

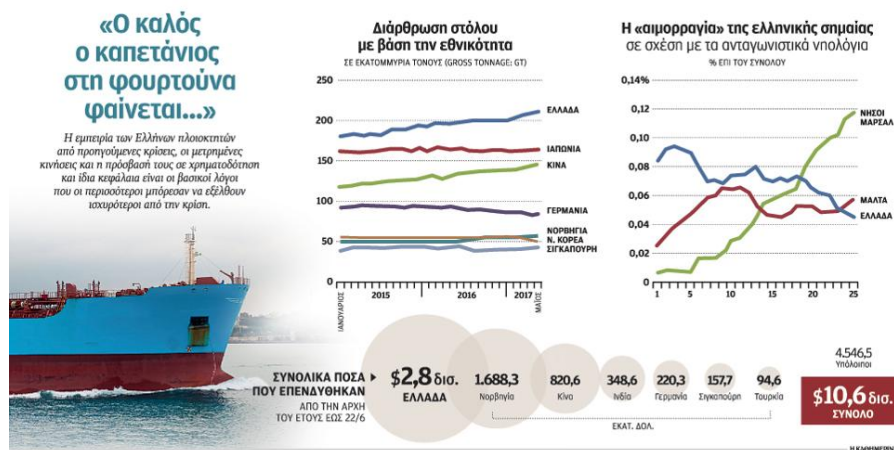
# ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ Α.Ε. Εθν.Μακαρίου & Φαληρέως 2

[kathimerini.gr/916489/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/h-krish-enisxyse-thn-ellhnikh-naytilia](http://kathimerini.gr/916489/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/h-krish-enisxyse-thn-ellhnikh-naytilia)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 03.07.2017

## Η κρίση ενίσχυσε την ελληνική ναυτιλία

ΗΛΙΑΣ ΜΠΕΛΛΟΣ



Καθώς η χειρότερη κρίση στην ιστορία της ναυτιλίας μοιάζει να ξεπερνιέται, οι αγορές προσμετρούν νικητές και ηττημένους. Και στην κατηγορία των νικητών ξεκάθαρα πρώτη εμφανίζεται η ελληνόκτητη ποντοπόρος, ενώ αντιθέτως Γερμανοί αλλά και Ιάπωνες αποδυναμώθηκαν.

Η εμπειρία των Ελλήνων πλοιοκτητών από προηγούμενες κρίσεις, οι μετρημένες κινήσεις και η πρόσβασή τους σε χρηματοδοτήσεις και ίδια κεφάλαια την ώρα που οι τράπεζες άρχισαν να μειώνουν την έκθεσή τους στον κλάδο είναι οι βασικοί λόγοι που οι περισσότεροι μπόρεσαν να εξέλθουν ισχυρότεροι από την κρίση.

Υπήρξαν όμως και θύματα. Πολλές από τις μικρότερες εταιρείες έκλεισαν ή απορροφήθηκαν από άλλες. Οι εν Ελλάδι εδρεύουσες ναυτιλιακές το 2016 μειώθηκαν σε 638 από 648 το 2015 και 926 το 1998, σύμφωνα με την Petrofin Research.

Αντιθέτως, αυξήθηκαν οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις με στόλους από 25 πλοία και άνω σε μια ένδειξη πως η διαχείριση του ολοένα και μεγαλύτερου σε χωρητικότητα αλλά και αριθμό πλοίων ελληνόκτητου στόλου γίνεται από ολοένα και μεγαλύτερες επιχειρήσεις. Συνολικά όμως ο στόλος των Ελλήνων μεγεθύνθηκε.

### Πρωταθλήτρια

Σύμφωνα με στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Clarksons που δημοσίευσε η διεθνής ναυτιλιακή επιθεώρηση TradeWinds, τον Ιανουάριο του 2015 ο ελληνόκτητος στόλος είχε αθροιστική ολική χωρητικότητα (Gross Tonnage: GT) 180,6 εκατομμύρια τόνους και αντιστοιχούσε στο 15,4% του παγκοσμίου στόλου.

Στα τέλη Μαΐου είχε αυξηθεί στα 209,4 εκατομμύρια τόνους και το μερίδιό του διεθνώς είχε ανέβει στο 16,4%. Κατά το ίδιο διάστημα το προβάδισμα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας επί της δεύτερης διεθνώς Ιαπωνικής διευρύνθηκε κατά δύο ποσοστιαίες μονάδες στο 3,6%. Ακόμα περισσότερο διευρύνθηκε η πρωτοπορία της Ελλάδας επί της Γερμανίας, η οποία εμφανίζεται πλέον με στόλο υποδιπλάσιας της ελληνικής χωρητικότητας σε όρους GT. Συγκεκριμένα, ο γερμανικής ιδιοκτησίας στόλος από μερίδιο της τάξης του 7,9% επί του παγκοσμίου υποχώρησε στο 6,7%.

Η δυνατότητα της ελληνικής πλοιοκτησίας να παίρνει γρήγορες αποφάσεις για πωλήσεις και αγορές πλοίων και η, σε μεγάλο βαθμό, επιτυχής διαπίστωση των κατάλληλων σημείων για νέες επενδύσεις, στα χαμηλά δηλαδή της αγοράς, πιστώνονται τις επιδόσεις αυτές.

