικότερα εκείνα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των αγορών πρώτων υλών, θα εκτοπίσουν το δολάριο στο άμεσο μέλλον, όπως ακριβώς εκτόπισε στο παρελθόν την αγγλική λύρα.
- Η χρησιμοποίηση του ευρώ από τις διεθνείς τράπεζες και ιδιαίτερα τις ευρωπαϊκές για τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας.

²⁰ " Βιομηχανική Οικονομική Επιθεώρηση" Ιούνιος 2007 άρθρο "Τι επιφέρει η εφαρμογή του νέου κώδικα ISM" σελ 66-71

- Ποιά είναι τα πλεονεκτήματα της εφαρμογής του ευρώ σε σχέση με το πραγματικό κόστος εργασίας.

Η δημιουργία ενός τρίτου ισχυρού νομίσματος είναι αναμφισβήτητο ότι θα επηρεάσει τις διεθνείς νομισματικές σχέσεις και σχέσεις κόστους μεταξύ της Ευρώπης και άλλων σημαντικών παραγόντων του διεθνούς εμπορίου όπως είναι οι πετρελαιοπαραγωγικές χώρες, Κίνα, η Ρωσία και άλλες αναπτυσσόμενες βιομηχανικά χώρες της υφελίου. Στο πλαίσιο της Ε.Ε. η χρησιμοποίηση του ευρώ για την τιμολόγηση των θαλάσσιων μεταφορών θα έχει θετικό αποτέλεσμα λόγω της αποφυγής πρόσθετου κόστους συναλλαγών σε διάφορα νομίσματα αλλά και της αποφυγής του λεγόμενου hedging costπου είναι αναγκαίο για τη διαχείριση του συναλλαγματικού κινδύνου. Παράλληλα θα υπάρξουν θετικές επιπτώσεις του ευρώ στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας γιατί οι τράπεζες που θα το χρησιμοποιήσουν για δανειακές χορηγήσεις θα μετακυλήσουν το συναλλαγματικό κίνδυνο στους πλοιοκτήτες και ως εκ τούτου θα είναι περισσότερο πρόθυμες να τους χορηγήσουν δάνεια.

Επίσης ευκαιρείς χρηματοδότησης παρουσιάζονται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και προορίζονται για όλους τους τομείς της εμπορικής ναυτιλίας. Όπως η περίπτωση του λιμένα της Θεσσαλονίκης που με την στρατηγική σημασία που έχει, μπορεί να εξελιχθεί με τις κατάλληλες πρωτοβουλίες σε λιμενική πύλη όλων των Βαλκανίων και της ίδιας ακόμη της Ρωσίας, αφαιρώντας μέρος της σημασίας που έχουν σήμερα τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων.

Η επικράτηση του ευρώ στις συναλλαγές που γίνονται για λογαριασμό της ευρωπαϊκής ναυτιλίας θα είναι ευεργετική αφού θα οδηγήσει στην σταθεροποίηση του κόστους και στη μείωση της συναλλαγματικής αβεβαιότητας στα έσοδα. Η υπέρ ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα είναι ταυτόσημη με την υπανάπτυξη άλλων τομέων της ελληνικής οικονομίας, γεγονός που εξηγεί αυτήν την ιστορική καθυστέρηση. Μεγάλο εθνικό δυναμικό διοχετεύθηκε σε μία οικονομική δραστηριότητα έντασης κεφαλαίου, αποστερώντας όμως την εσωτερική οικονομία από σοβαρούς πόρους και κεφάλαια, έστω κι αν το ναυτιλιακό κεφάλαιο στη δωδεκαετία 1958-1970 στήριξε σημαντικά την ανάπτυξη της βαριάς βιομηχανίας στην Ελλάδα.

Έτσι ενώ η ναυτιλία αποτελεί ίσως το σημαντικότερο κεφάλαιο στην οικονομική ιστορία του νέου ελληνοισμού από το 1714 μέχρι σήμερα, το ελληνικό κράτος υπήρξε και παραμένει πολύ αδύνατο και μικρό ώστε να υποστηρίξει τα διογκωμένα συμφέροντα της ξεχωριστής αυτής δραστηριότητας. Δεν είμαστε σε θέση να επιβάλλουμε μια ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική προσανατολισμένη στην υποστήριξη των αναγκών της ελληνικής σημαίας και απέναντι στα συμφέροντα και στις στρατηγικές άλλων ευρωπαϊκών οικονομιών με συνολικά μικρότερους στόλους αλλά

με το συγκριτικό πλεονέκτημα του έλεγχος των μηχανισμών υποστήριξης της ναυτιλιακής οικονομίας, δηλαδή το κύκλωμα των οικονομικών και τεχνικών υπηρεσιών (τράπεζες, ασφαλιστικούς οργανισμούς, νομικές υπηρεσίες, νηογνώμονες).

Απέναντι σ' αυτή την πραγματικότητα , η ελληνική ναυτιλία έχει να ακολουθήσει δύο στρατηγικές:

- ✓ Να ενισχύσει η ίδια την εσωτερική ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας συνεισφέροντας στην ανάπτυξη μέσα στην Ελλάδα αντίστοιχων υπηρεσιών ικανών να υποστηρίξουν την ελληνική ναυτιλία.
- ✓ Να διεισδύσει μέσα στο ίδιο το κύκλωμα των ευρωπαϊκών υπηρεσιών κατά τρόπο που θα μπορούσε να οδηγήσει σε βαθμό κεφαλαιακής και διευθυντικής συμμετοχής, αντίστοιχης με το μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας και της σημασίας της για την ευρωπαϊκή οικονομία.

Στην περίπτωση αυτή η ελληνική ναυτιλία θα αντιστάθμιζε την οριακή και μόνο σημασία της ελληνικής κρατικής στήριξης. Και οι δύο αυτές στρατηγικές θα έπρεπε να έχουν ενεργοποιηθεί γύρω στις αρχές της δεκαετίας του εβδομήντα, όμως τελικά καμία από τις δύο δεν δρομολογήθηκε ποτέ. Η ελληνική βρίσκεται σήμερα σε ένα κρίσιμο σταυροδρόμι που συνοψίζεται στις λέξεις εκσυγχρονισμός, αναδίπλωση, κοινή ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική. Η ελληνική ναυτιλία είναι αδύνατον τώρα να μεγαλουργεί χωρίς να ενδιαφέρεται σε βάθος για τη στεριά και για χερσαία προγεφυρώματα που στηρίζουν την παραγωγικότητα και την αποδοτικότητά της. Υπηρεσίες ξηράς και συνδυασμένες μεταφορές σε κρίσιμες ευρωπαϊκές περιοχές, πρέπει να θεωρούνται αναπόσπαστο μέρος της ναυτιλιακής επένδυσης. Αν αγνοηθούν οι συμπληρωματικές επενδύσεις έξω από την θάλασσα, δεν μένουν ως επενδυτική διέξοδος παρά μόνο οι εναλλακτικές που ισοδυναμούν με αναδίπλωση από την ναυτιλιακή επένδυση και σημαδεύουν την απαρχή συρρίκνωσης της ελληνικής ναυτιλιακής οικονομίας.²¹

