



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΠΑΤΡΩΝ**  
UNIVERSITY OF PATRAS

**ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

**(πρώην τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής – Μεσολόγγι)**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:**  
**Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ  
ΚΛΑΔΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.**

**Κανιός Παναγιώτης Οδυσσέας**

**Στέργιος Κωνσταντίνος**

**ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ**

**ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΣ**

**ΣΜΑΡΑΙΔΟΣ ΒΑΣΙΛΗΣ -**

**ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ**

**ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΡΩΗΝ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ**

**ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ 2020 -2021**

## Πίνακας περιεχομένων

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ .....	1
Κανιός Παναγιώτης Οδυσσέας .....	1
Στέργιος Κωνσταντίνος.....	1
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ 2020 – 2021 .....	1
ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	4
ΣΚΟΠΟΣ .....	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο: 1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
1.2 ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟ 2015 ΕΩΣ ΤΟ 2019 .....	6
1.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΥΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (2015 - 2019).....	9
1.4 ΚΙΝΔΥΝΟΙ - ΕΛΕΓΧΟΙ.....	14
1.5 ΠΛΟΙΟΚΤΥΣΙΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (ΑΠΟ 2007 ΕΩΣ 2019).....	18
1.6 ΕΙΣΡΟΕΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ .....	19
1.7 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ .....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 <sup>ο</sup> : ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ 2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ.....	21
2.2 Τράπεζα Πειραιώς.....	23
2.3 Άλφα Τράπεζα Α.Ε. (Alpha Bank) .....	25
2.4 Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος (ΕΤΕ) .....	27
2.5 Όμιλος Eurobank.....	29
2.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ .....	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 <sup>ο</sup> : ΠΟΥ ΣΤΡΕΦΟΝΤΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ 3.1 ΓΕΝΙΚΑ .....	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 <sup>ο</sup> : ΕΡΕΥΝΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ .....	36
4.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	36
4.2 Τράπεζα Πειραιώς.....	37
4.3 Άλφα Τράπεζα Α.Ε. (Alpha Bank) .....	38
4.4 Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος (ΕΤΕ) .....	38
4.5 Όμιλος Eurobank.....	39
4.6 ΕΝ ΣΥΝΟΛΩ.....	40
4.7 ΤΟ “Τορ-10” ΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΜΕ ΤΗ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (2015-2019) .....	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 <sup>ο</sup> : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 <sup>ο</sup> : ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ, ΣΥΝΤΟΜΙΕΣ & ΠΗΓΕΣ.....	63
ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: .....	63

ΣΥΝΤΟΜΙΕΣ.....	65
ΠΗΓΕΣ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	67

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα Πτυχιακή Εργασία εκπονήθηκε κατά τη περίοδο των Ακαδημαϊκών Ετών 2019-2020, στα πλαίσια του προπτυχιακού κύκλου σπουδών του τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής που εντάσσεται στο τμήμα Διοίκησης Τουρισμού του Πανεπιστημίου Πατρών (Πρώην Α.Τ.Ε.Ι Δυτικής Ελλάδας).

Η εργασία πραγματοποιήθηκε υπό την επίβλεψη του κ. Βασίλη Σμαράιδου καθηγητή του τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής.

Αντικείμενο της εργασίας αυτής αποτελεί η μελέτη της «Χρηματοδότησης του ναυτιλιακού κλάδου στην Ελλάδα».

Στο σημείο αυτό θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε όλους όσους συνέβαλαν στην δημιουργία της πτυχιακής μας εργασίας. Επίσης θα θέλαμε να εκφράσουμε ένα μεγάλο ευχαριστώ προς τον επιβλέποντα της εργασίας για τη συμπαράσταση και τη συνεχή βοήθειά του στην ολοκλήρωση της εργασίας, τον καθηγητή μας Βασίλη Σμαράιδο.

## ΣΚΟΠΟΣ

Σκοπός της Πτυχιακής, αυτής, Εργασίας είναι η ανάδειξη της χρηματοδότησης του ναυτιλιακού κλάδου στον Ελλαδικό χώρο, από τις τέσσερις (4) μεγάλες τράπεζες της χώρας μας (Τράπεζα Πειραιώς, Άλφα Τράπεζα (Alpha Bank), Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Όμιλος Eurobank). Ακόμη ένας σκοπός είναι η αναστήλωση της ελληνικής οικονομίας μέσω της ενίσχυσης της χρηματοδότησης στην ναυτιλία, στα μνημονιακά και μεταμνημονιακά χρόνια (2015-2020).

## ΔΟΜΗ

Η δομή της Πτυχιακής μας Εργασίας θα έχει αναφορά στο τραπεζικό σύστημα αλλά και στο πώς αυτό γίνεται αρωγός για την ανάπτυξη της ναυτιλίας, μέσω χρηματοδοτήσεων. Επίσης, θα αναφερθούμε σε καθεμία τράπεζα από τις τέσσερις (4) μεγαλύτερες στην Ελλάδα εκτενώς, με στοιχεία, πίνακες και στατιστικά που να δείχνουν το πώς συμβάλλουν στην προσπάθεια της άνθησης του ναυτιλιακού τομέα στη χώρα μας.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Με την τεχνική έννοια, ναυτιλία είναι η μέθοδος του ασφαλούς πλου, είναι δηλαδή ο ασφαλής προσδιορισμός του στίγματος, της πορείας και της απόστασης [1]. Πιο συγκεκριμένα, η Ελλάδα είναι μια χώρα όπου έχει μεγάλη παράδοση στην ναυτιλία. Αυτή η παράδοση ξεκινά από την αρχαιότητα καθώς η ναυτιλία είναι η πιο παλιά μορφή εργασίας των Ελλήνων. Από τότε μέχρι και σήμερα η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους κύριους κλάδους οικονομικής ενίσχυσης της Ελλάδας [2]. Από τότε η χώρα μας ξεκίνησε τις εμπορικές σχέσεις με άλλες χώρες και συνέχισε να προοδεύει, με την βοήθεια των ανθρώπων της και με την εξέλιξη της τεχνολογίας φτάνοντας έτσι σήμερα στο σημείο να είναι μια από τις πιο δυνατές και ισχυρές ναυτιλιακές δυνάμεις του κόσμου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο:

### 1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία είναι ο πρώτος κλάδος στην χώρα μας που ενισχύει για πολλά χρόνια την εθνική οικονομία. Ο κλάδος αυτός βοηθά την οικονομία και αυτό μπορούμε να το διαπιστώσουμε από τις εισροές συναλλάγματος οι οποίες γίνονται είτε με εμβάσματα των ναυτικών μας στις οικογένειες τους είτε μέσω της φορολογίας των πλοίων [3].

Επίσης, σύμφωνα με τα στοιχεία του 2019 η ελληνική ναυτιλία παράγει το 6,6% του ΑΕΠ της χώρας. Ακόμη, ο κλάδος αυτός προσφέρει 160,1 χιλιάδες θέσεις εργασίας εκ των οποίων οι 29,5 χιλιάδες θέσεις εργασίας είναι άμεσης απασχόλησης και οι 130,6 είναι έμμεσης απασχόλησης. Η συμβολή του κλάδου της ναυτιλίας στην οικονομία ανήλθε στα 12,9 δισεκατομμύρια ευρώ για το 2019. Όμως, πάρα το ότι η χώρα μας τα τελευταία 10 χρόνια διανύει μια μακρά περίοδο οικονομικής κρίσης, οι Έλληνες εφοπλιστές αύξησαν τον στόλο τους. Ο συνολικός ελληνικός στόλος το 2019 αριθμεί 4.536 πλοία [4].

Αξίζει να αναφερθούμε στο ότι ο κλάδος αυτός έχει μεγάλη επίδραση και σε επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται γύρω από το κλάδο αυτό. Αυτές οι επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στην κατασκευή ή επισκευή πλοίων, στον τουρισμό, στην πώληση καυσίμων ή διαφόρων προϊόντων, σε τράπεζες και ασφαλιστικές εταιρείες. Επομένως ένα ποσοστό των εσόδων αυτών των επαγγελματιών επηρεάζεται, και άμεσα μάλιστα, από τις εξελίξεις στον κλάδο της ναυτιλίας.

Κλείνοντας, ακόμα ένα πολύ σημαντικό επίτευγμα για τη χώρα μας, στον κλάδο της ναυτιλίας είναι το γεγονός πως ελέγχει το 23,2% του συνολικού εμπορικού στόλου ολόκληρου του κόσμου. Έτσι κατατάσσεται στην κορυφή για όλα τα είδη πλοίων [5].

---

[1] «Βικιπαίδεια, ‘ορισμός Ναυτιλίας’»

[2] «Polemis, Spyros M. ‘The History of Greek Shipping’»

[3] «ΕΙΔΙΚΕΣ ΚΛΑΔΙΚΕΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ (ΔΙΑΚΟΜΙΧΑΛΗΣ ΜΙΧΑΛΗΣ, ΜΑΝΔΗΛΑΣ ΑΘΑΝΣΙΟΣ, ΚΕΛΕΤΖΗΣ ΣΙΜΟΣ)»

[4] «EUROPEAN BUSINESS REVIEW»

[5] «Βικιπαίδεια, ‘Ελληνική Ναυτιλία’»

## 1.2 ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟ 2015 ΕΩΣ ΤΟ 2019

Το 2015 ήταν μια πολύ δύσκολη χρονιά για τις ναυτιλιακές αγορές, με μία υποτονική εικόνα του παγκόσμιου εμπορίου και μια πιο αργή από την αναμενόμενη ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας. Η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη παρέμεινε αναιμική στο 3,1%, με τις αναδυόμενες και τις αναπτυσσόμενες χώρες να σημειώνουν πτώση στην ανάπτυξη για πέμπτη συνεχή χρονιά και την ανάπτυξη στις προηγμένες οικονομίες να παρουσιάζει μέτρια και άνιση ανάκαμψη. Το έτος σηματοδεύτηκε από επιβράδυνση και επανεξισορρόπηση της οικονομικής δραστηριότητας στην Κίνα με λιγότερη εξάρτηση από επενδύσεις έντασης εισαγωγών και μεγαλύτερη έμφαση στην κατανάλωση και τις υπηρεσίες, χαμηλότερες τιμές ενέργειας και άλλων εμπορευμάτων, αδύναμες προοπτικές των εξαγωγών και δραματική μείωση των εισαγωγών από ορισμένες αναπτυσσόμενες χώρες. Η ενίσχυση της μέτριας ανάκαμψης στην Ευρωζώνη, η επιστροφή σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης στην Ιαπωνία και η οριοθετημένη ανάκαμψη στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (ΗΠΑ) μετριάστηκαν από συνολικά χαμηλή αύξηση της παραγωγικότητας, χαμηλές επενδύσεις διεθνώς, υψηλό δημόσιο και ιδιωτικό χρέος και αδυναμία του χρηματοπιστωτικού τομέα σε ορισμένες προηγμένες οικονομίες.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή ύφεση συνεχίστηκε και το 2016 με τις συνθήκες αγοράς να δημιουργούν προκλήσεις όσο ποτέ κατά τις τελευταίες δεκαετίες για τους περισσότερους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η μέση παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη παρέμεινε σταθερή στο 3,1% για το 2016 και αντανακλά αποκλίνουσες εξελίξεις, που αφορούν αβεβαιότητες συνυφασμένες με την πολιτική, την οικονομία και την εμπορική πολιτική στις προηγμένες οικονομίες (π.χ. το σοκ του Brexit, η ατζέντα εμπορικής πολιτικής του Προέδρου Trump στις Η.Π.Α.), καθώς και διαφορετικούς ρυθμούς ανάπτυξης μεταξύ αναδυόμενων αγορών και αναπτυσσόμενων οικονομιών (σε γενικές γραμμές σταθερός ρυθμός ανάπτυξης σε ασιατικές οικονομίες και στην Ινδία, αλλά ασθενέστερος από οτιδήποτε αναμενόταν σε ορισμένες χώρες της Λατινικής Αμερικής που βρίσκονται σήμερα σε ύφεση, όπως η Αργεντινή και η Βραζιλία, και απότομη επιβράδυνση στην υπό-Σαχάρια Αφρική). Ωστόσο, το 2016 το παγκόσμιο εμπόριο επιβραδύνθηκε ακόμα περισσότερο, τόσο σε απόλυτες τιμές όσο και σε σχέση με τη συνολική οικονομική ανάπτυξη. Ο ρυθμός αύξησης του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου το 2016 ήταν περίπου 2,3% - χαμηλότερα από τον ετήσιο μέσο όρο 3% από το 2012 και λιγότερο από το μισό του μέσου ρυθμού ανάπτυξης κατά τη διάρκεια των τριών προηγούμενων δεκαετιών. Μεγάλο μέρος αυτής της υποτονικής αύξησης του εμπορίου αποδίδεται στην αδύναμη επενδυτική δραστηριότητα σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες - μερικές από τις οποίες ακόμα αναρρώνουν από την παγκόσμια οικονομική κρίση και την κρίση του ευρωπαϊκού χρέους - καθώς και σε αναδυόμενες αγορές και αναπτυσσόμενες οικονομίες - λόγω των χαμηλών τιμών των βασικών εμπορευμάτων οι οποίες επιφέρουν απώλειες στις εξαγωγικές χώρες περιορίζοντας την ικανότητά τους για κεφαλαιουχικές δαπάνες. Η εξισορρόπηση της οικονομίας της Κίνας ως αποτέλεσμα όχι επενδύσεων εντάσεως εισαγωγών, αλλά κυρίως μίας ανάπτυξης που ωθείται από την κατανάλωση και άλλες διαρθρωτικές αλλαγές, όπως πιο αργή ανάπτυξη των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας και αύξηση των μέτρων προστατευτισμού ενάντια στην παγκοσμιοποίηση, είναι επίσης παράγοντες που συνετέλεσαν στην επιβράδυνση του εμπορίου. Αξίζει να επισημανθεί ότι μεταξύ του 1985 και του 2007, το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε κατά μέσο όρο δύο φορές πιο γρήγορα από το παγκόσμιο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ), ενώ τα τελευταία τέσσερα χρόνια μετά δυσκολίας σημείωσε σταθερό ρυθμό ανάπτυξης.

Ο ελληνικός στόλος έχει στρατηγικό ρόλο στη μεταφορά του εμπορίου και της ενέργειας παγκοσμίως και στην ΕΕ, η οποία εξαρτάται από τη ναυτιλία για τη μεταφορά του 75% του διεθνούς της εμπορίου.

Παρά τη συρρίκνωση της εμπορικής δραστηριότητας, η ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου το 2016 ήταν περίπου 2,6%. Η αύξηση του παγκόσμιου στόλου εκτιμάται σε 3% περίπου, παρουσιάζοντας το βραδύτερο ρυθμό ανάπτυξής του από το 2003, με σταθερή δραστηριότητα στη διάλυση πλοίων - ειδικά για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με μέσο όρο ηλικίας διάλυσης τα 18 χρόνια – που αντιστάθμισε τις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων. Ο υπό ευρωπαϊκή πλοιοκτησία και διαχείριση στόλος εμφάνισε σημαντικά χαμηλότερο ρυθμό ανάπτυξης σε σχέση με τους στόλους ανταγωνιστών της ΕΕ, όπως για παράδειγμα, της Ασίας. Τα έσοδα στους περισσότερους τομείς της ναυτιλίας ήταν υπό πίεση με δύο σημεία ορόσημα για το 2016, την πτώση του δείκτη Baltic Dry σε ιστορικό χαμηλό 290 μονάδων το Φεβρουάριο και την κατάρρευση της Hanjin Shipping στον τομέα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που αποτέλεσε την πρώτη μεγάλη απώλεια εταιρείας εδώ και 30 χρόνια. Η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων το 2016 σημείωσε επίσης πτώση σε σχέση με το προηγούμενο εύρωστο έτος, κυρίως λόγω της αρνητικής δυσαναλογίας στο ρυθμό ανάπτυξης στόλου και εμπορίου, ενώ ο τομέας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνέχισε να ταλανίζεται από τη ζοφερή κατάσταση του τέλους του προηγούμενου έτους, προκαλώντας περαιτέρω συγχωνεύσεις στον κλάδο. Με τα έσοδα των πλοίων να βρίσκονται στο κατώτερο επίπεδο του ναυτιλιακού κύκλου για τους περισσότερους τομείς της ναυτιλίας, οι παραγγελίες νέων πλοίων σχεδόν έπαυσαν. Το 2016 σηματοδότησε συνολική πτώση της τάξης του 71% στις παραγγελίες νέων πλοίων, οι οποίες βρέθηκαν στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 30 χρόνων, τόσο αριθμητικώς όσο και από άποψη χωρητικότητας, με εξαίρεση τις παραγγελίες κρουαζιερόπλοιων και επιβατηγών πλοίων. Σε αντίθεση, οι πλοιοκτήτες έδειξαν ενδιαφέρον για την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων σε τομείς όπου η ναυλαγορά βρισκόταν στο κατώτερο της σημείο, όπως η αγορά πλοίων ξηρού χύδην φορτίου, όπου σημειώθηκε αύξηση κατά 24% της δραστηριότητας στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.

Το 2017 διαφάνηκαν τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης της αγοράς για την παγκόσμια ναυτιλία, ύστερα από μια μακρά και βαθιά ύφεση και έντονες προκλήσεις στους περισσότερους τομείς το 2016. Η παγκόσμια ανάκαμψη, που ξεκίνησε από τα μέσα του 2016, εξακολούθησε να ενισχύεται μέσα στο 2017, με αποτέλεσμα να επέλθει μια διευρυμένη παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη η οποία ανήλθε στο 3,7%. Το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε επίσης, κατά 4,7%, αφήνοντας πίσω του τον πιο αργό ρυθμό ανάπτυξης που είχε παρατηρηθεί από το 2009. Το 2017, το παγκόσμιο εμπόριο σαφώς υποστηρίχθηκε από την ανάκαμψη των επενδύσεων, ιδίως μεταξύ των αναπτυσσόμενων οικονομιών και την αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής στην Ασία, σε συνδυασμό με την ενίσχυση της εμπιστοσύνης των επιχειρήσεων και των καταναλωτών. Η ευπρόσδεκτη κυκλική ανάκαμψη, ύστερα από απογοητευτικούς ρυθμούς ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια, προσέφερε ένα ιδανικό παράθυρο ευκαιρίας στις ναυτιλιακές αγορές για να επεκταθούν με μια υγιή αύξηση στον όγκο του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου της τάξης του 4% για το 2017. Βελτιωμένες προοπτικές παρατηρήθηκαν για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και χύδην ξηρού φορτίου, ενώ οι αβεβαιότητες αναφορικά με τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου συνεχίστηκαν.

Το 2018 ξεκίνησε με θετικές προβλέψεις για την παγκόσμια οικονομία, αλλά, καθώς η βιομηχανική παραγωγή μειώθηκε, το εμπόριο επιβραδύνθηκε και μειώθηκε η επιχειρηματική εμπιστοσύνη, τελικά η παγκόσμια οικονομία οδηγήθηκε στο να απολέσει την αρχική της δυναμική. Η παγκόσμια ανάπτυξη, η οποία έφτασε σχεδόν στο 4% το 2017, υποχώρησε στο 3,6% το 2018, ενώ επίκειται περαιτέρω μείωση στο 3,3% το 2019. Με την προσδοκία να βελτιωθεί η ανάκαμψη το δεύτερο εξάμηνο του 2019, η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη για το έτος 2020 αναμένεται να επιστρέψει στο 3,6%.

Ο ρυθμός ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου σε όγκο μειώθηκε κατά τη διάρκεια του 2018, από 5,3% το 2017 σε 3,8%<sup>1</sup>. Ένας από τους λόγους αυτής της επιβράδυνσης είναι η αύξηση

των εμπορικών εντάσεων που καταγράφηκαν παγκοσμίως. Περίπου 27 υποθέσεις εμπορικών διαφορών υποβλήθηκαν στον Μηχανισμό Επίλυσης Διαφορών του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ), ενώ ο συνολικός αριθμός ενεργών εμπορικών διαφορών αυξήθηκε σταθερά τα τελευταία χρόνια<sup>2</sup>. Οι εντάσεις επιδεινώθηκαν με την επιβολή δασμών από τις μεγάλες οικονομίες - ιδιαίτερα από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής (ΗΠΑ) - και τα αντίμετρα που έλαβαν άλλες χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Κίνας. Η αυξανόμενη ρητορική προστατευτισμού γύρω από τα εμπορικά θέματα έχει επιφέρει μεγαλύτερη αβεβαιότητα στην εμπορική πολιτική, η οποία έχει βαρύνουσα σημασία για τη λήψη μελλοντικών επενδυτικών αποφάσεων. Οι ανησυχίες για κλιμάκωση και αντίμετρα ενδέχεται να μειώσουν τις μελλοντικές επενδύσεις, να διαταράξουν τις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού και να επιβραδύνουν την αύξηση της παραγωγικότητας.

Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο εκτιμάται ότι αυξήθηκε με σταθερό ρυθμό 4% το 2018. Οι προοπτικές ανάπτυξης έχουν υποβαθμιστεί στο 3% για την περίοδο 2018-2020, ενώ ο ρυθμός αύξησης του όγκου των εμπορικών συναλλαγών παγκοσμίως προβλέπεται να μειωθεί από 3,9% το 2018 στο 3,7% το 2019. Εξαρτώμενη από τις συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας, η δραστηριότητα σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας θα εξακολουθήσει να χαρακτηρίζεται από αβεβαιότητα, παρά τις πιο θετικές προβλέψεις για τα ξηρά και υγρά χύδην φορτία [6].

---

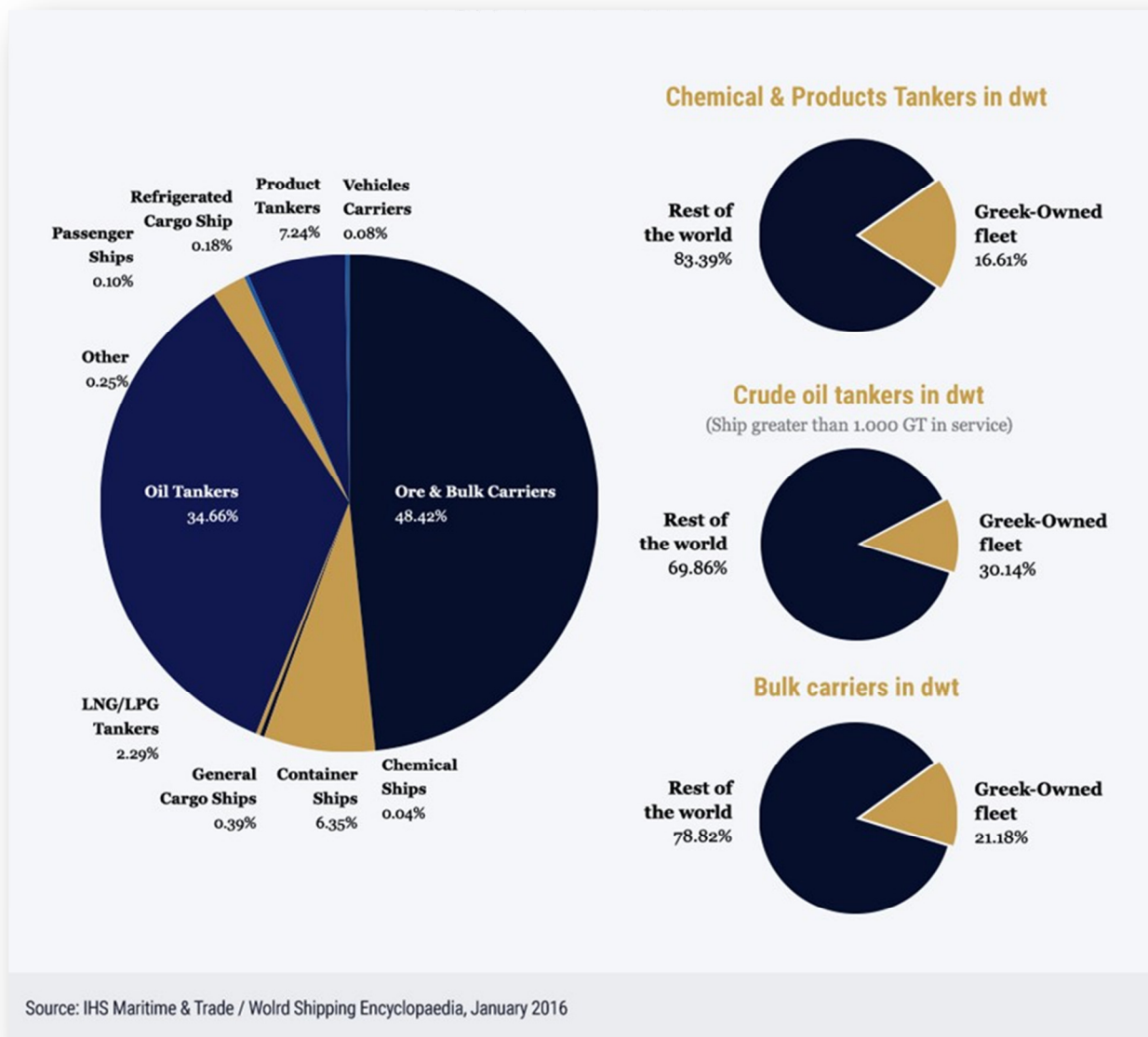
[6] «ugs.gr»



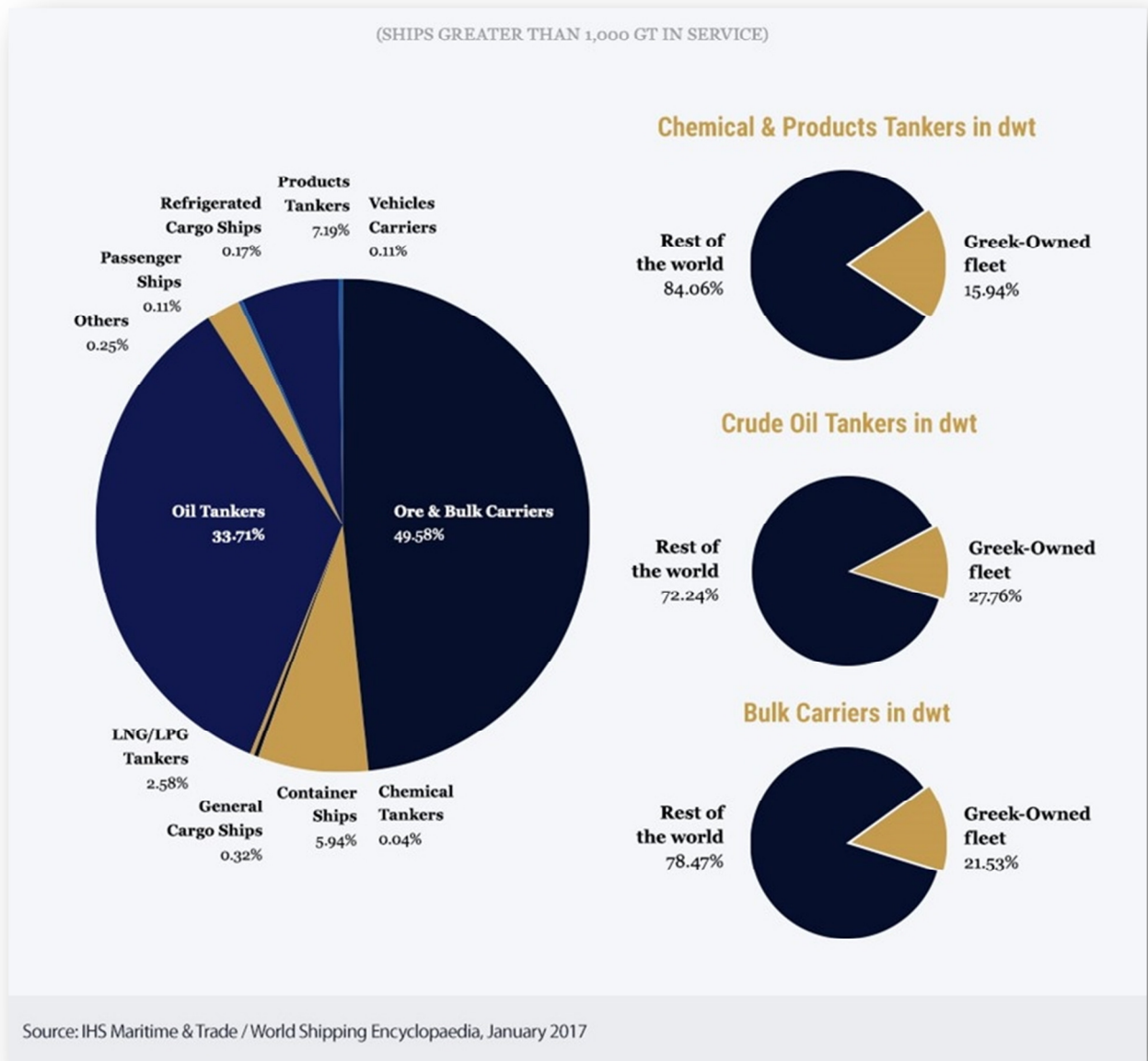
### 1.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΥΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (2015 - 2019)

Πιο κάτω, αναλύονται εκτενώς και ανά χρονική περίοδο (από το 2015 έως και το 2019) τα πλοία του ελληνικού στόλου, τα οποία έχουν ως εξής:

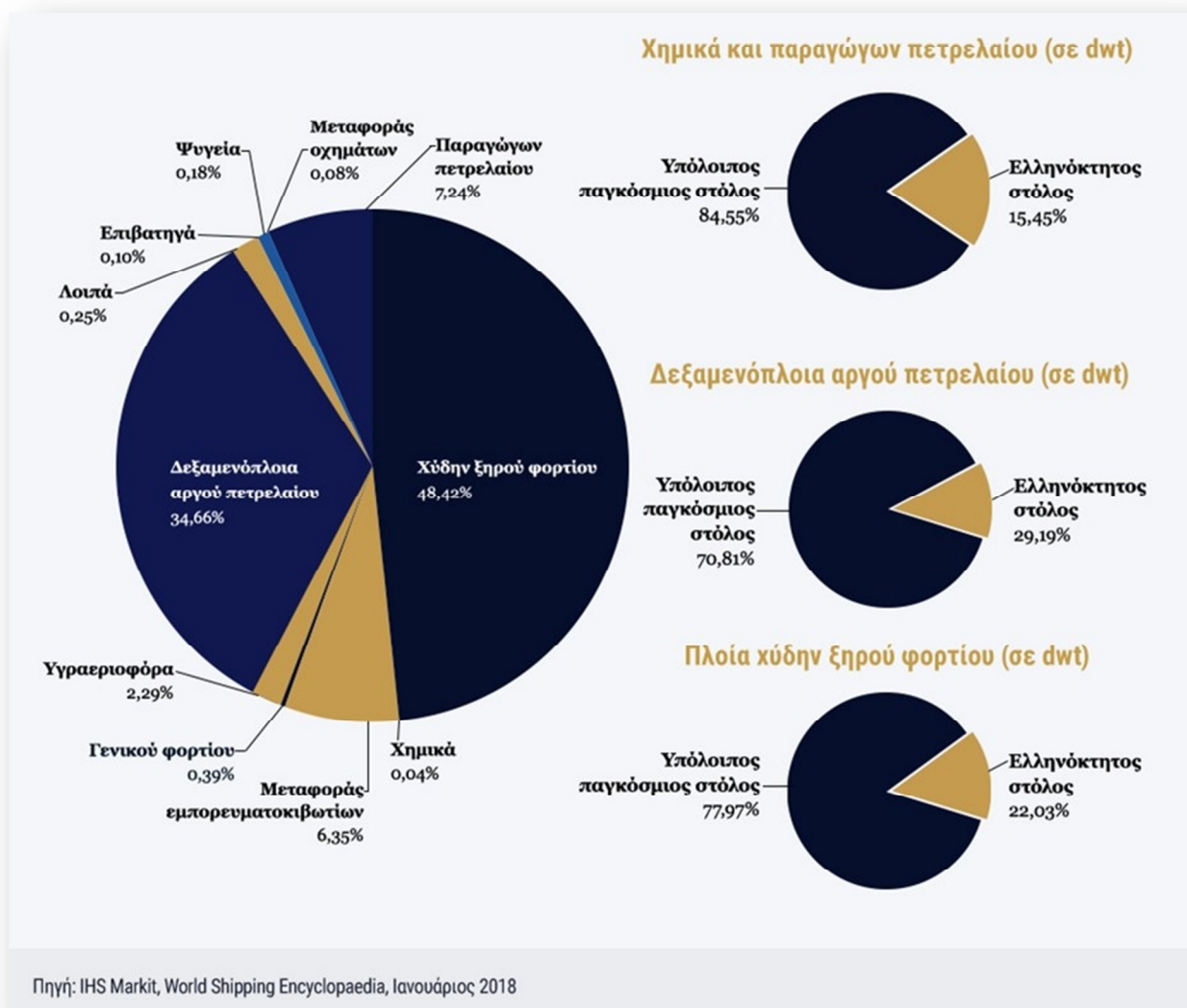
Έτος 2015



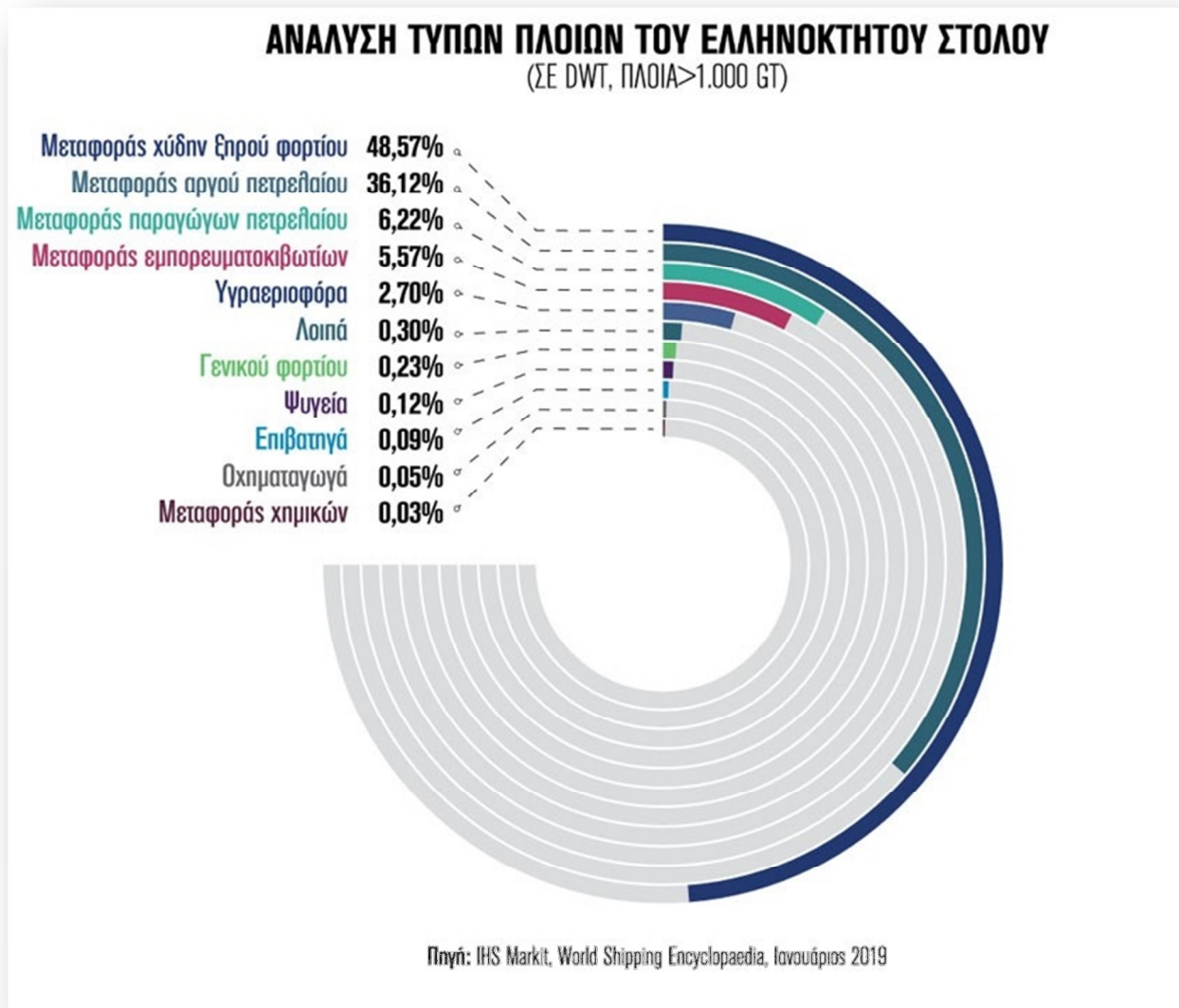
Πίνακας 1 (Κεφ. 1): Ανάλυση τύπων πλοίων ελληνικού στόλου (2015)



