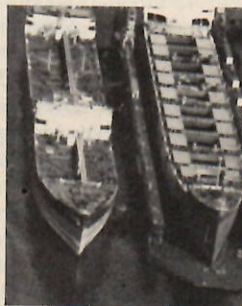


ΘΑ ΓΙΝΗ, ΑΡΑΓΕ, ΚΑΛΟΣ ΔΑΣΚΑΛΟΣ Η ΠΙΚΡΗ ΠΕΙΡΑ ΤΟΥ ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΟΣ;

ΠΩΣ ΘΑ ΑΠΟΦΕΥΧΘΗ ΜΙΑ ΝΕΑ ΚΡΙΣΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



ΑΝΑΓΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΥΓΙΕΣΤΕΡΗΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΚΑΙ ΟΡΘΟΤΕΡΩΝ ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ

Στις 8 Δεκεμβρίου 1981 έγινε —σέ επίσημη τελετή— ή έναρξη τών έργασιών του νεοϊδρυθέντος —στό Harvard Business School— «International Shipping Club», πρόεδρος του οποίου είναι ο κ. Νικ. Μπορνόζης. Προσκεκλημένος ομιλητής στην πανηγυρική αυτή εκδήλωση —στην οποία παρευρέθησαν διακεκριμένες προσωπικότητες του ακαδημαϊκού, του τραπεζικού, του ναυτιλιακού κόσμου τών ΗΠΑ και άλλων χωρών— ήταν ο γνωστός Έλληνας οικονομολόγος κ. Κωνστ. Γραμμένος, του οποίου ή εργασία στον τομέα τών ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων και τών διεθνών χρηματοοικονομικών θεμάτων έχει τύχει παγκόσμιας αναγνωρίσεως. Ο κ. Γραμμένος μίλησε για τίς προοπτικές τής ναυτιλίας και τον ρόλο τών Τραπεζών στην ύγιη χρηματοδότησή της. Τά κύρια σημεία τής ομιλίας αυτής —στην οποία εδόθη εύρεία δημοσιότης στο έξωτερικό— παρατίθενται κατωτέρω.

Δέν υπάρχει κανένα σημάδι στον όρίζοντα πού νά μάς δείχνη ότι ή κρίσι, ή όποια σημάδεψε τή ναυτιλία μετά τό 1974, δέν θά επανέλθη πιά επίκίνδυνη και πιά καταστροφική. Άλλωστε, ό γνωστός κύκλος τής ναυτιλίας τό έπιβεβαιώνει. Οι Τράπεζες, μέσα σ' αυτή τήν δυσοίωση προοπτική, δέν είναι δυνατόν παρά νά λειτουργήσουν ώς «άτεγκτη συνείδησι» τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων· μιά συνείδησι, πού θά έχη πλήρη έπίγνωση τών κινδύνων.

ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ.— Οι διεθνείς ναυτιλιακές αγορές εύρίσκονται μέσα στό τουνελ τής ύφέσεως και αυτή ή κατάσταση, κατά τά φαινόμενα, θά διαρκέση ώς τό τέλος του 1982. Τουτό όφείλεται σέ μιά σειρά παραγόντων, μεταξύ τών όποίων οι σπουδαιότεροι είναι:

—Η πτώσι του ρυθμού ανάπτυξεως τής παγκόσμιας βιομηχανικής παραγωγής και του θαλασσίου έμπορίου. Και για τά δύο ή ανάκαμψι άναμένεται μέσα στό 1982 και 1983. Όμως ό τομεύς του πετρελαίου δέν έμφανίζει σημάδια βελτιώσεως στό έγγύς μέλλον, κι αυτό όφείλεται στις μεγάλες αποθηκείσεις πετρελαίου και στη σημαντική μείωσι τής καταναλώσεως.

—Η άναμενομένη νά έπιταχυνθ ή υπερπροσφορά χωρητικότητος στην αγορά ξηρών φορτίων, τό 1982, πού προέρχεται από τίς νέες παραλαβές και από τό πολύ χαμηλό ποσοστό διαλύσεων και άπωλειών.