Σύμφωνα με τον οίκο Clarksons, η τελευταία μεγέθυνση του ελληνόκτητου στόλου προέρχεται τόσο από τις επενδύσεις σε νέες ναυπηγήσεις όσο και από αγορές ποιοτικών μεταχειρισμένων πλοίων. Ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές παρέλαβαν το 17,4% των νεότευκτων πλοίων που έπεσαν στο νερό το 2016. Το μερίδιο αυτό κατά το πρώτο τετράμηνο του 2017 έχει αυξηθεί στο 19%. Στη δευτερογενή αγορά οι ελληνικές επενδυτικές επιδόσεις είναι ακόμα μεγαλύτερες: Το 2016 δαπανήθηκαν από ελληνικά συμφέροντα 2,5 δισεκατομμύρια δολάρια για την εξαγορά πλοίων συνολικής χωρητικότητας (GT) 9,2 εκατομμυρίων τόνων, που αντιστοιχούν στο 25% της συνολικής δραστηριότητας στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων. Αλλά 1,6 δισεκατομμύρια δολάρια σε μεταχειρισμένα έχουν επενδυθεί κατά το πρώτο τετράμηνο του 2017. Σύμφωνα με στοιχεία της Allied Shipbroking Inc. που περιλαμβάνουν και το πρώτο εικοσαήμερο του Ιουνίου, οι ελληνικές αγορές μεταχειρισμένων συνέχισαν και έχουν φτάσει για φέτος τα 2,7 δισεκατομμύρια δολάρια. Με αυτά αποκτήθηκαν 159 πλοία, εκ των οποίων τα 105 φορτηγά, τα 32 δεξαμενόπλοια, τα 16 μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων και 2 μεταφορές αερίου. Μεγάλο μέρος αυτών των επενδύσεων χρηματοδοτήθηκε από πωλήσεις παλαιότερων ποντοπόρων. Ελληνικά συμφέροντα πούλησαν από τις αρχές του έτους μέχρι και τα τέλη Ιουνίου 97 πλοία έναντι 1,67 δισ. δολ.

### **Οι μεγαλύτεροι αγοραστές**

Οι Έλληνες, σύμφωνα με τα στοιχεία της Allied Shipbroking, είναι μακράν οι μεγαλύτεροι αγοραστές και οι μεγαλύτεροι πωλητές με θετικό όμως ισοζύγιο στόλου. Στη λίστα με τους αγοραστές του 2017 έπονται δεύτεροι με διαφορά οι Κινέζοι (99 πλοία), τρίτοι οι Νορβηγοί (66) και τέταρτοι οι Γερμανοί που απέκτησαν 35 πλοία. Αντιθέτως, οι δεύτεροι μεγαλύτεροι πωλητές είναι οι Γερμανοί έχοντας πουλήσει φέτος 92 πλοία. Και κάπως έτσι συρρικνώνεται διαρκώς ο γερμανικός στόλος, προκαλώντας σε πολλούς στο Βερολίνο και το Αμβούργο ίσως ακόμα και φθόνο αν αληθεύουν οι πληροφορίες που θέλουν το γερμανικό ναυτιλιακό και τραπεζικό σύμπλεγμα πίσω από τις μομφές κατά του ελληνικού θεσμικού πλαισίου για την ποντοπόρο.

### **Ποια είναι τα τραπεζικά δανειακά χαρτοφυλάκια του κλάδου**

Κατά μία ακόμη, πέμπτη, χρονιά παρέτεινε η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα την εθελοντική συνεισφορά της στα δημόσια ταμεία, με το συνολικό ποσό να τείνει να ξεπεράσει το μισό δισεκατομμύριο ευρώ. Ποσά που είναι, βεβαίως, επιπλέον των προβλεπόμενων φορολογικών επιβαρύνσεων.

Συγκεκριμένα τα μέλη της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) στην έκτακτη γενική συνέλευση, που έγινε τη Δευτέρα στο Ευγενίδειο ίδρυμα, ενέκριναν ομόφωνα την πρόταση του διοικητικού της συμβουλίου για την επέκταση υπό τις απαιτούμενες διαδικασίες της διάρκειας ισχύος του Συνυποσχετικού Οικειοθελούς Παροχής μεταξύ ναυτιλιακής κοινότητας και πολιτείας για ένα ακόμη έτος, δηλαδή και το 2018.

Σύμφωνα με την τελευταία ετήσια έκθεση της Ένωσης, η ελληνική πλοιοκτησία, διά της υπογραφής συνυποσχετικού οικειοθελούς συνεισφοράς με το ελληνικό Δημόσιο, ξεκίνησε το 2014 να εισφέρει ποσόν ύψους 420 εκατ. ευρώ, η καταβολή του οποίου θα ολοκληρωθεί σε τέσσερα χρόνια. Τώρα η ΕΕΕ έρχεται να επεκτείνει αυτή τη συνεισφορά και για τη χρήση του 2018.

