



Οι επιπτώσεις της Basel II στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση

Ναυς, Ιούνιος 2002



By Ted Petropoulos, MD of Petrofin S.A.

Το Χρηματο-οικονομικό κόστος του δανείου είναι εξαιρετικά σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει άμεσα την απόδοση της ναυτιλιακής επένδυσης. Οτιδήποτε λοιπόν μεγαλώνει αυτό το κόστος, ή και μειώνει τα ποσοστά χρηματοδότησης, θα έχει αρνητικά αποτελέσματα στην ελληνική ναυτιλία, ιδίως σε μία περίοδο που κάνει άλματα τόσο στην καλύτερευση της ηλικίας του στόλου της όσο και στο σύνολο των επενδυτικών και τραπεζικών υποχρεώσεών της.

Σε αυτό το τεύχος θα παρουσιάσω τις επιδράσεις της συνθήκης Basel II στο κόστος και στους όρους χρηματοδότησης στην ναυτιλία, όπως και ποιες κατηγορίες θα επηρεαστούν περισσότερο.

Η BIS (Bank of International Settlements) εισηγήθηκε τις προτάσεις της συνθήκης Basel II τον Ιανουάριο του 2001 και μετά ακολουθήθηκε από ένα γραπτό προσχέδιο τον Οκτώβριο του 2001. Οι προτάσεις αυτές, μόλις

επικυρωθούν, αναμένεται ότι θα επηρεάσουν σημαντικά τόσο την ναυτιλιακή χρηματοδότηση όσο και το ύψος του κόστους των δανείων που πληρώνουν όλοι οι πλοιοκτήτες, ειδικότερα οι μικρότεροι που αντιπροσωπεύουν τα 2/3 της ελληνικής ναυτιλίας σε αριθμού πλοιοκτητών.

Οι ισχύοντες κανονισμοί της συνθήκης Basel I εφαρμόστηκαν το 1988 μέσω μίας διάταξης που δημοσιεύθηκε από την Επιτροπή Basel και είχε τον τίτλο International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards (Διεθνής Σύγκλιση Μέτρων Αξιολόγησης Κεφαλαίου). Αυτή η διάταξη έθεσε τις παραμέτρους αξιολόγησης ρίσκου για τις δανειοδοτικές συναλλαγές, οι οποίες, στην συνέχεια, καθορίζουν το ύψος του τραπεζικού κεφαλαίου που μπορεί να διατεθεί για τέτοιες συναλλαγές.

Οι κανονισμοί ήταν ξεκάθαροι και καθορισμένοι αλλά απλοϊκοί σε σχέση με την κατηγοριοποίηση της επικινδυνότητας και τις επιπτώσεις σχετικά με τις δανειοδοτικές εξασφαλίσεις. Οι ναυτιλιακές πιστώσεις μεγάλων και μικρών ομίλων, για παράδειγμα, αντιμετωπιζόντουσαν το ίδιο άσχετα με το μέγεθος και την ποιότητα της επιχείρησης που έκανε τον δανεισμό. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα μερικές τράπεζες να κάνουν δανειοδοτήσεις υψηλού ρίσκου με σκοπό υψηλά έσοδα χωρίς να αφήνουν περιθώρια ασφαλείας για εκτίμηση της ίδιας της επικινδυνότητας του δανείου. Συγκεκριμένος αριθμός των πλέον εξελιγμένων τραπεζών ανέπτυξε δικούς του εσωτερικούς κανονισμούς, το οποίο σήμαινε, όμως, ότι συγκρινόμενες με άλλες, λγώτερο εξελιγμένες τράπεζες, έβγαιναν εκτός συναγωνισμού. Πράγματι, αυτός ο παράγοντας μπορεί κάλλιστα να είναι και ένας από τους κύριους λόγους για την απομάκρυνση αρκετών γνωστών ναυτιλιακών τραπεζών από την σκηνή της ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

Γι' αυτό τον λόγο, οι προτάσεις της Basel II έρχονται να δώσουν κάποια λύση στα προβλήματα της εκτίμησης του ρίσκου που αντιμετωπίζουν όλοι οι τύποι δανειοδότησης, συμπεριλαμβανομένης και της ναυτιλιακής. Εισάγουν την έννοια της εκτίμησης ρίσκου (risk weighting) βάσει της πιστοληπτικής αξιολόγησης (credit rating). Αυτού του είδους οι πιστοληπτικές αξιολογήσεις μπορούν χοντρικά να χωριστούν σε δύο κατηγορίες. Η Κατηγορία A είναι μία ευρύτερα αποδεκτή προσέγγιση βασισμένη στις πιστοληπτικές αξιολογήσεις διεθνών οργανισμών όπως οι Standard & Poors, Moodys, κλπ.