Μερίδα του λέοντος για τις τραπεζικές πιστώσεις

Περίπου 200 πιστωτικά ιδρύματα παγκοσμίως (τα στατιστικά στοιχεία του 2008 αναφέρουν ότι ο αριθμός των ναυτιλιακών τραπεζών παγκοσμίως έπεσε στις 168)έχουν περί τα \$30 δισεκατομμύρια σε δάνεια προς την ναυτιλία. Περί τα \$12 δις εξ

²¹ "Εξπρές" άρθρο "Πιο εύκολα τα ναυτιλιακά δάνεια σε ευρώ" 19 Δεκεμβρίου 2007 και "Ναυτεμπορική" άρθρο "Δύσκολη η πορεία του ευρώ στην ναυτηλία του δολαρίου" Ιούνιος 2008 σελ.20

αυτών έχουν δοθεί σε έλληνες. Το ποσό αυτό αυξάνεται ήδη και θα φτάσει τα \$ 3,5 δις. Το 1/3 του ποσού αντλείται για λογαριασμό ελλήνων πλοιοκτητών.

Στην Ελλάδα οι όμιλοι της Εθνικής και της Εμπορικής έχουν κατά παράδοση ισχυρή παρουσία στη ναυτιλία. Η Alpha Τράπεζα Πίστεως αποφάσισε πρόσφατα να εισέλθει στον κλάδο και ίδρυσε αντίστοιχο τμήμα. Οι ξένες τράπεζες με ιστορική παρουσία στην ελληνική αγορά προέρχονται από χώρες με ναυτική παράδοση. Αυτές είναι Royal Bank of Scotland, Midland, ABN AMBRO, Nedship, Citibank, Chase Manhattan, Den Norske Bank, Bank of Nova Scotia.

Η βρετανική National Westminster αναδιπλώθηκε μετά τη δεκαετία του 1980 και μόλις τώρα επιστρέφει σταδιακά στο προσκήνιο. Η Barclays αποχώρησε οριστικά από την ελληνική ναυτιλία ύστερα από την απώλεια \$120 εκατομμυρίων λόγω της πτώχευσης της Blue Flag and Adriatic Tankers και αρκετών άλλων επισφαλών δανείων. Τον Φεβρουάριο του 1998 24 τράπεζες, ελληνικές και ξένες, με παρουσία στη χώρα μας, είχαν πιστώσεις ύψους \$ 8,08 δις. προς την ελληνική ναυτιλία.

Η συνήθης τραπεζική διαδικασία είναι να προσφέρεται δανειοδότηση έναντι υποθήκης στο πλοίο ή και σε άλλα στοιχεία ενεργητικού της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Ο γενικός κανόνας είναι οι τράπεζες να χρηματοδοτούν 70%-90% της αξίας των νεότευκτων πλοίων και μέχρι 60% της αξίας των μεταχειρισμένων έως 10 ετών.

Πρόσφατα ορισμένες τράπεζες κυρίως γερμανικές και αμερικάνικες, χωρίς τυπική παρουσία στην Ελλάδα άρχισαν να προσφέρουν πιστώσεις στην ελληνική αγορά. Στον χώρο αυτό είναι γνωστές ως "τράπεζες της βαλίτσας" και δεν έχουν καλή φήμη, διότι τείνουν να προσφέρουν μεγάλες εκπτώσεις. Ο λόγος τιμής- αμοιβής σε ορισμένα δάνεια αυτές τις μέρες είναι ανησυχητικά χαμηλός. Το κλήμα που δημιουργούν στην αγορά οι εκπτώσεις αυτές ίσως να είναι το πρόβλημα. Παλαιοί πελάτες ζητούν από τις τράπεζές τους ανάλογα επιτόκια και δεν μπορούν να κατανοήσουν γιατί δεν τους δίδονται. Θεωρείται όμως ότι αυτή η στάση έχει αρχίσει να υποχωρεί. Πολλές τράπεζες ακολούθησαν επιθετική πολιτική και αυτό απέβη προς όφελος των δανειοληπτών. Δεν διαθέτουν όλες οι τράπεζες κριτήρια απόδοσης κινδύνου. Ορισμένες συμφωνίες έπεσαν μέχρι LIBOR συν 40 σημεία βάσης στη βόρεια Ευρώπη. Τώρα έχουν επανέλθει στο συν 65-70 σ.β. το χαμηλότερο επίπεδο στην Ελλάδα ήταν 75 σ.β., και αν η συμφωνία περιελάμβανε και άλλα προϊόντα. Τα πάντα εξαρτώνται από την ποιότητα του δανειολήπτη. Κάθε τράπεζα θέλει να συνεργάζεται με τους καλύτερους. Οι περισσότεροι παραδοσιακοί πλοιοκτήτες δεν διαθέτουν μεγάλο χαρτοφυλάκιο επενδύσεων εκτός των πλοίων τους. Συνήθως πρόκειται για καταθέσεις ή πλοία. Είναι πολύ δύσκολο να ξεχωρίσεις προσωπικά και εταιρικά κεφάλαια. Η μόνη πρακτική μέθοδος στα ναυτιλιακά είναι αυτή της τραπεζικής μέσω διαπροσωπικών σχέσεων, όχι αυτή του project banking. Στη σχέση αυτή πρέπει να

περιλαμβάνονται το πλοίο, η εκμετάλλευσή του, τα προσωπικά κεφάλαια του πλοιοκτήτη και η καθημερινή επαφή για την παροχή συμβούλων.

Σταδιακά αυξάνεται η παρουσία πλοιοκτητών δεύτερης και τρίτης γενιάς στην αγορά. Τείνουν όλο και περισσότερο να αντιλαμβάνονται τη ναυτιλία ως μέρος ευρύτερου χαρτοφυλακίου. Είναι επαγγελματίες και λιγότερο γνώστες της ναυτικής τέχνης από τη γενιά των γονέων τους. Βασίζουν τις επιλογές τους σε συνειδητές επενδυτικές αποφάσεις:

- ποιά θα είναι η απόδοση της επένδυσης.
- πόσο είναι το ασφάλιστρο του νέου πλοίου.
- ποιός ο χρηματοοικονομικός κίνδυνος μιας μεγάλης κεφαλαιακής επένδυσης.

