



## Κίνδυνος υπερβολικής χρηματοδότησης

**28 Μαΐου 1998**



*Εξετάζοντας τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση σε παγκόσμιο επίπεδο, διαπιστώνουμε ότι στα τέλη του 1997 υπήρχαν 202 τράπεζες που ασχολούνταν ενεργά με την συγκεκριμένη δραστηριότητα.*

*Ο κ. Τεντ Πετρόπουλος, ιδρυτής και διευθυντής της Petrofin S.A., περιγράφει τους παράγοντες που επηρεάζουν σήμερα τη στάση των τραπεζών και αναλύει τις τάσεις και τις προοπτικές στο χώρο της ναυτιλιακής χρηματοδότησης.*

**Υπάρχει, πράγματι, "συνωστισμός" τραπεζών στο χώρο της ναυτιλιακής πίστης;**

Η δική μου θέση ήταν και παραμένει ότι δεν υπάρχουν ποτέ πολλές τράπεζες για τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας. Ως εκ τούτου, οι τραπεζίτες, που συνήθως ισχυρίζονται το αντίθετο, απλώς επιθυμούν να προστατεύουν τα συμφέροντά τους και φυσικά να μη μοιραστούν "την πίτα" της συγκεκριμένης αγοράς με άλλους συναδέλφους τους.

Ελλοχεύει βεβαίως ο κίνδυνος της υπερβολικής χρηματοδότησης της ναυτιλίας, που είναι δυνατόν αν οδηγήσει σε πληθωριστικές τάσεις, αλλά συνήθως οι εμπορικές τράπεζες ασχολούνται με τη χρηματοδότηση πλοίων του υπάρχοντος στόλου (second hand) και σε πολύ μικρότερο βαθμό με τη δανειοδότηση νέων κατασκευών.

**Πού οφείλεται το αιφνίδιο ενδιαφέρον τραπεζών που δεν είχαν ασχοληθεί ποτέ με τη ναυτιλία, να δραστηριοποιηθούν στο χώρο;**

Η ανάπτυξη των ναυτιλιακών τραπεζών εξελίχθηκε με εντυπωσιακούς ρυθμούς στην Άπω Ανατολή μετά το 1992, γιατί μέχρι τότε τουλάχιστον η ναυτιλία εθεωρείτο ακόμη "βρώμικη δουλειά". Το ενδιαφέρον που έδειξαν ήταν λογικό, εξαιτίας της εντυπωσιακής πορείας που παρουσίαζαν μέχρι και το 1995 οι ναυλαγορές ξηρού φορτίου, αλλά και του ρυθμού ανάπτυξης των οικονομιών στη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή. Αντίθετα, παρατηρήθηκε πτώση στον αριθμό των αμερικανικών τραπεζών που δεν ακολούθησαν τη ναυτιλία, και είδαμε σταθερότητα στις ευρωπαϊκές τράπεζες.

**Ποια είναι σήμερα η στάση των τραπεζών που στη δεκαετία του '90 ασχολήθηκαν με τη ναυτιλία, ανατρέποντας τις ισορροπίες δυνάμεων;**

Οι τράπεζες που ασχολήθηκαν περιστασιακά με τη ναυτιλία ή έχουν μακρόχρονες σχέσεις με τους πλοιοκτήτες υπέστησαν διπλό σοκ. Από τη μια πλευρά υφίστανται τις επιπτώσεις της κρίσης στην Άπω Ανατολή, που δεν την είχαν προβλέψει και τις έπιασε «στον ύπνο», και από την άλλη υπάρχει σημαντική ύφεση στις μεταφορές ξηρού φορτίου, με αποτέλεσμα κανένα bulk carrier να μην εισπράττει ικανοποιητικές απολαβές. Κατόπιν αυτών, τα περισσότερα δάνεια που έχουν συναφθεί την τελευταία τριετία είναι προβληματικά.

**Ένα στοιχείο το οποίο θα ήθελα να σχολιάσετε είναι το θέμα των εκτιμήσεων των αξιών των πλοίων (valuations) που φαίνεται ότι κινούνται πλέον εκτός λογικής.**

Στο θέμα των valuations επικρατεί σήμερα χάος. Σημαντικό ποσοστό ευθύνης πάντως έχουν και οι τράπεζες, επειδή ακριβώς στηρίζονταν περισσότερο στις εκτιμήσεις των αξιών των πλοίων και λιγότερο στη ρευστότητα των πελατών τους. Με τη πρακτική αυτή, η χρηματοδότηση της ναυτιλίας είχε γίνει πλέον θέμα απλών προσδιορισμών.

Ιστορικά όμως έχει αποδειχθεί ότι η ναυτιλιακή πίστη δεν είναι θέμα προσδιορισμών, αλλά υποθέσεων. Στην

αντίθετη περίπτωση, χάνουμε τη λογική που διέπει τη ναυτιλία και δημιουργούμε προβληματικά δάνεια.

**Αναφέρεστε σε ποιοτικούς ή ποσοτικούς προσδιορισμούς;**

Είναι γεγονός ότι για αρκετό καιρό η χρηματοδότηση της ναυτιλίας είχε πάψει να ακολουθεί τους κανόνες της ποιότητας και είχε προτιμήσει εκείνους της ποσότητας.

Πιστεύω λοιπόν ότι η κατάρρευση τους συστήματος εκτίμησης των πλοίων, αλλά και των δανείων, που παρατηρείται σήμερα, οφείλεται ακριβώς στο ότι είχε αναχθεί το valuation σε καθοριστικό παράγοντα της απόφασης για δανειοδότηση, ενώ αποτελεί απλώς ένα μέρος του μωσαϊκού που τη συνθέτει.

Η ναυτιλία φυσικά δεν έχει δεδομένα μεγέθη, και οι αξίες των πλοίων είναι ίσως το πλέον κυμαινόμενο από αυτά.

**Πώς θα ξεπεράσουν τα προβλήματα αυτά οι τράπεζες;**

Το πώς θα ξεπεράσουν τα προβλήματα σχετίζεται σίγουρα και με τη φιλοσοφία των τραπεζών όσον αφορά τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας. Αν θεωρούν δηλαδή ότι τα προβλήματα προέρχονται από την κρίση της ναυλαγοράς και όχι από την οργάνωση ή τη συμπεριφορά του πλοιοκτήτη, αν δηλαδή θεωρούν ότι οφείλονται σε εξωγενείς παράγοντες και βλέπουν θετικά τον πελάτη τους, τότε συνεργάζονται μαζί του για να ξεπεράσουν τα προβλήματα, και αυτό είναι θετικό στοιχείο.

Αν όμως η κρίση στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου διαρκέσει ακόμη έξι μήνες, και κατά τα φαινόμενα αυτό θα συμβεί, τα προβλήματα των μικρομεσαίων πλοιοκτητών που διαθέτουν υπερήλικα πλοία θα αυξηθούν, και από κει και πέρα, αν υπάρξουν πτωχεύσεις, κατασχέσεις ή τέλος πάντων ό,τι σχετικό, θα εξαρτηθεί από την υπομονή των τραπεζών.