—Οι μάλλον «ισχνές» παραγγελίες πλοίων στα ναυπηγεία και ό ύψηλός ρυθμός διαλύσεων και άπωλειών στην αγορά δεξαμενοπλοίων, ή όποια δέν έμφανίζει προοπτικές άνακάμψεως στό έγγύς μέλλον.

Έχοντας ύπ' όψι τον ύφιστάμενο συσχετισμό τής διεθνούς παραγωγής και του θαλασσίου έμπορίου, τήν έπίδρασί τους στην ζήτησι τών ναυτιλιακών ύπηρεσιών και τήν άναμενομένη νά αύξηθ ή σημαντικά προσφορά χωρητικότητος, θά μπορούσαμε νά πούμε οι ναύλοι θά μειωθούν περαιτέρω, άκολουθούμενοι από μιά πτώσι τής άξίας τών πλοίων, μέχρις ότου έμφανισθούν, ίσως, άνοδικές τάσεις κατά τό 1983.

Έχοντας άποκτήσει έμπειρία από τήν κρίσι και τήν ύφεσι του 1974, 1975 και 1977, οι Τράπεζες είναι τώρα κολλίτερα προετοιμασμένες, όχι μόνον για νά άποφύγουν

ζημίες, αλλά και για νά συμβάλουν στην ίσχυροποίησι τής διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς.

Βεβαίως, ό καλλίτερος τρόπος άποφυγής μιάς παρατεταμένης ύφέσεως και κρίσεως είναι ένας διεθνής έλεγχος στις ναυπηγήσεις και τίς χρηματοδοτήσεις τους. Δέν βλέπω, όμως, πώς τέτοιες άπόψεις θά μπορούσαν νά πραγματοποιηθούν, όταν πολιτικές άποφάσεις, στόχοι οικονομικής ανάπτυξεως και κοινωνικές πιέσεις εκφράζονται μέσω μιάς συνεχούς άπασχολήσεως ή μιάς έπεκτάσεως τής ναυπηγικής βιομηχανίας. Έξ άλλου, όρισμένες Τράπεζες —όδηγούμενες από τήν ίκανότητά τους νά έξευρίσκουν κεφάλαια, από «προσωπικές» προτιμήσεις και από μεγάλες φιλοδοξίες— ενδέχεται νά χορηγούν άστόχαστα δάνεια για νέες κατασκευές.

Ένας τρόπος για νά έμποδισθ ή κατά τό δυνατόν ή ύπερεπέκτασι τής αγοράς είναι ή δημιουργία μιάς πιστωτικής πολιτικής και ή έφαρμογή τής πιστωτικής αναλύσεως στις τραπεζικές ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις πού βελτιώνει και προφυλάσσει τήν ποιότητα του δανείου.

ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΙ.— Η τραπεζική πιστωτική πολιτική για τή ναυτιλία θά πρέπει νά περιλαμβάνη μιά άνάλυσι τών σπουδαίων περιοχών για τήν ναυτιλιακή χρηματοδότησι, όπως είναι ή έπιθυμητή πελατεία, ό τύπος τών πλοίων πού πρέπει νά χρηματοδοτηθ ή, τό είδος τών άποδεκτών έξασφαλίσεων, οι σπουδαιότερες περιοχές κινδύνων, οι σκοποί και τό είδος τών δανείων πού θά χορηγηθούν.

Μιά εύέλικτη πιστωτική πολιτική, βασισμένη στα δε-



δομένα τής αγοράς και σέ αναλύσεις τών επί μέρους κλάδων, αναθεωρουμένη τόσο επί σταθεράς βάσεως όσο και όταν αλλάζουν οι συνθήκες, είναι ένας ισχυρός παράγων χορηγήσεως ύγιων δανείων και μειώσεως του όγκου τών μη απαραίτητων ή επίβλαβών χρηματοδοτήσεων.