Τα πάντα εξαρτώνται από τη φάση που βρίσκεται η αγορά. Το ποσοστό κέρδους μειώνεται λόγω του ανταγωνισμού και μία περίπτωση ζημίας μπορεί να υπερκαλύψει τα κέρδη πολλών ετών. Οι εταιρείες συνήθως που πτωχεύουν είναι συνήθως μεσαίες έως μεγάλες, που έχουν αναπτυχθεί με αδύναμη κεφαλαιακή βάση.²²

Νέες πηγές εύρεσης κεφαλαίων

Οι πλοιοκτήτες προσπαθούν επί μακρόν να βρίσκουν άλλες πηγές, πέραν των δικών τους, πιστώσεων ώστε να διασφαλίσουν την ανάπτυξη των εταιρειών τους. Μία λύση είναι η είσοδος στην Σοφοκλέους, αλλά η εισαγωγή στο χρηματιστήριο απαιτεί και την ύπαρξη διαφάνειας, πράγμα ξένο προς τις μυστικοπαθείς παραδόσεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

Πρέπει να αποκαλύπτονται τα πάντα - το υπόβαθρο της εταιρείας και τις θετικές και τις αρνητικές πλευρές των τρεχουσών δραστηριοτήτων της. Οι Ελληνικές εταιρείες που έχουν εισαχθεί σε κάποιο διεθνές χρηματιστήριο είναι λίγες, όπως οι MIF (μέλος του ομίλου Τσάκου), Anangel American (Αγγελικούσης) Royal Olympic Cruises (Ποταμιάνος). Όπως μπορούμε να συμπεράνουμε ο χώρος της ναυτιλίας δεν είναι ερευνημένος επαρκώς και οι επενδυτές δεν ενδιαφέρονται. Οι μετοχές δεν κινούνται και οι εταιρείες δεν δρέπουν τους καρπούς της εισαγωγής. Επίσης, δεν θα υπάρξει περαιτέρω έρευνα αν δεν εισέλθουν και άλλες εταιρείες και κανείς από τους πλοιοκτήτες δεν επιθυμεί να μεταβληθεί σε πειραματόζωο. Αν κάποιος πλοιοκτήτης

²² "Βιομηχανική Οικονομική Επιθεώρηση" άρθρο "Μερίδα του λέοντος για τις τραπεζικές πιστώσεις" σελ.76-78 Ιούνιος

επιθυμεί να ακολουθήσει την οδό της έκδοσης μετοχών, ίσως είναι προτιμότερο αρχικά να εκδώσει ομολογίες. Με αυτό τον τρόπο υπάρχει περίπτωση να δημιουργηθεί μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην αγορά και τότε θα υπάρξουν νέες έρευνες και ίσως περισσότερες προσφορές χρεογράφων.

Η νέα τάση είναι να εκδίδονται επισφαλείς ομολογίες (junk or bullet bonds). Έχουν διάρκεια 7-12 ετών με υψηλές αποδόσεις από 9%-12% (ή 50% πάνω από το επιτόκιο τραπεζικού δανεισμού), αλλά η αποπληρωμή λαμβάνει χώρα κατά τη λήξη. Ο πλοιοκτήτης πρέπει να διακινδυνεύσει τη πρόβλεψη ότι με το ρευστό ανά χείρας μπορεί να κερδίσει περισσότερα από το υψηλό επιτόκιο, καθώς και να συγκεντρώσει αρκετά νέα κεφάλαια για την τελική αποπληρωμή των αρχικών καταβολών. Η αγορά υψηλής απόδοσης μπορεί να διαθέσει προς επένδυση \$400 δις σε ομόλογα. Κατά το 2007, οι εκδόσεις επισφαλών ομολογιών ανήλθαν σε αξία περίπου \$ 125 δις.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες εισχώρησαν στην αγορά σχεδόν προ 18 μηνών. Αυτό το είδος τίτλου είναι ιδανικό για τις ανάγκες της ναυτιλίας. Σε 12 χρόνια, χωρίς τοκοχρεολυτικές δόσεις αλλά με ετήσια καταβολή των τόκων της ομολογίας, δίνει πλεονάζοντα κεφάλαια που επιτρέπουν την ευελιξία της επιχείρησης. Όμως ο "γάμος" πρέπει να είναι μακροχρόνιος προκειμένου να υπάρξουν στρατηγικά οφέλη, όπως διαθέσιμη ρευστότητα, δανεισμός με μικρά περιθώρια κ.λ.π. Η αύξηση της χρήσης ομολογιών συμπίπτει με την ανάγκη μέρους των πλοιοκτητών να ανανεώσουν τους στόλους τους. Τα θεμελιώδη της ναυτιλίας έχουν αλλάξει - οι ρυθμίσεις, το περιβαλλοντικό, η νομοθεσία, ο σχεδιασμός - και ως εκ τούτου, οι πλοιοκτήτες αναγκάστηκαν να υιοθετήσουν πλέον μακροπρόθεσμες απόψεις και να αποκτήσουν πιο σύγχρονα, καλύτερα και ακριβότερα πλοία.

Στον κλάδο των τάνκερ η ηλικία του στόλου αποτελεί επίσης σοβαρό παράγοντα. Άνω του 40% των υφισταμένων πλοίων κατασκευάστηκαν κατά τα μέσα έως τα τέλη της δεκαετίας του 1970 και πλησιάζουν την ηλικία της απόσυρσης. Για να αποκτήσει νέο τόνναζ ένας πλοιοκτήτης θα πρέπει να χρησιμοποιήσει τα διαθέσιμά του πράγμα το οποίο δεν είναι πάντοτε εφικτό.

Οι τράπεζες περιορίζονται από το όριο πίστωσης προς κάθε πελάτη. Η αγορά ομολόγων υψηλής απόδοσης δεν περιορίζεται από οδηγίες σχετικά με την πιστωτική πολιτική. Ορισμένες εταιρείες θεωρούν την έκδοση ομολογιών ως προθάλαμο για την εισαγωγή στο Χρηματιστήριο και μάλιστα δηλώνουν ότι σε διάστημα ορισμένων ετών θα προχωρήσουν σε δημόσια εγγραφή για αρχική προσφορά μετοχών. Στις ομολογίες απαιτείται υψηλός βαθμός διαφάνειας. Οι εκδότες οφείλουν να παρέχουν ενοποιημένους λογαριασμούς τριών έως πέντε ετών με έλεγχο σύμφωνα με τις γενικώς παραδεκτές αρχές λογιστικής των ΗΠΑ (US GAAP όπως είναι οι

Moody's, Standard 7 Poor's . Οι θεσμικοί αγοραστές προτιμούν ο λογιστικός έλεγχος να γίνεται από μία από τις έξι μεγάλες πολυεθνικές.