Η Κατηγορία B είναι η πιστοληπτική αξιολόγηση που υιοθετεί η κάθε τράπεζα ξεχωριστά, η εσωτερική προσέγγιση, η οποία επιτρέπει στις τράπεζες την ανάπτυξη και χρήση των δικών τους πιστοληπτικών

κριτηρίων. Μέσω της εσωτερικής προσέγγισης, οι τράπεζες μπορούν ν' ακολουθήσουν ή εφαρμοσμένα μέτρα αξιολόγησης επικινδυνότητας ή ένα προχωρημένο σύστημα πιστοληπτικής αξιολόγησης, το οποίο τους δίνει περισσότερη ελευθερία στην εκτίμηση του πιστοληπτικού ρίσκου.

Όλα τα συστήματα πάντως απαιτούν αυστηρά κριτήρια, παραχώρηση πληροφοριών και συνεπή μεθοδολογία. Είναι ενδιαφέρον, όμως, το γεγονός ότι τα πλοία δεν υπολογίζονται σαν εξασφάλιση στις προτάσεις της Basel II όσον αφορά την εφαρμοσμένη προσέγγιση και για αυτό αναμένεται ότι οι τράπεζες θα διαλέξουν το προχωρημένο σύστημα πιστοληπτικής αξιολόγησης.

Στο δημοσιευμένο προσχέδιο του Οκτωβρίου 2001, εφόσον δάνεια έχουν ως σκοπό την χρηματοδότηση πλοίων, ταξινομούνται στην κατηγορία χρηματοδότηση αντικειμένου (objectfinance). Τα ναυτιλιακά δάνεια, όμως, μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως επιχειρηματικά δάνεια παρά ως δάνεια αντικειμένου ή ειδικών πιστώσεων (object or specialised credits)

Πράγματι, το προσχέδιο, όντας σχετικά καινούριο, δεν έχει ακόμα σχολιασθεί στο σύνολό του, ούτε έχει εξαντληθεί η κριτική πάνω του. Εν αντιθέσει, το ίδιο το προσχέδιο καλεί τους σχετικούς τομείς να κάνουν τα σχόλιά τους που θα οδηγήσουν σε μια συμβουλευτική δημοσίευση προτού οριστικοποιηθεί γύρω στο τέλος του 2002 (μπορεί και αργότερα) και θα εφαρμοσθεί το 2005.

Ήδη έχουν εκφρασθεί απόψεις ότι χρειάζεται περισσότερος χρόνος για την συμβουλευτική περίοδο και ως εκ τούτου μπορεί η εφαρμογή του να καθυστερήσει πέραν του 2005.

Παρά όλα τα 3 χρόνια ή και παραπάνω μέχρι την εφαρμογή της, η Basel II θα επιφέρει μεγάλη πίεση στις ναυτιλιακές τράπεζες να αναπτύξουν δικό τους σύστημα αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας. Ήδη έχει αρχίσει να εφαρμόζεται σχεδόν από όλες τις Τράπεζες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ειδικά τις γερμανικές δημόσιες τράπεζες, οι οποίες έχουν δεχθεί την κριτική των εμπορικών τραπεζών ότι παρέχουν φθηνά δάνεια βασισμένες σε χαμηλότερο κόστος χρηματοδότησης που τους παρέχει η εγγύηση του κράτους. Αυτό θεωρείται αθέμιτος συναγωνισμός υπέρ των κρατικών τραπεζών.

