



Οι επιπτώσεις από τη συνθήκη Basel II

Ιούνιος 2002

**του Ted Πετρόπουλου, Διευθύνοντος
Συμβούλου, Petrofin S.A.**

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 σχετικά ακατέργαστοι 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 λειτούργησε εναντίον των μεγάλων ομίλων και υπέρ των δανεισμών των μικρών εταιρειών, οι οποίες αποτελούν και την μεγάλη πλειοψηφία των ναυτιλιακών δανειοληπτών. Είχε επίσης 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 εξελεγμένων τραπεζών ανέπτυξε δικούς του εσωτερικούς κανονισμούς, το οποίο σήμαινε, όμως, ότι συγκρινόμενες με άλλες, λγώτερο εξελεγμένες 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 Α είναι μία ευρύτερα αποδεκτή προσέγγιση βασισμένη στις πιστοληπτικές αξιολογήσεις διεθνών οργανισμών όπως οι Standard & Poors, Moodys, κλπ. Η Κατηγορία Β 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 να 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.

Η χρήση των μέτρων αξιολόγησης επικινδυνότητας είναι αυστηρή απαίτηση και αναμένεται ότι θα φέρει επανάσταση στον τρόπο επίβλεψης των δραστηριοτήτων των τραπεζών. Επίσης αναμένεται ότι θα υπάρξει σημαντική αύξηση προσφοράς κεφαλαίου κάτω από την Basel II. Με λίγα λόγια, είναι πιθανό οι τράπεζες να κρατήσουν περισσότερο κεφάλαιο για να στηρίξουν τα ναυτιλιακά δάνεια, τα οποία τα αντιλαμβάνονται ως υψηλού κινδύνου.

Υπό την Basel II, τα δάνεια με αξιολόγηση BB- έως BB+ θα απαιτούν 100% τοποθέτηση κεφαλαίου, δηλαδή το συνηθισμένο 8%.

Εταιρείες με αξιολόγηση κάτω του BB-, το οποίο αντιπροσωπεύει την μεγάλη πλειονότητα των ναυτιλιακών εταιρειών εάν αξιολογούνταν, θα απαιτούν καταμερισμό κεφαλαίου της τάξεως του 150%, δηλαδή καταμερισμό κεφαλαίου της τάξεως του 12%. Βλέπουμε, λοιπόν, ότι για να έχει η τράπεζα τις ίδιες αποδόσεις στο

επενδεδυμένο κεφάλαιο, θα πρέπει να χρεώσει, σύμφωνα με το ανωτέρω σενάριο, 50% περισσότερο για τέτοια δάνεια.

Είναι ενδιαφέρον, όμως, το γεγονός ότι τα πλοία δεν υπολογίζονται σαν εξασφάλιση στις προτάσεις της Basel II όσον αφορά την εφαρμοσμένη προσέγγιση και γιατί 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 (object finance). 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.

Ένα σημαντικό σχόλιο που έχει ήδη ειπωθεί είναι ότι εάν η συνθήκη αποτύχει να συμπεριλάβει όλα τα θετικά των ναυτιλιακών υποθηκών και άλλων σχετικών εξασφαλίσεων (collateral) στα ναυτιλιακά δάνεια, τότε θα δημιουργηθεί μία διαστρεβλωμένη αντίληψη όσον αφορά στο εγγενές ρίσκο που εμπεριέχεται στα ναυτιλιακά δάνεια.

Τέτοιου είδους διαστρέβλωση αναμένεται ότι θα οδηγήσει σε δραματικές αυξήσεις στο κόστος της δανειοδότησης, οι οποίες μπορεί να μη μπορούν να αντιμετωπισθούν από την ναυτιλία. Εναλλακτικά, πολλές τράπεζες μπορεί να εγκαταλείψουν την ναυτιλία η οποία είναι εξαιρετικά κεφαλαιοβόρος τομέας σε μία εποχή που οι τράπεζες προσπαθούν να ελαχιστοποιούν την άμεση χρήση των κεφαλαίων τους για εξασφάλιση κερδών.