Το ζήτημα της διαφάνειας έχει αποτρέψει ορισμένους πιθανούς εκδότες ομολογιών. Όμως έχει επισημανθεί από τον επικεφαλής του ναυτιλιακού κλάδου της Merrill Lynch του Λονδίνου ότι δεν απαιτούνται προσωπικές εγγυήσεις και οι πλοιοκτήτες δεν είναι απαραίτητο να προβούν σε δηλώσεις περιουσιακών στοιχείων και υποχρεώσεων. Εάν οι ομολογίες εκδίδονται με εγγύηση 20 πλοίων, δεν είναι αναγκαίο οι πλοιοκτήτες να δηλώσουν τις πετρελαιοπηγές και τα ακίνητά τους. Εφόσον μετά επιθυμεί ο πλοιοκτήτης να εισέλθει στο χρηματιστήριο, πρέπει να δημοσιεύει τριμηνιαίες αποδόσεις του στόλου, αλλά μόνο για τα πλοία. Ο πλοιοκτήτης δεν έχει να χάσει τίποτα θα πρέπει μόνο να παρακολουθεί την πιθανότητα να αυξηθούν τα επιτόκια των κρατικών ομολόγων των ΗΠΑ ή με το ενδεχόμενο να εξαγοραστούν οι ομολογίες. Αλλά ακόμη έχει την δυνατότητα να εκμεταλλευτεί την άνοδο των κεφαλαιακών κερδών, ανταλλάσσοντας νωρίς ομολογίες αντί ποιινή πληρωμής. Η εταιρεία επίσης έχει την δυνατότητα να περιμένει μέχρι την ημερομηνία λήξης της ομολογίας και τότε να πληρώσει τους ομολογιούχους τους. Έτσι ελπίζει ότι μετά την παρέλευση δεκαετίας η αξία των ομολογιών σε κυκλοφορία μπορεί να θεωρηθεί το πάγιο επίπεδο δανεισμού της εταιρείας και με τη λήξη να το επαναχρηματοδοτήσει είτε με την έκδοση νέων ομολογιών είτε μέσω τραπεζικού δανεισμού.

Στην Ελλάδα πρωτοπόρος υπήρξε η Eletson η οποία το 2004 εξέδωσε ομολογίες \$140 εκατομμυρίων με επιτόκιο 9,25 για να χρηματοδοτήσει τη ναυπήγηση νέων δεξαμενοπλοίων χημικών ουσιών σε αντικατάσταση των παλαιών. Οι ομολογίες έλαβαν κατάταξη BB, δηλαδή εκτός των ορίων των επισφαλών, επειδή στους αγοραστές προσφέρονταν ευρείες εγγυήσεις και λεπτομερής περιγραφή της χρήσης των κεφαλαίων. Από τότε διάφορες ελληνικές εταιρείες προέβησαν σε εκδόσεις ομολογιών συνολικής αξίας περί το 1 δις δολάρια: η Adriatic Tankers (Ζησιμάτος) με \$280 εκατ. η Pegasus Shipping (Περατικός) με \$ 150 εκατ. η Global Ocean Carriers (Τσάκος) με 150 εκατ., η ALPHA (Γ. Οικονόμου) με \$175 εκατ. και η Ermis (Ι.Αλαφούζος) με \$200 εκατ. και η Pacific and Atlantic Holdings inc. (Πατέρας) με \$ 126 εκατ. Όμως η κατάταξη ορισμένων από τις τρέχουσες ομολογίες βρίσκεται χαμηλά σε επίπεδα, πράγμα που σημαίνει ότι περιλαμβάνονται στις επισφαλείς (junk).

Η Pegasus Shipping που είχε την ατυχία να βγει στην αγορά κατά την χειρότερη περίοδο της ασιατικής κρίσης, αναγκάστηκε να εκδώσει μερισματαπόδειξη με επιτόκιο 11,875% με έκπτωση στο 96,6% της ονομαστικής αξίας της, δίνοντας τελική απόδοση 12,625% κατά τη λήξη. Ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου κ. Ν. Περατικός

θεωρεί ότι και έτσι ακόμη η επιλογή αυτή είναι καλύτερη από την τραπεζική χρηματοδότηση.

Ορισμένες από τις ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν χρησιμοποιήσει αυτές τις μεθόδους διαθέτουν πεπαλαιωμένους στόλους, άρα αντιμετωπίζουν δυσχέρειες ως προς την τραπεζική δανειοδότηση. Σύμφωνα με πηγές των τραπεζών, ορισμένοι από τους εκδότες επισφαλών ομολογιών συνάντησαν αρνήσεις στις αιτήσεις τους για περαιτέρω τραπεζική δανειοδότηση. Πολλές εάν λαμβάνανε ανάλογη αίτηση δεν θα χορηγούσαν το δάνειο. Έτσι ο πλοιοκτήτης συμφωνεί με κάποια τράπεζα επενδύσεων. Εκδίδει ένα ενημερωτικό δελτίο (prospectus), παρουσιάζει τα χρεόγραφα (που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις εισαγωγής στο Χρηματιστήριο) και ελέγχει το κλίμα της αγοράς. Η τράπεζα επενδύσεων που δεν διακινδυνεύει τίποτε, πείθει τους πελάτες να αγοράσουν και ο κίνδυνος μεταβιβάζεται στους ομολογιούχους. Θεωρείται ότι οι ομολογίες αυτές δεν είναι επικίνδυνες μόνο για τους επενδυτές, αλλά και για τους ίδιους τους πλοιοκτήτες. Οι επισφαλείς ομολογίες εξυπηρετούν δύο είδη εταιρειών: τις υπερχρεωμένες, που δεν μπορούν να ικανοποιήσουν τις ενυπόθηκες υποχρεώσεις τους και όσες επιθυμούν να αυξήσουν την επιχειρηματική δραστηριότητα τους σε μικρό χρονικό διάστημα, αλλά δεν μπορούν να λάβουν επενδυτικά δάνεια (investment rate). Αλλά στην περίπτωση αυτή οι εταιρείες συνήθως αντιμετωπίζουν δανειακή εξάρτηση σε ποσοστό άνω των 95% και κόστος χρήματος τουλάχιστον 3% υψηλότερο των παραδοσιακών μορφών χρηματοδότησης.