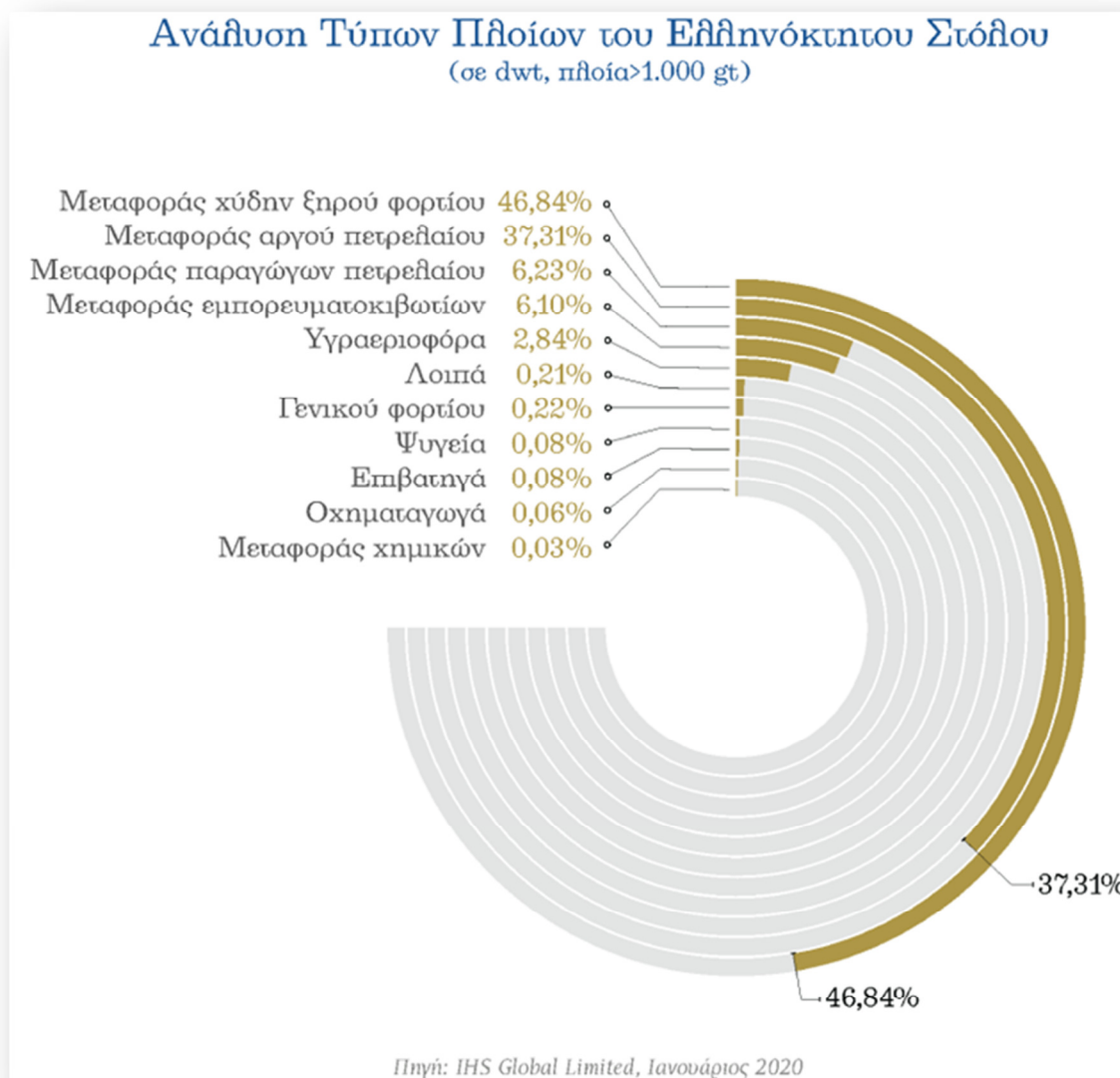
Πίνακας 2 (Κεφ. 1): Ανάλυση τύπων πλοίων ελληνικού στόλου (2016)



Πίνακας 3 (Κεφ. 1): Ανάλυση τύπων πλοίων ελληνικού στόλου (2017)



Πίνακας 4 (Κεφ. 1): Ανάλυση τύπων πλοίων ελληνικού στόλου (2018)



Πίνακας 5 (Κεφ. 1): Ανάλυση τύπων πλοίων ελληνικού στόλου (2019)

**Σχόλιο:** Τα παραπάνω διαγράμματα παρουσιάζουν τους τύπους πλοίων του ελληνικού στόλου. Αυτό το οποίο βλέπουμε είναι ότι οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν περισσότερα πλοία χύδην ξηρού φορτίου δηλαδή με μια λέξη φορτηγά πλοία. Στην δεύτερη θέση είναι τα πλοία αργού πετρελαίου τα οποία αποτελούν, θα μπορούσε να πει κανείς, την κυρία πηγή μεγάλων κερδών και για τους Έλληνες εφοπλιστές αλλά και για το ελληνικό κράτος. Έπειτα, έρχονται τα πλοία που μεταφέρουν κοντέινερ μετά τα υγραεροφόρα. Μπορεί κανείς να διαπιστώσει ότι οι Έλληνες εφοπλιστές στρέφονται προς φορτηγά πλοία και πλοία αργού πετρελαίου, λόγω μάλλον των μεγάλων κερδών τα οποία μπορούν να αντλήσουν από αυτά. Επίσης, η χώρα μας επειδή βρίσκεται στις πρώτες θέσεις των ναυτιλιακών δυνάμεων και με βάση τα στοιχεία των παραπάνω διαγραμμάτων μπορούμε να πούμε ότι είναι και μια υπολογίσιμη δύναμη στην παγκόσμια αγορά πετρελαίου.

## 1.4 ΚΙΝΔΥΝΟΙ - ΕΛΕΓΧΟΙ

Δεν πρέπει να παραλείψουμε να αναφερθούμε στα τελευταία χρόνια και στην παγκοσμιοποίηση που έχει οδηγήσει σε αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου, γεγονός που με τη σειρά του είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική ανάπτυξη της ναυτιλίας. Η αύξηση του αριθμού των πλοίων που ταξιδεύουν στις θάλασσες του κόσμου οδηγεί αναπόφευκτα σε αύξηση της πυκνότητας της θαλάσσιας κυκλοφορίας, γεγονός που συμβάλει σημαντικά στην πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων τα τελευταία χρόνια. Όσο αυξάνεται η θαλάσσια κυκλοφορία, τόσο εντείνεται και η ανάγκη για αυξημένη επιτήρηση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

Τα πλοία που μεταφέρουν αγαθά αυξάνονται, ολοένα και περισσότερο, σε αριθμό και μεγαλώνουν σε όγκο. Μεγαλύτερος αριθμός πλοίων συνεπάγεται και μεγαλύτερο αριθμό ελέγχων. Το ίδιο ισχύει και με την αύξηση του μεγέθους των πλοίων καθώς σε ένα μεγαλύτερο, σε όγκο, πλοίο οι παράγοντες που μπορούν να προκαλέσουν κάποιο ατύχημα είναι περισσότεροι.

Η χρήση νέων τεχνολογιών και μορφών επικοινωνίας βοηθούν σημαντικά τόσο στην παρακολούθηση των πλοίων όσο και στην αποτελεσματικότητα των ελέγχων, καθώς απαιτούν πολύ μικρότερο χρόνο για την πραγματοποίησή τους μιας και πλέον δίνεται η δυνατότητα για έλεγχο ενός σημαντικά μεγαλύτερου εύρους παραμέτρων.

Επιπρόσθετα, η προστασία του περιβάλλοντος είναι ένα από τα μείζονα ζητήματα που απασχολούν τη διεθνή κοινότητα τη τελευταία δεκαετία και σίγουρα η ναυτιλία δε θα μπορούσε να έμνε ανεπηρέαστη από αυτό. Η εντατικοποίηση των ελέγχων στα πάσης φύσεως πλοία είναι από τα πρώτα μέτρα που υιοθετήθηκαν με στόχο την αποτελεσματικότερη προστασία του περιβάλλοντος τόσο από κάθε μορφή ρύπανσης όσο και από την άσκοπη κατανάλωση φυσικών πόρων.

Συνέπεια όλων των παραπάνω είναι η θέσπιση αυστηρότερων νομοθετικών πλαισίων που διέπουν την κατασκευή και λειτουργία των πλοίων. Νομοθετικά πλαίσια που στις περισσότερες φορές θεσπίζουν αναλυτικά και τις διαδικασίες ελέγχου και περιλαμβάνουν αυστηρές κυρώσεις για πλοιοκτήτες, διαχειρίστριες εταιρίες και πληρώματα, για τις περιπτώσεις παραβίασης των περιορισμών-κανονισμών.

Στο δυτικό κόσμο με το πέρασμα των δεκαετιών η ανθρώπινη ζωή αποκτά μεγαλύτερη αξία σε σχέση με παλαιότερα και η μέριμνα για την προστασία της επιβάλλει την αύξηση των ελέγχων ασφαλείας στα διάφορα εργασιακά περιβάλλοντα, πόσο μάλλον σε ένα κατεξοχήν επικίνδυνο περιβάλλον όπως ένα πλοίο.

Ένας κίνδυνος που καλείται να αντιμετωπίσει η ναυτιλία, που προαναφέρθηκε, είναι τα νέα περιβάλλοντα καύσιμα. Μέσα λοιπόν σε αυτό το αβέβαιο οικονομικό περιβάλλον, η ναυτιλία καλείται να υπερκεράσει τα εμπόδια και να ανταπεξέλθει στις ποικίλες προκλήσεις, έχοντας να αντιμετωπίσει ως επιπλέον επιβαρυντικό οικονομικό παράγοντα, και όχι μόνο, τις μεγάλες αυξήσεις στο κόστος των νέων καυσίμων που υποχρεούται να χρησιμοποιεί από 1/1/2020, καθώς επίσης και τους νέους κανόνες λειτουργίας του χρηματοπιστωτικού συστήματος και τις επιδράσεις αυτών στη χρηματοδότηση της ναυτιλιακής επιχείρησης. Το 2020 ξεκίνησε με τη ναυλαγορά να δημιουργεί εκπλήξεις, δυσάρεστες για κάποιους και ευχάριστες για άλλους, με τους ναύλους στο ξηρό φορτίο να φθάνουν στο χαμηλότερο σημείο της τελευταίας τριετίας, ενώ αντίθετα στον κλάδο των δεξαμενοπλοίων να παρουσιάζουν εκρηκτική, πέρα από κάθε προσδοκία, άνοδο.

Σε κάθε περίπτωση πάντως, η ελληνόκτητη ναυτιλία, καλωσορίζει τη νέα δεκαετία διατηρώντας αλώβητα τα αριθμητικά και ποιοτικά στοιχεία της υπεροχής της, με περίπου 5.000 πλοία με μέσο όρο ηλικίας 9,17 έτη, χαμηλότερο από το μέσο όρο του παγκόσμιου στόλου [7].

Η γεωστρατηγική θέση της Ελλάδας μεταξύ Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής, αναφέροντας ότι η χώρα μας πρέπει να καταστεί ο σημαντικότερος γεωπολιτικός και οικονομικός κόμβος. Η σημασία της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και ιδιαίτερα στη Βόρεια Ελλάδα και τη συμβολή της στην εθνική οικονομία, εστιάζοντας στις συνέργειες που πρέπει να γίνουν μεταξύ λιμένων και προορισμών μίας ενιαίας περιοχής.

Ο κλάδος της ναυτιλίας επηρεάζεται σημαντικά από τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις, την ψηφιοποίηση, τους αυτοματισμούς και κυρίως τη διασυνδεσιμότητα των συστημάτων, σε ένα περίπλοκο και συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον που αφορά λειτουργίες τόσο επί του πλοίου, όσο και στην στεριά, γεγονός το οποίο επανακαθορίζει την έννοια της κυβερνοασφάλειας και θέτει νέα δεδομένα και απαιτήσεις για τον κλάδο [8].

Οι ναυτιλιακές εταιρείες που θα επιθυμούν πλέον πρόσβαση σε δανεισμό, θα καλούνται να εντάξουν στις επιχειρηματικές στρατηγικές στις στόχους που θα σχετίζονται με την βελτίωση του περιβαλλοντικού και κοινωνικού αποτυπώματος στις καθώς και την εφαρμογή βέλτιστων πρακτικών εταιρικής διακυβέρνησης (δείκτης “ESG”).

Όσον αφορά στα λογιστικά θέματα, το νέο μοντέλο πιστωτικών ζημιών με βάση τα US GAAP είναι ήδη σε ισχύ για στις εταιρείες δημοσίου ενδιαφέροντος και ενώ δεν αναμένεται να έχει σημαντική επίδραση στον κλάδο στις Ναυτιλίας, οι εταιρείες χρειάζεται να εξετάσουν ιστορικά, τρέχοντα και μελλοντικά δεδομένα ώστε να αξιολογήσουν και να κατανοήσουν την επίδραση στις εφαρμογές του νέου λογιστικού προτύπου. Επιπλέον, στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, οι θεσμοθέτες των προτύπων έχουν προτείνει την επικαιροποίηση του υπάρχοντος προτύπου για στις δανειακές υποχρεώσεις που θα υποχρεώνει στις εταιρείες να ταξινομήσουν στις δανειακές υποχρεώσεις με βάση στις όρους στις σύμβασης που ήταν σε ισχύ κατά την ημερομηνία του ισολογισμού.

Ως εκ τούτου, αφαιρείται η δυνατότητα να λαμβάνονται υπόψη αναχρηματοδοτήσεις που πραγματοποιούνται μετά την ημερομηνία του ισολογισμού για την ταξινόμηση στις δανειακής υποχρέωσης ως μακροπρόθεσμη, η οποία θα ήταν διαφορετικά βραχυπρόθεσμη. Η αλλαγή αυτή σημαίνει στην πράξη ότι οι εταιρείες, που συντάσσουν χρηματοοικονομικές καταστάσεις με βάση τα US GAAP, θα πρέπει να λαμβάνουν μέτρα αρκετά πιο νωρίς για την διαχείριση στις ληκτότητας των υποχρεώσεων και την έγκαιρη αναχρηματοδότηση του χρέους [9].

Η ναυτιλία αποτελεί βασικό στοιχείο στις ευρωπαϊκής ταυτότητας και διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στην οικονομική, πολιτιστική και κοινωνική ανάπτυξη των κρατών μελών στις Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η συνεισφορά στις ναυτιλίας στην οικονομία στις ΕΕ ανέρχεται στα 147 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως και απασχολεί περισσότερα από 640.000 άτομα σε θάλασσα και σε ξηρά ενώ από τη λειτουργία του ευρύτερου κλάδου στις ναυτιλίας δημιουργούνται περισσότερες από 1,4 εκατ. θέσεις εργασίας. Με το 76% του εξωτερικού εμπορίου στις ΕΕ να μεταφέρεται δια θαλάσσης, η ναυτιλία αποτελεί έναν τομέα καθοριστικής σημασίας για την ευημερία των κρατών μελών της.

[7] «newsit.gr, ‘Ελληνες εφοπλιστές: Με 5.000 πλοία, κατακτούν στις θάλασσες – Τι αλλάζει στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία’ »

[8] «sofokleousin.gr, ‘ΣΕΒΕ: Τα βαριά ονόματα στις ναυτιλίας επαναπροσδιόρισαν τον ρόλο στις’ »

[9] «sofokleousin.gr, ‘Μεγάλες οι προκλήσεις για τις ναυτιλιακές εταιρίες’ »

Σήμερα, η ευρωπαϊκή ναυτιλία με περισσότερα από 18.000 πλοία να υψώνουν κοινοτική σημαία και το 40% του παγκόσμιου στόλου να ελέγχεται από Ευρωπαίους πολίτες, διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στις διεθνείς εξελίξεις και ενδυναμώνει την πολιτική και στρατηγική θέση στις Ευρωπαϊκής Ένωσης [10]. Ο κλάδος στις ναυτιλίας, όλο και πιο πολύ ισχυροποιεί την συμμετοχή στην εθνική οικονομία και καλύπτει πλέον το 6% του Ακαθάριστου Εγχωρίου Προϊόντος, ποσοστό που είναι από τα υψηλότερα στην Ευρώπη.

Στο πλαίσιο αυτό, για το 2019, η συνεισφορά του κλάδου στο ΑΕΠ, σε απόλυτο αριθμό, αντιπροσωπεύει 12,6 δις. Ευρώ. Η άμεση συνεισφορά στις ναυτιλίας ανέρχεται στα 7,3 δις. Ευρώ, ενώ η έμμεση στα 5,6 δις. Ευρώ και ποσοστό λίγο παραπάνω από το 6,6% του ΑΕΠ.

Στις η συνολική συνεισφορά του ναυτιλιακού κλάδου στην απασχόληση ανέρχεται στις 160,1 χιλιάδες θέσεις εργασίας. Εκ των οποίων σχεδόν 30 χιλιάδες θέσεις είναι άμεσης απασχόλησης και κάτι παραπάνω από 130 χιλιάδες είναι έμμεσης απασχόλησης.

Στη μελέτη επισημαίνεται ακόμη ότι η μεγάλη είναι και η κοινωνική προσφορά στις ναυτιλίας στη χώρα, η οποία στις δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί άμεσα. Η μελέτη αναφέρει ότι στη διάρκεια στις μεγάλης οικονομικής κρίσης που έπληξε την ελληνική οικονομία ενώ η συνολική απασχόληση στη χώρα στις μειώθηκε, αντιθέτως στη ναυτιλία παρά στις αυξομειώσεις είχε μία θετική ρότα. Με βάση το 100 , η απασχόληση στη ναυτιλία έφτασε το 2017 στο 108,8, ενώ η συνολική απασχόληση στη χώρα μειώθηκε στο 85.

Ειδικότερα ο ελληνόκτητος στόλος αριθμεί 4.536 πλοία, 349,2 εκατ. dwt, σύμφωνα με στοιχεία στις Unctad και αποτελεί το 17,8 % του παγκόσμιου στόλου, έναντι 11,5% στις δεύτερης ναυτιλιακής δύναμης που είναι η Ιαπωνία. Περιττό δε να τονιστεί ότι με αυτά τα μεγέθη, η ελληνική ναυτιλία αποτελεί και κορυφαία στρατηγική δύναμη για τη χώρα. Τέλος, η μελέτη καταλήγει σε συμπεράσματα πολιτικής για το πώς μπορεί να μεγιστοποιηθεί η προσφορά του ναυτιλιακού κλάδου στην εθνική οικονομία δίνοντας έμφαση στην ποιοτική ανάπτυξη του ναυτιλιακού cluster, στην ενίσχυση στις απασχόλησης με την προσέλκυση περισσότερων νέων στη θάλασσα, στην προσέλκυση και άλλων ναυτιλιακών εταιρειών στη χώρα στις κλπ [11].

---

[10] «armyvoice.gr»

[11] «lykavitos.gr, 'Με 6% συμμετέχει η ναυτιλία στο ΑΕΠ'»



Η Αθήνα βρίσκεται μέσα στις 15 μεγαλύτερες πρωτεύουσες του κόσμου για το 2019.  
Αναλυτικά:

Θέση	Πόλη
1.	Σιγκαπούρη
2.	Αμβούργο
3.	Ρότερνταμ
4.	Χονγκ Κονγκ
5.	Λονδίνο
6.	Σαγκάη
7.	Όσλο
8.	Τόκιο
9.	Ντουμπάι
10.	Μπούσαν (Πουσάν)
11.	Αθηνά
12.	Νέα Υόρκη
13.	Κοπεγχάγη
14.	Χιούστον
15.	Αμβέρσα [12]

Πίνακας 6 (Κεφ. 1): Οι 15 μεγαλύτερες ναυτιλιακές πρωτεύουσες παγκοσμίως (2019)

Από το παραπάνω πίνακα μπορούμε να δούμε ότι η Ελλάδα έχει πολύ καλές επιδόσεις στον τομέα της ναυτιλίας. Αυτό φαίνεται ότι η χώρα μας βρίσκεται κοντά στην είσοδο της στα 10 πιο ισχυρά λιμάνια του κόσμου. Από την άλλη, ο στόλος με ελληνική σημαία κατατάσσεται στην 8η θέση διεθνώς.

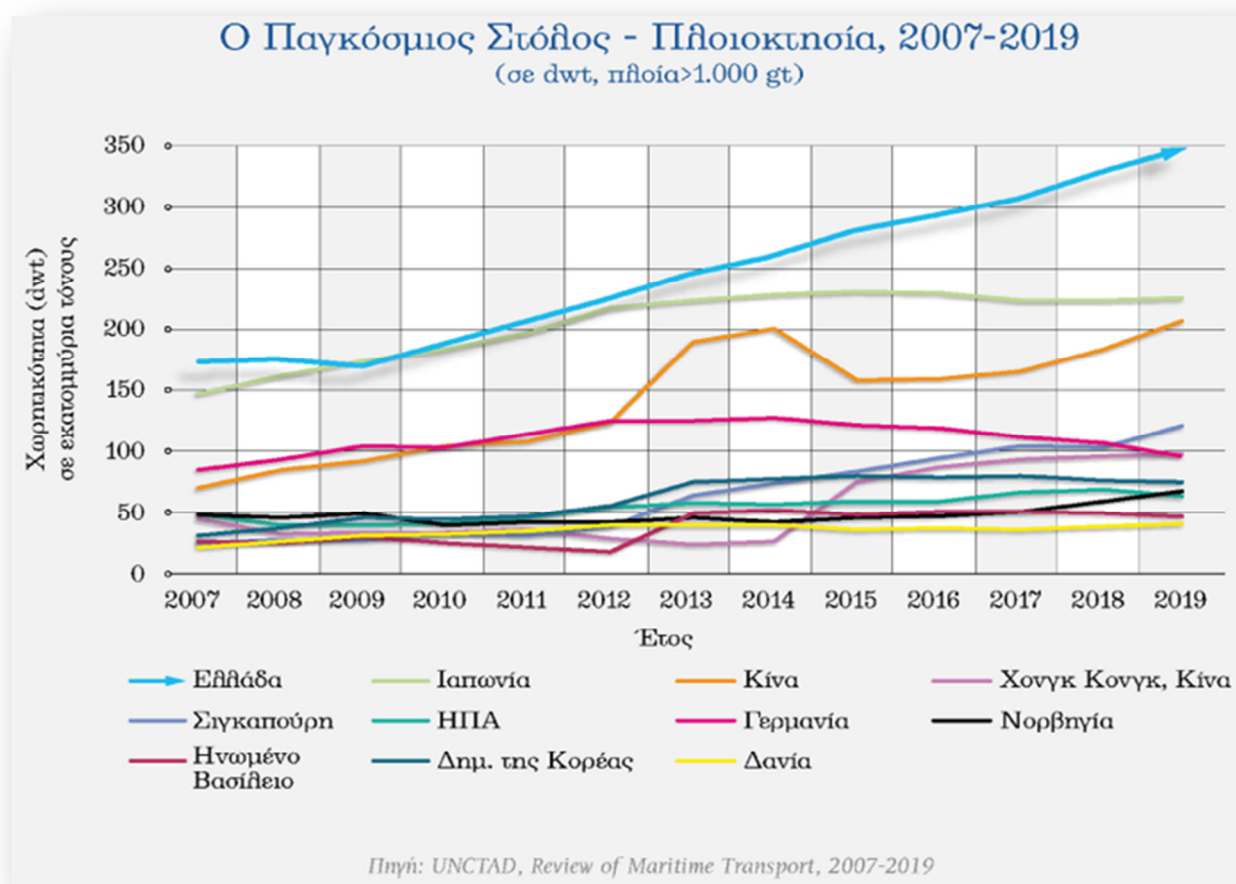
Οι αριθμοί είναι πράγματι εντυπωσιακοί. Μολονότι ο πληθυσμός της Ελλάδας αντιπροσωπεύει μόνο το 0,15% του παγκόσμιου πληθυσμού, τα ελληνόκτητα πλοία αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 21% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος στόλος στον κόσμο, με 4.936 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 389,69 εκατομμυρίων τόνων (dwt) και παρουσιάζει - σε σχέση με το 2018 - αύξηση περίπου 6,63%. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες υπερδιπλασίασαν τη μεταφορική ικανότητα του στόλου τους στο διάστημα 2007-2018. Ο ελληνόκτητος στόλος αντιπροσωπεύει το 53% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) σε dwt14 και το σχεδόν 21% του παγκόσμιου στόλου σε dwt15 [13].

Παρά το γεγονός ότι η παρούσα οικονομική συγκυρία προσφέρει περιορισμένα επενδυτικά κίνητρα, οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών υπηρεσιών από τις θαλάσσιες μεταφορές υπολογίζονται σε περίπου 16.629 εκατομμύρια ευρώ για το 2018, μία αύξηση της τάξης του 14,89% σε σχέση με το 2017, όταν οι αντίστοιχες εισροές άγγιζαν τα 14.473 εκατομμύρια ευρώ. Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στη χώρα είναι σημαντική και πολύπλευρη και δεν περιορίζεται στις εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών. Η συμβολή της ναυτιλίας περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, έμμεσες οικονομικές επενδύσεις, ευκαιρίες απασχόλησης και την προβολή της εικόνας της χώρας σε διεθνές επίπεδο, ως σημαντικού εμπορικού και στρατηγικού εταίρου σημαντικών οικονομικών και πολιτικών δυνάμεων, με το 22,5% και το 20,3% της δραστηριότητας του ελληνικού στόλου να εξυπηρετεί το εμπόριο από/προς τις ΗΠΑ και την Ευρώπη αντίστοιχα και με το μεγαλύτερο μερίδιο της δραστηριότητας του ελληνικού στόλου, δηλαδή το 31,8%, να εξυπηρετεί τις ταχέως αναπτυσσόμενες ασιατικές οικονομίες [14].

[12] «limenikanea.gr, 'Οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές πρωτεύουσες για το 2019'»

[13] «ugs.gr, 'Ελληνική Ναυτιλία & Οικονομία'»

## 1.5 ΠΛΟΙΟΚΤΥΣΙΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (ΑΠΟ 2007 ΕΩΣ 2019)

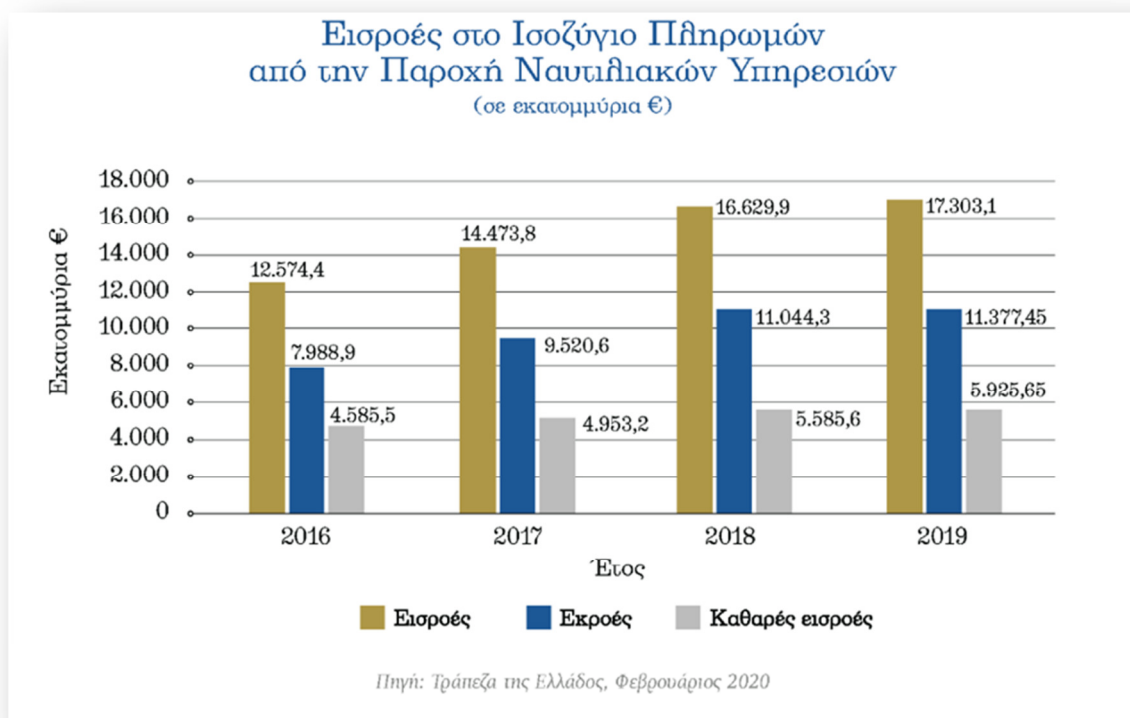


Πίνακας 7 (Κεφ. 1): Ο παγκόσμιος στόλος (2007-2019)

**Σχόλιο:** Στο παραπάνω διάγραμμα φαίνεται ότι η Ελλάδα είναι πρώτη χώρα με πλοιοκτησία από το 2010 και μετά με σταθερή ανοδική πορεία. Δεύτερη ναυτιλιακή δύναμη είναι μετά το 2013 η Κίνα. Όμως από το 2013 και πριν την δεύτερη θέση την είχε η Γερμανία. Αυτό που παρατηρείται είναι ότι η Κίνα έχει ανοδική τάση λόγω του ότι θέλει να γίνει η πρώτη δύναμη του ΑΕΠ παγκοσμίως.