Αν η πιστωτική πολιτική προπαρασκευάζη τό γενικό πλαίσιο έργασίας, η πιστωτική ανάλυσι θά πρέπει νά ἐξετάζη τήν ποιότητα τών ναυτιλιακῶν δανείων, ἐπισημαίνοντας τούς κινδύνους και μετρώντας τό μεγέθος τους. Οἱ κυριώτεροι κίνδυνοι πηγάζουν ἀπό τίς διακυμάνσεις τών ναύλων και τής ἐμπορικῆς ἀξίας τών πλοίων.

Ἡ πιστωτική ἀνάλυσι παρέχει θεμελιώδεις θεωρήσεις και δίνει τήν συνολική εἰκόνα τής ναυτιλιακῆς ἐταιρίας μετά ἀπό ἔρευνα και ἀνάλυσι τριῶν εὐρύτερων περιοχῶν, οἱ ὁποῖες εἶναι:

- α) Ὁ ἰδιοκτήτης και ἡ διοίκησι τής ἐταιρίας.
- β) Τό οικονομικό και ἐμπορικό περιβάλλον.
- γ) Ἡ δυνατότης κέρδους τής ἐταιρίας και ἡ οικονομική θέσι του ἰδιοκτήτη της.

Μετά ἀπό συγκέντρωσι ὄλων τών σχετικῶν πληροφοριῶν, ἡ Τράπεζα θά πρέπει νά κἀνῃ μιά ἀνάλυσι, κατά τυποποιημένο τρόπο, και θά πρέπει νά εἶναι ἔτοιμη νά δώσῃ μιά σωστή ἀπάντησι στήν πρότασι δανειοδοτήσεως.

ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΠΟ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ ΚΑΙ Η ΚΑΛΥΨΙ ΤΟΥΣ.— Ἡ ἀναπτυσσομένη διεθνοποίησι τών ἐθνικῶν οικονομιῶν και ἡ ἐπίμονη ἀστάθεια στίς διεθνεῖς συναλλαγματικές ἀγορές εἶναι μεταξύ τών κυριωτέρων αἰτίων, πού ὀδήγησαν σέ σημαντική αὐξηση τών κινδύνων στό ξένο συνάλλαγμα κατά τήν τελευταία 10ετία.

Οἱ ναυτιλιακές ἐταιρίες, διατηρώντας τήν περιουσία τους και τίς ὑποχρεώσεις τους σέ ξένα χαρτονομίσματα, μπορεῖ νά ὑποφέρουν ἀπό τίς τροποποιήσεις στίς τιμές του συναλλάγματος ὁποτεδήποτε αὐτές ἐπιφέρουν ἀλλαγές στήν δομή του κόστους και του εἰσοδήματος. Βεβαίως, οἱ νομισματικές διακυμάνσεις ὁμοίως μποροῦν νά ἀποφέρουν κέρδη.

Οἱ ναυτιλιακές ἐταιρίες εἶναι κυρίως εὐπρόσβλητες ἀπό τόν «κίνδυνο τής συναλλαγῆς», ὁ ὁποῖος προέρχεται ἀπό τήν τροποποίησι τής τιμῆς του συναλλάγματος, μεταξύ του χρόνου, κατά τόν ὁποῖο πραγματοποιεῖται μία συναλλαγή σέ ξένο νόμισμα, και του χρόνου, κατά τόν ὁποῖο πραγματοποιεῖται ὁ διακανονισμός.

Ναυπηγικά συμβόλαια και δάνεια, πληρωμές γιά ὑπηρεσίες πού προσφέρονται ἀπό τρίτους (ὅπως ἐπισκευές και συντήρησι, ἔξοδα διοικήσεως και γραφείου, λιμενικά τέλη) ἢ πληρωμές γιά διάφορες προμήθειες ἀποτελοῦν περιοχές, ὅπου σημαντικά ποσά μποροῦν νά ἐκτεθοῦν στους συναλλαγματικούς κινδύνους. Τοῦτο ὀφείλεται στό γεγονός ὅτι τό εἰσόδημα εἶναι σέ δολλάρια, ἐνῶ οἱ περισσότερες ἀπό τίς ὑποχρεώσεις πού ἀνεφέρθησαν εἶναι σέ ἄλλα νομίσματα.