Συμπερασματικά από τη θετική πλευρά η έκδοση ομολογιών είναι ένας εναλλακτικός τρόπος χρηματοδότησης, που παρέχει μακροπρόθεσμα χρήμα με ελαστικότητα ροής ρευστού, εφόσον δεν υποχρεώνουν να εξοφληθεί το αρχικό κεφάλαιο. Επίσης, δίνει στην εταιρεία την ευκαιρία στην εταιρεία να γίνει γνωστή στις κεφαλαιαγορές, αν επιθυμεί να ακολουθήσει την πορεία αυτή μελλοντικά.²³

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Οι αποδόσεις της ναυτιλίας κατά την τρέχουσα δεκαετία υπήρξαν χαμηλές -περί το 10% σύμφωνα με αναλυτές της αγοράς. Το ποσοστό αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί και από επενδύσεις στην ξηρά, αλλά είναι μόλις το ήμισυ της απόδοσης κεφαλαίων του ελληνικού τομέα των υπηρεσιών. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ορισμένοι πλοιοκτήτες διαφοροποιούν τις επιχειρήσεις τους με επενδύσεις στην ξηρά

²³ “Βιομηχανική Οικονομική Επιθεώρηση” άρθρο “Η είσοδος στη Σοφοκλέους απαιτεί την ύπαρξη διαφάνειας” σελ.78 και “Επισφαλείς ομολογίες: Η νέα τάση στην ναυτιλία” σελ.80-81 Ιούνιος 1998

σε τομείς όπως ο τραπεζικός (Λάτσης/Eurobank ,Βαρδινογιάννης/Χiosbank και Μαυρακάκης/ Δωρική) και ο τουριστικός (Χανδρής/ξενοδοχεία).

Αλλά οι περισσότεροι έλληνες πλοιοκτήτες δεν επιθυμούν την δέσμευση κεφαλαίων σε πάγιες επενδύσεις, προτιμώντας τις επενδύσεις ρευστού και πολλοί παραμένουν στο χώρο λόγω συναισθηματικού δεσίματος. Παραμένει βέβαια ανοικτό το ερώτημα κατά πόσο η νεότερη γενιά θα αφιερωθεί το ίδιο την ναυτιλία, κυρίως εν όψη των δυσχερειών της ελληνικής σημαίας και των πιθανών επιπτώσεων του Κώδικα ISM.

Παρά τις απαιτήσεις των τραπεζών, των ασφαλιστών και των λιμεναρχείων στις ανεπτυγμένες χώρες, θα υπάρξει ακόμη εμπόριο με χώρες όπου οι έλεγχοι δεν είναι αυστηροί. Μερικοί πλοιοκτήτες θα προσπαθήσουν να δουλέψουν όσο μπορούν σε αυτού του είδους τις γραμμές. Αλλά θα αναγκαστούν εν τέλει να συμμορφωθούν με τους κανόνες, εκτός αν φέρουν κάποια από τις πιο ελαστικές σημαίες και έχουν οριακή χρηματοδότηση και ασφαλιστική κάλυψη.

Επίσης ακόμη είναι αβέβαιες οι μακροπρόθεσμες επιπτώσεις της κρίσης στην Άπω Ανατολή. Για κάποιο διάστημα οι ναύλοι φορτηγών και τάνκερ μειώθηκαν στο ήμισυ. Φαίνεται ότι μεσοπρόθεσμα ο εμπορικός όγκος θα μειωθεί περί το 30% για τα γενικά φορτία και 10% για το πετρέλαιο. Οι απώλειες συναλλαγών με την Μαλαισία και την Ινδονησία ήταν μάλλον εύκολο να απορροφηθούν, αλλά μεγάλο πρόβλημα δημιουργήθηκε από την απώλεια των κορεατικών συναλλαγών. Επικρατεί ανησυχία για το αν ακόμη επεκταθεί στις δυτικές οικονομίες.²⁴

²⁴ “Βιομηχανική Οικονομική Επιθεώρηση” άρθρο “Ριζικές ανακατατάξεις αλλά και αβέβαιο μέλλον” σελ. 107-109 Ιούνιος 2009

4.3 Ναυτιλιακή Αγορά

Κατά τη διάρκεια των ετών 2007-2008-2009 οι έλληνες εφοπλιστές πραγματοποίησαν επενδύσεις ύψους 8,7 δις δολαρίων στην αγορά μεταχειρισμένων μονάδων ή τη ναυπήγηση νέων . Ογδόντα πλοία διαφόρων τύπων και χωρητικότητων, συνολικής χωρητικότητας 7.074.394 τόνων dw, ναυπηγούνται την περίοδο αυτή σε διάφορες γυάρδες του κόσμου για λογαριασμό Ελλήνων εφοπλιστών. Ενώ έως σήμερα και καθ' όλη την διάρκεια του 1997 από την διεθνή αγορά μεταχειρισμένων πλοίων για λογαριασμό ελληνικών συμφερόντων αγοράσθηκαν 400 μονάδες.

Η πρόσφατη υποτίμηση της δραχμής όπως προβλέπουν παρατηρητές της Ακτής Μισούλη, θα ενισχύσει ακόμη περισσότερο την ήδη δυναμική παρουσία των ελλήνων στις νέες κατασκευές και στη διεθνή αγορά μεταχειρισμένων. Οι ίδιες πηγές επισημαίνουν πως στην διάρκεια των επόμενων τριών ετών οι έλληνες εφοπλιστές θα έχουν υπογράψει συμβόλαια για την κατασκευή τουλάχιστον άλλων 70 πλοίων. Αναλυτικότερα οι έλληνες εφοπλιστές στην διάρκεια του 2005 αγόρασαν μεταχειρισμένα πλοία ή παρήγγειλαν μεταχειρισμένα αξίας 3,2 δις δολαρίων , το 2006 επένδυσαν περί των 2 δις δολαρίων, κινούμενοι σε χαμηλότερα επίπεδα εκτιμώντας ότι η κακή ναυλαγορά θα βελτιώσει περαιτέρω την αγορά των μεταχειρισμένων. στην διάρκεια του 2010 οι έλληνες εφοπλιστές απέκτησαν πλοία συνολικής αξίας 3,5 δις δολαρίων, ενώ για το 2011 οι προβλέψεις επενδύσεων είναι 4 δις δολαρίων . Στην προοπτική αυτή συνηγορεί το γεγονός πως η κακή ναυλαγορά, ειδικά στην αγορά των ξηρών και χύδην φορτίων, έχει μειώσει την τιμή των πλοίων της κατηγορίας αυτής από 25% έως και 35% φθηνότερα. Καθώς δεν διαφαίνεται βελτίωση της αγοράς την αμέσως προσεχή περίοδο το μόνο που έχουν να κάνουν οι έλληνες εφοπλιστές είναι να αναμένουν την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας.