Ήδη η επιτροπή έχει αντιδράσει θετικά όσον αφορά στην αναγνώριση του πλοίου ως εξασφάλιση όπως και άλλων ειδών εξασφαλίσεις (collateral) σε μορφή εγγυημένου εισοδήματος, άλλων εγγυήσεων, κλπ. τα οποία είναι μέρος της ναυτιλίας. Αυτό θα ανακουφίσει τις ναυτιλιακές τράπεζες και θα τις καθοδηγήσει στο να υιοθετήσουν το προχωρημένο σύστημα πιστοληπτικής αξιολόγησης (advanced credit rating system).

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. Είναι όμως ολοφάνερο ότι όλες οι τράπεζες εξετάζουν τις προτάσεις σοβαρά και έχουν ήδη προσαρμόσει την εσωτερική πιστωτική πολιτική τους όπως και το κόστος άλλες λιγότερο άλλες περισσότερο.

Παρ' 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 παρ' 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.

Στην ναυτιλία, η οποία θεωρείται τομέας υψηλού ρίσκου, η εφαρμογή της Basel II σε οποιαδήποτε μορφή λάβει τελικά θα οδηγήσει αναμφισβήτητα σε υψηλότερα κόστη για όλες τις ναυτιλιακές πιστώσεις, κάτι που έχει ήδη αρχίσει. Παρ' όλο που μόνο οι τράπεζες της Ευρωπαϊκής Ένωσης επηρεάζονται άμεσα από τις προτάσεις,

αναμένεται ότι η πίεση για υψηλότερο κόστος δανείου θα ακολουθηθεί αμέσως και από τράπεζες εκτός ΕΕ. Εναλλακτικά, οι τράπεζες εκτός ΕΕ θα μπρούσαν κάλλιστα να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους απέναντι στις τράπεζες εντός ΕΕ.

Συζητείται τώρα το κατά πόσο η Basel II θα επηρεάσει τις ναυτιλιακές τράπεζες, όπως και την συλλογική τους όρεξη για ναυτιλιακά δάνεια. Από την άλλη, οι αισιόδοξοι πιστεύουν ότι τίποτα δεν θα αλλάξει τελικά καθώς οι τράπεζες θα διατηρήσουν αμείωτο το ενδιαφέρον τους για την ναυτιλία ως σημαντικού τομέα που τον ξέρουν καλά, ενώ η Basel II δεν θα κρατήσει για πολύ.

Κατά την γνώμη μας, η Basel II θα είναι σημαντική καθ' όλη την περίοδο μέχρι την εφαρμογή της όπως αμέσως μετά καθώς βάζει καινούριους όρους στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Εάν όμως η ναυτιλία πληρώσει τα υψηλότερα κόστη αρκεί αυτά να βασίζονται στο προχωρημένο σύστημα πιστοληπτικής αξιολόγησης (advanced credit rating system), η επίδράσή της στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση θα είναι πιο μαλακή απ' ό,τι περιμένουμε. Πράγματι, μας δίνεται το περιθώριο να σκεφτούμε ότι καθώς οι ναυτιλιακές πιστώσεις αρχίζουν και αυτο-ξεπληρώνονται (κάτι που δεν το έχουν κάνει για δεκαετίες) είναι δυνατόν η ναυτιλιακή χρηματοδότηση να έλξει νεο-εισερχόμενους στον χώρο που ψάχουν για δανειακές ευκαιρίες.

Όσον αφορά τώρα στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά, 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 για 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 οι

περισσότερες ελληνικές εταιρείες δεν έχουν επίπεδο πιστοληπτικής ικανότητας μεγάλου ομίλου (□ corporate□) και είναι μικρότερες σε μέσο όρο από τις αντίστοιχες Ευρωπαϊκές. Έτσι, η επίδραση της Basel II αναμένεται να αποδειχτεί βαριά για την ελληνική ναυτιλία και ακόμα περισσότερο για τους μικρότερους πλοιοκτήτες, οι οποίοι μπορεί να βρουν τους μελλοντικούς δανειοδοτικούς όρους απαγορευτικούς για τις περαιτέρω επενδύσεις τους.

Για μία ακόμα φορά, 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.

Για την πλοιοψηφία των Ελλήνων πλοιοκτητών το φλέγον θέμα είναι η επιβίωση τους. Ένα πράγμα είναι σίγουρο: ότι λίγοι Έλληνες θα ανάψουν λαμπάδα στις προτάσεις της Basel II.

*Από το τεύχος 'Ναυτιλία' της Ναυτεμπορικής
Τεύχος Ποσειδωνείων Ιουνίου 2002*