Μία ναυτιλιακή ἐταιρία πρέπει νά βασίζη τίς ἀποφάσεις της σέ ὀρισμένους παράγοντες και δείκτες, πού ἀφοροῦν στίς βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες κινήσεις τών τιμῶν συναλλάγματος.

Ἡ νομισματική πολιτική, οἱ πολιτικές πράξεις, καθώς και διάφορες ψυχολογικές θεωρήσεις ἔχουν ἀποφασιστική ἐπίδρασι στίς βραχυπρόθεσμες κινήσεις. Γιά μία μακροπρόθεσμη προσέγγισι, τό ἰσοζύγιο πληρωμῶν και ὁ βαθμός πληθωρισμοῦ εἶναι σπουδαῖοι παράγοντες και ἐνδείξεις.

Ἐνα δομικό ἔλλειμμα στό ἰσοζύγιο πληρωμῶν ἀπο-

τελεῖ ἐνδειξι γιά μιά πιθανή ὑποτίμησι, ἐνῶ ἕνα δομικό πλεόνασμα ἀποτελεῖ ἐνδειξι γιά πιθανή ὑπερτίμησι.

Γενικά, ὅμως, ἀκριβεῖς και ἀξιόπιστες προβλέψεις γιά τίς τιμές συναλλάγματος εἶναι πολύ δύσκολες, ἐν ὅχι σχεδόν ἀδύνατες. Πολύτιμες πληροφορίες, ἐν τούτοις, μποροῦν νά δοθοῦν ἀπό τούς ἐμπεριρογνῶμονες τών ἐξειδικευμένων τμημάτων τών Τραπεζῶν. Ἡ ἐλαχιστοποίησι ἢ ἀκόμη και ἡ ἐξάλειψι τών συναλλαγματικῶν κινδύνων μπορεῖ νά ἐπιτευχθῇ μέσω διαφόρων μεθόδων «καλύψεως» τους, πού παρέχουν στήν ἐταιρία τήν βεβαιότητα γιά τό ἰσόποσον τών μελλοντικῶν ὑποχρεώσεων της σέ συνάλλαγμα. Μερικές ἀπό αὐτές τίς μεθόδους, πού εἶναι κατάλληλες γιά τίς ναυτιλιακές ἐταιρίες, εἶναι οἱ ἑξῆς:

α) Ἡ μέριμνα, ὥστε τά ποσά, πού χρειάζονται γιά ὅλες τίς δραστηριότητες και γιά τίς ἐπενδύσεις, νά εἶναι στό ἴδιο νόμισμα μέ ἐκεῖνο του εἰσοδήματος, πού προέρχεται ἀπό τό πλοῖο. Ἡ πολιτική αὕτη, βεβαίως, μπορεῖ νά αὐξήσῃ σημαντικά τό κόστος. Ἐξ ἄλλου, ἕνας σημαντικός παράγων γιά τήν ἐφαρμογή της εἶναι ἡ διαπραγματευτική δύναμι, ἢ ὁποία μετατοπίζεται ἀνάλογα μέ τήν κατάστασι τής αγοράς. Τό ἰσχυρότερο μέρος (πού μπορεῖ νά εἶναι εἴτε ὁ πλοιοκτήτης εἴτε ὁ ναυπηγοβιομήχανος εἴτε ὁ ναυλωτής) συνήθως μεταθέτει τούς συναλλαγματικούς κινδύνους στό ἀσθενέστερο.

β) Ἡ χρησιμοποίησι τής τεχνικῆς τής «προηγῆσεως και ὑστερήσεως», ὅταν αὐτό εἶναι δυνατόν. Δηλαδή, ἡ ἀναβολή ἢ ἐπίσπευσι τών διεθνῶν πληρωμῶν γιά ἐπισκευές, ἐφόδια, ἀνταλλακτικά κ.λ., μέσα στήν χρονική περίοδο πού ἐπιτρέπει ὁ διακανονισμός.