Στο τομέα των ναυπηγήσεων και στις νέες κατασκευές, όπου το σύνολό τους προέρχεται και αφορά μεγάλους ναυτιλιακούς ομίλους, η παρουσία των Ελλήνων εφοπλιστών είναι έντονη έως και ασυνήθιστη.

Στην διάρκεια του 2010 για λογαριασμό ελληνικών συμφερόντων υπεγράφησαν τα εξής συμβόλαια ναυπήγησης:

- Για λογαριασμό του Ομίλου Anangel στα ναυπηγεία Hyundai κατασκευάζεται ένα πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου χωρητικότητας 171.860 τόνων, το οποίο θα παραδοθεί τον Ιούλιο του 1999
- Η ναυτιλιακή εταιρεία Anra Shimanag ναυπηγεί στη μονάδα Dalian ένα δεξαμενόπλοιο αργού πετρελαίου χωρητικότητας 110.000 τόνων το οποίο θα παραδοθεί τον Ιούνιο του 2011.

- Ο Όμιλος Bilinder στα ναυπηγεία Hyundai κατασκευάζει στόλο έξι δεξαμενόπλοιων μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου συνολικής χωρητικότητας 274.000 τόνων, τα οποία θα αρχίσουν να παραδίδονται τον Απρίλιο του 1999 για να ολοκληρωθεί η παράδοσή τους τον Απρίλιο του 2000. Το κάθε σκάφος είναι χωρητικότητας 98.800 τόνων.
- Η εταιρεία Centrofin κατασκευάζει στα ναυπηγεία Daewoo ένα σκάφος μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου χωρητικότητας 98.800 τόνων.
- Για λογαριασμό του ομίλου Chadris στα ναυπηγεία Daewoo κατασκευάζονται τρία δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 45.000 τόνων κατά μονάδα, τα οποία θα πρέπει να έχουν παραδοθεί έως τον Ιανουάριο του 2012.
- Η ναυτιλιακή εταιρεία East Med κατασκευάζει τέσσερα δεξαμενόπλοια μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου εκ των οποίων τα δύο είναι χωρητικότητας 45.000 τόνων κατά μονάδα και θα κατασκευαστούν στα ναυπηγεία του Split και τα άλλα δύο χωρητικότητας 46.000 τόνων κατά μονάδα και ναυπηγούνται στα ναυπηγεία Onomichi.
- Η ναυτιλιακή εταιρεία Festival ναυπηγεί στη γαλλική μονάδα Chantiers de l' Atlantic ένα κρουαζιερόπλοιο χωρητικότητας 5.500 τόνων το οποίο θα παραδοθεί τον Αύγουστο του 2011.
- Ο ναυτιλιακός Όμιλος Glafki κατασκευάζει στα ναυπηγεία NKK τρία δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 150.000 τόνων κατά μονάδα, τα οποία θα παραληφθούν σταδιακά από τον Αύγουστο του 2011 έως και τον Δεκέμβριο του 2012.
- Η ναυτιλιακή εταιρεία Golden Union κατασκευάζει στα ναυπηγεία Sumitomo ένα πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου, χωρητικότητας 73.500 τόνων, το οποίο θα παραδοθεί το Φεβρουάριο του 2012.
- Ο όμιλος Hellenic Maritime Ag. κατασκευάζει στα ναυπηγεία Daewoo ένα δεξαμενόπλοιο χωρητικότητας 300.000 τόνων το οποίο θα παραδοθεί τον Αύγουστο του 2011.
- Η Ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Kristen έχει παραγγείλει επίσης στα ναυπηγεία Daewoo την κατασκευή τεσσάρων μονάδων μεταφοράς αργού πετρελαίου εκ των οποίων τα δύο είναι χωρητικότητας 158.000 τόνων και οι άλλες δύο 105.000 τόνων. Τα παραπάνω σκάφη θα παραδοθούν σταδιακά από το Νοέμβριο έως τον Αύγουστο του 2011.
- Στα ναυπηγεία China SC η ναυτιλιακή εταιρεία Modern Shipping ναυπηγεί δύο πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου χωρητικότητας 72.400 τόνων κατά μονάδα.
- Η ναυτιλιακή εταιρεία Neda, έχει ήδη δώσει παραγγελία για την κατασκευή τριών πλοίων εκ των οποίων τα δύο είναι μεταφοράς χύδην φορτίου

χωρητικότητας 75.200 τόνων κατά μονάδα, τα οποία κατασκευάζονται στα ναυπηγεία Hitachi Zosen. Το τρίτο είναι μεταφοράς αργού πετρελαίου χωρητικότητας 300.000 τόνων και ναυπηγείται στην μονάδα Daewoo.

- Στα ναυπηγεία Samsung η ναυτιλιακή εταιρεία Safety Mgmt κατασκευάζει τέσσερα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, χωρητικότητας 73.000 τόνων κατά μονάδα.

Υπάρχουν και άλλες παραγγελίες Ελλήνων εφοπλιστών, όπως αυτή της εταιρείας THENAMARIS. Μία σημαντική παραγγελία που ξεχωρίζει είναι αυτή του ομίλου Vamima στα ναυπηγεία Chemoporsky της Ουκρανίας. Και είναι σημαντική όχι μόνο για τον όγκο της αλλά κυρίως για το επίπεδο των σκαφών που ναυπηγούνται, επί των οποίων εφαρμόζεται ότι τελειότερο υπάρχει σήμερα στην ασφάλεια του πλοίου, αλλά και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στην αγορά της ναυτιλίας επικρατεί έντονο ενδιαφέρον για την αγορά junk bonds. Τον αριθμό των είκοσι πλησιάζουν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που διανύουν διάφορα στάδια της διαδικασίας για την έκδοση ομολόγων υψηλού κινδύνου. Η αγορά των junk bonds αποτελεί πόλο έλξης ακόμα και μεταξύ των Ελλήνων πλοιοκτητών, οι οποίοι λειτουργώντας μέχρι σήμερα παραδοσιακά, ήταν μάλλον απρόθυμοι να εκτεθούν σε χρηματαγορές.