### **Πολλαπλά οφέλη**

Με βάση μελέτες του Ιδρύματος των Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) και του Boston Consulting Group (BCG), η συνολική συνεισφορά του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στην ελληνική οικονομία είναι σημαντικότερη διαχρονικά και υπολογίζεται πως αντιστοιχεί πλέον σε περισσότερο από 7% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας, ενώ παρέχει άμεση και έμμεση απασχόληση σε 192 χιλιάδες άτομα.

Σημειώνεται, δε, πως η ελληνική πρωτοκαθεδρία στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, η μόνη ελληνική επιχειρηματική πρωτοκαθεδρία διεθνώς, είναι συνέπεια της υψηλής ανταγωνιστικότητας και ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών της, χωρίς το ελληνικό Δημόσιο να υπόκειται σε ουδεμία δαπάνη για τον σκοπό αυτό.

Παράλληλα οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες αποτελούν έναν από τους βασικότερους πελάτες παραγωγής εισοδήματος (net interest income) για τις ελληνικές αλλά και τις ξένες τράπεζες και έχουν από τους χαμηλότερους δείκτες προβληματικών δανείων μεταξύ όλων των ελληνικών κλάδων και μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών άλλων εθνικοτήτων, σύμφωνα με την Petrofin Research και την XRTC Business Consultants.

### **Ο δανεισμός**

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της Petrofin, ο συνολικός δανεισμός των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από ελληνικές τράπεζες στα τέλη του 2016 διαμορφώνεται στα 8,721 δισεκατομμύρια δολάρια. Δύο ελληνικές τράπεζες, η Alpha Bank και η Eurobank, αύξησαν μάλιστα κατά την προηγούμενη χρήση τις χρηματοδοτήσεις τους στην ελληνόκτητη ποντοπόρο κατά 4,29% και 2,59% αντίστοιχα.

Σήμερα το μεγαλύτερο χαρτοφυλάκιο δανείων προς την ελληνόκτητη ναυτιλία μεταξύ των ελληνικών τραπεζών, σύμφωνα με τα στοιχεία της Petrofin Bank Research, εξακολουθεί να εμφανίζει η τράπεζα Πειραιώς (2,73 δισ. δολ. χωρίς αυτά προς την ακτοπλοΐα) η οποία καταλαμβάνει την 5η θέση στο σύνολο ελληνικών και ξένων τραπεζών και ακολουθούν η Εθνική Τράπεζα στην 9η θέση (2,368 δισ.), η Alpha Bank στη 10η (2,190 δισ.), η Eurobank στη 19η (1,227 δισ.) και η Aegean Baltic στην 29η (205,4 εκατ. δολ.).

Σημειώνεται πως τα στοιχεία αυτά αφορούν τόσο τα υπόλοιπα των δανείων όσο και τις εγκεκριμένες αλλά μη εκταμιευμένες, τουλάχιστον έως τα τέλη του 2016, πιστώσεις. Ο συνολικός δανεισμός των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από ξένες και ελληνικές τράπεζες διαμορφώθηκε στα 57,211 δισεκατομμύρια δολάρια στα τέλη του 2016.

### **Τα δάνεια των Γερμανών**

Τα προβληματικά ναυτιλιακά δάνεια στη Γερμανία ανέβηκαν το 2016 στο 37% από 28% το 2015, σύμφωνα με τη Moody's. Οι 5 μεγαλύτερες τράπεζες με τη σημαντικότερη έκθεση σε δάνεια γερμανικών ναυτιλιακών είναι οι DVB, Nord LB, HSH Nordbank, KfW IPEX και Commerzbank. Αθροιστικά τα δάνειά τους ανέρχονται στα 59 δισ. ευρώ και κάποιες θα χρειασθούν κεφάλαια για την αντιμετώπιση ενδεχόμενων ζημιών, εκτιμά ο οίκος.

### **Οι 46 «μεγάλες»**

Ο αριθμός των εν Ελλάδι ναυτιλιακών με στόλο άνω των 25 πλοίων και ηλικίας μικρότερης των 9 ετών αυξήθηκε από 41 το 2015 σε 46 πέρυσι. Αυτές οι 46 ναυτιλιακές ελέγχουν πλέον τα δύο τρίτα του ελληνικού τονάζ. Ο ελεγχόμενος και διαχειριζόμενος στόλος από την Ελλάδα εξακολουθεί να παραμένει ο μεγαλύτερος διεθνώς και να αυξάνει μάλιστα τα μερίδιά του.

### **Το αίγισμα του Brexit**

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, το Brexit έχει και θετικές πτυχές για την ποντοπόρο. Αυτές περιλαμβάνουν «ευκαιρίες για νέες ή βελτιωμένες διμερείς εμπορικές συμφωνίες με χώρες όπως η Ινδία, οι ΗΠΑ και η Νότια Αμερική. Επιπλέον, η Βρετανία μπορεί να εισαγάγει πιο ευέλικτα κίνητρα για την προσέλκυση ναυτιλιακών, καθώς οι περιορισμοί των κρατικών ενισχύσεων θα καταργούνταν».