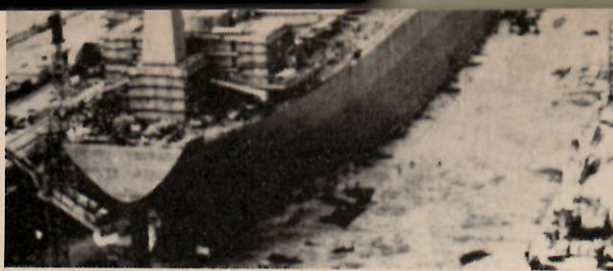
γ) Ἡ προθεσμιακή κάλυψι, μέσω τής ὁποίας ἡ ναυτιλιακή ἐταιρία προαγοράζει ἐκεῖνες τίς ὑποχρεώσεις της, πού εἶναι σέ ἄλλο νόμισμα ἀπό αὐτό του εἰσοδήματός της, και προπωλεῖ τό μελλοντικό της εἰσόδημα, ἔτσι ὥστε νά ἐπιτρέπη τόσο σ' αὐτό ὅσο και στίς μελλοντικές της ὑποχρεώσεις νά μή παρουσιάζον διακυμάνσεις. Ἡ προθεσμιακή κάλυψι—ἰδιαίτερα στά ναυπηγικά συμβόλαια και δάνεια— εἶναι μία σωστή λύσι ὑπό τήν προϋπόθεσι ὅτι τό κόστος δέν εἶναι ἀπαγορευτικά ὑψηλό.

δ) Τέλος, ἕνας ἄλλος τρόπος προστασίας εἶναι ἡ ἐπένδυσι τών διαθεσίμων μετρητῶν σέ χρηματιστηριακές ἀξίες ἢ ἡ τοποθέτησι τους σέ καταθέσεις του αὐτοῦ νομίσματος μέ ἐκεῖνο τών μελλοντικῶν ὑποχρεώσεων. Αὐτό ὅμως προϋποθέτει μεγάλη ἀποταμίευσι.

Συνδεόμενα μέ τίς διακυμάνσεις του συναλλάγματος εἶναι τά πολυνομισματικά δάνεια κυμαινόμενου ἐπιτοκίου, μέσω τών ὁποίων ὁ δανειζόμενος ἔχει τήν δυνατότητα τής ἐπιλογῆς—γιά κάθε περίοδο τής δόσεως— του νομίσματος, στό ὁποῖο τό δάνειο θά μετατραπῇ. Ἡ ἀρχική νομισματική βάσι του δανείου εἶναι συνήθως τά δολλάρια ΗΠΑ. Ὁ δανειζόμενος μπορεῖ νά ἐκμεταλλεθῇ τίς διαφορές μεταξύ τών ἐπιτοκίων τών διαφόρων νομισμάτων και μπορεῖ νά ἐπιλέξῃ ἀπό μία σειρά ἐπιτοκίων πού κυμαίνονται ἀπό 1 ὥς 12 μῆνες.

Στά πολυνομισματικά δάνεια, ὁ δανειζόμενος ἀντιμετωπίζει τόν κίνδυνο αὐξήσεως του ὀφειλομένου δανειακοῦ ποσοῦ, ἐάν τό ἐπιλεγέν νόμισμα ὑπερτιμηθῇ σέ σχέση μέ τό δολλάριο. Ἡ Τράπεζα ἐπίσης διατρεχεῖ τόν κίνδυνο νά ἰδῇ τό ποσόν του δανείου στήν ἀρχική νομισματική του βάσι, δηλαδή τά δολλάρια, νά αὐξάνεται, μέ ἀποτέλεσμα νά μειώνονται οἱ ἐξασφαλίσεις της.

ΕΞΕΥΡΕΣΙ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΑΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΕΥΡΩΝΟΜΙΣΜΑΤΩΝ.— Μετά τήν ἀναφορά στους συναλλαγματικούς κινδύνους και στίς μεθόδους τής



καλύψεώς τους, θά πρέπει νά στρέψουμε τήν προσοχή μας στήν εξεύρεσι κεφαλαίων γιά τά δάνεια.