[14] «ugs.gr, 'Ελληνική Ναυτιλία & Οικονομία'»

## 1.6 ΕΙΣΡΟΕΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ



Πίνακας 8 (Κεφ. 1): Εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών

Η ελληνική ναυτιλία παραμένει ένας από τους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών υπηρεσιών από τις θαλάσσιες μεταφορές ανέρχονται σε περίπου 17.303 εκατομμύρια ευρώ για το οικονομικό έτος 2019, γεγονός που αντιπροσωπεύει αυξήσει 4,05% σε ετησία βάση.

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί τον πυρήνα ενός ταχέως αναπτυσσόμενου ναυτιλιακού πλέγματος, το οποίο δημιουργεί επενδύσεις και ευκαιρίες απασχόλησης στη χώρα. Πρόσφατη μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η συνολική συμβολή της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας στη χώρα, συμπεριλαμβανομένων των έμμεσων και επαγωγικών επιπτώσεων, υπερβαίνει τα 11 δισεκατομμύρια ευρώ το 2019, που αντιστοιχούν στο 6,6% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ). Η συνολική συνεισφορά της ναυτιλίας σε θέσεις απασχόλησης που δημιουργήθηκαν ή διατηρήθηκαν στην Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένης της έμμεσης και της επαγωγικής απασχόλησης, υπερβαίνει το 3% της συνολικής απασχόλησης στη χώρα. Η ελληνική ναυτιλία, λόγω του μεγέθους και των χαρακτηριστικών της, καθίστα επίσης την Ελλάδα πυλώνα του πολυμερούς εμπορικού συστήματος, παρά το σχετικά μικρό μέγεθος της χώρας. Είναι ένας ουσιαστικός και στρατηγικός εταίρος σημαντικών εμπορικών δυνάμεων: περίπου 22% και 20% της δραστηριότητας του ελληνικού στόλου εξυπηρετεί το εμπόριο από και προς τις ΗΠΑ και την Ευρώπη αντίστοιχα, ενώ παράλληλα το μεγαλύτερο μερίδιο της δραστηριότητας της ελληνικής ναυτιλίας, δηλαδή περίπου 32%, εξυπηρετεί τις ταχέως αναπτυσσόμενες ασιατικές οικονομίες. Επιπρόσθετα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ασχολούνται ενεργά με δραστηριότητες κοινωνικής ευθύνης, με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) να είναι ο μόνος επιχειρηματικός κλάδος στην Ελλάδα, που έχει αναπτύξει τη δική του εταιρεία κοινωνικής προσφοράς, υπό την ονομασία «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ» [15].

[15] «ugs.gr, 'Ελληνική ναυτιλία και οικονομία 2020'»

## 1.7 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ

Μεταξύ των 40 βασικών για τη ναυτιλία τραπεζών περιλαμβάνονται και τρεις ελληνικές και ειδικότερα η Πειραιώς, η Εθνική και η Alpha Bank σύμφωνα με την Petrofin Bank Research, εξειδικευμένο συμβουλευτικό οίκο που παρακολουθεί τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας [16]. Στον Ελλαδικό χώρο η πρώτη τράπεζα που έκανε την εμφάνιση της το μακρινό 1834, ήταν η Ιονική Τράπεζα. Έπειτα από μερικά χρόνια, το 1841, ιδρύθηκε η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, ενώ η Άλφα Τράπεζα Α.Ε. (Ανώνυμη Εταιρία) ή αλλιώς Alpha Bank ιδρύθηκε το 1879. Η Τράπεζα Κρήτης ιδρύθηκε δύο δεκαετίες αργότερα, το 1899. Αυτές ήταν οι πρώτες τέσσερις (4) τράπεζες που υπήρχαν στην τότε Ελληνική κοινότητα. Αργότερα, το 1916, έκανε την εμφάνισή της η Τράπεζα Πειραιώς και αρκετά χρόνια μετά, το 1990, ιδρύθηκε ο Όμιλος Eurobank. Πλέον για να ιδρυθεί μια Ιδιωτική Τράπεζα (ή αλλιώς ένα Πιστωτικό Ίδρυμα) και να έχει μορφή Α.Ε. (Ανώνυμης Εταιρίας) απαιτείται να υπάρχει το λιγότερο 18.000.000€ κεφάλαιο μετόχων.

Οι τράπεζες διακρίνονται σε υποκατηγορίες, οι οποίες είναι οι εξής:

- α) Αγροτικές Τράπεζες.
- β) Τράπεζες Επενδύσεων.
- γ) Εμπορικές Τράπεζες
- δ) Ναυτιλιακές Τράπεζες [17]

Οι τέσσερις (4) τράπεζες με τις οποίες θα ασχοληθούμε εκτενώς παρακάτω, για την χρηματοδότηση στον κλάδο της ναυτιλίας, είναι οι εξής:

- 1) Τράπεζα Πειραιώς
- 2) Άλφα Τράπεζα Α.Ε. (Alpha Bank)
- 3) Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος
- 4) Όμιλος Eurobank

Οι τράπεζες που εμπλέκονται στην χρηματοδότηση ελληνικών ναυτιλιακών επενδύσεων μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τρεις κατηγορίες:

- Τράπεζες ελληνικών συμφερόντων που εδρεύουν στην Ελλάδα.
- Τράπεζες ξένων συμφερόντων με παραρτήματα στην Ελλάδα.
- Τράπεζες ξένων συμφερόντων χωρίς παραρτήματα στην Ελλάδα

Η τραπεζική χρηματοδότηση μέσω μεσοπρόθεσμων ή μακροπρόθεσμων δανείων για την αγορά καινούργιων και μεταχειρισμένων πλοίων, ήταν πάντα η πλέον προτιμότερη πηγή κεφαλαίων για τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Ακόμη, η Ελληνική ναυτιλία είναι αδιαχώριστα συνδεδεμένη με την κοινωνική αλλά και οικονομική ζωή της Ελλάδας.

Η Ελληνική ναυτιλία μπορεί να χωριστεί σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

- Την ποντοπόρο ναυτιλία που αφορά στη μεταφορά φορτίων με πλοία (πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, υγρού φορτίου, containers και άλλα περισσότερο εξειδικευμένα πλοία), και
- Την ακτοπλοΐα που συνδέει την ηπειρωτική Ελλάδα με τα Ελληνικά νησιά και την Ιταλία. Λόγω της μορφολογίας της χώρας μας, η Ελληνική ακτοπλοΐα αποτελεί σημαντική δραστηριότητα με πολύ σημαντικές κοινωνικές και οικονομικές προεκτάσεις.

---

[16] «Η Καθημερινή Ηλίας Μπέλλος, ‘Στους Top-40 χρηματοδότες της ναυτιλίας Πειραιώς, Alpha’»

[17] «Παναγιώτης Κ. Αγγελόπουλος (2005), ‘Τράπεζες και χρηματοπιστωτικό σύστημα’»

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>: ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

## 2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Ως χρηματοδότηση χαρακτηρίζεται το σύνολο των ενεργειών εκείνων για τη διάθεση κεφαλαίων σε μία νόμιμη επιχείρηση, ανεξάρτητα του είδους της, με στόχο την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της.

Πηγές χρηματοδότησης:

- Η χρηματοδοτική μίσθωση (leasing) αποτελεί μία σύγχρονη μέθοδο βραχυπρόθεσμης ή μακροπρόθεσμης χρηματοδότησης επιχειρήσεων και επαγγελματιών για την απόκτηση παγίων στοιχείων (δηλαδή εξοπλισμού και ακινήτων) για επαγγελματική χρήση. (Κάντε κλικ εδώ για να δείτε τον Νόμο για τη χρηματοδοτική μίσθωση [18].
- Μέσω προγραμμάτων ΕΣΠΑ τα οποία βοηθούν τις επιχειρήσεις του κλάδου της ναυτιλίας κυρίως τις μικρομεσαίες μέσω ειδικών προγραμμάτων. Έτσι συμβάλουν στην ανταγωνιστικότητα μεταξύ των επιχειρήσεων αλλά και στην καινοτομία.
- Ιδιώτες Επενδυτές (Business Angels) είναι μεμονωμένα άτομα που επενδύουν σε εταιρίες, συνήθως στα πρώιμα στάδια. Οι ιδιώτες επενδυτές είναι επιπλέον σε θέση να παρέχουν εμπειρία και συμβουλές. Οι ιδιώτες επενδυτές παρέχουν κεφάλαια αποβλέποντας στα κέρδη της εταιρίας [19].

Ο δανεισμός με σταθερό ή και κυμαινόμενο επιτόκιο, από μια τράπεζα, έχει και θετικά και αρνητικά. Αυτά είναι τα εξής:

### ➤ Πλεονεκτήματα τραπεζικού δανείου σταθερού επιτοκίου

- 1)Ο δανειολήπτης προστατεύεται από αναπάντεχες ανοδικές μεταβολές στα επιτόκια που θα τον οδηγούσαν σε άνοδο της δόσης του δανείου.
- 2)Γνωρίζοντας με ακρίβεια ποια είναι η μηνιαία του δόση μπορεί να διαχειριστεί τα οικονομικά του καλύτερα και να προγραμματίσει το μηνιαίο του προϋπολογισμό.
- 3)Έχει τη δυνατότητα επιλογής της χρονικής διάρκειας σταθερού επιτοκίου, ώστε να εκμεταλλευτεί τη συγκεκριμένη οικονομική συγκυρία που προσφέρεται ένα ανταγωνιστικό επιτόκιο.

### ➤ Μειονεκτήματα τραπεζικού δανείου σταθερού επιτοκίου

- 1)Δεν μπορεί να εκμεταλλευτεί μια ενδεχόμενη πτώση των επιτοκίων, όταν αυτά κινούνται καθοδικά.
- 2)Τα σταθερά επιτόκια είναι υψηλότερα από τα κυμαινόμενα, διότι αποτελούν μακροχρόνια δέσμευση για τις τράπεζες.

---

[18] «Κ.Ε.Μ.ΕΛ. ‘Γιώργος Γλυκός, Πηγές χρηματοδότησης: 1. Ιδιωτική χρηματοδότηση’»

[19]«Enterprise Europe Network, ‘Ιδιωτική χρηματοδότηση’»

- 3) Η πρόωρη αποπληρωμή ή μεταφορά ενός δανείου με σταθερό επιτόκιο έχει πολλές επιβαρύνσεις.
- 4) Λόγω του υψηλότερου επιτοκίου περιορίζεται πιθανόν το ποσό δανεισμού.
- 5) Μετά τη λήξη της διάρκειας του σταθερού επιτοκίου ακολουθεί η περίοδος κυμαινόμενου επιτοκίου, του οποίου το ύψος είναι δύσκολο να προβλεφθεί εξ αρχής.

➤ **Πλεονεκτήματα τραπεζικού δανείου κυμαινόμενου επιτοκίου**

- 1) Τα κυμαινόμενα επιτόκια είναι συνήθως πιο χαμηλά από τα σταθερά.
- 2) Επιτρέπεται η προεξόφληση του δανείου ή η καταβολή επιπλέον ποσών κάθε χρόνο με σκοπό την επιπλέον μείωση του ανεξόφλητου ποσού.
- 3) Παρέχεται η δυνατότητα μετατροπής του σε δάνειο σταθερού επιτοκίου.

➤ **Μειονεκτήματα τραπεζικού δανείου κυμαινόμενου επιτοκίου**

- 1) Σε μια ενδεχόμενη ανοδική πορεία των επιτοκίων οι δόσεις αποπληρωμής αυξάνονται.
- 2) Δεν μπορεί να προγραμματίσει μακροχρόνια τον προϋπολογισμό του, λόγω της αυξομείωσης του επιτοκίου και κατά συνέπεια των δόσεων.

Το τραπεζικό σύστημα απαιτεί από τις εταιρείες ναυτιλίας αποδείξεις σχετικά με την οικονομική κατάσταση τους και τις ελέγχει έτσι ώστε να μπορούν να θεωρηθούν αξιόπιστες. Η πιο σημαντική κίνηση από τη μεριά του τραπεζικού συστήματος είναι το γεγονός του ελέγχου της αγοράς σχετικά με το επίπεδο που έχουν οι ναύλοι, τις τιμές των πλοίων (καινούρια και μεταχειρισμένα) αλλά και το προφίλ του εκάστοτε ιδιοκτήτη ή ομίλου που ανήκει το πλοίο.

Η δόμηση ενός δανείου εξαρτάται από πολλά. Όπως:

- Το μέγεθος του δανείου
- Νομισματική μονάδα δανείου
- Περίοδος αποπληρωμής
- Τρόπος αποπληρωμής
- Επιτόκιο
- Δόσεις
- Εξασφαλίσεις

Αναλυτικότερα:

- 1) Το μέγεθος του δανείου: Το ποσό που επηρεάζεται από την τιμή αγοράς του πλοίου ή ακόμα και από την υπολογισμένη υπολειμματική αξία του πλοίου.
- 2) Νομισματική μονάδα δανείου: Τα δάνεια στο χώρο της ναυτιλίας χορηγούνται συχνά σε δολάρια των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής (USD), όμως δάνεια χορηγούνται και με διαφορετικά νομίσματα. Σύμφωνα με αυτά, ο οφειλέτης μπορεί να μετατρέψει μέρος του δανείου ή ολόκληρο το δάνειο στο νόμισμα της επιλογής του.
- 3) Περίοδος αποπληρωμής: Το διάστημα αποπληρωμής ενός δανείου είναι, φυσικά, προκαθορισμένο. Οι παράγοντες που θα μικρύνουν ή θα μεγαλώσουν την περίοδο αποπληρωμής είναι οι εξής:
  - 3.1) Τρόπος αποπληρωμής: Η τράπεζα δέχεται ή απορρίπτει το πρόγραμμα που εξαρτάται από τις ταμειακές ροές της εκάστοτε επιχείρησης, το οποίο είναι και προκαθορισμένο όπως ειπώθηκε πιο πάνω. Τώρα, η αποπληρωμή μπορεί να γίνει με σταθερές δόσεις ή και όχι. Στην περίπτωση που οι δόσεις είναι σταθερές, μπορεί να είναι εξαμηνιαίες ή τριμηνιαίες δόσεις (που είναι και ο παραδοσιακός τρόπος). Στην περίπτωση που δεν είναι σταθερές μπορεί να ακολουθήσουν τα εξής:

3.1.1) Επιτόκιο: Το ναυτιλιακό επιτόκιο είναι ίσο με το άθροισμα του LIBOR 1 συν το περιθώριο κέρδους (spread επιτοκίων), τις περισσότερες φορές κινείται μεταξύ του 0,5% και 2%, ανάλογα με το επίπεδο κινδύνου που είναι έτοιμες οι τράπεζες να αναλάβουν. Δάνεια με υψηλότερο δείκτη κινδύνου απαιτούν πιο μεγάλο περιθώριο κέρδους για να εξισορροπήσουν οι τράπεζες τον αυξημένο κίνδυνο.

3.1.2) Δόσεις: Η διαδικασία τιμολόγησης του εκάστοτε δανείου απεικονίζει αρχικά το μέγεθος των δόσεων και έπειτα το μέγεθος των επιτοκίων. Τα σημεία που πρέπει να δοθεί περισσότερο βάση είναι αρχικά ότι το κόστος του κεφαλαίου πρέπει να καλύπτεται και δεύτερον να εξασφαλίζεται ένα μεικτό κέρδος το οποίο θα είναι ευρέως αποδεκτό.

3.1.3) Εξασφαλίσεις: Για να εγκριθεί και εκδοθεί ένα δάνειο από μια τράπεζα σε έναν δανειζόμενο, ο δεύτερος θα πρέπει να παρουσιάσει ορισμένες εξασφαλίσεις. Οι πιο κύριες από αυτές τις εξασφαλίσεις περιέχουν την πρώτη προτιμώμενη υποθήκη, τις προσωπικές εγγυήσεις (το γεγονός, δηλαδή, πως ο εκάστοτε πλοιοκτήτης είναι αξιόπιστος), την εκχώρηση του εισοδήματος αλλά και των ασφαλιστικών συμβολαίων. Ακόμη μερικές από αυτές είναι η κατάθεση του ναυλοσυμφώνου με τη σύμφωνη γνώμη του ναυλωτή, ενεχυρίαση μετοχών ή καταθέσεων και άλλα. Η χρήση των εξασφαλίσεων γίνεται σε περιπτώσεις που ο δανειζόμενος δεν εξυπηρετεί τις δανειακές του υποχρεώσεις. Αυτό μπορεί να συμβεί όταν ο εν λόγω δανειζόμενος έχει ελαττωμένες ταμειακές ροές.

## 2.2 Τράπεζα Πειραιώς

Δάνεια μεγαλύτερου ύψους θα μπορεί να χορηγεί με μικρότερο ρίσκο η Τράπεζα Πειραιώς χάρη στη συμφωνία συνεργασίας με τον ιαπωνικό χρηματοπιστωτικό όμιλο Orix Corporation. Ως ένδειξη των προθέσεων της Τράπεζας Πειραιώς για την διεκδίκηση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς στον τομέα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης ερμηνεύουν ναυτιλιακοί παράγοντες την πρόσφατη σύναψη στρατηγικής συνεργασίας, ανάμεσα στην ελληνική τράπεζα και τον ιαπωνικό χρηματοπιστωτικό όμιλο Orix Corporation.

Σύμφωνα με πληροφορίες, με την κίνηση αυτή, η Τράπεζα Πειραιώς θα μπορέσει να κλείσει συμφωνίες χρηματοδότησης πλοίων μεγαλύτερου μεγέθους και υψηλότερης αξίας, χωρίς να αναλαμβάνει η ίδια όλο το ρίσκο. Με τον τρόπο αυτό, μπορεί να απευθυνθεί σε μια ευρύτερη γκάμα υποψήφιων πελατών, ιδίως από τη στιγμή που οι ανάγκες χρηματοδότησης των Ελλήνων πλοιοκτητών έχουν διαφοροποιηθεί σε σχέση με προηγούμενα χρόνια. Για παράδειγμα, όλο και περισσότεροι Έλληνες πλοιοκτήτες επενδύουν στην ανερχόμενη κατηγορία των πλοίων μεταφοράς LNG (υγροποιημένο φυσικό αέριο), τα οποία κοστίζουν πάνω από 170 εκατ. δολάρια έκαστο.

Επιπλέον -και αυτό είναι εξίσου σημαντικό- η εξειδίκευση της εταιρείας Orix Corporation σε χρηματοδοτικά προϊόντα, όπως το leasing πλοίων, αναμένεται να επιτρέψει στην Πειραιώς, να προσφέρει και στην Ελλάδα, ένα από τα δημοφιλέστερα εργαλεία ναυτιλιακής χρηματοδότησης των τελευταίων ετών.

Πρόκειται για μια πολύ πιο ευέλικτη μορφή απόκτησης πλοίων, η οποία προτιμάται από όλο και μεγαλύτερο αριθμό πλοιοκτητών, λόγω του ότι τους επιτρέπει να χρησιμοποιούν ένα πλοίο, χωρίς να δεσμεύουν ένα σημαντικό ποσό από τα διαθέσιμά τους στην αρχή της σύμβασης, όπως ισχύει με ένα συμβατικό δάνειο. Παράλληλα, ο πλοιοκτήτης έχει την δυνατότητα να μην εξαγοράσει το πλοίο στο τέλος της διάρκειας της σύμβασης.

Οι ελληνικές τράπεζες έχουν επιστρέψει δυναμικά στον τομέα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης κατά την διάρκεια των τελευταίων ετών, καθώς εκτιμούν ότι ο κλάδος

προσφέρει υψηλό περιθώριο ανάπτυξης, ως αποτέλεσμα του “κενού” που έχει προκαλέσει η σταδιακή έξοδος των μεγάλων τραπεζών της Ευρώπης από την ναυτιλία.

Ονόματα, όπως η RBS (Royal Bank of Scotland), η HSH Nordbank, η DVB Bank και η Nordea Bank, που στο παρελθόν διέθεταν χαρτοφυλάκια ναυτιλιακών δανείων, αξίας δεκάδων δις δολαρίων, έχουν περιορίσει δραματικά την έκθεσή τους στον κλάδο, ως αποτέλεσμα ζημιών αρκετών δις δολαρίων, που προήλθαν κυρίως από την οικονομική δυσπραγία, κυρίως γερμανικών ναυτιλιακών εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Είναι χαρακτηριστικό ότι μόλις σε ένα (1) χρόνο και συγκεκριμένα το 2018, έρευνα της Petrofin Bank Research αποκάλυψε ότι οι ξένες τράπεζες μείωσαν την έκθεσή τους στην ναυτιλία κατά 44,3 δις δολάρια. Συνολικά, το μερίδιο των ευρωπαϊκών τραπεζών στα ναυτιλιακά δάνεια έπεσε από το 83% το 2010, σε 58,7% το 2018, ενώ το ποσοστό αυτό αναμένεται να υποχωρήσει κι άλλο, μόλις βγουν στην δημοσιότητα τα στοιχεία του 2019.

Αντίθετα, οι ελληνικές τράπεζες, χάρις στην στρατηγική επιλογή της χρηματοδότησης κυρίως μεγαλύτερων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, περιόρισαν σημαντικά τυχόν απώλειες από τον καθοδικό κύκλο της ναυτιλίας τα προηγούμενα χρόνια και σήμερα είναι σε θέση να έχουν μεγαλύτερη αισιοδοξία για το μέλλον. Επιπροσθέτως, αναγνωρίζουν και την πιο σημαντική επενδυτική ευκαιρία που προσφέρεται, μιας και έχουν τη δυνατότητα κάλυψης ενός κενού στην αγορά, με συνεργασίες με ιδρύματα της Άπω Ανατολής.

Έτσι από το 2017, και μετά, τα ελληνικά χαρτοφυλάκια των ναυτιλιακών δανείων έχουν μια σταθερά ανοδική πορεία. Με βάση τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία (τέλος 2018), η Τράπεζα Πειραιώς ηγείται των ελληνικών τραπεζών, διαθέτοντας χαρτοφυλάκιο ναυτιλιακών δανείων αξίας 2,84 δις δολαρίων, ενώ ακολουθούν η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος με 2,46 δις ευρώ και η Άλφα Τράπεζα (Alpha Bank) με 2,34 δις ευρώ.

Η Τράπεζα Πειραιώς σημείωσε αύξηση κατά 3,27%, η Άλφα Τράπεζα (Alpha Bank) κατά 5,17% και η Εθνική Τράπεζα κατά 1,05%. Συνολικά, το μερίδιο των ελληνικών τραπεζών στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση για το 2018 ανήλθε σε 18,47% από 16,84% το 2017, 15,25% το 2016 και 14,63% το 2015.

Ως μία κίνηση ενδεικτική των προθέσεων της Τράπεζας Πειραιώς για την διεκδίκηση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς στον τομέα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης ερμηνεύουν ναυτιλιακοί παράγοντες την πρόσφατη σύναψη στρατηγικής συνεργασίας, ανάμεσα στην ελληνική τράπεζα και τον ιαπωνικό χρηματοπιστωτικό όμιλο Orix Corporation [20].

Η στρατηγική συνεργασία συνδυάζει τις μακροχρόνιες σχέσεις και τη γνώση του ελληνικού ναυτιλιακού τομέα της Τράπεζας Πειραιώς με τις δυνατότητες που απορρέουν από το μέγεθος της ORIX, ώστε να παρέχεται στους πελάτες ευρεία γκάμα χρηματοδοτικών εργαλείων, αλλά και επαρκής χρηματοδότηση όπου αυτό είναι αναγκαίο. Η συμφωνία αναμένεται στο μέλλον να διευρυνθεί κατ’ αντικείμενο και να περιλάβει και άλλους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας.

Η Τράπεζα Πειραιώς εξακολουθεί να στηρίζει τον ναυτιλιακό τομέα διατηρώντας συνολικό ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο που υπερβαίνει τα 2,5 δις δολ. και, μέσω της συμφωνίας στρατηγικής συνεργασίας με την ORIX, στοχεύει να ισχυροποιήσει τις μακροχρόνιες πελατειακές σχέσεις της.

---

[20] «Business Daily, ‘Η στρατηγική κίνηση της Τρ. Πειραιώς στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας’»



Η Τράπεζα Πειραιώς, σύμφωνα με την ανακοίνωση, θα παραμείνει ενεργός δανειστής παρέχοντας χρηματοδότηση στη ναυτιλιακή αγορά τόσο σε μεμονωμένη βάση, όσο και στο πλαίσιο αυτής της συνεργασίας, στοχεύοντας στη βελτίωση του ισολογισμού και της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων της [21].

Με τον τρόπο αυτό, μπορεί να απευθυνθεί σε μια ευρύτερη γκάμα υποψήφιων πελατών, ιδίως από τη στιγμή που οι ανάγκες χρηματοδότησης των Ελλήνων πλοιοκτητών έχουν διαφοροποιηθεί σε σχέση με προηγούμενα χρόνια. Για παράδειγμα, όλο και περισσότεροι Έλληνες πλοιοκτήτες επενδύουν στην ανερχόμενη κατηγορία των πλοίων μεταφοράς LNG (υγροποιημένο φυσικό αέριο), τα οποία κοστίζουν πάνω από 170 εκατ. δολάρια έκαστο.

Δεν θα μπορούσαμε να παραβλέψουμε το γεγονός πως από τα τέλη της δεκαετίας του 1990, η Τράπεζα Πειραιώς δραστηριοποιήθηκε στο χώρο των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων αποκτώντας αρχικά τα Ελληνικά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια των τραπεζών Natwest και Credit Lyonnais και στη συνέχεια το χαρτοφυλάκιο της Τράπεζας Μακεδονίας Θράκης. Η Διεύθυνση Ναυτιλιακής Τραπεζικής ενισχύθηκε με ικανά στελέχη από την αγορά. Το χαρτοφυλάκιο αναπτύχθηκε σταδιακά στο πλαίσιο της στρατηγικής της Τράπεζας για κάλυψη των αναγκών των υφιστάμενων πελατών της αλλά και της προσεκτικής προσέλκυσης νέων πελατών.

Οι ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις της Τράπεζας Πειραιώς αφορούν κυρίως στη χρηματοδότηση πλοίων της ποντοπόρου ναυτιλίας (€2,5 δις) και σε μικρότερο βαθμό τη χρηματοδότηση επιβατηγού ναυτιλίας (€0,33 δις) [22].

### **2.3 Άλφα Τράπεζα Α.Ε. (Alpha Bank)**

Η Alpha Bank με εμπειρία άνω των εκατό ετών στον χώρο των χρηματοδοτήσεων, δραστηριοποιείται επιτυχώς από το 1997, στη χρηματοδότηση του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου. Επικεντρωμένο στη χρηματοδότηση μοντέρνων πλοίων, το ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο της Τραπέζης περιλαμβάνει παραδοσιακά ονόματα του ελληνικού εφοπλισμού που δραστηριοποιούνται σε διάφορους τομείς της ναυτιλίας (ξηρού και υγρού φορτίου, μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κ.ά.). Πέραν των χρηματοδοτήσεων, η κατανόηση των αναγκών των ναυτιλιακών εταιριών, δίδει στην Τράπεζα τη δυνατότητα να παρέχει, μέσω του εξειδικευμένου Προσωπικού της, ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών και προϊόντων (εμβάσματα, μετατροπές συναλλάγματος, χρηματοοικονομικά παράγωγα, στεγαστικά δάνεια, εγγυητικές επιστολές κ.ά.).

Επιπλέον, η στενή συνεργασία με τις υπόλοιπες Εταιρίες του Ομίλου, εξασφαλίζει τη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών σε τομείς, όπως Private Banking, Project Finance, Leasing κ.ά [23].

Η Alpha Bank ολοκλήρωσε επιτυχώς μια χρηματοοικονομική συναλλαγή ύψους 250 εκατομμυρίων δολαρίων μέσω της τιτλοποίησης ναυτιλιακών απαιτήσεων με την αμερικανική επενδυτική τράπεζα Citi, το 2017.

*«Η επιτυχής ολοκλήρωση αυτής της νέας συναλλαγής χρηματοδοτήσεως, σε συνεργασία με έναν κορυφαίο διεθνή χρηματοπιστωτικό οργανισμό, επιβεβαιώνει εκ νέου την ικανότητα της τράπεζας μας να υποστηρίζει με συνέπεια ανάλογες συναλλαγές. Επιπλέον, αποτελεί σημαντική συνεισφορά*

[21] «Capital, 'Τράπεζα Πειραιώς: Ανακοίνωσε στρατηγική συνεργασία με την ORIX Corporation»

[22] «Piraeusbank.gr, 'Μεγάλες επιχειρήσεις/Εξειδίκευση στην ελληνική ναυτιλία'»

[23] «alpha.gr, 'Διεύθυνση Ναυτιλιακών Χρηματοδοτήσεων & Ναυτιλιακό Κατάστημα'»

στην επίτευξη του επιχειρησιακού στόχου της τραπεζής για διαφοροποίηση της χρηματοδοτικής της βάσεως, αξιοποιώντας αποτελεσματικά όλα τα περιουσιακά της στοιχεία», δήλωσε ο διευθύνων σύμβουλος της Alpha Bank, Δημήτριος Π. Μαντζούνης.

Αυτή ήταν η δεύτερη παρόμοια συναλλαγή που πραγματοποίησε η τράπεζα, η οποία ακολούθησε την αρχική έκδοση τιτλοποίησης ναυτιλιακών δανείων ύψους 500 εκατ. δολαρίων το 2014.

Η συναλλαγή είναι άνευ δικαιώματος αναγωγής και τετραετούς χρηματοδότησης σε δολάρια, με μοναδική καινοτόμο δομή και είναι μία από τις ελάχιστες συναλλαγές στην αγορά των ναυτιλιακών δανείων σε διεθνές επίπεδο, σύμφωνα με την Alpha Bank.

“Η συναλλαγή τονίζει την ισχυρή και συνεχή δέσμευση της Citi προς την Alpha Bank και άλλους κύριους συνεργάτες του χρηματοοικονομικού τομέα για την ανάπτυξη και την επίτευξη καινοτόμων λύσεων για τη ναυτιλιακή βιομηχανία”, σχολίασε ο επικεφαλής των αγορών και χρηματιστηριακών υπηρεσιών της City, κύριος Leonardo Arduini.

Η διαθεσιμότητα χρηματοδότησης για τους εφοπλιστές καθίσταται όλο και πιο περιορισμένη και απειλείται περαιτέρω από την πίεση των ρυθμιστικών αρχών, ιδίως στην Ευρώπη. Σε αυτό το πλαίσιο, η συγκεκριμένη κίνηση υποδεικνύει την εμπιστοσύνη των διεθνών αγορών στην Alpha Bank και στους πελάτες της που δραστηριοποιούνται στον χώρο της ναυτιλίας [24].

Το 2020, προχώρησε σε μια ακόμα επιτυχή συναλλαγή τιτλοποίησης ναυτιλιακών δανείων σε συνεργασία με την Citi. Πιο κάτω υπάρχει ένας συνοπτικός πίνακας με τα βασικότερα και σημαντικότερα σημεία της συνεργασίας των δύο πλευρών.

<b>Συνοπτικά, τα σημεία της εν λόγω συναλλαγής είναι τα εξής:</b>
1)Χρηματοδότηση άνω των 500 εκατ. δολαρίων άνευ δικαιώματος αναγωγής,
2)Πενταετής χρηματοδότηση με ανταγωνιστικό επιτόκιο,
3)Πρώτη Ελληνική συναλλαγή τιτλοποίησης σε επενδυτές από το μακρινό 2008,
4)Καινοτόμος συναλλαγή, ως μια από τις ελάχιστες συναλλαγές ναυτιλιακών δανείων σε διεθνές επίπεδο. [25]

Πίνακας 9 (Κεφ. 2): Βασικά σημεία συναλλαγής Alpha Bank - Citi

Ομως, η Άλφα Τράπεζα (Alpha Bank) ξεκίνησε να δραστηριοποιείται με την παγκόσμια ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, η Alpha Bank, μέσω της Alpha Asset Management A.E.Δ.Α.Κ. διαχειρίστριας εταιρίας των Alpha Αμοιβαίων Κεφαλαίων, πρωτοπορεί για άλλη μία φορά και ανοίγει νέους θαλάσσιους δρόμους στον Έλληνα επενδυτή, δίδοντάς του τη δυνατότητα να επενδύσει στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά με το νέο αμοιβαίο κεφάλαιο Alpha Ναυτιλία Μετοχικό Εξωτερικού (Αρ. Εγκρ. Ε.Κ. 513/23.8.2007 Φ.Ε.Κ. 1763/Β/ 4.9.2007).

[24] «e-nautilia.gr, ‘Alpha Bank: Η εξασφάλιση 250 εκατ. με τιτλοποίηση ναυτιλιακών δανείων’»

[25] «emea.gr, ‘Alpha Bank: Προχώρησε σε τιτλοποίηση ναυτιλιακών δανείων της Citi’»

Το Alpha Ναυτιλία Μετοχικό Εξωτερικού είναι το πρώτο ελληνικό κεφάλαιο, το οποίο επενδύει σε μετοχές εταιριών που δραστηριοποιούνται στην ποντοπόρο ναυτιλία, με έμφαση στις εταιρείες μεταφοράς ξηρού και υγρού φορτίου. Παράλληλα επιτυγχάνει σημαντική διασπορά επενδύοντας και σε παρεμφερείς τομείς μεταφορών, όπως λιμένες, ναυπηγεία, επιβατηγός ναυτιλία [26].