Επίσης έχει ενδιαφέρον το γεγονός ότι παρά όλο που απομένει σημαντικό χρονικό διάστημα μέχρι την υποχρεωτική εφαρμογή και λαμβάνοντας υπ όψιν την αβεβαιότητα που διέπει τις συγκεκριμένες προτάσεις, καθώς και τις διάφορες αντιξοότητες, κάποιες τράπεζες έχουν αρχίσει να βασίζονται, τουλάχιστον εν μέρει, στα

δικά τους συστήματα αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας, όπου χρειάζεται να εκτιμηθούν και να κοστολογηθούν καινούριες πιστώσεις.

Επίσης ένας αριθμός τραπεζών έχει αρχίσει να χρησιμοποιεί την Basel II ως δικαιολογία για την κοστολόγηση δανείων παρ'όλο που η επίδρασή της απέχει χρόνια ακόμα.

Στην ναυτιλία, η οποία θεωρείται τομέας υψηλού ρίσκου, η εφαρμογή της Basel II στην οποιαδήποτε τελική μορφή της, θα οδηγήσει αναπόφευκτα σε υψηλότερο κόστος όλων των ναυτικών πιστώσεων, κάτι που έχει ήδη αρχίσει. Παρ'όλο που μόνον οι τράπεζες της Ευρωπαϊκής Ένωσης επηρεάζονται άμεσα από τις προτάσεις, αναμένεται ότι η πίεση για υψηλότερο κόστος δανεισμού θα ακολουθηθεί με ενθουσιασμό και από τις τράπεζες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης εκτός εάν οι τράπεζες εκτός ΕΕ θελήσουν να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους απέναντι σ'εκείνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αναμένεται επίσης ότι οι μεγάλες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες θα ωφεληθούν πολύ περισσότερο από τους μικρούς πλοιοκτήτες. Ο κύριος λόγος είναι ότι οι μεγάλοι οργανισμοί (είτε είναι στο χρηματιστήριο είτε όχι) θα μπορέσουν να έχουν καλύτερη αξιολόγηση με βάση το επιχειρησιακό τους μέγεθος και άλλα χαρακτηριστικά τους, εν αντιθέσει με τις μικρές εταιρείες. Το κόστος χρηματοδότησης λοιπόν γι'αυτές τις εταιρείες είναι αναμενόμενο να μειωθεί.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της Petrofin Research ©, από τις 749 ελληνικές εταιρείες το 2002, οι 488 ή 65,15% είναι εταιρείες με στόλους 1-4 πλοίων. Είναι φανερό, λοιπόν, ότι το κόστος δανεισμού για όλους αυτούς τους πλοιοκτήτες, που είναι ήδη ψηλότερο από τους μεγάλους, θα αυξηθεί ακόμα περισσότερο. Επίσης, με αυξημένο το κόστος χρηματοδότησης είναι αναμενόμενο να μειωθεί περαιτέρω το ποσοστό χρηματοδότησης αυτών των μικρών εταιρειών, κάτι που θα πρέπει να το περιμένουν.

Καθώς οι προτάσεις είναι ακόμα σε επίπεδο επεξεργασίας και αλλαγών, είναι νωρίς να εκτιμηθούν με ακρίβεια οι επιπτώσεις στο κόστος δανεισμού για τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Πάντως, είναι σωστό να επισημάνουμε ότι καθώς οι περισσότερες ελληνικές εταιρείες δεν έχουν επίπεδο πιστοληπτικής ικανότητας μεγάλου ομίλου (□ corporate□) και είναι μικρότερες σε μέσο όρο από τις αντίστοιχες Ευρωπαϊκές, η επίδραση καινούριων κανονισμών, αυτή την φορά στον τραπεζικό τομέα, θα προσθέσει και άλλο στον όγκο των κανονισμών που ήδη επιβαρύνουν τους Έλληνες πλοιοκτήτες από τόσες πηγές. Εν τω μεταξύ, οι Έλληνες πλοιοκτήτες θα πρέπει να

αντισταθούν στον ολοφάνερο πειρασμό που έχουν πέσει οι τράπεζες να προλάβουν τις επιπτώσεις της Basel II με το να χρεώνουν περισσότερο για τα δάνειά τους απ' ό,τι προβλέπεται στην ισχύουσα συνθήκη Basel I, πα' όλο που η καινούρια συνθήκη δεν θα ισχύσει για ακόμα τουλάχιστον 3 χρόνια.

Από το περιοδικό Ναυς - Τεύχος Ιουνίου 2002