Το έντονο ενδιαφέρον της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την αγορά junk bonds ή ομολόγων υψηλού κινδύνου είναι πρόσφατο. Παρά το γεγονός ότι πρόκειται για μεγάλη αγορά -εκδόθηκαν νέα ομόλογα συνολικής αξίας 117 δις δολαρίων -και απαραίτητο εργαλείο της κεφαλαιαγοράς, μόνο τα δύο τελευταία χρόνια σημειώνεται ενδιαφέρον των ναυτιλιακών εταιρειών και η πρόβλεψη είναι ότι φέτος οι εκδόσεις τους θα ανέλθουν σε 2 έως 3 δις δολάρια. πρόκειται για ομόλογα που εκδίδουν εταιρείες που δεν έχουν αξιολογηθεί ή έχουν αξιολογηθεί σε χαμηλά επίπεδα: BBB- στην περίπτωση της Standard & Poor's and Baa of the Moody's.

Οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες ανήκουν στη κατηγορία αυτή, η χρήση όμως της αγοράς ομολόγων ήταν σπάνια μέχρι πέρυσι. Η απροθυμία της ναυτιλιακής αγοράς προκαλεί έκπληξη εάν υπολογίσει κανείς τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν σε μία αγορά επισφαλής που έχει ανάγκη μακροχρόνιας χρηματοδότησης. Οι πλοιοκτήτες έχουν συνειδητοποιήσει ότι η έκδοση ομολόγων είναι ο δρόμος για ταχύτερη ανάπτυξη από την παραδοσιακή τραπεζική χρηματοδότηση καθώς στην τελευταία, αν και το επιτόκιο είναι μικρότερο υπάρχει ανάγκη εξόφλησης χρεολυσίων και μάλιστα σε σύντομο χρονικό διάστημα. Κατά ανάγκη το ρευστό χρησιμοποιείται για τα χρεολύσια ενώ στα ομόλογα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την αγορά νέων πλοίων. Έχει πάντως αποδειχθεί ότι η μίξη ναυτιλίας και ομολόγων είναι επικίνδυνη καθώς σε αρκετές περιπτώσεις οι τιμές έπεσαν αμέσως μετά την έκδοση. Πρόκειται

για μία αγορά έντονα ανταγωνιστική και μάλιστα όσο αναφορά τις τράπεζες που αναλαμβάνουν την έκδοση, οργανισμοί όπως η Citibank, Iazards, Chase Manhattan, Merrill Lynch and Donaldson Lufkin&Jenrette πληρώνονται μεν από τις εταιρείες αλλά ενδιαφέρονται κυρίως για τη φήμη τους και για το λόγω αυτό απορρίπτουν πολλές τέτοιες συμφωνίες.

Συχνές είναι οι κατηγορίες για υπερτίμηση των στόλων και υπάρχει η εντύπωση ότι πολλές τράπεζες χρησιμοποιούν το θεσμό για να διαγράψουν από τα χαρτοφυλάκιά τους επισφαλή δάνεια. Όσο αφορά τους Έλληνες εφοπλιστές και την προτίμησή τους στη συγκεκριμένη μορφή χρηματοδότησης, ας σημειωθεί ότι η εταιρεία Pegasus Shipping, της οικογένειας Περατικού, είναι από τις πρώτες που εξέδωσε τον περασμένο Νοέμβριο ομόλογα υψηλού κινδύνου συγκεντρώνοντας το καθαρό ποσό των 139 εκατομμυρίων δολαρίων.²⁵

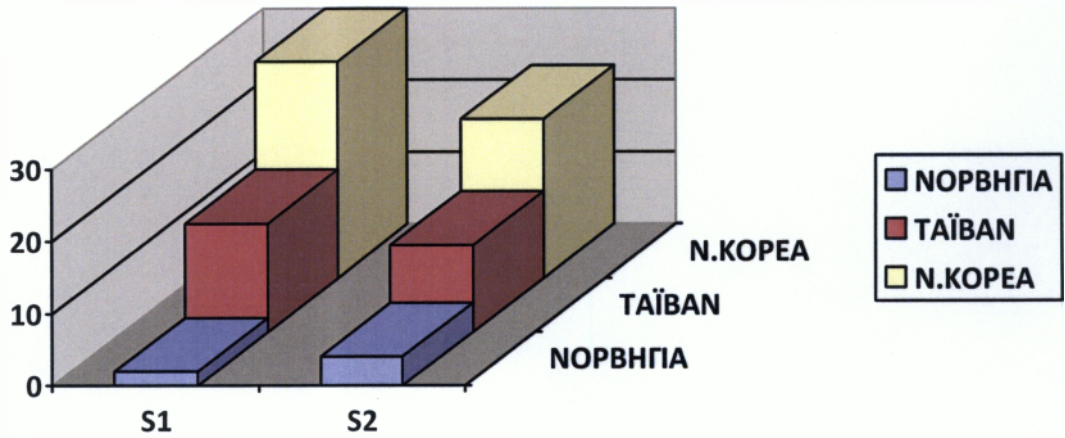
Φτάνοντας στο τέλος της έρευνας αυτής, για την χρηματοδότηση της ναυτιλίας και της ναυτιλιακής αγοράς, μπορούμε να καταλήξουμε σε ορισμένα συμπεράσματα.

Οι παγκόσμιοι αναλυτές της ναυτιλιακής αγοράς υποστηρίζουν πως το μέλλον μιας αναπτυσσόμενης ναυτιλιακής αγοράς εξαρτάται από τη γρήγορη ανάπτυξη των χωρών της Ανατολικής Ασίας. Συγκεκριμένα όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια λόγω της εφαρμογής των κανονισμών ασφαλείας και περιβάλλοντος στα VLCC,(Dubble Hall- Bottomw, OPA 90, Highdrostaticly Balanced Loading), η αγορά θα κινηθεί σε σαφώς καλύτερα επίπεδα από τα σημερινά μέσα στον επόμενο χρόνο. Τα μικρά πλοία Product & Chemicals παραμένουν επηρεασμένα από τις ΗΠΑ και βέβαια από την Απω Ανατολή. Τέλος τα πλοία ξηρού χύδην φορτίου εξαρτάται η εξέλιξή τους από την ανάκαμψη του διεθνές εμπορίου (Α.Ανατολή, Ευρώπη, Ρωσία).