## 2.4 Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος (ETE)

Κομβικής σημασίας αποτελεί για την Εθνική Τράπεζα ο κλάδος της ναυτιλίας. Η ναυτιλία είναι ένα αναγνωρίσιμο σύμβολο της επιτυχημένης επιχειρηματικότητας του Έλληνα, που ανταγωνίζεται με επιτυχία σε διεθνές επίπεδο.

*«Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος ανακοινώνει την επιτυχή ολοκλήρωση της πώλησης απαιτήσεων από χαρτοφυλάκιο ναυτιλιακών δανείων (συνολικού ύψους 262 εκ ευρώ), σε επενδυτικά funds των οποίων σύμβουλος είναι η Cross Ocean Partners.*

*Η Nat West Markets ενήργησε ως χρηματοοικονομικός σύμβουλος ενώ το νομικό γραφείο Watson Farley & Williams ως επίκουρος νομικός σύμβουλος για την ETE [27]»* δήλωσε η Εθνική Τράπεζα στις 13 Δεκεμβρίου 2019. Ένα ηχηρό μήνυμα από πλευράς Εθνικής Τράπεζας στον κλάδο της ναυτιλίας.

Ως διάυλο μέσω του οποίου η ελληνική ναυτιλία μπορεί να υποστηρίξει την ελληνική οικονομία χαρακτηρίζει τον κλάδο του ναυτιλιακού εξοπλισμού η Εθνική Τράπεζα. Ένας κλάδος που σήμερα (2016) έχει τζίρο στη χώρα μας 150 εκατ. ευρώ και που υπό προϋποθέσεις μπορεί να φτάσει πολύ σύντομα τα 700 εκατ. ευρώ.

*«Η νέα κλαδική μελέτη της Διεύθυνσης Οικονομικής Ανάλυσης της ETE διερευνά ένα εναλλακτικό κανάλι μέσω του οποίου η παγκόσμια δύναμη των Ελλήνων πλοιοκτητών μπορεί να στηρίξει την ελληνική οικονομία. Ο διάυλος αυτός είναι η ελληνική βιομηχανία του ναυτιλιακού εξοπλισμού, της οποίας ενδεχόμενη είσοδος σε παγκόσμιες αλυσίδες αξίας προϊόντων υψηλής τεχνολογίας μπορεί να αποφέρει ευρύτερα οφέλη στην ελληνική βιομηχανία»* σημειώνεται χαρακτηριστικά. Βάσει εκτιμήσεων της μελέτης, οι Έλληνες πλοιοκτήτες δημιουργούν ετήσια ζήτηση προϊόντων ναυτιλιακού εξοπλισμού της τάξης των 8 δισ. ευρώ.

Υπό αυτή την προοπτική, η ελληνική βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού δείχνει να είναι σε προνομιακή θέση για να συμμετέχει στις διεθνείς ναυτιλιακές αλυσίδες αξίας, παρουσιάζοντας ανταγωνιστικά προϊόντα που θα της επιτρέψουν να αξιοποιήσει την υψηλή επιρροή των Ελλήνων πλοιοκτητών στον κλάδο, σημειώνεται στην έκθεση. *«Αν και η Ελλάδα ξεκινά να αναπτύσσει προϊόντα υψηλής τεχνολογίας (όπως συστήματα διαχείρισης θαλάσσιου έρματος, τεχνολογικές λύσεις προστασίας επιφανειών και ναυτιλιακές εφαρμογές πληροφορικής για διαχείριση στόλου και πλοήγηση), η παρουσιαζόμενη ευκαιρία φαίνεται να παραμένει σε μεγάλο βαθμό ανεκμετάλλευτη, καθώς η ελληνική παραγωγή προϊόντων ναυτιλιακού εξοπλισμού βρίσκεται κοντά στα 150 εκατ. ευρώ (καλύπτοντας περίπου το 0,1% της παγκόσμιας παραγωγής)»* υπογραμμίζεται.

Ενώ η ελληνική βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού επιδεικνύει σημάδια δυναμισμού (καταγράφοντας μέση ετήσια αύξηση πωλήσεων της τάξης του 10% κατά την τελευταία

[26] «alphanatural.gr, ‘Alpha Ναυτιλία μετοχικό εξωτερικού’»

[27] «nbg.gr, ‘Εθνική Τράπεζα – Επιτυχής ολοκλήρωση πώλησης απαιτήσεων από χαρτοφυλάκιο ναυτιλιακών δανείων’»

15ετία) και μια υγιή χρηματοοικονομική εικόνα (παραμένοντας κερδοφόρα καθ' όλη τη διάρκεια της κρίσης), αρκετές παράμετροι που προσδιορίζουν την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών προϊόντων του κλάδου παραμένουν σε επίπεδα χαμηλότερα του ευρωπαϊκού μέσου όρου. Βάσει οικονομετρικού υποδείγματος της Διεύθυνσης Οικονομικής Ανάλυσης της ΕΤΕ, οι αδύναμοι κρίκοι της Ελλάδας φαίνεται να είναι: πρώτον η χαμηλή καινοτομική δραστηριότητα (με τις δαπάνες για έρευνα και ανάπτυξη να καλύπτουν το 2,5% των πωλήσεων των ελληνικών εταιρειών έναντι 5% κ.μ.ο. στην Ε.Ε.) και δεύτερον η περιορισμένη ανάπτυξη συνεργατικών σχηματισμών στο ναυτιλιακό πλέγμα. *«Βάσει των εκτιμήσεων του υποδείγματός μας, αν οι δύο αυτές κρίσιμες παράμετροι προσέγγιζαν τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, η ελληνική παραγωγή προϊόντων ναυτιλιακού εξοπλισμού θα μπορούσε να φτάσει τα 700 εκατ. ευρώ τον χρόνο, καλύπτοντας το 0,6% της παγκόσμιας αγοράς»*, τονίζεται στη μελέτη.

Σε περίπτωση υλοποίησης των παραπάνω συνθηκών, πέρα από το άμεσο όφελος στη βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού, το σημαντικότερο όφελος για την ελληνική οικονομία αναμένεται να προκύψει από την είσοδο της Ελλάδας στις διεθνείς αλυσίδες αξίας υψηλής τεχνολογίας και τη διάχυση τεχνολογίας στην ευρύτερη ελληνική βιομηχανία. Το πρώτο κύμα της δευτερογενούς αυτής επίδρασης, σύμφωνα με τη μελέτη της τράπεζας, εκτιμάται ότι θα ξεκλειδώσει δυνάμεις στους «συγγενείς» κλάδους με τη βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού. Το δευτερογενές αυτό όφελος εκτιμάται ότι μπορεί να προσεγγίσει το 1,4 δισ. ευρώ, καθώς οι «συγγενείς» προαναφερθέντες κλάδοι προσφέρουν γόνιμο έδαφος για τη διάχυση τεχνολογιών, δεδομένου ότι πρώτον είναι μεγάλοι κλάδοι και δεύτερον κατατάσσονται μεταξύ των πιο ανταγωνιστικών της ελληνικής οικονομίας (με το 40% των εξαγωγών τους να κερδίζει μερίδια στις διεθνείς αγορές).

Σύμφωνα με την Εθνική Τράπεζα, η «Εθνική Αλυσίδα Αξίας» λειτουργεί ως ένα είδος σύμπραξης μεταξύ της Εθνικής Τράπεζας, εταιρειών του κλάδου της ναυτιλίας και προμηθευτών του κλάδου. Συγκεκριμένα, οι εταιρείες του κλάδου της ναυτιλίας:

- Επιλέγουν/συστήνουν στα ναυπηγεία όπου ναυπηγούν πλοία τους υγιείς ελληνικές επιχειρήσεις που εμπλέκονται σε όλο το φάσμα της εφοδιαστικής αλυσίδας, δηλαδή κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού, τροφοδοσίας πλοίων και λοιπών κλάδων που συνδέονται με τη ναυτιλία.
- Μεριμνούν ώστε οι ελληνικές επιχειρήσεις που επιλέγονται να περιλαμβάνονται στα συμβόλαια που καταρτίζουν με τα ξένα ναυπηγεία για νέες κατασκευές ή επισκευές ποντοπόρων πλοίων και πλοίων κρουαζιέρας. Οι προμηθευτές του κλάδου:  
\*Συμμετέχουν στην εφοδιαστική αλυσίδα με προϊόντα ή και υπηρεσίες.
- Αναβαθμίζουν τα πρότυπα οργάνωσης και λειτουργίας τους, ώστε να μπορούν να ανταποκρίνονται στις υψηλές απαιτήσεις συμμετοχής τους στην εφοδιαστική αλυσίδα. Η Εθνική Τράπεζα: Εξασφαλίζει πρόσβαση και επάρκεια χρηματοδότησης για ελληνικές επιχειρήσεις που εντάσσονται στην εφοδιαστική αλυσίδα, δημιουργώντας πλεονέκτημα έναντι των ξένων ανταγωνιστών.
- Στηρίζει ανάγκες ρευστότητας που προκύπτουν από την αύξηση του κύκλου εργασιών των ελληνικών επιχειρήσεων που επιλέγονται.
- Διασφαλίζει πρόσβαση σε πιστοδότηση για τις ελληνικές επιχειρήσεις που επιλέγονται αξιοποιώντας προγράμματα διεθνών οργανισμών όπως της EIB/EIF, της EBRD και του IFC/World Bank.
- Προσφέρει συμβουλευτικές υπηρεσίες, συμμετέχει σε διαπραγματεύσεις με προμηθευτές και τις τράπεζές τους, παρέχει υπηρεσίες παρακολούθησης και είσπραξης απαιτήσεων προς τις ελληνικές επιχειρήσεις που επιλέγονται [28].

[28] «naftemporiki.gr, Αντώνης Τσιμπλάκης 'Εθνική Τράπεζα: Αλυσίδα αξίας για μμε στη ναυτιλία'»

## 2.5 Όμιλος Eurobank

«Επενδύουμε στη Ναυτιλία – Επενδύουμε στην Ελλάδα». Αυτή είναι η φιλοσοφία της Eurobank για τη στήριξη των Ελλήνων εφοπλιστών και της ελληνικής ναυτοσύνης, φιλοσοφία που της χάρισε το Βραβείο Ναυτιλιακός Χρηματοδότης της Χρονιάς (Shipping Financier of the Year) το 2015 και το 2017. Συγκεκριμένα η Eurobank βραβεύθηκε από την Lloyd's διότι ενίσχυσε την παρουσία της στη ναυτιλία με χαρτοφυλάκιο ύψους 1,4 δισεκατομμυρίων δολαρίων το 2017. Επικεφαλής της Μονάδας Shipping της Eurobank είναι από τον Φεβρουάριο του 2014 η Χριστίνα Μαργέλου, στέλεχος με μεγάλη εμπειρία σε ναυτιλιακά θέματα. Η ίδια, μιλώντας στο mononews.gr σημειώνει πως η Eurobank προχώρησε στην αύξηση των χρηματοδοτήσεων με «πειθαρχημένο τρόπο».

*«Ήμασταν επιλεκτικοί και δρούσαμε συγκεκριμένα. Επικεντρωθήκαμε στα ανταγωνιστικά μας πλεονεκτήματα, τις μακροχρόνιες σχέσεις, την τεχνογνωσία, την ευελιξία, την αποδοτικότητα και την ταχύτητα»,* ανέφερε χαρακτηριστικά και στην ομιλία της, την περασμένη Παρασκευή όταν παρέλαβε το βραβείο από την Lloyd's. Μάλιστα θα πρέπει να σημειωθεί ότι το 2015 και το 2017, επίσης με την κα Μαργέλου στο «τιμόνι» των ναυτιλιακών χορηγήσεων η Eurobank είχε κερδίσει για πρώτη και δεύτερη φορά αντίστοιχα το βραβείο «Ναυτιλιακός Χρηματοδότης της Χρονιάς» από την Lloyd's.

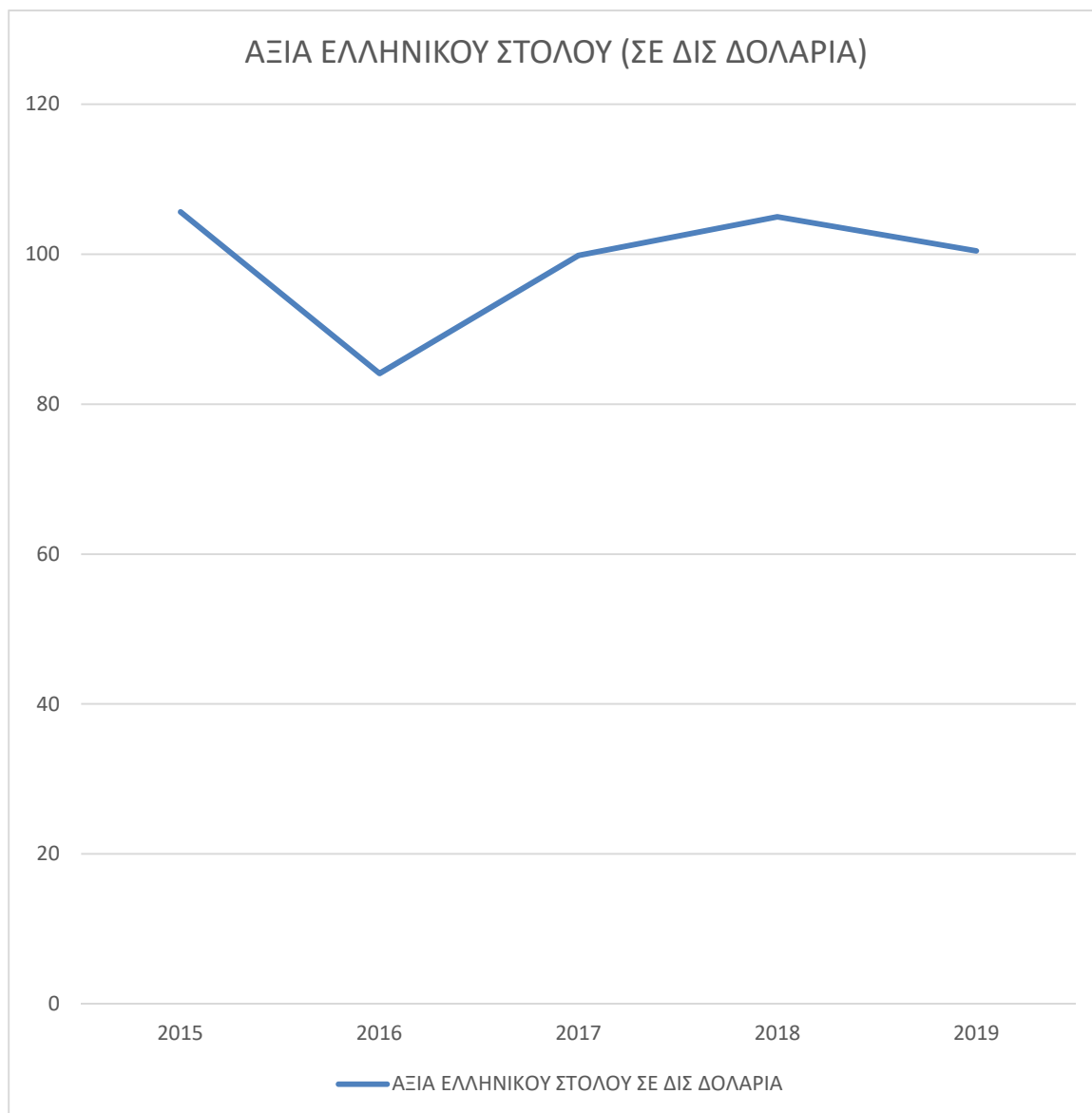
Η κ. Μαργέλου βαθιά γνώστης του shipping, σημειώνει πως *«σήμερα οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν τον μεγαλύτερο και πιο πολύτιμο στόλο διεθνώς».* Και συμπληρώνει: Η Ελλάδα χρειάζεται περισσότερο από ποτέ τον συγκεκριμένο τομέα, ο οποίος πρέπει να υποστηρίζεται και όχι να δέχεται επίθεση. *«Εξυπηρετούμε τόσο παραδοσιακά δοξασμένα ονόματα της ναυτιλίας, όσο και μικρές -καλά εδραιωμένες- οικογενειακές επιχειρήσεις, τις οποίες θεωρούμε τη ραχοκοκαλιά της ελληνικής ναυτιλίας»* σημείωσε μιλώντας σε ακροατήριο Ελλήνων εφοπλιστών κατά τη βράβευση της Eurobank και τόνισε: *«Σε ένα ασταθές και περίπλοκο περιβάλλον, έναν κόσμο γεμάτο αλλαγές, εμείς στη Eurobank έχουμε μεταμορφωθεί και προσαρμοσθεί. Κτίζουμε την τράπεζα της επόμενης γενιάς, εστιάζοντας σε ένα συνδυασμό διαχείρισης κεφαλαίου και ρευστότητας, με έμφαση στη διαχείριση κινδύνων».* Και το μότο μας είναι *«κρατήστε το ασφαλές».*

Με δεδομένο τον κυρίαρχο ρόλο της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία «κτίσαμε» τον τομέα του shipping finance πάνω στο επιχειρηματικό μοντέλο της Eurobank, ανέφερε χαρακτηριστικά η κ. Μαργέλου, υπογραμμίζοντας ότι η τράπεζα *«διαθέτει ισχυρούς μετόχους και διοίκηση με όραμα»* [29]. Παρόλο που η τραπεζική χρηματοδότηση προς την Ελληνική ναυτιλία μέχρι και το 2018 έδειχνε μείωση (έρευνα της Petrofin Research για το 2018) η εικόνα των Ελληνικών τραπεζικών χρηματοδοτήσεων έδειχνε το εντελώς αντίστροφο. Πιο συγκεκριμένα, την ώρα που το συνολικό ύψος των τραπεζικών δανείων προς τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες υποχωρούσε στα 53,1 δισ. δολάρια το 2018, από 53,9 δισ. δολάρια το 2017 (σημειώνοντας μείωση κατά 1,12%, ενώ τα δάνεια που εγκρίθηκαν αλλά δεν εκταμιεύθηκαν ήταν μειωμένα κατά 8,8%), οι Ελληνικές τράπεζες, ήδη από το 2017 έδειχναν να έχουν ανοίξει και πάλι την κάνουλα προς την ελληνική Ναυτιλία, με τον καθαρό δανεισμό να είναι αυξημένος κατά 8,03%. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Eurobank η οποία αύξησε τις χορηγήσεις δανείων στη Ναυτιλία κατά 20,73%, πρωτοστατώντας στον συγκεκριμένο τομέα, με δάνεια 1,84 δισ. δολάρια [30].

[29] «mononews.gr, Έφη Καραγεώργου 'Χριστίνα Μάργελου (Eurobank): Επενδύουμε στη ναυτιλία – Επενδύουμε στην Ελλάδα'»

[30] «mononews.gr, Γιώργος Μανέττας 'Οι Ελληνικές τράπεζες ανοίγουν και πάλι την κάνουλα στη ναυτιλία – Leader στις νέες χρηματοδοτήσεις η Eurobank'»

## 2.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ



Πίνακας 10 (Κεφ. 2): Αξία ελληνικού στόλου (2015-2019)

Για το 2015 την υψηλότερη αξία παγκοσμίως εξακολουθούσε να εμφανίζει ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος. Μάλιστα, η αξία του ενεργητικού του είναι μεγαλύτερη της αξίας των στόλων της Βρετανίας της Γερμανίας και της Νορβηγίας μαζί. Σύμφωνα με στοιχεία της VesselsValue.com, εταιρείας που ειδικεύεται στις αποτιμήσεις της ποντοπόρου, ο ελληνόκτητος στόλος αποτιμήθηκε στα 105,65 δισ. δολάρια. Η, δε, αξία αυτή είναι αυξημένη κατά 4,5% σε σχέση με τις αρχές του 2014, σε μια σαφή ένδειξη της συνεχούς ανάπτυξης και του εκσυγχρονισμού που ακολουθεί ο ελληνικός εφοπλισμός. Αντικατοπτρίζει, επιπροσθέτως, και τα αυξημένα μερίδιά της, τα μεγαλύτερα παγκοσμίως, επί της συνολικής θαλάσσιας μεταφορικής δυναμικότητας [31].

Για το έτος 2016, τον στόλο με τη μεγαλύτερη αξία παγκοσμίως διέθεταν οι Έλληνες πλοιοκτήτες, διατηρώντας την πρωτοκαθεδρία τους. Αυτό προκύπτει με βάση τα στοιχεία που δημοσίευσε η εταιρεία εκτίμησης αξιών πλοίων VesselsValue, όπου παρά την πτώση της

[31] «kathimerini.gr, 'Στα 105,5 δισ δολάρια η αξία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου'»

τάξεως του 12% που καταγράφηκε σε ετήσια βάση, ο στόλος ελληνικών συμφερόντων παρέμεινε αυτός με τη μεγαλύτερη αξία διεθνώς. Συγκεκριμένα, η αξία του υπολογίστηκε σε 84,1 δισ. δολάρια, ποσό που συνιστά πτώση της τάξεως του 12% σε σχέση με το 2015, όταν η αξία είχε διαμορφωθεί σε 90,7 δισ. ευρώ [32].

Για το έτος 2017, τα 100 δισεκατομμύρια δολάρια άγγιξε η αθροιστική αξία του ελληνικών συμφερόντων στόλου σύμφωνα με στοιχεία που συγκέντρωσε ο οίκος αποτίμησης αξιών στην ναυτιλία VesselsValue. Ειδικότερα ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος αποτιμήθηκε στα 99,589 δισεκατομμύρια δολάρια με το μεγαλύτερο μέρος αυτής της αξίας να προέρχεται από τα δεξαμενόπλοια (36 δισ. δολ.) ενώ έπονταν τα ποντοπόρα μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην (35,75 δισ.) και τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου ή LNG (13,5 δισ.) [33].

Πιο συγκεκριμένα, πρώτη δύναμη στα bulkers και στα δεξαμενόπλοια, δεύτερη στα πλοία μεταφοράς LNG (υγροποιημένου φυσικού αερίου), τρίτη στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τέταρτη στα πλοία μεταφοράς υγραερίου (LPG) και πρώτη δύναμη παγκοσμίως στο σύνολο του στόλου, με βάση υπολογισμού τη χωρητικότητα (Gross Tonage) είναι η ελληνόκτητη ναυτιλία [34].

Γενικότερα, κατά 5,6% μειώθηκε στη διάρκεια του 2017 η τραπεζική χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας. Τα συνολικά ελληνικά δάνεια (αναληφθέντα και αναληφθέντα αλλά μη εκταμιευμένα) που πραγματοποιήθηκαν τόσο από ελληνικές όσο και διεθνείς τράπεζες στις 31/12/2017 και αφορούσαν ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων μειώθηκαν στα 53.994,96 εκατ. δολάρια από 57.211,35 εκατ. δολάρια το 2016.

Ειδικότερα, τα εκταμιευμένα δάνεια μειώθηκαν το 2017 κατά 3,69% σε σύγκριση με το 2016 και 5,34% το 2016 σε σχέση με το 2015. Επίσης, τα εγγεγραμμένα αλλά μη αναληφθέντα δάνεια μειώθηκαν αισθητά κατά 30,63% το 2017 σε σύγκριση με το 2016, έναντι πτώσης 38% το 2016 σε σύγκριση με το 2015. Αυτό επιβεβαιώνει τη συρρίκνωση της ναυτιλιακής χρηματοδότησης εκ μέρους των τραπεζών, καθώς και τη μετάβαση σε άλλες μορφές χρηματοδότησης (Funds, Chinese Leasing κ.λπ.) οι οποίες αναπτύσσονται ταχέως.

Σε αντίθεση με τα συνολικά αποτελέσματα, πρέπει να σημειωθεί ότι η ομάδα των ελληνικών τραπεζών, ως μέρος του συστήματος χρηματοδότησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας, αύξησε το μερίδιό της, καθώς οι τέσσερις από τις πέντε ελληνικές τράπεζες που συμμετέχουν στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας ενδυνάμωσαν το δανειακό χαρτοφυλάκιό τους. Το μερίδιο της Eurobank αυξήθηκε κατά 24,21%, της Alpha Bank κατά 1,6%, της Εθνικής Τράπεζας κατά 2,51% και της Τράπεζας Πειραιώς κατά 2,51% (εξαιρουμένων των δανείων προς την ακτοπλοΐα). Η συνολική έκθεση των ελληνικών τραπεζών στη ναυτιλία αυξήθηκε κατά 4,25%, στα 9,09 δισ. δολάρια. Το μερίδιο των ελληνικών τραπεζών στην ελληνική ναυτιλία αυξήθηκε σε 16,84% σε σύγκριση με 15,25% το 2016 και 14,63% το 2015.

Αναλυτικότερα, το χαρτοφυλάκιο της Πειραιώς για το 2017 (μη συμπεριλαμβανομένης της ακτοπλοΐας) ανέρχεται στα 2,75 δισ. δολ., της Εθνικής στα 2,428 δισ. δολ., της Alpha Bank στα 2,225 δισ. δολ., της Eurobank στα 1,524 δισ. δολ. και της Aegean Baltic στα 0,164 δισ. δολ. Αντιθέτως, οι διεθνείς τράπεζες με ελληνική παρουσία συνέχισαν να μειώνουν το άνοιγμά τους

[32] «kathimerini.gr, 'Πρώτος παγκοσμίως, με αξία 80 δισ., ο ελληνόκτητος στόλος'»

[33] «kathimerini.gr, 'Στα 99,5 δισεκατομμύρια δολάρια υπολογίζεται η αξία του ελληνόκτητου στόλου'»

[34] «naftemporiki.gr, 'Πρώτος παγκοσμίως ο ελληνικός στόλος'»

το 2017 κατά 10,52% σε σύγκριση με τη μείωση κατά 11,49% το 2016 και επίσης μείωση 9,7% το 2015.

Ο αριθμός των τραπεζών που εμπλέκονται στην ελληνική χρηματοδότηση παραμένει σε 51, με την Credit Suisse να παραμένει στην πρώτη θέση για το έτος 2017 με ελαφρά μειωμένη έκθεση κατά 4,17%. Οι δέκα πρώτες τράπεζες χρηματοδότησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας, αν και συνολικά μείωσαν τα χαρτοφυλάκιά τους, ωστόσο αύξησαν το μερίδιό τους στο 56,17% από 55,19% πέρυσι, καθώς η μείωση του συνολικού δανειακού χαρτοφυλακίου είναι μεγαλύτερη [35].

Την τρέχουσα περίοδο ο ελληνικός στόλος κατατάσσεται στη δεύτερη θέση παγκοσμίως με βάση την αξία του, αφού οι ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες από τον Μάρτιο του 2019 έως τον Απρίλιο αγόρασαν συνολικά 320 πλοία. Λίγο πάνω από τα 100 δισεκατομμύρια δολάρια υπολογίζεται η συνολική αξία του ελληνικών συμφερόντων εμπορικού στόλου σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα η VesselsValue, έως τον Απρίλιο του 2020.

Επίσης, ο στόλος των Ελλήνων φθάνει τα 100,446 δισεκατομμύρια δολάρια και βρίσκεται στη δεύτερη θέση πίσω από την Ιαπωνία η οποία είναι μεγάλη δύναμη της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η αξία των γιαπωνέζικων συμφερόντων πλοίων φθάνει τα 108,065 δις. μειωμένη κατά εννέα δις. σε σύγκριση με το 2019. Η μείωση οφείλεται στην μείωση της τιμής των φορτηγών πλοίων, κλάδος στον οποίο η Ιαπωνία κυριαρχεί αφού έχει τον ακριβότερο στόλο bulkers αξίας 34,8 δις. Η Κίνα ακολουθεί την Ελλάδα με συνολική αξία στόλου στα 98,5 δις [36].

---

[35] «naftemporiki.gr, ‘Στα 53,9 δις. δολ. Τα δάνεια ναυτιλιακών εταιριών’»

[36] «newmoney.gr, ‘Πάνω από 100 δις. η αξία του ελληνόκτητου στόλου χάρις στα δεξαμενόπλοια και τα LNG’»



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>: ΠΟΥ ΣΤΡΕΦΟΝΤΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ

### 3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Σε νέες ευέλικτες μορφές χρηματοδότησης στρέφονται όλο και περισσότεροι εφοπλιστές, μεταξύ των οποίων και Έλληνες, στο πλαίσιο των αγοραπωλησιών πλοίων. Μια από τις τάσεις των τελευταίων ετών αφορά την αγορά πλοίων μέσω έκδοσης μετοχών, τις οποίες αποκτά ο πωλητής. Στο πλαίσιο αυτό, όπως αναφέρουν νομικοί σύμβουλοι, οι συμφωνίες μεταβίβασης πλοίων για μετοχές (ships-for-shares), έχουν αρχίσει να αποκτούν αυξημένη δημοτικότητα, καθώς αποδεικνύονται επωφελείς και για τον αγοραστή και για τον πωλητή. Από τις εταιρίες που “έδειξαν τον δρόμο”, είναι η NS Lemos της οικογενείας Λαιμού, η οποία πούλησε τέσσερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στην εισηγμένη Ship Finance International, του Νορβηγού μεγιστάνα Τζον Φρέντρικσεν.

Κατά κανόνα, τέτοιες κινήσεις πραγματοποιούν οι εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες διαθέτουν τα απαιτούμενα κεφάλαια για να χρηματοδοτήσουν και το σκέλος της συμφωνίας που αφορά σε μετρητά. «Συνήθως όταν συναντούμε αγοραπωλησίες πλοίων που περιλαμβάνουν και την έκδοση μετοχών, αλλά και την καταβολή μετρητών, αυτό συμβαίνει όταν ο πωλητής έχει ακόμα υπόλοιπο χρέους, που συνδέεται με την χρηματοδότηση του πλοίου του, όταν το απέκτησε», σημειώνει ο κ. Σόντερς [37].

Η Κίνα παραμένει βασική πηγή χρηματοδότησης για τους Έλληνες εφοπλιστές. Πρέπει να τονίσουμε ότι η χρηματοδοτική μίσθωση από την Κίνα έχει αυξηθεί σημαντικά κατά τα τελευταία τρία (3) με τέσσερα (4) χρόνια, μετατρέποντας τις παλιές ακριβές δομές χρηματοδότησης σε κάτι πιο ευέλικτο με πιο ανταγωνιστικούς όρους. Τα κινεζικά «σπίτια» χρηματοδότησης έχουν γίνει πολύ επιθετικά τα τελευταία δύο χρόνια [38]. Στα χαρτοφυλάκια των κινεζικών τραπεζών έχει περάσει από το 2016 σταθερά, η χρηματοδότηση της παγκόσμιας ποντοπόρου ναυτιλίας. Πρόκειται για μια εξέλιξη που αντικατοπτρίζει τον αυξανόμενο ρόλο της κινεζικής οικονομίας, όχι μόνον διεθνώς, αλλά και στον ιδιαίτερο ελληνικού ενδιαφέροντος αυτόν κλάδο. Την ίδια ώρα οι ελληνικές τράπεζες αποκλιμακώνουν την έκθεσή τους στην ελληνόκτητο ποντοπόρο, η οποία, όμως, παρά την πιστωτική αυτή συστολή, αλλά και την κρίση στις ναυλαγορές, συνεχίζει να μεγεθύνεται.

Οι δύο βασικές αιτίες που οι τράπεζες αποκλιμακώνουν τον δανεισμό τους είναι αφενός η συνολική προσπάθεια υπομόχλευσης των ισολογισμών τους και αφετέρου η μεγάλη πτώση στις αξίες των πλοίων εν μέσω μιας επίμονης κρίσης στις ναυλαγορές που αποστερεί πολλές επιχειρήσεις από τη δυνατότητα εύρωστης κερδοφορίας. Αδυνατώντας να αυξήσουν την κεφαλαιακή τους βάση, οι τράπεζες αναγκάζονται να περιορίσουν τον δανεισμό τους και επιλέγουν να δανείσουν μόνον τα υγιέστερα και χαμηλότερου ρίσκου επιχειρηματικά πλάνα και βεβαίως μόνον όταν και εάν έχουν τη δυνατότητα να αυξήσουν εν γένει τις πιστώσεις τους. Αυτό όμως αφορά κατά βάση τις ευρωπαϊκές τράπεζες και όχι τις ασιατικές ή τις αμερικανικές, που αυξάνουν τα υπόλοιπα των δανείων τους προς τη ναυτιλία [39].