Οί Τράπεζες, πού άσχολοῦνται μέ τά ναυτιλιακά, ἐξαρτῶνται σέ εὐρεΐα ἔκτασι, γιά τήν χρηματοδότησι τῶν παρεχομένων δανείων, ἀπό τήν διατραπεζική ἀγορά τῶν εὐρωνομισμάτων, πού ὑπερβαίνει τά 900 δισεκ. δολλάρια ΗΠΑ, τά ὁποῖα καί ἐκπροσωποῦν τά 2/3 τῶν συνολικῶν ἐργασιῶν στά εὐρωνομίσηματα.

Σέ ἀντίθεσι μέ τίς περισσότερο ἐθνικές ἀγορές, τά ἐπιτόκια τῶν εὐρωνομισμάτων συνήθως κυμαίνονται. Ἐνα καθορισμένο «διάφορο» (πού ἀντιπροσωπεύει τό μικτό κέρδος τῆς Τραπεζῆς καί ἀποτελεῖ σημαντική πηγή τοῦ εἰσοδήματός της) ἐπιβάλλεται ἐπί τοῦ διατραπεζικοῦ ἐπιτοκίου τοῦ Λονδίνου. Αὐτό τό «διάφορο», πού κυμαίνεται ἀπό 1/4 ὡς 2% καί ἀντικατοπτρίζει τήν διαβάθμισι τῆς πελατείας, προστατεύει τήν Τράπεζα ἀπό τίς ἀνοδικές κινήσεις τῶν ἐπιτοκίων καί μεταθέτει τόν κίνδυνο στόν πελάτη.

Ἐν τούτοις, θά μπορούσε νά εἶναι σέ βάρος τῆς Τραπεζῆς, ἐάν:

α) Ἡ ἀξιοπιστία τοῦ δανειζομένου μεταβάλλεται κατά τήν περίοδο πού διαρκεῖ τό δάνειο.

β) Ἡ ζήτησι κεφαλαίων ὑπερβαίνει τήν ὑπάρχουσα προσφορά καί ἀναπτύσσεται μία «ἀγορά δανειστών» μέ ὑψηλότα ἐπιτόκια, ἐπιβαλλόμενα ἀπό τίς Τράπεζες.

γ) Τά ἔξοδα λειτουργίας τῆς Τραπεζῆς αὐξάνονται λόγω πληθωρισμοῦ, μέ ἀποτέλεσμα νά μειώνεται σημαντικά τό κέρδος ἀπό τά δάνεια καί τοῦτο νά πηγάζη ἀπό τό περιορισμένο «διάφορο». Σ' αὐτή τήν περίπτωσι ἡ λύσι μπορεῖ νά εἶναι μία συμφωνία μεταξύ τῆς δανειστρίας Τραπεζῆς καί τοῦ πελάτη, βασισμένη στήν καλή πίστι καί στήν διαπραγματευτική ἱκανότητα καί τῶν δύο, ἡ ὁποία θά ἐπιτρέπη μία αὐξησι τοῦ «διαφόρου», π.χ. ἀπό 1/4 σέ 1%, ἢ τήν ἐπιβολή ἐνός ἐφ' ἅπαξ ποσοῦ, ὅταν οἱ συνθηκῆς εἶναι εὐνοϊκές γιά τήν πελατεία.

Ἄσυμφωνία μεταξύ τῶν χρονικῶν περιόδων δανεισμοῦ καί ἀναδανεισμοῦ εἶναι ἕνα προνόμιο γιά τίς μεγαλύτερες Τράπεζες, διότι χρειάζεται κινητοποίησι μεγάλων κεφαλαίων ἀπό τήν διατραπεζική ἀγορά σέ πολύ σύντομα χρονικά διαστήματα ἢ, μερικές φορές, ἐπί συνεχοῦς βάσεως. Ἡ ἀσυμφωνία αὐτή μπορεῖ νά ὀδηγήσῃ σέ κέρδη ἀπό τά διαφορετικά ἐπιτόκια, ἀλλά, ἐπίσης, καί σέ ὑψηλές ζημιές. Αὐτό ἔχει ἐφαρμογή σέ ὁλόκληρη τήν κλίμακα τῶν Τραπεζῶν, ἀπό τίς πολύ μικρές μέχρι τίς πολύ μεγάλες.