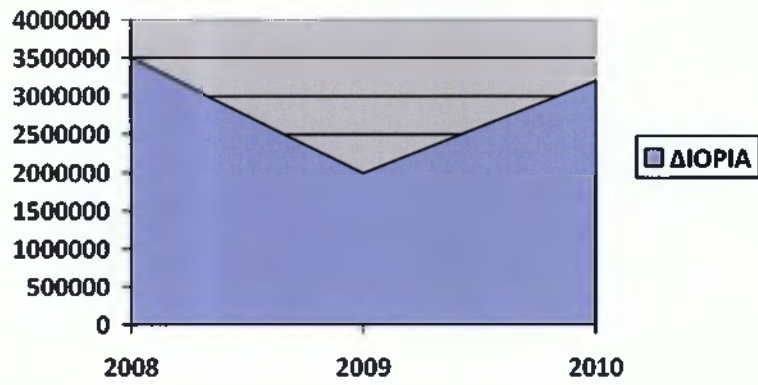
Συμπερασματικά, όμως παρόλο τις κατά περιόδους οικονομικές κρίσεις η Εμπορική Ναυτιλία υπήρχε, υπάρχει και θα υπάρχει για έναν απλούστατο λόγο, ο όγκος των αγαθών τα οποία μεταφέρονται μέσω της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας είναι φύσης αδύνατο να μεταφερθούν με διαφορετικό τρόπο.

²⁵ “Ναυτεμπορική ειδική έκδοση” άρθρο “8,7 δις δολάρια από τους Έλληνες εφοπλιστές για την αγορά πλοίων” σελ. 53-55 & “Έντονο ενδιαφέρον για την αγορά junk bonds” σελ. 56 Ιούνιος 2005

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ



ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΕ ΝΕΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

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 και διαχειρίζοντας το μεγαλύτερο μέρος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις προσπαθούν να ακολουθήσουν τα παγκόσμια δεδομένα, για αυτό μειώνουν τον αριθμός 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 όμως 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. Το μεγαλύτερο πρόβλημα το έχει η ακτοπλοΐα, από το γεγονός ότι οι ακτοπλοϊκές εταιρείες πωλούν τα τελευταία χρόνια πλοία, προκειμένου να εξασφαλίσουν ρευστότητα και βιωσιμότητα.

Παρά την κρίση οι Έλληνες ναυπηγούν συνολικά 689 πλοία, σύμφωνα με τα στοιχεία του Οκτωβρίου της Nafitiliakis. Η χωρητικότητα των πλοίων αυτών ανέρχεται σε 62.175.567 dwt και ειδικότερα τα πλοία ναυπηγούνται 312 στην Κίνα, 296 στην Κορέα, 27 στην Ιαπωνία, 15 σε διάφορα ναυπηγεία, 14 στις Ινδίες, 11 στο Βιετνάμ, 7 στις Φιλιππίνες, 5 στη Ρουμανία, 1 στη Δανία και 1 στην Ελλάδα. Από τα 689 πλοία, τα 148 είναι δεξαμενόπλοια (χωρητικότητας 20.273.715 dwt), 449 bulkers (χωρητικότητας 38.377.564 dwt), 17 LPG (χωρητικότητας 214.075 dwt), 32 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (χωρητικότητας 2.323.021 dwt), 7 ανεφοδιαστικά (χωρητικότητας 30.320 dwt) και 36 διάφορα πλοία (χωρητικότητας 956.872 dwt).

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.

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. 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.

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.

Εντυπωσιακό πάντως στοιχείο είναι ότι οι Έλληνες εφοπλιστές επένδυσαν το δεκάμηνο του 2010 πάνω από 12 δισ. δολ. για αγορές πλοίων second hand και νέες παραγγελίες. Ειδικότερα, από τις αρχές του έτους μέχρι και τον Νοέμβριο, οι Έλληνες πλοιοκτήτες επένδυσαν περισσότερα από 5,6 δισ. δολ. για την αγορά 219 πλοίων, με

τη μερίδα του λέοντος, περίπου 47%, να αφορά πλοία ξηρού φορτίου. Οι Έλληνες εφοπλιστές είναι πρώτοι στις αγορές πλοίων, με 17% των συνολικών αγορών, ενώ οι Κινέζοι ακολουθούν με 12%, σύμφωνα με συγκεντρωτικά στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Golden Destiny. Όπως εκτιμά ο ναυλομεσιτικός οίκος, οι παραγγελίες για νεότευκτα πλοία των Ελλήνων εφοπλιστών το 2010 έφθασαν τις 247, συνολικής αξίας στα επίπεδα των 6,6 δισ. δολ.

Επισημαίνεται ότι από τις αρχές του χρόνου καταγράφηκαν 34 εγγραφές επιβατηγών πλοίων και ταυτόχρονα 47 διαγραφές, δηλαδή καθαρές απώλειες για το ελληνικό Νηολόγιο 13 πλοίων. Στα ποντοπόρα πλοία ύψωσαν την ελληνική σημαία 60 πλοία και διαγράφηκαν 48 πλοία. Από τα 95 πλοία που διαγράφηκαν από το ελληνικό Νηολόγιο προκύπτει ότι 7 άλλαξαν σημαία και 87 πωλήθηκαν σε ξένες εταιρείες από τους πλοιοκτήτες τους και από αυτά 5 πωλήθηκαν σε διαλυτήρια για σκραπ.

Η ελληνική ναυτιλία διαθέτει αναμφίβολα ισχυρές βάσεις και όλοι συμφωνούν ότι θα αντέξει τον ανταγωνισμό. Τα οικονομικά μεγέθη της ελληνικής ναυτιλίας ήταν ικανοποιητικά σε μέγιστο βαθμό κατά το απερχόμενο έτος και προεξοφλούν ότι δεν θα έχουμε δραματικές εξελίξεις στα επόμενα χρόνια. Ειδικότερα, το 10μηνο του 2010 ύψωσαν την ελληνική σημαία 94 πλοία χωρητικότητας 4 εκατ. κοχ και διαγράφηκαν 95 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2 εκατ. κοχ. Η ελαφρά μείωση ως προς τον αριθμό των πλοίων και η ενίσχυση ως προς τη χωρητικότητα δείχνει και τη γενικότερη τάση. Τώρα, στο εθνικό Νηολόγιο είναι 1.960 πλοία με συνολική χωρητικότητα 41.456.602 κοχ.

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.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

1. Εγκυκλοπαίδεια " Δομή"
2. Η χρηματοδότηση της Ναυτιλίας" Δημήτριος Χ. Βανδώρος Υπ/ντής Περιφερειακής Διοικήσεως Πελοποννήσου - Ιονίου της Εθνικής Τράπεζας Ελλάδος
3. Ναυτεμπορική "ειδική έκδοση Ναυτιλία" (περιοδικό)
4. Βιομηχανική οικονομική επιθεώρηση (περιοδικό)
5. Τράπεζες-Χρήμα (περιοδικό)
6. Ναυτεμπορική (εφημερίδα)
7. Οικονομικός ταχυδρόμος (περιοδικό)
8. Εφοπλιστής (περιοδικό)
9. Εξπρές (εφημερίδα)

ΞΕΝΗ

1. Manager (περιοδικό)
2. Ship finance (περιοδικό)