[37] «businessdaily.gr, ‘Νέα γενιά ναυτιλιακών deals: Πλοία με αντάλλαγμα μετοχές’»

[38] «iefimerida.gr»

[39] «kathimerini.gr, ‘Κινεζική κυριαρχία στα ναυτιλιακά δάνεια’»

Το leasing αρχίζουν να το αξιοποιούν και οι Έλληνες εφοπλιστές, αν και θα πρέπει να σημειωθεί ότι για τα πλοία με ελληνική σημαία δεν επιτρέπεται η χρήση της χρηματοδοτικής μίσθωσης για τη ναυπήγηση ή αγορά πλοίου, καθώς τίθεται ένα θέμα με την ιδιοκτησία του πλοίου, ωστόσο πληροφορίες της «N» αναφέρουν ότι το θέμα αυτό αναμένεται να λυθεί με τροπολογία που σχεδιάζεται από το υπουργείο Ναυτιλίας. Το 2018, αναφέρει το Tradewinds, ήταν η χρονιά που κάποιοι μικρότεροι παίκτες, όπως η AVIC International Leasing, ενίσχυσαν τη θέση τους στη συγκεκριμένη αγορά και πλησίασαν τους τέσσερις μεγαλύτερους «παίκτες» που είναι η ICBC Leasing, η Bocomm FL, η Minsheng Financial Leasing και η Financial Leasing της China Merchants Bank (CMB).

Ένας από τους πιο επιθετικούς παίκτες των προηγούμενων χρόνων, η Bocomm FL, υποχώρησε σημαντικά το 2018 εκταμιεύοντας κεφάλαια ύψους μόλις 2 δισ. δολάρια, από 3 δισ. δολάρια το 2017 και 2,9 δισ. δολάρια το 2016. Επίσης ο μεγαλύτερος παίκτης στην αγορά του leasing, η ICBC Leasing, ο βραχίονας χρηματοδοτικής μίσθωσης της γιγαντιαίας Industrial and Commercial Bank of China, έκανε ένα σημαντικό comeback το 2018 διαθέτοντας κεφάλαια ύψους 3,2 δισ. δολάρια έπειτα από μία σχετικά λιγότερο καλή χρονιά που ήταν το 2017, κατά την οποία διέθεσε κεφάλαια ύψους 2,2 δισ. δολάρια, ενώ το 2016 είχε τοποθετήσει κεφάλαια ύψους 2,7 δισ. δολάρια.

Να σημειωθεί πάντως ότι στην εκτίμηση για ανοδική κίνηση του κινεζικού leasing ως νέα πηγή χρηματοδότησης της παγκόσμιας και ελληνικής ναυτιλίας έχει προχωρήσει και η Petrofin, η οποία στην ετήσια έρευνά της για τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας επισημαίνει ότι στο μέλλον η «βιομηχανία» του leasing αλλά και οι τοποθετήσεις από τα equity funds, τα οποία έχουν αναπτυχθεί ραγδαία την τελευταία δεκαετία, θα εξακολουθήσουν την ανοδική τους πορεία. Τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότεροι Έλληνες εφοπλιστές στρέφονται στο leasing για να χρηματοδοτήσουν την ανάπτυξη του στόλου τους [40].

Η ισχύς και η διάθεση των Ελλήνων εφοπλιστών να επενδύσουν στην ενίσχυση του στόλου τους, με σύγχρονα και φιλικά στο περιβάλλον πλοία αναγκάζει αρκετές τράπεζες του εξωτερικού να διατηρήσουν ανοιχτές τις γραμμές χρηματοδότησης προς την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία. Εξάλλου, οι πιο εύρωστοι και δραστήριοι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν σταμάτησαν ποτέ ακόμη και όταν η αγορά έπιασε πάτο να προσελκύουν το ενδιαφέρον καθώς όλοι έβλεπαν στο πρόσωπό τους έναν αξιόπιστο πελάτη, από τον οποίο δεν έχαναν ποτέ τα λεφτά τους [41].

Ωστόσο, από το 2019 μεγάλες και ανησυχητικές ανατροπές έχει φέρει στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία η αποχώρηση διεθνών τραπεζοπιστωτικών ιδρυμάτων από τη χρηματοδότησή της. Οι τράπεζες προκειμένου να απεμπλακούν από τα δάνεια και να κλείσουν τα ναυτιλιακά τους χαρτοφυλάκια, τα εκχωρούν σε funds τα οποία με τη σειρά τους ρευστοποιούν σχεδόν αμέσως, δημιουργώντας υπερημερίες, αφού δεν λαμβάνουν υπόψη τους την αντικειμενική αξία των ενυπόθηκων πλοίων, αλλά εκείνη που δίνει δικός τους εκτιμητής και η οποία είναι χαμηλότερη.

Στόχος είναι το γρήγορο και εξασφαλισμένο κέρδος. Κίνηση που οδηγεί σε «οικονομικό στραγγαλισμό» υγιείς και κερδοφόρες ναυτιλιακές εταιρείες. Τα funds δεν αρκούνται στην είσπραξη τόκων και κεφαλαίου βάσει των αρχικών συμφωνιών των ναυτιλιακών με τις τράπεζες αλλά προτιμάνε να κεφαλαιοποιήσουν άμεσα την έκπτωση με την οποία αγόρασαν τα δάνεια από τον αρχικό χρηματοδότη. Με τον τρόπο αυτό όμως, επιβάλλοντας το δικό τους

[40] «naftemporiki.gr, 'Το κινεζικό leasing κερδίζει έδαφος στην παγκόσμια ναυτιλία'»

[41] «mononews.gr, 'Τράπεζες: Πώς οι Έλληνες εφοπλιστές βρίσκουν χρηματοδότηση'»

χρονοδιάγραμμα και υπό την «απειλή» πλειστηριασμού των ενυπόθηκων πλοίων, πιέζουν χρονικά και οικονομικά τις εταιρείες που είχαν κάνει τον προγραμματισμό τους για την εξυπηρέτηση των δανειακών τους υποχρεώσεων.

Υπάρχει έντονη ανησυχία και στους ελληνικούς εφοπλιστικούς κύκλους ότι οι τακτικές αυτές αν συνεχιστούν και επεκταθούν, θα είναι σε βάρος και της ελληνόκτητης ναυτιλίας που έχει ως βάση της, οικογενειακές και μικρομεσαίες εταιρείες. Και όλα αυτά λόγω τραπεζών και όχι λόγω αδυναμίας των εταιρειών [42].

---

[42] «newmoney.gr, ‘Οι τράπεζες φεύγουν, τα funds έρχονται... και οι εφοπλιστές ανησυχούν’»

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>: ΕΡΕΥΝΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

### 4.1 ΓΕΝΙΚΑ

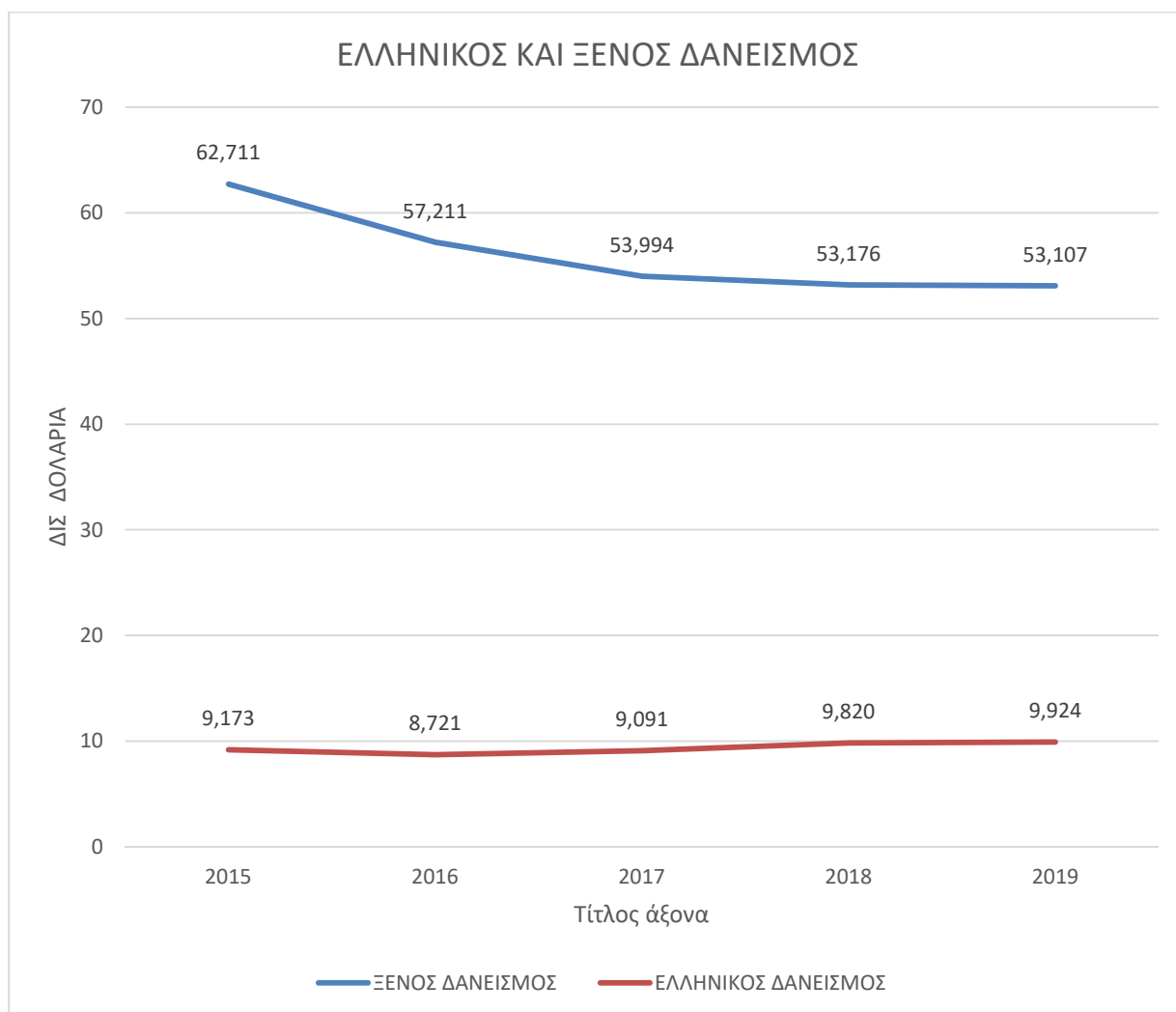
- Ο συνολικός δανεισμός των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από ελληνικές και ξένες τράπεζες τα τελευταία πέντε (5) χρόνια (2015 έως 2019) έχει διαμορφωθεί ως εξής:

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΑ	ΔΙΣ. ΔΟΛΑΡΙΑ
2015	62.711	-//-
2016	57.211	-//-
2017	53.994	-//-
2018	53.176	-//-
2019	53.107	-//-

- Ο συνολικός δανεισμός των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από ελληνικές τράπεζες την τελευταία πενταετία (2015 έως 2019) διαμορφώνεται ως εξής:

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΑ	ΔΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ
2015	9.173	-//-
2016	8.721	-//-
2017	9.091	-//-
2018	9.820	-//-
2019	9.924,09	-//-

Παίρνοντας καθεμιά από τις τέσσερις (4) μεγάλες τράπεζες ξεχωριστά θα διαπιστώσουμε ποια είναι εκείνη που επενδύει περισσότερο στον κλάδο της ναυτιλίας και ποια είναι εκείνη που επενδύει λιγότερο. Οι επενδύσεις για την πενταετία 2015 έως 2019, λοιπόν, έχουν ως εξής:



Πίνακας 11 (Κεφ. 4): Γράφημα ελληνικού και ξένου δανεισμού (2015-2019)

## 4.2 Τράπεζα Πειραιώς

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΑ	ΔΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ
2015	3.000	-//-
2016	2.730	-//-
2017	2.750	-//-
2018	2.840	-//-
2019	2.500	-//-

### Αναλυτικότερα:

Αναληφθέντα δάνεια:

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΑ	ΔΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ
2015	3.000	-//-
2016	2.730	-//-
2017	2.750	-//-
2018	2.840	-//-
2019	2.350	-//-

Δεσμευμένα αλλά μη αναληφθέντα δάνεια:

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΑ	ΔΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ
2015	0	-//-
2016	0	-//-
2017	0	-//-
2018	0	-//-
2019	150	-//-

### 4.3 Άλφα Τράπεζα Α.Ε. (Alpha Bank)

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΑ	ΔΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ
2015	2.100	-//-
2016	2.190	-//-
2017	2.225	-//-
2018	2.340	-//-
2019	2.500	-//-

#### Αναλυτικότερα:

Αναληφθέντα δάνεια:

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΑ	ΔΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ
2015	2.100	-//-
2016	2.100	-//-
2017	2.100	-//-
2018	2.300	-//-
2019	2.032,50	-//-

Δεσμευμένα αλλά μη αναληφθέντα δάνεια:

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΑ	ΔΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ
2015	0	-//-
2016	90	-//-
2017	125	-//-
2018	40	-//-
2019	50	-//-

### 4.4 Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος (ΕΤΕ)

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΑ	ΔΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ
2015	2.640	-//-
2016	2.368	-//-
2017	2.427	-//-
2018	2.453	-//-
2019	2.059,10	-//-

#### Αναλυτικότερα:

Αναληφθέντα δάνεια:

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΑ	ΔΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ
2015	2.515	-//-
2016	2.355	-//-
2017	2.302	-//-

2018	2.328	-//-
2019	2.450	-//-

Δεσμευμένα αλλά μη αναληφθέντα δάνεια:

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΑ	ΔΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ
2015	125	-//-
2016	13,2	-//-
2017	125,2	-//-
2018	125,4	-//-
2019	26,6	-//-

#### 4.5 Όμιλος Eurobank

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΑ	ΔΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ
2015	1.196	-//-
2016	1.227	-//-
2017	1.524	-//-
2018	1.840	-//-
2019	2.171	-//-

#### Αναλυτικότερα:

Αναληφθέντα δάνεια:

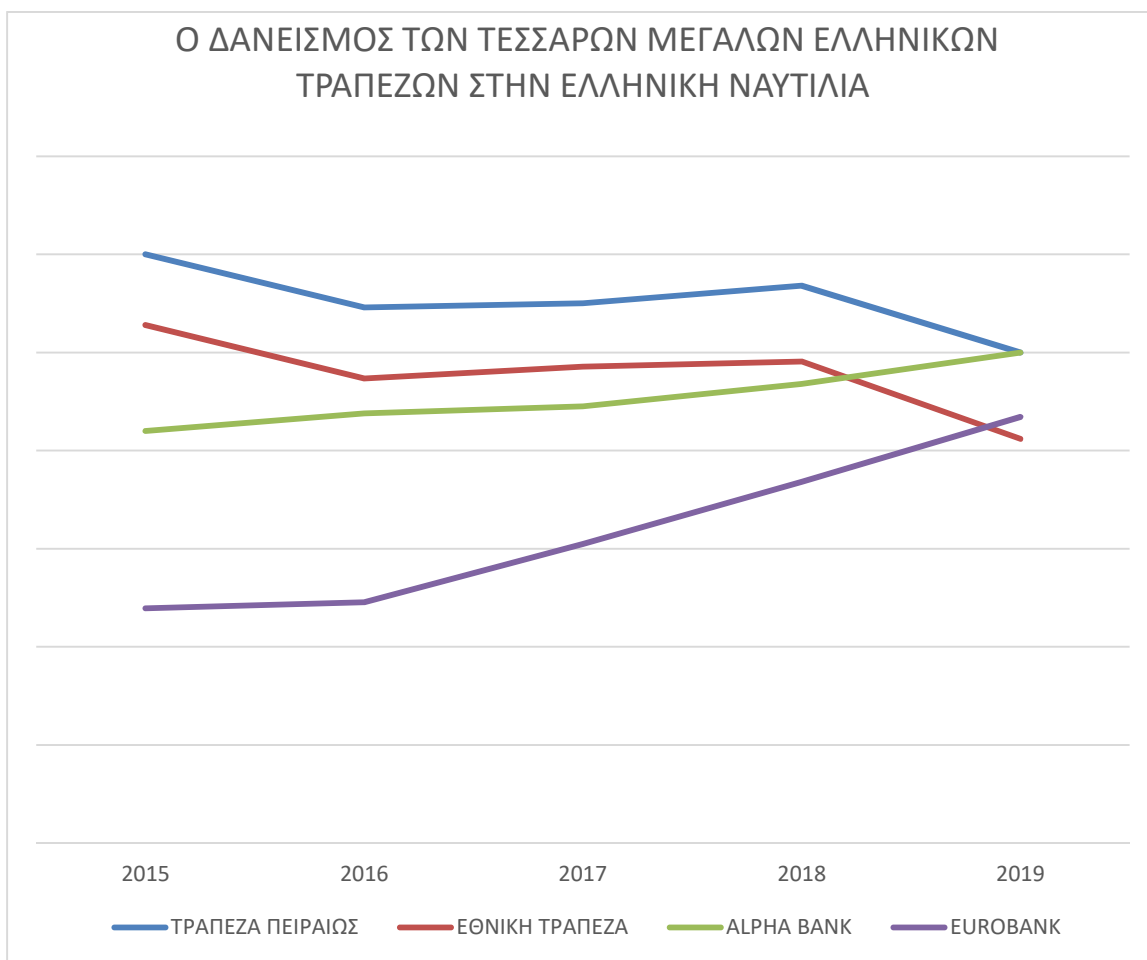
ΕΤΟΣ	ΠΟΣΑ	ΔΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ
2015	1.089	-//-
2016	1.100	-//-
2017	1.470	-//-
2018	1.737	-//-
2019	2.022	-//-

Δεσμευμένα αλλά μη αναληφθέντα δάνεια:

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΑ	ΔΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ
2015	107	-//-
2016	127	-//-
2017	54	-//-
2018	103	-//-
2019	149	-//-

**Σχόλιο:** Οι παραπάνω πίνακες δείχνουν αναλυτικά τον δανεισμό των τεσσάρων μεγάλων ελληνικών τραπεζών (Εθνική τράπεζα της Ελλάδος, Τράπεζα Πειραιώς, Alpha Bank, Eurobank). Αναλύοντας τα παραπάνω δεδομένα για κάθε ένα από τα έτη που εξετάζουμε, προκύπτει το συμπέρασμα ότι η Τράπεζα Πειραιώς αποτελεί τον κύριο και αδιαμφισβήτητο μοχλό χρηματοδότησης την Ελληνικής ναυτιλίας, σε σχέση με τις υπόλοιπες τρεις (3) μεγάλες ελληνικές τράπεζες. Έπειτα, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος συμβάλει και αυτή σε ένα πολύ σημαντικό ποσοστό ερχόμενη δεύτερη στην κατάταξη των Ελληνικών τραπεζών. Τέλος, στην τρίτη και τέταρτη θέση αντίστοιχα βρίσκονται η Alpha Bank και η Eurobank οι οποίες συμπληρώνουν το «καρέ» της χρηματοδότησης για την ελληνική ναυτιλία. Το παρακάτω διάγραμμα εμφανίζει εκτενέστερα τον δανεισμό των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από

τις ελληνικές τράπεζες, ο οποίος έχει ως εξής:



Πίνακας 12 (Κεφ. 4): Δανεισμός των 4 μεγάλων ελληνικών τραπεζών στην ελληνική ναυτιλία

## 4.6 ΕΝ ΣΥΝΟΛΩ

Με τη βοήθεια των ακολουθούντων πινάκων ο συνολικός δανεισμός των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από ελληνικές και ξένες τράπεζες (παγκοσμίως) τα τελευταία πέντε (5) χρόνια (2015 έως 2019) εμφανίζεται αναλυτικότερα (δηλ. ανά χρονιά) και έχει ως εξής:



Έτος 2015

Greek shipping portfolios as of end 2015				
Rank	Bank	Drawn	Committed but Undrawn	Total
1	Credit Suisse*	\$5,580	\$1,140	\$6,720
2	Royal Bank of Scotland	\$5,200	\$0	\$5,200
3	DVB	\$4,400	\$142	\$4,542
4	Piraeus Bank*	\$3,000	\$0	\$3,000
5	National Bank of Greece	\$2,515	\$125	\$2,640
6	DNB	\$2,200	\$141	\$2,341
7	HSH Nordbank*	\$2,156	\$185	\$2,341
8	CHINA EXIM*	\$1,600	\$700	\$2,300
9	BNP Paribas	\$1,927	\$293	\$2,220
10	Citibank	\$1,600	\$600	\$2,200
11	ABN AMRO	\$2,047	\$114	\$2,160
12	ING	\$1,400	\$720	\$2,120
13	Alpha Bank	\$2,100	\$0	\$2,100
14	HSBC	\$2,000	\$0	\$2,000
15	China Development Bank*	\$1,250	\$600	\$1,850
16	Unicredit	\$1,500	\$300	\$1,800
17	DB - Deutsche Shipping*	\$1,800	\$0	\$1,800
18	Nordea	\$1,335	\$367	\$1,702
19	Commerzbank**	\$1,500	\$0	\$1,500
20	Eurobank	\$1,089	\$107	\$1,196
21	KEXIM*	\$700	\$450	\$1,150
22	KFW	\$644	\$364	\$1,008
23	Calyon*	\$800	\$0	\$800
24	China Everbright Bank*	\$450	\$200	\$650
25	Nord LB	\$552	\$53	\$605
26	Bremer Landesbank	\$600	\$0	\$600
27	CIT Maritime Finance*	\$500	\$0	\$500
28	Qatar National Bank*	\$335	\$0	\$335
29	Barwa Bank*	\$335	\$0	\$335
30	Aegean Baltic	\$237	\$0	\$237
31	NIBC	\$200	\$0	\$200
	OTHER BANKS (20)	\$4,560		\$4,560
	<b>Overall number of banks</b>	<b>51</b>	<b>Total Greek portfolio</b>	<b>\$62,711.5</b>

Πίνακας 13 (Κεφ. 4): Παγκόσμιος δανεισμός ελληνικών ναυτιλιακών επιχ/σεων (2015) [43]

[43] «petrofin.gr»

Έτος 2016

Greek shipping portfolios as of end 2016				
Rank	Bank	Drawn	Committed but Undrawn	Total
1	Credit Suisse*	\$5,935.00	\$535.00	\$6,470.00
2	DVB	\$4,230.00	\$80.00	\$4,310.00
3	Royal Bank of Scotland~*	\$3,000.00	\$0.00	\$3,000.00
4	HSBC*	\$2,600.00	\$400.00	\$3,000.00
5	Piraeus Bank ^	\$2,730.00	\$0.00	\$2,730.00
6	ABN AMRO	\$1,933.02	\$591.68	\$2,524.70
7	Citibank	\$1,800.00	\$700.00	\$2,500.00
8	BNP Paribas	\$2,072.00	\$409.00	\$2,481.00
9	National Bank of Greece	\$2,355.00	\$13.20	\$2,368.20
10	Alpha Bank	\$2,100.00	\$90.00	\$2,190.00
11	DNB	\$2,000.00	\$114.00	\$2,114.00
12	ING	\$1,890.00	\$219.00	\$2,109.00
13	HSH Nordbank <sup>2</sup> *	\$1,850.00	\$100.00	\$1,950.00
14	Nordea*	\$1,300.00	\$300.00	\$1,600.00
15	CHINA EXIM <sup>o</sup> *	\$1,600.00	\$0.00	\$1,600.00
16	DB - Deutsche Shipping*	\$1,500.00	\$0.00	\$1,500.00
17	Unicredit	\$1,190.00	\$170.00	\$1,360.00
18	KEXIM*	\$1,300.00	\$0.00	\$1,300.00
19	Eurobank	\$1,100.00	\$127.00	\$1,227.00
20	KFW	\$799.00	\$243.00	\$1,042.00
21	Calyon*	\$750.00	\$0.00	\$750.00
22	China Everbright Bank <sup>o</sup> *	\$600.00	\$0.00	\$600.00
23	Bremer Landesbank	\$580.00	\$0.00	\$580.00
24	Nord LB	\$500.00	\$0.00	\$500.00
25	China Development Bank <sup>o</sup> *	\$400.00	\$0.00	\$400.00
26	CIT Maritime Finance*	\$400.00	\$0.00	\$400.00
27	Qatar National Bank*	\$250.00	\$0.00	\$250.00
28	Barwa Bank*	\$250.00	\$0.00	\$250.00
29	Aegean Baltic	\$199.65	\$5.80	\$205.45
30	NIBC	\$200.00	\$0.00	\$200.00
	OTHER BANKS (21)	\$5,700.00		\$5,700.00
	<b>Total Greek portfolio</b>	<b>\$53,113.7</b>	<b>\$4,097.7</b>	<b>\$57,211.35</b>
	<b>Overall number of banks</b>	<b>51</b>		

Πίνακας 14 (Κεφ. 4): Παγκόσμιος δανεισμός ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων (2016) [43]

[43] «petrofin.gr»

Greek shipping portfolios as of end 2017				
Rank	Bank	Drawn	Committed but Undrawn	Total
1	Credit Suisse*	\$5,800.00	\$400.00	\$6,200.00
2	DVB	\$4,289.00	\$19.00	\$4,308.00
3	BNP Paribas	\$2,400.00	\$400.00	\$2,800.00
4	Piraeus Bank ^	\$2,750.00	\$0.00	\$2,750.00
5	Citi	\$2,200.00	\$500.00	\$2,700.00
6	HSBC*	\$2,500.00	\$0.00	\$2,500.00
7	National Bank of Greece	\$2,302.40	\$125.20	\$2,427.60
8	ABN AMRO	\$2,220.00	\$130.04	\$2,350.04
9	Alpha Bank	\$2,100.00	\$125.00	\$2,225.00
10	ING	\$1,630.00	\$439.00	\$2,069.00
11	HSB Nordbank ^	\$1,850.00	\$100.00	\$1,950.00
12	DNB	\$1,560.00	\$49.00	\$1,609.00
13	CHINA EXIM * *	\$1,600.00	\$0.00	\$1,600.00
14	Eurobank	\$1,470.00	\$54.00	\$1,524.00
15	Royal Bank of Scotland~	\$1,500.00	\$0.00	\$1,500.00
16	Nordea	\$1,304.00	\$89.00	\$1,393.00
17	KEXIM*	\$1,300.00	\$0.00	\$1,300.00
18	Unicredit	\$1,000.00	\$100.00	\$1,100.00
19	DB - Deutsche Shipping*	\$1,000.00	\$0.00	\$1,000.00
20	KFW	\$662.80	\$278.34	\$941.14
21	Nord LB	\$710.00	\$0.00	\$710.00
22	Calyon*	\$650.00	\$0.00	\$650.00
23	China Everbright Bank * *	\$600.00	\$0.00	\$600.00
24	China Development Bank * *	\$400.00	\$0.00	\$400.00
25	CIT Maritime Finance*	\$350.00	\$0.00	\$350.00
26	Qatar National Bank*	\$200.00	\$0.00	\$200.00
27	Barwa Bank*	\$200.00	\$0.00	\$200.00
28	NIBC	\$200.00	\$0.00	\$200.00
29	Aegean Baltic	\$162.55	\$1.88	\$164.43
30	Amsterdam Trade Bank	\$116.75	\$32.00	\$148.75
	<b>OTHER BANKS (21)</b>	<b>\$6,125.00</b>	<b>\$0.00</b>	<b>\$6,125.00</b>
	<b>Total Greek portfolio</b>	<b>\$51,152.5</b>	<b>\$2,842.5</b>	<b>\$53,994.96</b>
	<b>Overall number of banks</b>	<b>51</b>		

Πίνακας 15 (Κεφ. 4): Παγκόσμιος δανεισμός ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων (2017) [43]

Greek shipping portfolios as of end 2018				
Rank	Bank	Drawn	Committed but Undrawn	Total
1	Credit Suisse*	\$5,900.00	\$1,100.00	\$7,000.00
2	DVB	\$3,052.00	\$47.00	\$3,099.00
3	BNP Paribas	\$2,800.00	\$120.00	\$2,920.00
4	Piraeus Bank**	\$2,840.00	\$0.00	\$2,840.00
5	HSBC	\$2,800.00	\$0.00	\$2,800.00
6	Citi	\$2,500.00	\$200.00	\$2,700.00
7	National Bank of Greece	\$2,327.70	\$125.40	\$2,453.10
8	Alpha Bank	\$2,300.00	\$40.00	\$2,340.00
9	ABN AMRO	\$2,100.00	\$225.00	\$2,325.00
10	ING*	\$2,200.00	\$0.00	\$2,200.00
11	Hamburg Commercial Bank*	\$1,700.00	\$150.00	\$1,850.00
12	Eurobank	\$1,737.00	\$103.00	\$1,840.00
13	CHINA EXIM*	\$1,800.00	\$0.00	\$1,800.00
14	KEXIM*	\$1,400.00	\$0.00	\$1,400.00
15	DNB	\$1,274.20	\$105.13	\$1,379.33
16	Nordea	\$1,153.91	\$183.03	\$1,336.94
17	KFW	\$650.25	\$177.84	\$828.09
18	DB - Deutsche Shipping*	\$800.00	\$0.00	\$800.00
19	Unicredit	\$760.00	\$0.00	\$760.00
20	Nord LB	\$750.00	\$0.00	\$750.00
21	China Everbright Bank*	\$650.00	\$0.00	\$650.00
22	Calyon*	\$600.00	\$0.00	\$600.00
23	China Development Bank*	\$450.00	\$0.00	\$450.00
24	CIT Maritime Finance*	\$350.00	\$0.00	\$350.00
25	NIBC	\$200.00	\$0.00	\$200.00
26	Aegean Baltic	\$163.62	\$14.24	\$177.86
27	Amsterdam Trade Bank	\$157.00	\$0.00	\$157.00
28	Qatar National Bank*	\$150.00	\$0.00	\$150.00
29	Barwa Bank*	\$150.00	\$0.00	\$150.00
30	Bank of Cyprus	\$90.00	\$0.00	\$90.00
31	Hellenic Bank*	\$80.00	\$0.00	\$80.00
	OTHER BANKS (21)	\$6,700.00	\$0.00	\$6,700.00
	<b>Total Greek portfolio</b>	<b>\$50,585.7</b>	<b>\$2,590.6</b>	<b>\$53,176.32</b>

Πίνακας 16 (Κεφ. 4): Παγκόσμιος δανεισμός ελληνικών ναυτιλιακών επιγ/σεων (2018) [43]

[43] «petrofin.gr»

 <b>Greek shipping portfolios as of end 2019</b>				
Rank	Bank	Drawn	Committed but Undrawn	Total
1	Credit Suisse*	\$6,500.00	\$1,200.00	\$7,700.00
2	BNP Paribas	\$2,730.00	\$420.00	\$3,150.00
3	HSBC*	\$2,600.00	\$200.00	\$2,800.00
4	Citi	\$2,500.00	\$200.00	\$2,700.00
5	Piraeus Bank	\$2,350.00	\$150.00	\$2,500.00
6	Alpha Bank	\$2,450.00	\$50.00	\$2,500.00
7	Eurobank	\$2,022.00	\$149.00	\$2,171.00
8	ING*	\$2,000.00	\$150.00	\$2,150.00
9	DVB	\$2,138.00	\$6.00	\$2,144.00
10	ABN AMRO	\$1,900.00	\$200.00	\$2,100.00
11	National Bank of Greece	\$2,032.50	\$26.60	\$2,059.10
12	Hamburg Commercial Bank*	\$1,900.00	\$100.00	\$2,000.00
13	CHINA EXIM*	\$1,900.00	\$0.00	\$1,900.00
14	KEXIM*	\$1,500.00	\$0.00	\$1,500.00
15	KFW	\$940.01	\$363.75	\$1,303.76
16	Nordea	\$1,246.98	\$14.08	\$1,261.06
17	DNB	\$1,005.00	\$77.90	\$1,082.90
18	Unicredit	\$700.00	\$100.00	\$800.00
19	China Everbright Bank*	\$750.00	\$0.00	\$750.00
20	Calyon*	\$700.00	\$0.00	\$700.00
21	DB - Deutsche Shipping*	\$600.00	\$0.00	\$600.00
22	CIT Maritime Finance	\$300.00	\$290.00	\$590.00
23	China Development Bank*	\$450.00	\$0.00	\$450.00
24	Aegean Baltic	\$248.20	\$18.10	\$266.30
25	Bank of Cyprus	\$190.00	\$0.00	\$190.00
26	Nord LB	\$168.00	\$0.00	\$168.00
27	Amsterdam Trade Bank	\$162.00	\$0.00	\$162.00
28	Qatar National Bank*	\$150.00	\$0.00	\$150.00
29	Barwa Bank*	\$150.00	\$0.00	\$150.00
30	Hellenic Bank*	\$150.00	\$0.00	\$150.00
31	NIBC*	\$140.00	\$0.00	\$140.00
32	Astrobank	\$79.18	\$8.50	\$87.68
	<b>OTHER BANKS (23)</b>	<b>\$6,732.00</b>	<b>\$0.00</b>	<b>\$6,732.00</b>
	<b>Total Greek portfolio</b>	<b>\$49,383.87</b>	<b>\$3,723.93</b>	<b>\$53,107.80</b>
	Overall number of banks		55	

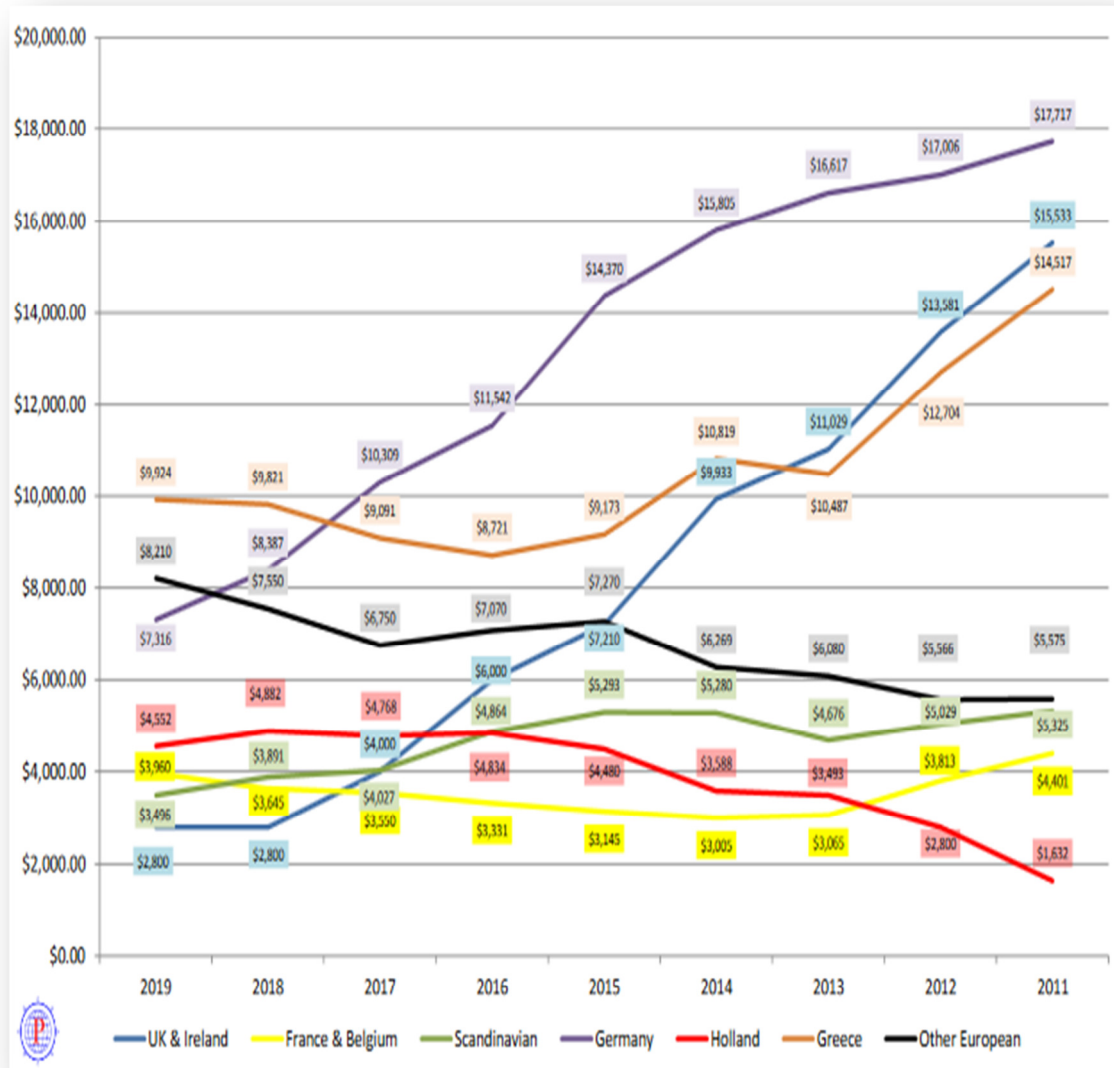
Πίνακας 17 (Κεφ. 4): Παγκόσμιος δανεισμός ελληνικών ναυτιλιακών επιχ/σεων (2019) [43]

**Σχόλιο:** Μέσα στα έτη, υπήρξαν αρκετές ανακατατάξεις στην παγκόσμια κλίμακα χρηματοδότησης της ναυτιλίας. Κάποιες από τις ελληνικές τράπεζες είχαν σταθερή πορεία, κάποιες ανοδική και κάποιες είχαν διάφορα «σκαμπανεβάσματα». Αναλυτικότερα, η πιο σταθερή τράπεζα ήταν η Πειραιώς, η οποία κυμαινόταν από την 4η έως και την 5η θέση παγκοσμίως, δείχνοντας τη θέληση της να παραμείνει στο υψηλότερο επίπεδο. Πολύ σημαντική άνοδο έκανε η Alpha Bank η οποία ξεκινώντας από την 13η θέση το 2015 κατάφερε να «σκαρφαλώσει» χρονιά με τη χρονιά στην 10η, 9η, 8η και τελικά στην 6η θέση το 2019. Μια ακόμη σημαντική και εκπληκτική άνοδος, ήταν αυτή της Eurobank η οποία κατάφερε από την 20η θέση παγκοσμίως το 2015 να ανέβει στην 19η, 14η, 12η και τελικά στην 7η θέση το 2019. Η τράπεζα που είχε τα λεγόμενα «σκαμπανεβάσματα» ήταν η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος η οποία ενώ ξεκίνησε δυναμικά το 2015 στην 5η θέση παγκοσμίως, κύλησε στην 9η θέση μια χρονιά αργότερα, ανέβηκε στην 7η θέση για τις χρονιές 2017 και 2018 για να καταλήξει στην 11η θέση το 2019.

[43] «petrofin.gr»

- ✚ Με τη βοήθεια μερικών ακόμα πινάκων, που θα παρουσιάσουμε πιο κάτω, μπορούμε να έχουμε μια ακόμη σαφή εικόνα για τον ευρωπαϊκό αλλά και τον παγκόσμιο δανεισμό στις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις από το μακρινό 2011 έως και το 2019. Η περίοδος που μας απασχολεί, ωστόσο, είναι η περίοδος από το 2015 έως το 2019.


### Ευρωπαϊκός δανεισμός ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων



Πίνακας 18 (Κεφ. 4): Ευρωπαϊκός δανεισμός ελληνικών ναυτιλιακών επιχ/σεων (2011-2019) [43]

**Σχόλιο:** Οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις χρηματοδοτούνται εκτός από την Ελλάδα και από άλλες χώρες της Ευρώπης. Στο διάγραμμα πιο πάνω βλέπουμε ότι από το 2011 έως και το 2013 η Ελλάδα δεν είναι η πρώτη χρηματοδοτική πηγή για τους Έλληνες εφοπλιστές και αυτό μπορεί να οφείλεται στο ότι η χώρα μας διανύε περίοδο μνημονίων, κρίσης και λιτότητας. Από το 2013 έως το 2017 είναι στην δεύτερη θέση στην Ευρώπη και από το 2017 έως το 2019 αποτελεί την πρώτη και κυρίαρχη δύναμη. Η Ελλάδα όπως φαίνεται στο διάγραμμα διενυσε όλα αυτά τα χρόνια περιόδους στασιμότητας (2013–2014), με περιόδους κάμψης (2014–2016) και με περιόδους ανόδου (2016-2019). Πρώτη χρηματοδοτική πηγή μέχρι και το 2017 αποτελούσε η Γερμανία. Από το 2017 κατέβηκε στην δεύτερη θέση. Όμως από το 2011 – 2019 η τάση της Γερμανίας είναι συνεχώς πτωτική πράγμα που μπορεί να εξηγήσει κάνεις με την παγκόσμια οικονομική κρίση. Όπως πτωτική καταγράφηκε και τάση του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας το 2011-2018 και μόνο το 2018-2019 παρέμεινε σχεδόν στάσιμη. Σταθερή αύξηση παρουσιάζουν οι λοιπές ευρωπαϊκές χρηματοδοτικές χώρες που πλέον το 2019 βρίσκονται στην δεύτερη θέση.

#### Παγκόσμιος δανεισμός ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

	<i>European</i>	<i>North America</i>	<i>Far East</i>	<i>Middle East</i>	<i>Australia</i>	<i>TOTALS</i>
2019	\$40,257.81	\$4,650.00	\$7,500.00	\$300.00	\$400.00	\$53,107.81
2018	\$40,976.32	\$4,400.00	\$7,150.00	\$300.00	\$350.00	\$53,176.32
2017	\$42,495.00	\$4,400.00	\$6,400.00	\$400.00	\$300.00	\$53,995.00
2016	\$46,362.00	\$3,950.00	\$6,150.00	\$500.00	\$250.00	\$57,212.00
2015	\$50,942.00	\$3,650.00	\$7,150.00	\$670.00	\$300.00	\$62,712.00
2014	\$54,669.00	\$2,800.00	\$5,500.00	\$670.00	\$350.00	\$63,989.00
2013	\$55,447.00	\$1,950.00	\$3,700.00		\$400.00	\$61,497.00
2012	\$60,500.00	\$1,780.00	\$3,000.00		\$500.00	\$65,780.00
2011	\$64,700.00	\$1,408.00	\$1,286.00		\$300.00	\$67,694.00

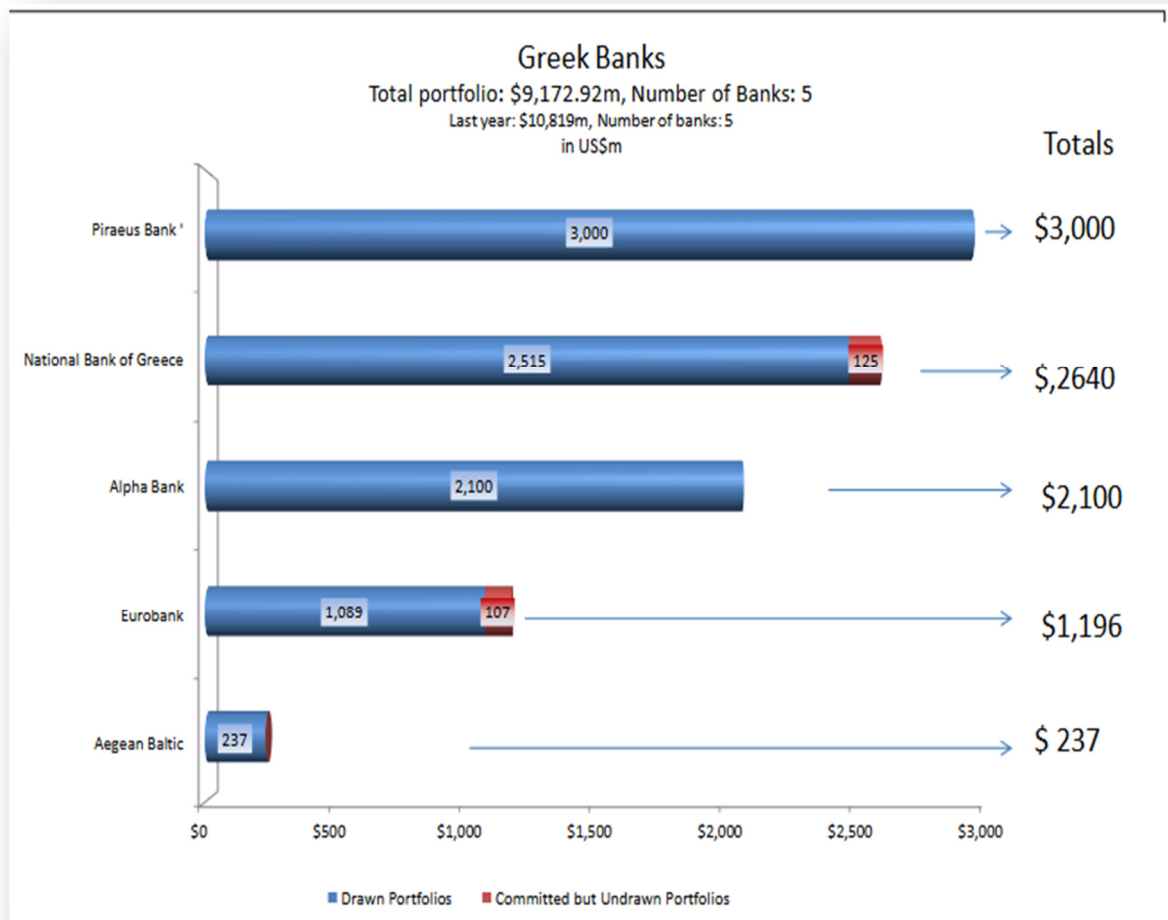
Πίνακας 19 (Κεφ. 4): Παγκόσμιος δανεισμός ελληνικών ναυτιλιακών επιχ/σεων (2011-2019) [43]

**Σχόλιο:** Ο παγκόσμιος δανεισμός των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων τα τελευταία 9 χρόνια είναι περίπου 539 δισεκατομμύρια δολάρια. Ωστόσο, το μεγαλύτερο ποσοστό το κατέχει σταθερά η Ευρώπη.

[43] «petrofin.gr»

- ✚ Ξανά με τη αρωγή των πινάκων, αυτή τη φορά θα παρουσιάσουμε τον συνολικό δανεισμό των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από ελληνικές τράπεζες την τελευταία πενταετία (2015-2019) αναλυτικότερα.

### Έτος 2015:

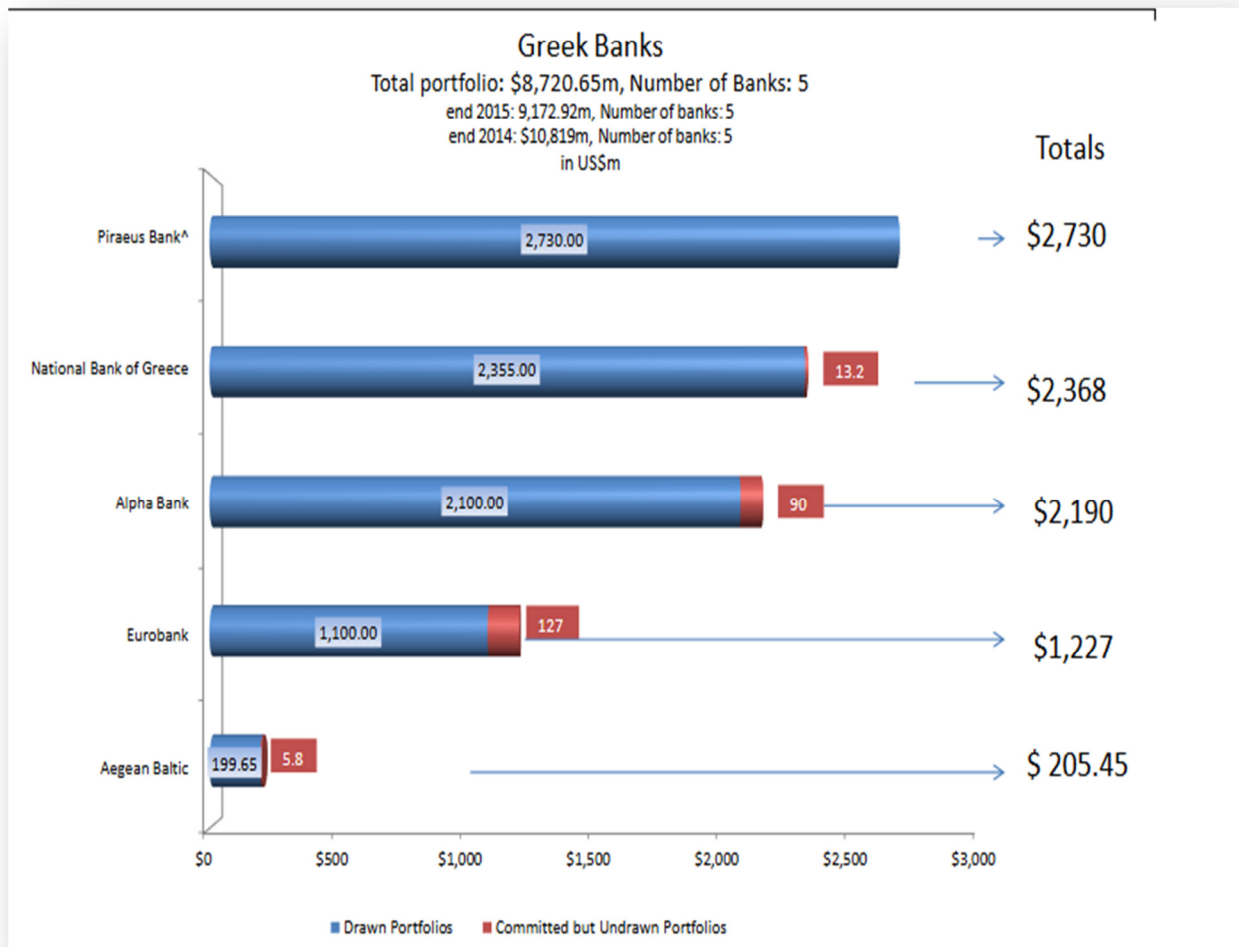


Πίνακας 20 (Κεφ. 4): Δανεισμός ελληνικών ναυτιλιακών επιχ/σεων από ελληνικές τράπεζες (2015) [43]

[43] «petrofin.gr»



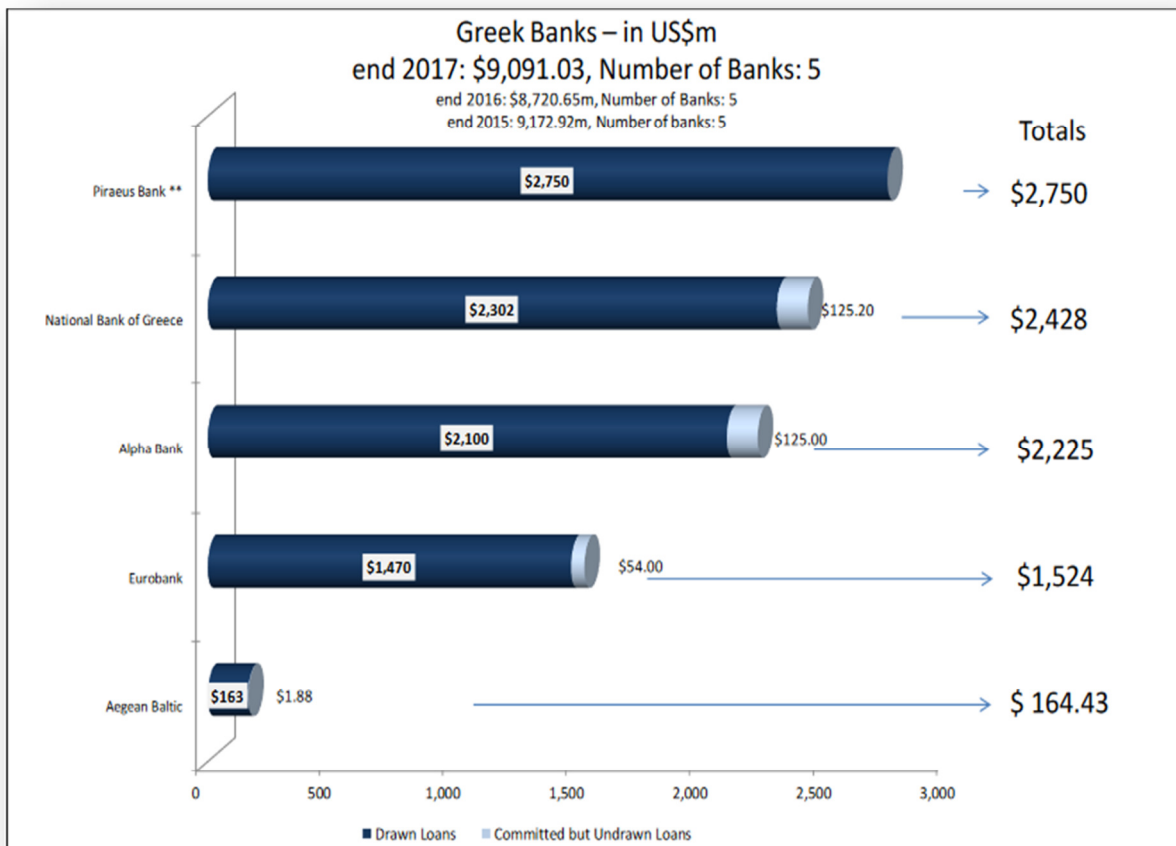
Έτος 2016:



Πίνακας 21 (Κεφ. 4): Δανεισμός ελληνικών ναυτιλιακών επιχ/σεων από ελληνικές τράπεζες (2016) [43]

[43] «petrofin.gr»

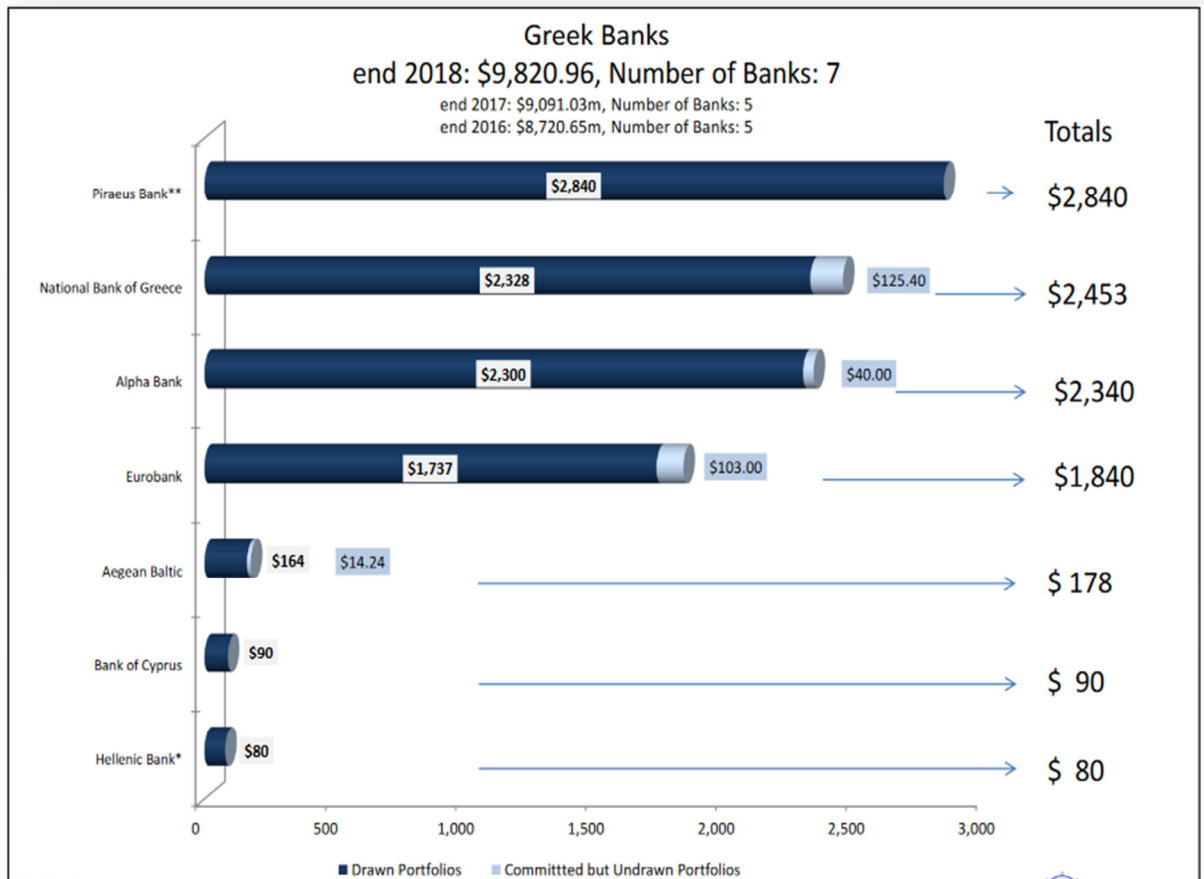
**Έτος 2017:**



**Πίνακας 22 (Κεφ. 4): Δανεισμός ελληνικών ναυτιλιακών επιχ/σεων από ελληνικές τράπεζες (2017) [43]**

[43] «petrofin.gr»

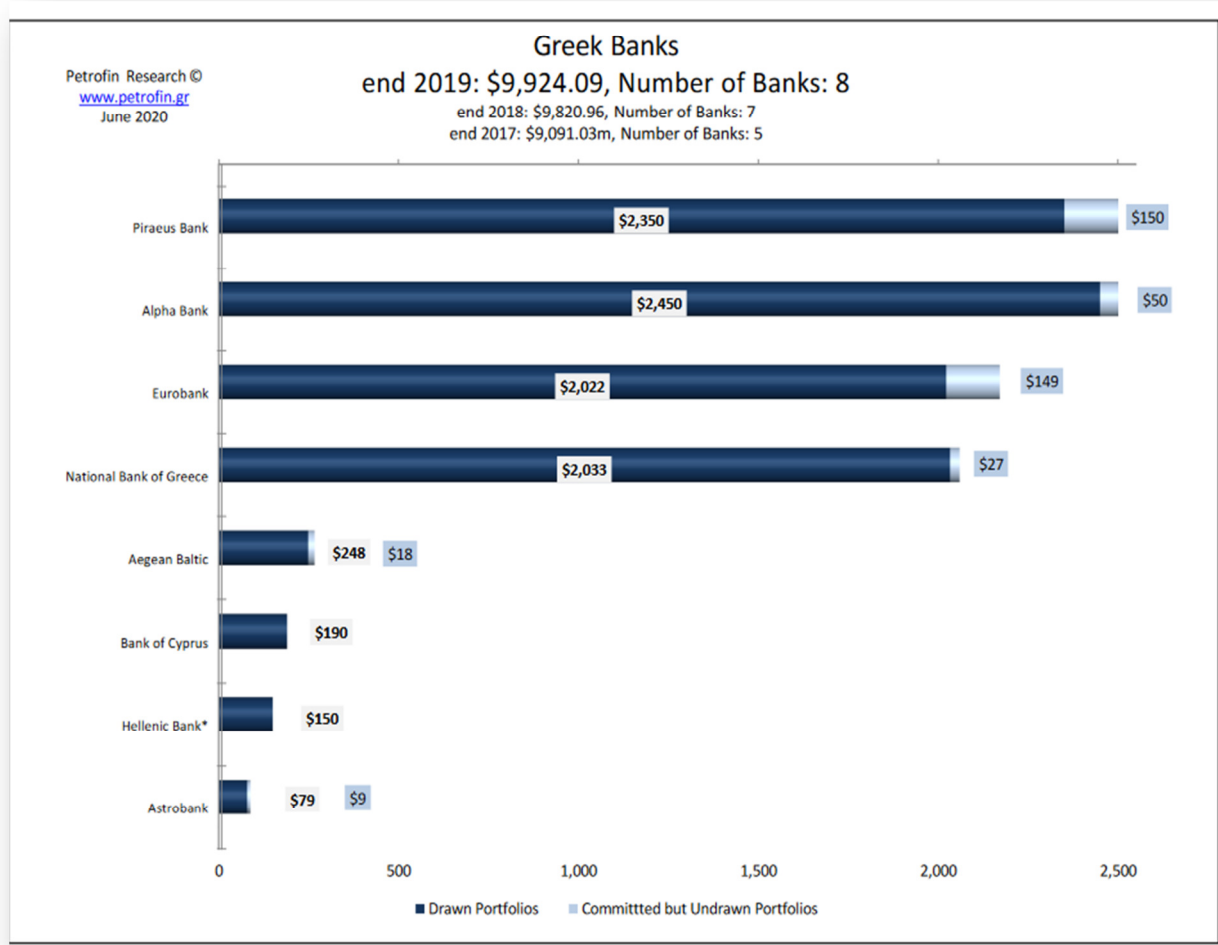
**Έτος 2018:**



Πίνακας 23 (Κεφ. 4): Δανεισμός ελληνικών ναυτιλιακών επιχ/σεων από ελληνικές τράπεζες (2018) [43]

[43] «petrofin.gr»

## Έτος 2019:



Πίνακας 24 (Κεφ. 4): Δανεισμός ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από ελληνικές τράπεζες (2019) [43]

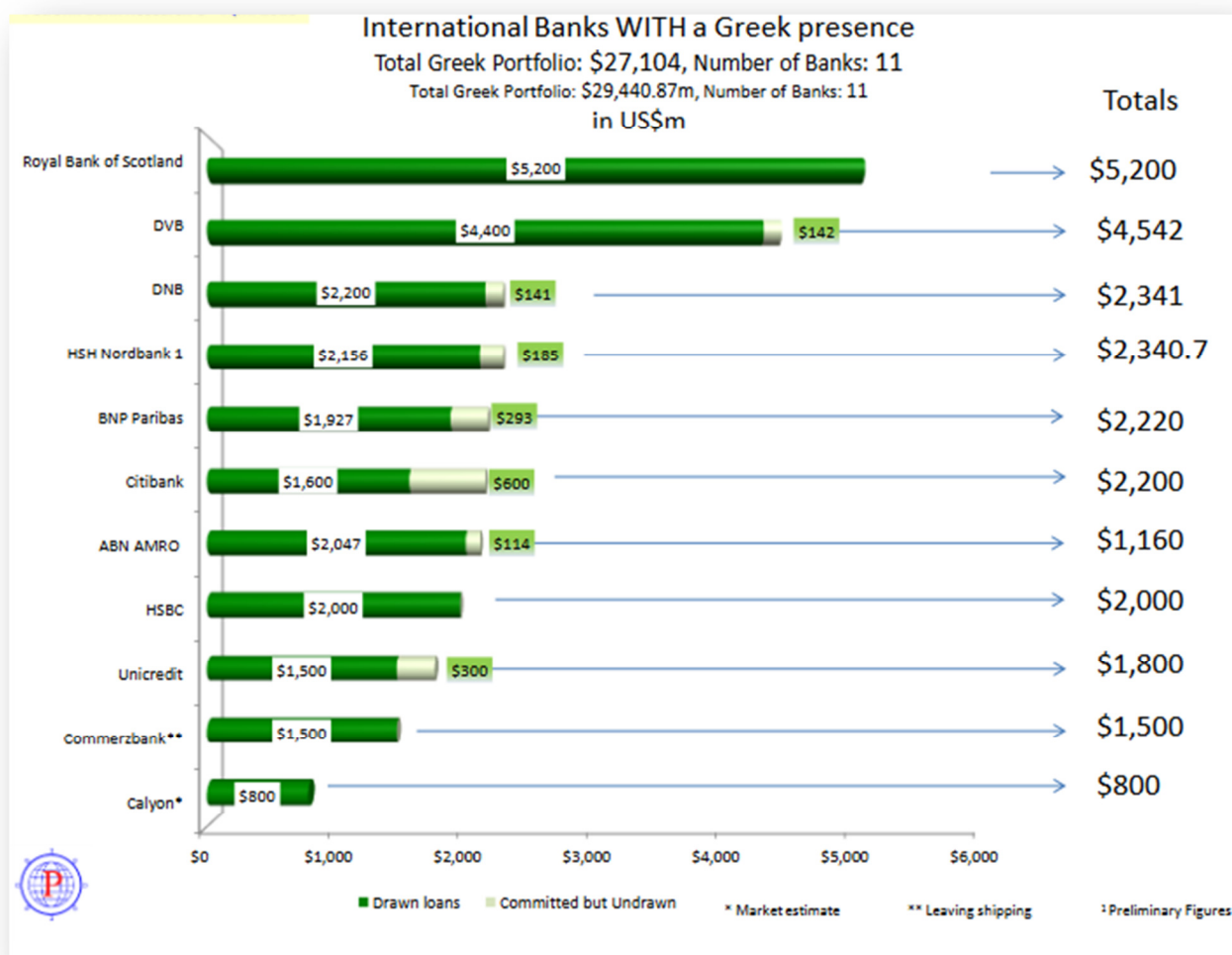
**Σχόλιο:** Από αυτούς τους πίνακες φαίνεται ότι η Τράπεζα Πειραιώς είναι σταθερά ο πρώτος χρηματοδότης των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από το 2015 έως και το 2018. Το 2019, ωστόσο, η Άλφα Τράπεζα Α.Ε. (Alpha Bank) παίρνει την πρωτιά από την Τράπεζα Πειραιώς για μόλις 100 χιλιάδες δολάρια. Στον δεύτερο καλύτερο χρηματοδότη βρίσκεται η Εθνική Τράπεζα, η οποία για από το 2015 έως και το 2018 βρίσκεται στην δεύτερη θέση των χρηματοδοτήσεων, με μια πτώση στην πέμπτη θέση το 2019 πίσω από την Άλφα Τράπεζα Α.Ε. (Alpha Bank) και την Eurobank αντίστοιχα. Τρίτος χρηματοδότης από το 2015 έως το 2018 είναι η Alpha Bank που το 2019 ανέβηκε στην Ελλάδα στη δεύτερη θέση. Μετά ακολουθεί η Eurobank όπου το 2019 έκανε άνοδο και έγινε ο τρίτος χρηματοδότης, έπειτα από τέσσερα συναπτά έτη στην τέταρτη θέση. Ακολουθούν η Hellenic Bank, η Bank of Cyprus, η Aegean Baltic.

[43] «petrofin.gr»

## 4.7 ΤΟ “Top-10” ΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΜΕ ΤΗ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (2015-2019)

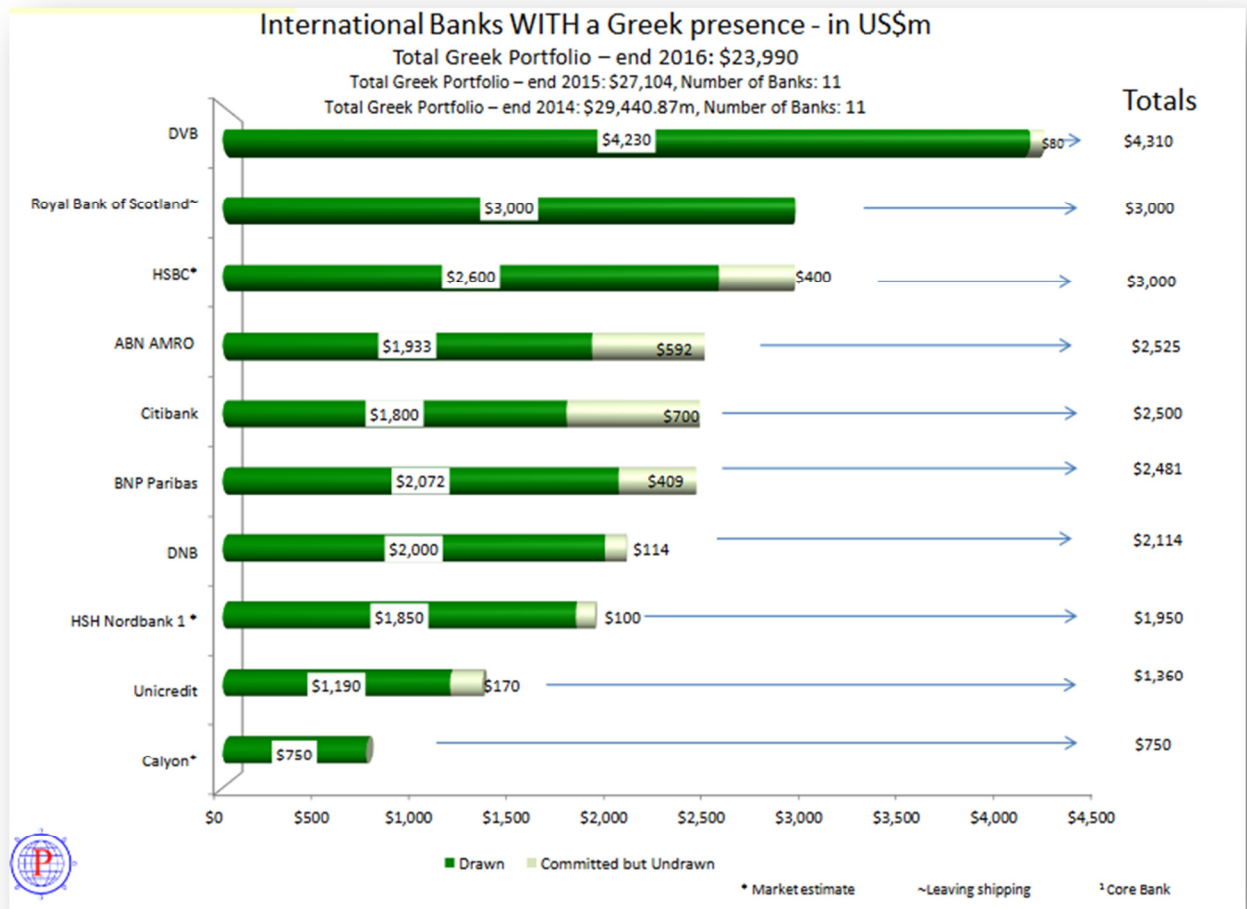
Μερικές από τις πιο μεγάλες τράπεζες παγκοσμίως κατά την περίοδο των μνημονιακών αλλά και μετά-μνημονιακών ετών στην Ελλάδα, έδειξαν το ενδιαφέρον τους για την χρηματοδότηση του κλάδου της ελληνικής ναυτιλίας πολύ έντονα και έμπρακτα. Πιο κάτω, παραθέτουμε ανά έτος από το 2015 έως και το 2019 αναλυτικά τις 10 παγκόσμιες τράπεζες, οι οποίες χρηματοδότησαν την ναυτιλία με τα μεγαλύτερα ποσά κάθε έτος. Αναλυτικότερα:

### Έτος 2015



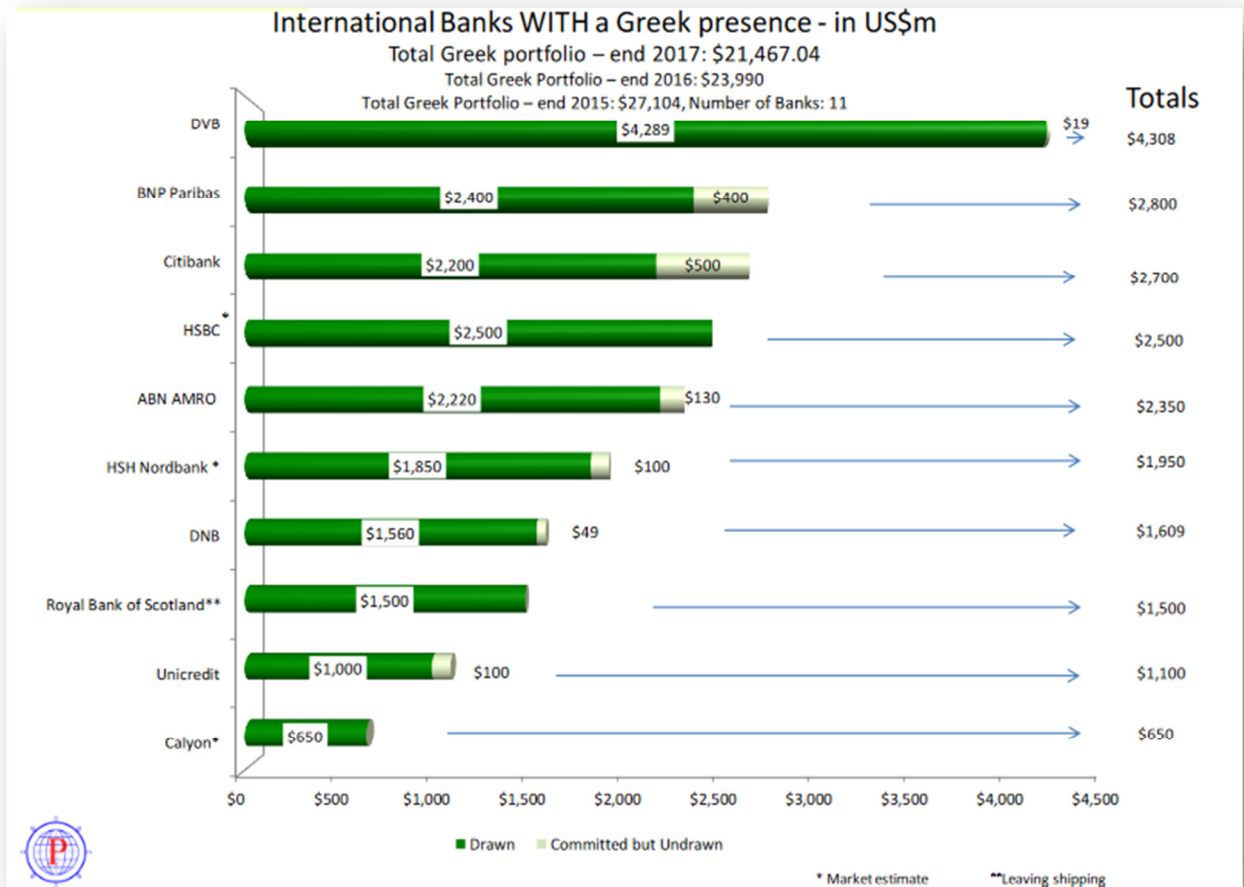
Πίνακας 25 (Κεφ. 4): Το “Top-10” της παγκόσμιας χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας (2015) [43]

[43] «petrofin.gr»

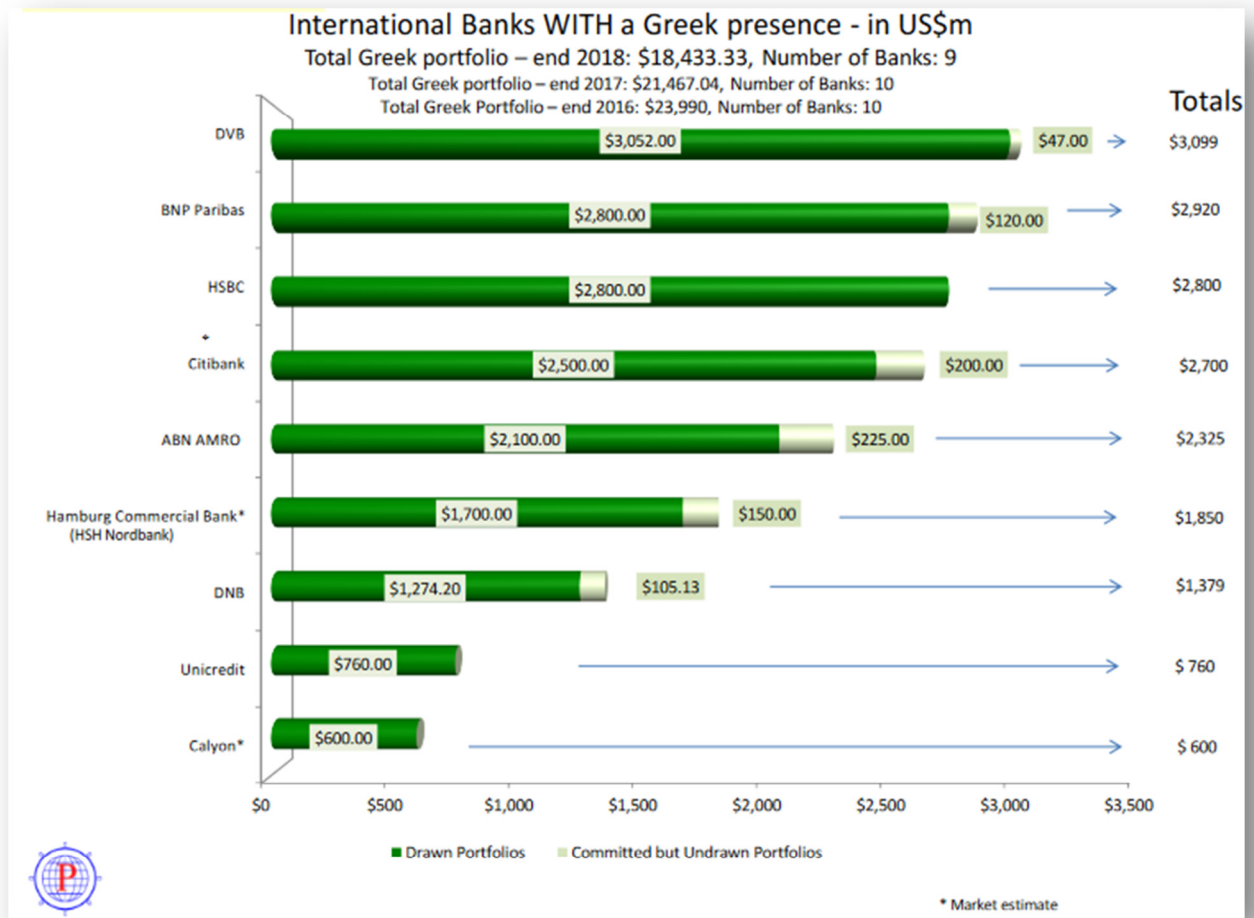


Πίνακας 26 (Κεφ. 4): Το “Top-10” της παγκόσμιας χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας (2016) [43]

[43] «petrofin.gr»



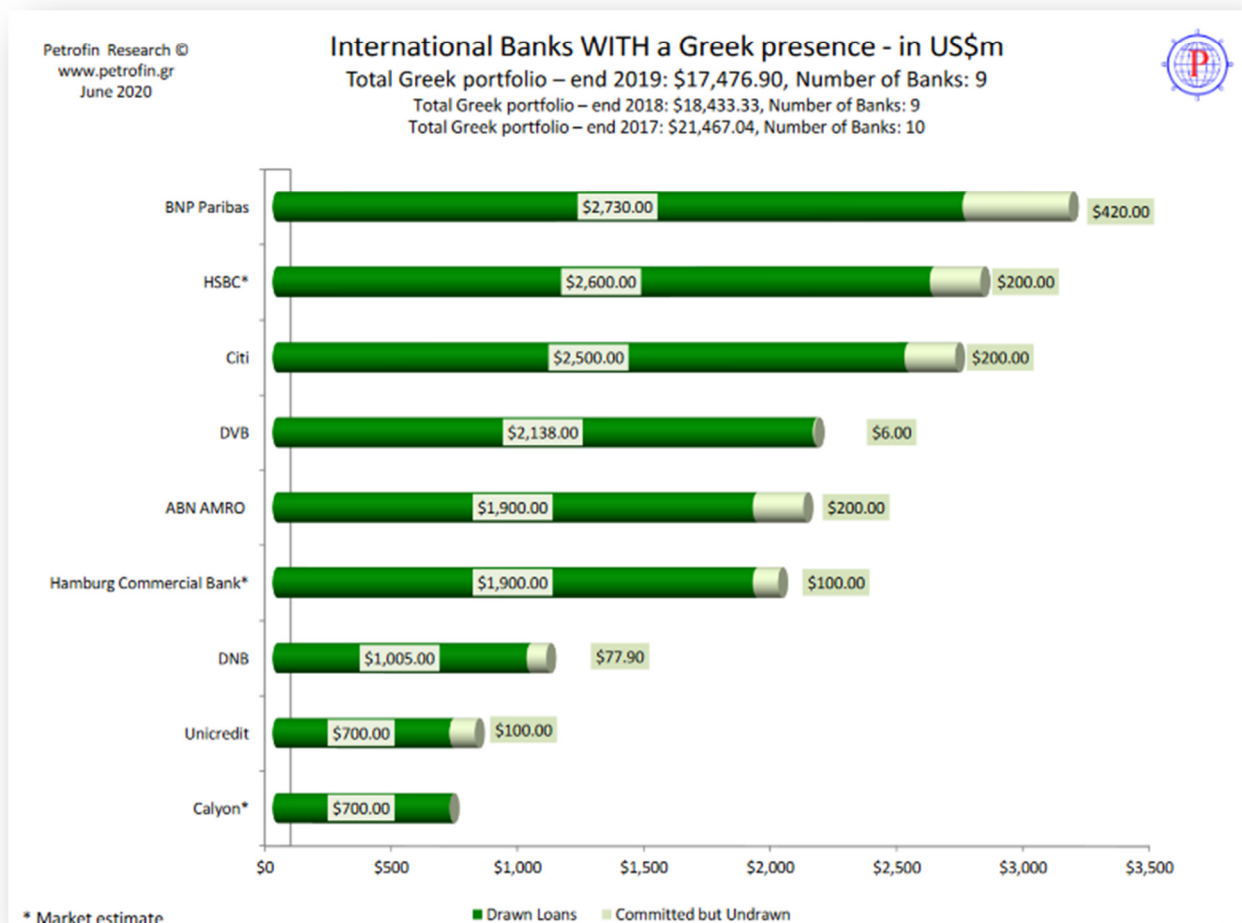
Πίνακας 27 (Κεφ. 4): Το “Top-10” της παγκόσμιας χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας (2017) [43]



Πίνακας 28 (Κεφ. 4): Το “Top-10” της παγκόσμιας χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας (2018) [43]

[43] «petrofin.gr»





Πίνακας 29 (Κεφ. 4): Το “Top-10” της παγκόσμιας χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας (2019) [43]

**Σχόλιο:** Η τράπεζα Royal Bank of Scotland το 2015 ήταν στην πρώτη θέση χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας. Όμως μετά από το 2016 άρχισε να έχει πτωτική τάση καθώς το 2016 βρέθηκε στην δεύτερη θέση. Το 2017 βρέθηκε όγδοη και από εκεί και μετά έφυγε από την δεκάδα των μεγαλύτερων χρηματοδοτικών πηγών της ελληνικής ναυτιλίας.

Μια άλλη τράπεζα η DVB η οποία το 2015 ήταν στην δεύτερη θέση, από το 2016 έως το 2018 βρισκόταν σταθερά πρώτη. Όμως η DVB το 2019 κατρακύλησε στην τέταρτη θέση.

Η DNB η οποία το 2015 βρισκόταν τρίτη την επόμενη χρονιά το 2016 έπεσε έβδομη όπως και το 2017, το 2018 έπεσε μια ακόμη θέση, δηλαδή όγδοη, στην οποία παρέμεινε και το 2019.

Η HSH NORTHBANK 1 το 2015 βρισκόταν στην τέταρτη θέση, το 2016 έπεσε στην όγδοη και το 2017 ανέβηκε στην έκτη. Από το 2018 και μετά έφυγε από την δεκάδα.

Η BNP PARIBAS το 2015 ήταν πέμπτη το 2016 έπεσε μια θέση και βρέθηκε στην έκτη όμως το 2017 ανέβηκε και έφτασε να είναι η δεύτερη δύναμη χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας στην οποία παρέμεινε και το 2018, ενώ το 2019 ανέβηκε μια ακόμη θέση και βρέθηκε πρώτη.

Η CITIBANK το 2015 ήταν έκτη, το 2016 ανέβηκε στην πέμπτη θέση ενώ το 2017 ανέβηκε δύο θέσεις ακόμα και βρέθηκε στην τρίτη θέση. Το 2018 κατέβηκε μια θέση και το 2019 βγήκε από την δεκάδα.

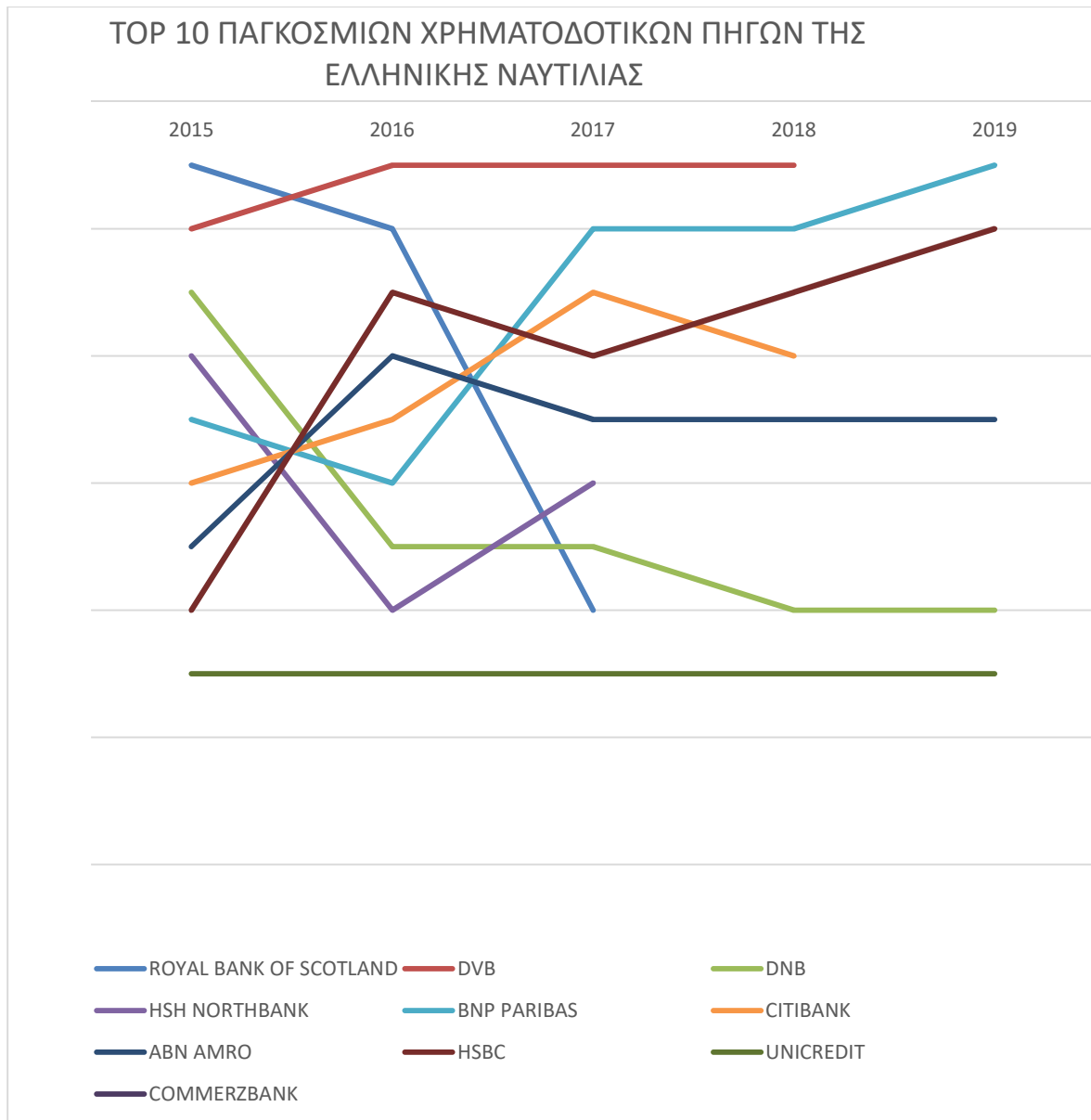
[43] «petrofin.gr»

Η ABN AMRO το 2015 ήταν στην έβδομη θέση ενώ το 2016 ανέβηκε τέταρτη όμως το 2017 έπεσε μια θέση, όπου και παρέμεινε το και το 2018 και το 2019.

Η HSBC το 2015 ήταν στην όγδοη θέση, έπειτα το 2016 ανέβηκε στην Τρίτη θέση, ενώ το 2017 έπεσε μια. Το 2018 ανέβηκε πάλι τρίτη και το 2019 πήρε ακόμα μια και βρέθηκε δεύτερη στην κατάταξη του Top-10 της παγκόσμιας χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας.

Η UNICREDIT το 2015 ήταν στην ένατη θέση όπου παρέμεινε έως και το 2019.

Τέλος, η COMMERZBANK το 2015 ήταν στην δέκατη θέση και από το 2016 βγήκε από την δεκάδα.



Πίνακας 30 (Κεφ. 4): Το Top-10 παγκόσμιων χρηματοδοτικών πηγών της ελληνικής ναυτιλίας

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Τέλος, ως συμπέρασμα όλων αυτών των οποίων έχουμε αναφέρει και αναλύσει πιο πάνω διεξοδικά σχετικά με την χρηματοδότηση, την ιστορία, τα γεγονότα του ναυτιλιακού κλάδου στην Ελλάδα, η ναυτιλία στην χώρα μας ήταν και είναι από αρχαιοτάτων χρόνων σημαντική στην ανάπτυξη και την πρόοδο της Ελλάδος τόσο στον οικονομικό όσο και στον πολιτισμικό τομέα. Η ελληνική ναυτιλία τα τελευταία πέντε (5) χρόνια παρόλο των σημαντικών οικονομικών γεγονότων που συνέβησαν από το 2015 έως και το 2019 (βαθιά ύφεση, οικονομική κρίση, μνημόνια δέσμευσης της χώρας μας από άλλες χώρες λόγω αδυναμίας αποπληρωμής των χρεών μας, κλείσιμο επιχειρήσεων, αύξηση της ανεργίας -ειδικά στους νέους-, δημοψήφισμα και Capital Controls κ.ά.) παραμένει όχι μόνο σε πολύ καλά επίπεδα, αλλά σε επίπεδα συνεχώς αυξανόμενα και πολύ ενθαρρυντικά.

Η ελληνική ναυτιλία παράγει σημαντικό ποσοστό στο ΑΕΠ της χώρας μας. Όμως εκτός από αυτή την προσφορά συμβάλει και στην μείωση της ανεργίας καθώς προσφέρει χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας σε χιλιάδες ανθρώπους (κυρίως νέους). Επιπρόσθετα, συνεισφέρει και στην ανάπτυξη πολλών πόλεων με τα λιμάνια στα οποία πηγαίνουν τα πλοία είτε για να φορτώσουν ή να ξεφορτώσουν εμπόρευμα, είτε για να εφοδιαστούν με τρόφιμα ή καύσιμα. Έτσι γίνεται ένας αρκετά σημαντικός αρωγός στην οικονομική στήριξη και των τοπικών επιχειρήσεων.

Έπειτα από όλα αυτά τα χρόνια της κρίσης (2015-2017), κατάφερε να επιβιώσει μέσα σε αυτές τις δυσκολίες και να είναι πρώτη δύναμη παγκοσμίως (2019). Δύναμη η οποία αποτελείται από πολλά πλοία διαφόρων τύπων στην πλειονότητά τους φορτηγά και πετρελαιοφόρα.

Η ελληνική ναυτιλία έχει περάσει δύσκολους καιρούς. Ειδικά τα τελευταία πέντε χρόνια όπου βίωσε μια μεγάλη περίοδο ταραχών, πολιτικών και οικονομικών. Το 2015 μπορούμε να πούμε ότι ήταν μια από τις πιο δύσκολες χρονιές που αντιμετώπισε η Ελλάδα. Μια χρονιά όπου η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη είχε πτωτική πορεία και η χώρα μας διένυε μια μεγάλη περίοδο πολιτικών και οικονομικών αναταράξεων όπως για παράδειγμα οι δύο εθνικές εκλογές (Ιανουάριος και Σεπτέμβριος), το δημοψήφισμα και τα Capital Controls. Αυτά οδήγησαν θα έλεγε κανείς σε δύσκολες συνθήκες για την ναυτιλία στη χώρας μας. Ένα χρόνο αργότερα, το 2016 υπήρξε μια συρρίκνωση της εμπορικής δραστηριότητας ωστόσο το θαλάσσιο εμπόριο αναπτύχθηκε σημαντικά. Το 2017 άρχισαν τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης στην παγκόσμια ναυτιλία ύστερα από πολλά χρόνια η οποία φάνηκε και στην Ελλαδική επικράτεια. Το 2018 η παγκόσμια ανάπτυξη είχε πτώση και αυτό συνέβη καθώς η βιομηχανική παραγωγή μειώθηκε, το εμπόριο μειώθηκε και αυτό με την σειρά του, με τα ίδια γεγονότα να διαδραματίζονται και για το 2019.

Η ναυτιλία, χρόνια με τα χρόνια εξελίσσεται ούτως ώστε να απομακρύνει τους κινδύνους που δημιουργούνται τόσο με την πληθώρα των πλοίων, όσο και με την προστασία του περιβάλλοντος. Η πληθώρα πλοίων είναι ένα πρόβλημα καθώς τα νέα πλοία είναι ογκώδη και πολλά στον αριθμό και μπορεί να υπάρξουν κάποια ατυχήματα. Γι' αυτό τον λόγο εφευρίσκονται τρόποι αποφυγής ατυχημάτων. Για την προστασία του περιβάλλοντος θεσπίζονται νόμοι με σκοπό να διασφαλίζεται ο τρόπος αποφυγής μόλυνσης του περιβάλλοντος. Εκτός των νομοθετικών πλαισίων οι εταιρίες που επιθυμούν επιπλέον δανεισμό θα πρέπει να έχουν περιβαλλοντικά σχέδια στις νέες τους στρατηγικές.

Ένα συμπέρασμα, ακόμα, που μπορούμε να βγάλουμε είναι ότι οι τέσσερις (4) μεγάλες ελληνικές τράπεζες χρηματοδοτούν σημαντικά τους έλληνες εφοπλιστές της χώρας. Σύμφωνα με αυτά τα οποία έχουμε αναφέρει αναλυτικά πιο πάνω, διαπιστώνουμε ότι οι έλληνες εφοπλιστές στρέφονται κυρίως προς τις ελληνικές τράπεζες. Από ξένες τράπεζες, οι έλληνες εφοπλιστές στρέφονται κυρίως σε τράπεζες της Κίνας αλλά και σε άλλους τρόπους

χρηματοδότησης. Βεβαία η μεγαλύτερη χρηματοδότηση προέρχεται από τράπεζες του εξωτερικού, γεγονός που ενδέχεται να οφείλεται τόσο στο ότι οι ελληνικές τράπεζες είναι πιο λίγες όσο και στην μεγαλύτερη δύναμη που δείχνουν οι ξένες. Παρόλα αυτά, τα τελευταία χρόνια η τράπεζα Πειραιώς κατέχει κυρίαρχα την πρώτη θέση σε σχέση με τις υπόλοιπες ελληνικές τράπεζες και βρίσκεται ψηλά από αυτές στη λίστα με τις τριάντα (30) τράπεζες που χρηματοδοτούν την ελληνική ναυτιλία. Αυτό μπορεί να οφείλεται τόσο στο ότι εμπνέει μεγαλύτερη εμπιστοσύνη στους επιχειρηματίες όσο και στο γεγονός συγχωνεύτηκε με την παλιά αγροτική τράπεζα γεγονότα που την καθιστούν υπερδύναμη στον χώρο.

Η Ελλάδα είναι η πρώτη χώρα σε πλοιοκτησία στον κόσμο από το 2010 με μια ανοδική τάση. Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί τον πυλώνα της οικονομίας αφού θα έλεγε κανείς ότι είναι η πιο βαριά βιομηχανία της. Αν σκεφτεί κανείς ότι ο ελληνικός πληθυσμός αντιπροσωπεύει το 0,15% του παγκόσμιου πληθυσμού και ότι το 21% των πλοίων παγκόσμιος είναι ελληνικά τα νούμερα αυτά εντυπωσιάζουν από μόνα τους, δίχως να χρειάζονται περαιτέρω ωραιοποίηση.

Οι τέσσερις (4) μεγάλες Ελληνικές τράπεζες βρίσκονται ανάμεσα στις τριάντα (30) βασικές χρηματοδοτικές πηγές της ελληνικής ναυτιλίας διεθνώς, καταλαμβάνοντας αξιόπαινες θέσεις. Οι τράπεζες που χρηματοδοτούν έχουν τρεις κατηγορίες. Όπως είπαμε πιο πάνω τράπεζες ελληνικών, ξένων συμφερόντων με παραρτήματα στην Ελλάδα και ξένων συμφερόντων χωρίς παραρτήματα στην Ελλάδα. Οι τράπεζες δανείζουν είτε με μακροπρόθεσμα είτε με βραχυπρόθεσμα δάνεια.

Η χρηματοδότηση των ελληνικών τραπεζών μπορεί να είναι με τρεις μορφές. Την χρηματοδοτική μίσθωση (ή αλλιώς leasing), μέσω ΕΣΠΑ και μέσω ιδιωτών επενδυτών. Ο δανεισμός των ναυτιλιακών εταιρειών μπορεί να έχει σταθερό ή κυμαινόμενο επιτόκιο καθένα από τα οποία έχει πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, τα οποία έχουμε αναφέρει εκτενώς και με σαφήνεια πιο πάνω.

Ένα δάνειο εξαρτάται από το μέγεθος, το νόμισμα, την περίοδο και τον τρόπο αποπληρωμής, το επιτόκιο, τις δόσεις και τις εξασφαλίσεις. Η τράπεζα Πειραιώς, η οποία είναι πρώτη στην Ελλάδα όπου μπορεί να δίνει ακόμα και σήμερα, ακόμα πιο μεγάλα δάνεια καθιστώντας τον εαυτό της πρώτη χρηματοδοτική δύναμη στην χώρα. Η Άλφα Τράπεζα Α.Ε. (Alpha Bank) η οποία επίσης διαθέτει πολυετή εμπειρία στις χρηματοδοτήσεις, επικεντρώνεται κατά κύριο λόγο στην χρηματοδότηση νέων και σύγχρονων πλοίων. Η Εθνική Τράπεζα (ΕΤΕ) αναβαθμίζει συνεχώς τα οργανωτικά και λειτουργικά της πρότυπα, για να μπορούν να ανταποκρίνονται στις υψηλές απαιτήσεις. Επιπρόσθετα, εξασφαλίζει πρόσβαση και επάρκεια χρηματοδότησης για ελληνικές επιχειρήσεις έναντι των ξένων ανταγωνιστών κ.ά. Τέλος, ο Όμιλος Eurobank έχει συγκεκριμένη φιλοσοφία για τη στήριξη των Ελλήνων εφοπλιστών και του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου. Αυτή μπορεί να καταγραφεί λακωνικά, «Επενδύουμε στη Ναυτιλία – Επενδύουμε στην Ελλάδα». Και το κάνει πράξη, με όση περισσότερη δύναμη μπορεί να διαθέσει.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί πιο πάνω, ένας σημαντικός αριθμός μεγάλων τραπεζών, με παγκόσμια φήμη στον χώρο της ναυτιλίας κατά την περίοδο 2015 έως 2019, έδειξε το ενδιαφέρον του για την χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας.

Σε ότι αφορά τους Έλληνες εφοπλιστές, δανείζονται κατά μέσο όρο από το 2015 έως και το 2019, πενήντα έξι (56) δισεκατομμύρια δολάρια ανά έτος από όλες τις τράπεζες παγκοσμίως (ελληνικές και ξένες τράπεζες). Από αυτά τα πενήντα έξι (56) δισεκατομμύρια δολάρια τα εννέα (9) δισεκατομμύρια αφορούν ελληνικές τράπεζες και τα σαράντα επτά (47) ξένες τράπεζες. Επομένως, για αυτά τα πέντε χρόνια το 16% αφορά τις ελληνικές και το 84% τις

ξένες τράπεζες. Αυτά είναι ένα σημάδι του γεγονότος πως οι Έλληνες εφοπλιστές εμπιστεύονται τον ξένο δανεισμό.

Σε ότι αφορά τις τέσσερις (4) μεγαλύτερες τράπεζες, τα στοιχεία έχουν ως εξής:

Η τράπεζα Πειραιώς για το έτος 2015 είχε το 33% από τον ελληνικό δανεισμό, το 2016 το 31%, το 2017 το 30%, το 2018 το 29% και το 2019 το 25%. Από αυτό συμπεραίνουμε ότι παρά το γεγονός ότι είναι η πρώτη τράπεζα της Ελλάδος στην χρηματοδότηση της ναυτιλίας έχει μια πενταετή πτωτική τάση.

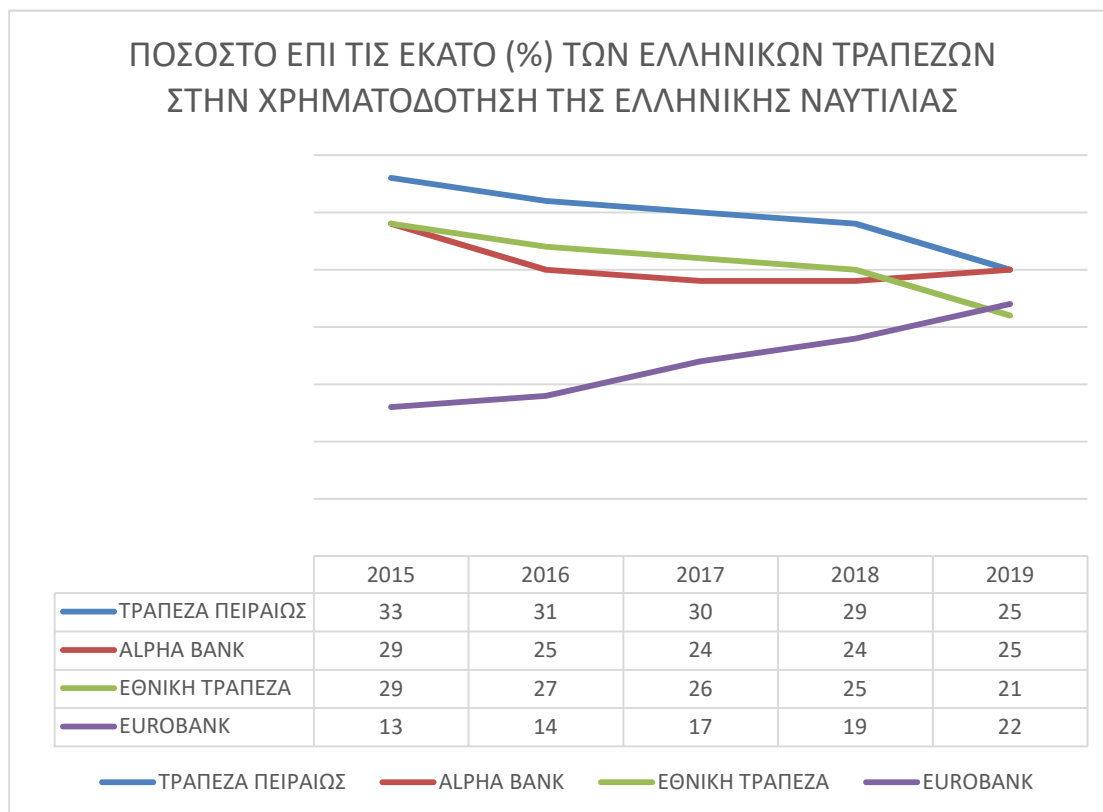
Η Alpha Bank για το έτος 2015 είχε το 29%, το 2016 το 25%, το 2017 το 24%, το 2018 το 24% και τέλος το 2019 το 25%. Επομένως, και σε αυτή την τράπεζα διαπιστώνεται η ύπαρξη πτωτικής πορείας έως και το 2017, με μια μηδαμινή εξαίρεση το 2019 όπου ανέβηκε 1%.

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος για το έτος 2015 είχε το 29%, το 2016 το 27%, το 2017 το 26%, το 2018 το 25% και για το έτος 2019 το 21%. Άρα, και εδώ υπάρχει πτωτική τάση ακριβώς όπως σημειώθηκε και με τις δύο (2) παραπάνω τράπεζες, Πειραιώς και Alpha αντίστοιχα.

Τέλος, ο Όμιλος Eurobank για το έτος 2015 είχε το 13%, το έτος 2016 το 14%, το έτος το 2017 το 17%, το 2018 το 19% και για το 2019 το 22%. Σε αντίθεση με όλες τις υπόλοιπες τράπεζες, η Eurobank ήταν η μοναδική τράπεζα που σημείωσε ανοδική πορεία. Αν και ουραγός στην κατάταξη των τεσσάρων (4) μεγαλύτερων ελληνικών τραπεζών που δανείζουν την ελληνική ναυτιλία, έδειξε πως με σχέδιο και βήμα-βήμα μπόρεσε να καταφέρει να είναι η μόνη με ανοδική τάση από το 2015 έως και το 2019, και για το 2019 ανέβηκε στην τρίτη θέση.

Ένα συμπέρασμα που βγαίνει μετά από όλα αυτά που αναφέραμε στις τέσσερις (4) παραπάνω παραγράφους είναι ότι οι δυο (2) τράπεζες (Πειραιώς και η Εθνική) παρουσιάζουν μια πτωτική μεταβολή της τάξεως του 2% κάθε χρόνο. Μικρή εξαίρεση αποτελεί η Alpha Bank, όπου και μεν έχει πτωτική τάση έως και το 2017 αλλά το 2018 παρέμεινε σταθερή και το 2019 ανέβηκε κατά 1%. Τέλος, τη μεγαλύτερη εξέλιξη την πέτυχε ο Όμιλος Eurobank όπου κατά μέσο όρο ανεβαίνει 2% κάθε έτος.

Με τον παρακάτω πίνακα γίνεται εκτενέστερη σκιαγράφηση της πορείας των ελληνικών τραπεζών στην χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας, σε ποσοστά επί τις εκατό (%):



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup>: ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ, ΣΥΝΤΟΜΙΕΣ & ΠΗΓΕΣ

### ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ:

**ΝΑΥΤΙΑΙΑ:** Με την τεχνική έννοια, ναυτιλία είναι η μέθοδος του ασφαλούς πλου, είναι δηλαδή η επιστήμη και η τέχνη της διακυβέρνησης του πλοίου για την εκτέλεση ναυσιπλοΐας (navigation) δηλ. ο ασφαλής προσδιορισμός του στίγματος, της πορείας και της απόστασης

**ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ:** Ο όρος συνάλλαγμα αναφέρεται στα διεθνή μέσα πληρωμών και περιλαμβάνει τα ξένα νομίσματα καθώς και τους πιστωτικούς τίτλους σε ξένο νόμισμα, όπως είναι οι επιταγές, οι συναλλαγματικές, τα γραμμάτια σε διαταγή, τα ομόλογα, οι ομολογίες, τα μερίδια αμοιβαίων κεφαλαίων και λοιπά.

**ΥΦΕΣΗ:** ονομάζεται μία περίοδος κατά την οποία συρρικνώνονται για περισσότερα από δύο τρίμηνα η οικονομική παραγωγή και οι δείκτες στους τριμηνιαίους εθνικούς λογαριασμούς όπως το προσαρμοσμένο στον πληθωρισμό ΑΕΠ, η απασχόληση, και το εισόδημα.

**ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ (CARGO SHIPS):** φορτηγά χαρακτηρίζονται τα πλοία που μεταφέρουν κάθε είδος φορτίου και διαχωρίζονται σε φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων, σε φορτηγά πλοία υγρών φορτίων και φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών.

**ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ (PASSENGER SHIPS):** Χαρακτηρίζονται τα πλοία που μεταφέρουν επιβάτες και υπό προϋποθέσεις φορτία και οχήματα. Τέτοια πλοία είναι τα επιβατηγά της ακτοπλοΐας, τα κρουαζιερόπλοια και τα υπερωκεάνια πλοία.

**ΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ:** Πλοία ειδικού προορισμού είναι πλοία τα οποία δημιουργήθηκαν λόγω ανάγκης για γρήγορες μεταφορές ή λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας η οποία μας υποχρέωσε στην κατασκευή των πλοίων αυτών. Πλοία ειδικού προορισμού είναι τα πλοία ψυγεία (Refrigerated ship), τα αλιευτικά (Fishing boat), τα ωκεανογραφικά (Oceanographic ships), τα πλοία τοποθέτησης καλωδίων (Cable ships), τα εκπαιδευτικά (Training ships), μετεωρολογικά (Meteorological ships).

**ΠΛΟΙΑ ΒΟΗΘΗΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ (AUXILIARYSHIPS):** Τα πλοία βοηθητικής ναυτιλίας είναι πλοία τα οποία δεν μεταφέρουν φορτία ή ανθρώπους αλλά βοηθούν τα υπόλοιπα πλοία για την ασφαλή και ομαλή διέλευση τους. Τέτοια πλοία είναι τα παγοθραυστικά (Icebreakers), τα ρυμουλκά (Tug boats), οι βυθοκόροι (Dredges), οι πλοηγίδες (Pilot boats), τα φάρόπλοια (Light vessels), οι πλωτοί γερανοί (Floating Derricks), τα ναυαγοσωστικά (Salvage Boats).

**ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ:** Ο όρος ναυσιπλοΐα (αγγλ. Navigation) (ναυς+πλους) χρησιμοποιείται στον ναυτικό και ναυτιλιακό χώρο συνήθως με τρεις έννοιες: Ως Επιστήμη - Τεχνική: Υπό την έννοια αυτή η ναυσιπλοΐα είναι η επιστήμη και εκείνη η τεχνική με τις οποίες επιτυγχάνεται η ασφαλής διακυβέρνηση του πλοίου. Περιλαμβάνει ένα σύνολο κανόνων και επαγγελματικών γνώσεων απαραίτητων για το σκοπό αυτής. Αυτή η έννοια συμπίπτει με την πρώτη αντίστοιχη του όρου ναυτιλία που είναι όμως και επικρατέστερος. Ως Πραγματοποίηση πλόων: Υπό την έννοια αυτή η ναυσιπλοΐα είναι ταυτόσημη με την θαλασσοπλοΐα ή θαλασσοπορεία.

Ως Κατηγορία πλόων: Τέλος υπό την έννοια αυτή η ναυσιπλοΐα αφορά κάποια κατηγορία πλόων που συνδέονται με κοινά γνωρίσματα κυρίως του θαλάσσιου χώρου που πραγματοποιείται, π.χ. παράκτιος ναυσιπλοΐα (coasting) αντί του όρου ακτοπλοΐα, ή ναυσιπλοΐα εσωτερικών υδάτων (inland navigation). Στη τελευταία αυτή περίπτωση ο όρος λαμβάνει επίσημο χαρακτήρα ιδιαίτερα όταν εκδίδονται ειδικοί Κανονισμοί ναυσιπλοΐας (Regulations of

Navigation) που αποτελούν κοινές υποχρεωτικές ρυθμίσεις, όπως για παράδειγμα η κυκλοφορία στα στενά της Μάγχης, στα Στενά του Ορμούζ, του Βοσπόρου αλλά και προ του λιμένα Πειραιώς.

**ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ:** Με τον ναυτεμπορικό όρο Ναυλαγορά (freight market) χαρακτηρίζεται όλο το εμπορικό εκείνο φάσμα της αγοράς που αναφέρεται σε ναύλους και που διαμορφώνεται τελικά από την υφιστάμενη κάθε φορά προσφορά και ζήτηση χωρητικότητας πλοίων, για μεταφορές αγαθών. Σε χρονικές περιόδους υπερβολικής ζήτησης χωρητικότητας πλοίων οι τιμές των ναύλων εκτινάσσονται σε μεγάλα ύψη με συνέπεια να παρατηρείται η λεγόμενη "έκρηξη της ναυλαγοράς" για την οποία και χρησιμοποιείται ο διεθνής όρος "μπουμ" (boom). Το αντίθετο όταν παρατηρείται απότομη πτώση (κοινώς κατρακύλισμα) των ναύλων, κυρίως λόγω υπερπροσφοράς χωρητικότητας ή άλλων αιτιών (π.χ. πολέμου, οικονομικών αποκλεισμών κ.λπ.) τότε λέγεται ότι η ναυλαγορά βρίσκεται σε μεγάλη πτώση και χρησιμοποιείται ευρύτερα ο διεθνής όρος "ρολ-ντάουν" (roll-down), αντί του "κραχ" που χρησιμοποιείται σε άλλους χώρους.

**ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:** Γενικά με τον οικονομικό όρο Εταιρική χρηματοδότηση, ή Χρηματοδότηση επιχείρησης, χαρακτηρίζεται το σύνολο των ενεργειών εκείνων για τη διάθεση κεφαλαίων σε μία νόμιμη επιχείρηση, ανεξάρτητα του είδους της, με στόχο την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της.

**ΑΝΑΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ (REFINANCING):** Αναχρηματοδότηση δανείου είναι η αποπληρωμή ενός υπάρχοντος δανείου, χρησιμοποιώντας χρήματα από ένα νέο, συνήθως ίδιου μεγέθους, βάζοντας ως ενέχυρο το ίδιο περιουσιακό στοιχείο. Οι περισσότερες τράπεζες δίνουν τη δυνατότητα στους δανειολήπτες να εξοφλήσουν τα παλιά δάνεια, χορηγώντας τους νέα με ευνοϊκότερους όρους. Ο επενδυτής για να αποφασίσει αν αξίζει η αναχρηματοδότηση θα πρέπει να συγκρίνει τους τόκους που θα γλιτώσει από το νέο δάνειο με τις αμοιβές και τις ποινές που θα προκύψουν από την αναχρηματοδότηση. Αν υπάρχουν ποινές πρόωρης αποπληρωμής, η αναχρηματοδότηση μπορεί να γίνει λιγότερο ευνοϊκή λόγω του αυξημένου κόστους που πρέπει να καταβάλλει ο οφειλέτης την στιγμή της αναχρηματοδότησης.

**ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ:** Το ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών ή απλούστερα ισοζύγιο πληρωμών αφορά τον ειδικό λογαριασμό στον οποίο καταγράφονται το ύψος και η εξελικτική πορεία όλων των οικονομικών συναλλαγών που διατηρεί μια χώρα με άλλες χώρες του κόσμου. Σε αυτό το ισοζύγιο καταγράφεται η εισροή και εκροή κεφαλαίων (εισπράξεις και πληρωμών σε συνάλλαγμα) από προς την εν λόγω χώρα κατά τη διάρκεια μιας ορισμένης χρονικής περιόδου (συνήθως ενός έτους). Για αυτό το λόγο χρησιμοποιείται και ως δείκτης της ζήτησης και προσφοράς του νομίσματος της εν λόγω χώρας. Το ισοζύγιο πληρωμών έχει ιδιαίτερη σημασία για την οικονομία μιας χώρας καθώς κάθε μια συναλλαγή που αυτό περιλαμβάνει επηρεάζει τη διαμόρφωση μεγεθών όπως του εθνικού εισοδήματος και της εθνικής δαπάνης ενώ παράλληλα απεικονίζει τη διεθνή οικονομική θέση της συγκεκριμένης χώρας.

**ΕΠΙΤΟΚΙΟ:** Το Επιτόκιο είναι το κόστος του χρήματος, δηλαδή η τιμή για τη χρήση συγκεκριμένου χρηματικού κεφαλαίου για συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Υπάρχουν πολλά είδη επιτοκίων μέσα σε μια καπιταλιστική οικονομία. Επιτόκιο δανεισμού, καταθέσεως, πιστωτικών καρτών, διατραπεζικό, διακρατικό και πολλά άλλα. Συνήθως όταν αναφερόμαστε στο επιτόκιο ως τιμή εννοούμε μια συνισταμένη που αντιπροσωπεύει όλα τα είδη των επιτοκίων. Όλα τα είδη των επιτοκίων έχουν την ίδια κατεύθυνση. Δηλαδή είτε όλα αυξάνονται, είτε όλα μειώνονται. Λέγοντας πως το επιτόκιο παραδείγματος χάρι δανεισμού είναι 4 % εννοούμε πως αν κάποιος θέλει να αγοράσει σήμερα κάποιες χρηματικές μονάδες (να δανειστεί χρήμα) θα πρέπει στο τέλος της περιόδου αναφοράς να πληρώσει μαζί με το



κεφάλαιο που αγόρασε και 4 % παραπάνω. Σύμφωνα με την καθημερινή πρακτική το σύνηθες χρονικό διάστημα κατά το οποίο υπολογίζεται το επιτόκιο είναι το ένα έτος 360 ημέρες (όχι 365) χωρίς όμως να αποκλείονται και άλλα χρονικά διαστήματα. Θα πρέπει παρ' όλα αυτά να σημειωθεί ότι η ελληνική δικαιοσύνη έχει απορρίψει σε πολλές περιπτώσεις Διαταγές Πληρωμής τραπεζών έναντι οφειλετών, με τις οποίες επιτάσσουν τους οφειλέτες να πληρώσουν συγκεκριμένο ποσό βασισμένο σε υπολογισμό επιτοκίου 360 ημερών. Με άλλα λόγια, έχει κριθεί ότι η ως άνω πρακτική υπολογισμού των επιτοκίων είναι παράνομη. Επίσης το επιτόκιο αποτελεί τον τόκο κεφαλαίου για 100 χρηματικές μονάδες γι' αυτό συνήθως εκφράζεται ως ποσοστό επί τοις εκατό. Το επιτόκιο υπόκειται σε αλλαγές που αντανακλούν τις συνθήκες της αγοράς. Ωστόσο η ρύθμιση των επιτοκίων δεν γίνεται αυτόματα, αλλά με αποφάσεις των κεντρικών τραπεζών. Τα κριτήρια με βάση τα οποία λαμβάνονται οι αποφάσεις μπορεί να είναι αρκετά σύνθετα, αφορούν στο σχεδιασμό της νομισματικής πολιτικής μιας οικονομίας, και είναι από τα κεντρικά θέματα που εξετάζει η μακροοικονομία.

**CAPITAL CONTROLS:** Capital Controls ονομάζονται όλα τα μέτρα που παίρνει μια κυβέρνηση, μια κεντρική τράπεζα ή οποιαδήποτε άλλη ρυθμιστική αρχή ώστε να περιορίσει την ροή κεφαλαίου – χρήματος από το εσωτερικό μια οικονομίας προς τα έξω. Οι κινήσεις αυτές μπορούν να περιλαμβάνουν φόρους, δασμούς και νομοθεσίες για τον περιορισμό του όγκου κεφαλαίου όπως και άλλων δυνάμεων της αγοράς. Ο Έλεγχος ροής κεφαλαίου μπορεί να επηρεάσει ομόλογα, μετοχές καθώς και την αγορά συναλλάγματος FOREX.

**LEASING:** Η χρηματοδοτική μίσθωση (= leasing, στην Αγγλική γλώσσα) είναι μια σύγχρονη μέθοδος μέσο-μακροπρόθεσμης χρηματοδότησης επιχειρήσεων και επαγγελματιών για την απόκτηση παγίων στοιχείων, δηλαδή εξοπλισμού και ακινήτων για επαγγελματική χρήση. Με αυτήν ο μισθωτής μισθώνει από μια εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης πράγμα κινητό ή ακίνητο για συγκεκριμένη χρονική περίοδο και στο τέλος της περιόδου αυτής μπορεί με μονομερή του δήλωση να το αγοράσει σε προσυμφωνημένο τίμημα (δικαίωμα προαίρεσης, option). Το μίσθωμα είναι έτσι υπολογισμένο, ώστε στο διάστημα της μίσθωσης να καλυφθούν τα έξοδα αγοράς και το κέρδος της εταιρείας χρηματοδοτικής μίσθωσης. Η επιχείρηση επιλέγει τον εξοπλισμό ή το ακίνητο που θεωρεί κατάλληλο για τις ανάγκες του, η εταιρεία leasing αγοράζει τον εξοπλισμό αυτόν από τον προμηθευτή ή το ακίνητο από τον ιδιοκτήτη του και στη συνέχεια ενοικιάζει το μεν εξοπλισμό για περίοδο τουλάχιστον τριών χρόνων, το δε ακίνητο τουλάχιστον για δέκα χρόνια. Στο τέλος της μισθωτικής περιόδου, ο μισθωτής μπορεί είτε να εξαγοράσει το πάγιο (εξοπλισμός - ακίνητο) συνήθως έναντι συμβολικού τιμήματος είτε να ανανεώσει τη σύμβαση για ορισμένο χρόνο. Οι διαδικασίες συνεργασίας μεταξύ του επενδυτή και της εταιρείας leasing είναι απλές και το κόστος αποτελεί αντικείμενο διαπραγμάτευσης. Η έγκριση μιας σύμβασης leasing εξαρτάται από την πιστοληπτική ικανότητα του μισθωτή και το είδος της επένδυσης, αξιολογείται δε με τραπεζικά κριτήρια. Η σύμβαση leasing για εξοπλισμό δεν επιβαρύνεται με χαρτόσημο. Η αντίστοιχη σύμβαση για ακίνητο καταρτίζεται με συμβολαιογραφική πράξη.

## ΣΥΝΤΟΜΙΕΣ

**ΑΕΠ:** Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ή ΑΕΠ) αποτελεί το κυριότερο μακροοικονομικό μέγεθος. Ο βασικός στόχος μέτρησής του είναι η απόκτηση ενός μέτρου της συνολικής ποσότητας αγαθών και υπηρεσιών που παράγονται για την αγορά σε μία δεδομένη χώρα κατά μία δεδομένη χρονική περίοδο. Ορίζεται ως η συνολική αγοραία αξία όλων των τελικών προϊόντων και υπηρεσιών που παράγονται σε μια χώρα στη διάρκεια μιας ορισμένης χρονικής περιόδου.

**ΕΕΕ:** Τον Φεβρουάριο του 1916, συγκροτήθηκε το εφοπλιστικό σωματείο με την επωνυμία «ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ» με εγκατάσταση αρχικά στον Πειραιά (Μέγαρο Σπυράκη). Σκοπός της Ένωσης σύμφωνα με το Καταστατικό της είναι η προστασία και προαγωγή των εν γένει συμφερόντων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Στις πρώτες αρχαιρεσίες του, Πρόεδρος εξελέγη ο Λεωνίδας Εμπειρικός και Γενικός Διευθυντής ο Γεώργιος Σακαλής. Εμπνευστής της πρωτοβουλίας ιδρύσεως του σωματείου ήταν ο Γκίκας Κουλούρας. Για πολλά χρόνια Πρόεδρος της Ένωσης αυτής ειδικά στα λαμπρά χρόνια της ανόδου της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας ήταν ο Αντώνιος Χανδρής. Η ΕΕΕ εκπροσωπεί τους Έλληνες πλοιοκτήτες στις σχέσεις τους με την Πολιτεία, (Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) και με τις Ναυτεργατικές οργανώσεις, καθώς επίσης, όπως συμβαίνει σε κάθε σωματείο, μεριμνά για την προάσπιση και προαγωγή των συμφερόντων των μελών του. Εκτός όμως από την κύρια αυτή Ένωση, στην οποία συμμετέχουν πλοιοκτήτες ποντοπόρων πλοίων, υπάρχει και ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (πρώην Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων), που ιδρύθηκε το 1921 και εκπροσωπεί τον κλάδο των επιβατηγών πλοίων, δηλαδή τα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών, τα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία διεθνών πλόων (γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας), καθώς και τα κρουαζιερόπλοια.

**ΕΣΠΑ:** Το Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης, ή αλλιώς τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής είναι χρηματοδοτικοί πόροι που διατίθενται από την Ευρωπαϊκή Ένωση για δύο σχετιζόμενους μεταξύ τους σκοπούς: την υποστήριξη για τις φτωχότερες περιφέρειες της Ευρώπης και την υποστήριξη για την ενοποίηση των ευρωπαϊκών υποδομών.

**ΕΕ:** Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν ήταν πάντα τόσο μεγάλη όσο είναι σήμερα. Όταν ξεκίνησε η οικονομική συνεργασία μεταξύ ευρωπαϊκών χωρών το 1951, οι μόνες χώρες που συμμετείχαν ήταν το Βέλγιο, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ιταλία, το Λουξεμβούργο και οι Κάτω Χώρες. Με την πάροδο του χρόνου όλο και περισσότερες χώρες αποφάσισαν να προσχωρήσουν. Η Ένωση έχει αυτή τη στιγμή 27 κράτη μέλη. Το Ηνωμένο Βασίλειο αποχώρησε από την Ευρωπαϊκή Ένωση στις 31 Ιανουαρίου 2020.

**ΕΤΕ:** Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος (ΕΤΕ) είναι η μεγαλύτερη, και η παλαιότερη σε λειτουργία, από τις υπόλοιπες τρεις (3) συστημικές τράπεζες (Τράπεζα Πειραιώς, Άλφα Τράπεζα Α.Ε. (Alpha Bank), Όμιλος Eurobank).

**ΠΟΕ:** Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (World Trade Organization (WTO) στην αγγλική γλώσσα) είναι ο μοναδικός διεθνής οργανισμός που ασχολείται με τους κανόνες που διέπουν το εμπόριο μεταξύ των χωρών. Περιλαμβάνει μια σειρά από Συμφωνίες, αποτελέσματα διαπραγματεύσεων της μεγάλης πλειοψηφίας των χωρών της παγκόσμιας κοινότητας και έχουν επικυρωθεί από τα εθνικά κοινοβούλια. Σκοπός του οργανισμού είναι η διευκόλυνση τόσο των παραγωγών αγαθών και υπηρεσιών, όσο και εξαγωγέων και εισαγωγέων.

**ΑΕ:** Ανώνυμη Εταιρία. Η Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε.) είναι εταιρία, της οποίας το κεφάλαιο είναι διαιρεμένο σε μετοχές. Το νομικό της πλαίσιο διαμορφώθηκε από τον κωδικοποιημένο νόμο 2190/1920 «Περί Ανωνύμων Εταιρειών» ο οποίος αποτέλεσε και το επιμέρους «Δίκαιο της Α.Ε.». Σύμφωνα με το Εμπορικό Δίκαιο η Α.Ε. είναι πάντα εμπορική εταιρεία ακόμα και όταν δεν ασκεί εμπορία. Για τη σύστασή της πρέπει να είναι συγκεντρωμένο το κατώτατο όριο μετοχικού κεφαλαίου 25.000 ευρώ σύμφωνα με το άρθρο 15 του Νόμου 4548/2018, ΦΕΚ Α' 104/2018. Πριν από αυτό το νόμο και σύμφωνα με την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου (ΠΝΠ) της 12/12/2012, ΦΕΚ 240 Α' το κατώτατο όριο ανέρχονταν σε 24.000 ευρώ και πριν από αυτήν το ποσό ορίζονταν στα 60.000 ευρώ σύμφωνα με το νόμο 2190/1920.

**LNG - LPG:** Τα λεγόμενα υγραεριοφόρα πλοία είναι ειδικός τύπος εμπορικών πλοίων, δεξαμενόπλοια, που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια, δηλαδή φυσικό αέριο σε υγρή μορφή (μεθάνιο-LNG) και αέρια πετρελαίου τα οποία είναι το προπάνιο και το βουτάνιο (LPG).

**dwt:** Deadweight tonnage είναι η ολοκληρωμένη λέξη στην αγγλική γλώσσα. Στην ελληνική, μεταφράζεται ως η χωρητικότητα πλοίου. Η χωρητικότητα πλοίου είναι ένας από τους σημαντικότερους όρους στη ναυτιλία, αλλά και στοιχείο εξατομίκευσης ενός πλοίου. Αφορά τον εσωτερικό χώρο που προσδιορίζεται με συγκεκριμένη μονάδα μέτρησης του όγκου, δηλαδή του κόρου. Με αυτή αποδίδονται οι πραγματικές διαστάσεις του πλοίου, που περιλαμβάνεται απαραίτητα στη νηολόγηση και σε όλα τα πιστοποιητικά του. Η χωρητικότητα διακρίνεται σε ολική, σε καθαρά (τη συνολική μεταφορική ικανότητα σε όγκο) και σε φορτίου (τη συνολική μεταφορική ικανότητα φορτίου σε βάρος).

## ΠΗΓΕΣ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Βικιπαίδεια
2. «Polemis, Spyros M. 'The History of Greek Shipping'»
3. «ΕΙΔΙΚΕΣ ΚΛΑΔΙΚΕΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ (ΔΙΑΚΟΜΙΧΑΛΗΣ ΜΙΧΑΛΗΣ, ΜΑΝΔΗΛΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ , ΚΕΛΕΤΖΗΣ ΣΙΜΟΣ)»
4. «EUROPEAN BUSINESS REVIEW»
5. «Βικιπαίδεια, 'Ελληνική Ναυτιλία'»
6. «ugs.gr»
7. «newsit.gr, 'Έλληνες εφοπλιστές: Με 5.000 πλοία, κατακτούν στις θάλασσες – Τι αλλάζει στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία'»
8. «sofokleousin.gr, 'ΣΕΒΕ: Τα βαριά ονόματα στις ναυτιλίας επαναπροσδιόρισαν τον ρόλο στις'»
9. «sofokleousin.gr, 'Μεγάλες οι προκλήσεις για τις ναυτιλιακές εταιρίες'»
10. «armyvoice.gr»
11. «lykavitos.gr, 'Με 6% συμμετέχει η ναυτιλία στο ΑΕΠ'»
12. «limenikanea.gr, 'Οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές πρωτεύουσες για το 2019'»
13. «ugs.gr, 'Ελληνική Ναυτιλία & Οικονομία'»
14. «ugs.gr, 'Ελληνική Ναυτιλία & Οικονομία'»
15. «ugs.gr, 'Ελληνική ναυτιλία και οικονομία 2020'»
16. «Η Καθημερινή Ηλίας Μπέλλος, 'Στους Top-40 χρηματοδότες της ναυτιλίας Πειραιώς, Alpha'»
17. «Παναγιώτης Κ. Αγγελόπουλος (2005), 'Τράπεζες και χρηματοπιστωτικό σύστημα'»
18. «Κ.Ε.Μ.ΕΛ. 'Γιώργος Γλυκός, Πηγές χρηματοδότησης: 1. Ιδιωτική χρηματοδότηση'»
19. «Enterprise Europe Network, 'Ιδιωτική χρηματοδότηση'»
20. «Business Daily, 'Η στρατηγική κίνηση της Τρ. Πειραιώς στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας'»
21. «Capital, 'Τράπεζα Πειραιώς: Ανακοίνωσε στρατηγική συνεργασία με την ORIX Corporation'»
22. «Piraeusbank.gr, 'Μεγάλες επιχειρήσεις/Εξειδίκευση στην ελληνική ναυτιλία'»
23. «alpha.gr, 'Διεύθυνση Ναυτιλιακών Χρηματοδοτήσεων & Ναυτιλιακό Κατάστημα'»
24. «e-nautilia.gr, 'Alpha Bank: Η εξασφάλιση 250 εκατ. με τιτλοποίηση ναυτιλιακών δανείων'»
25. «emea.gr, 'Alpha Bank: Προχώρησε σε τιτλοποίηση ναυτιλιακών δανείων της Citi'»

26. «alphanatural.gr, 'Alpha Ναυτιλία μετοχικό εξωτερικού'»
27. «nbg.gr, 'Εθνική Τράπεζα – Επιτυχής ολοκλήρωση πώλησης απαιτήσεων από χαρτοφυλάκιο ναυτιλιακών δανείων'»
28. «naftemporiki.gr, Αντώνης Τσιμπλάκης 'Εθνική Τράπεζα: Αλυσίδα αξίας για μμε στη ναυτιλία'
29. «mononews.gr, Έφη Καραγεώργου 'Χριστίνα Μάργελου (Eurobank): Επενδύουμε στη ναυτιλία – Επενδύουμε στην Ελλάδα'»
30. «mononews.gr, Γιώργος Μανέττας 'Οι Ελληνικές τράπεζες ανοίγουν και πάλι την κάνουλα στη ναυτιλία – Leader στις νέες χρηματοδοτήσεις η Eurobank'»
31. «kathimerini.gr, 'Στα 105,5 δις δολάρια η αξία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου'»
32. «kathimerini.gr, 'Πρώτος παγκοσμίως, με αξία 80 δις., ο ελληνόκτητος στόλος'»
33. «kathimerini.gr, 'Στα 99,5 δισεκατομμύρια δολάρια υπολογίζεται η αξία του ελληνόκτητου στόλου'»
34. «naftemporiki.gr, 'Πρώτος παγκοσμίως ο ελληνικός στόλος'»
35. «naftemporiki.gr, 'Στα 53,9 δις. δολ. Τα δάνεια ναυτιλιακών εταιριών'»
36. «newmoney.gr, 'Πάνω από 100 δις. η αξία του ελληνόκτητου στόλου χάρις στα δεξαμενόπλοια και τα LNG'»
37. «businessdaily.gr, 'Νέα γενιά ναυτιλιακών deals: Πλοία με αντάλλαγμα μετοχές'»
38. «iefimerida.gr»
39. «kathimerini.gr, 'Κινεζική κυριαρχία στα ναυτιλιακά δάνεια'»
40. «naftemporiki.gr, 'Το κινεζικό leasing κερδίζει έδαφος στην παγκόσμια ναυτιλία'»
41. «mononews.gr, 'Τράπεζες: Πώς οι Έλληνες εφοπλιστές βρίσκουν χρηματοδότηση'»
42. «newmoney.gr, 'Οι τράπεζες φεύγουν, τα funds έρχονται... και οι εφοπλιστές ανησυχούν'»
43. «petrofin.gr»