Δέν μπορῶ νά δῶ γιατί θά πρέπει νά ἐμφανισθῇ δυσκολία ρευστότητος σέ μία Τράπεζα, ὅταν ἀκολουθῇ ὑγιεῖς κανόνες στήν ἀνάλυσι καί παροχή ναυτιλιακῶν δανείων. Ἐν τούτοις, δεδομένων τῶν δυσκολιών πού παρουσιάζει σήμερα ἡ διεθνής ναυτιλία, τῆς ὑπάρξεως πλεονασματικῶν κεφαλαίων στά διατραπεζικά εὐρωνομίσηματα καί τῆς πιθανότητος μιᾶς ταχείας μεταδόσεως οἰωνοδῆποτε σοβαρῶν προβλημάτων ρευστότητος, πού θά μπορούσαν νά ἐμφανισθοῦν σέ μία εὐρεΐα διατραπεζική ἀλυσίδα, μία «σφικτικότερη» διατραπεζική πιστωτική ἀνάλυσι (γιά τίς Τράπεζες πού ἀκολουθοῦν τήν τακτική τοῦ ὑπερδανεισμοῦ στήν ναυτιλία, καθῶς ἐπίσης καί γιά τίς νεοεισερχόμενες στίς τραπεζικές ναυτιλιακές ἐργασίες), δέν εἶναι πρᾶξι ἀπρονοησίας.

Μεταξύ ἄλλων κρισίμων παραγόντων, ἡ ποιότης τῆς διοικήσεως τῆς Τραπεζῆς θά πρέπει νά ἐπιβεβαιωθῇ σέ

σχέσι μέ τήν δυνατότητα τῆς νά ὑλοποιῇ τούς στόχους τῆς Τραπεζῆς καί τῆς φιλοσοφίας της ὁμαλά καί μέ ἐπιτυχία, καθῶς ἐπίσης καί σέ σχέσι μέ τήν ναυτιλιακή πιστωτική πολιτική της, τήν ἐμπειρία της καί τό ἐπαγγελματικό παρελθόν της.

Ὅπως ἀνεφέρθη, οἱ Τράπεζες καί τά ὑποκαταστήματα πού ἀσχολοῦνται μέ τή χρηματοδότησι τῆς ναυτιλίας στρέφονται γιά τήν εξεύρεσι κεφαλαίων στήν διατραπεζική ἀγορά. Ἡ πελατειακή βάση τῶν καταθέσεών τους εἶναι μᾶλλον στενή καί ἐκτείνεται ἀπό 5 ὡς 30%. Ὅμως πολλές ἀπό τίς ναυτιλιακές ἐταιρίες πολύ συχνά διατηροῦν ταμειακά διαθέσιμα σημαντικοῦ ὕψους, τά ὁποῖα εἶναι (ὄχι σπάνια) κατατεθειμένα σέ ἄλλα πιστωτικά ἰδρύματα ἐκτός τοῦ ναυτιλιακοῦ κυκλώματος. Γιά νά προσελκύσουν αὐτά τά κεφάλαια, οἱ διοικήσεις τῶν Τραπεζῶν πρέπει νά πείσουν τούς πλοιοκτῆτες σχετικά μέ τίς ἱκανότητές τους στό νά τοποθετοῦν κεφάλαια ἐπιτυχῶς τόσο γιά τήν Τράπεζα ὅσο καί γιά τόν πελάτη.

ΟΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ.— Ἡ ναυτιλιακή χρηματοδότησι καταλήγει σέ ἀξιοσημείωτη τραπεζική ἐπέκτασι, διευρυνσι τῶν κερδῶν, ἐνῶ ὁ ἰδιαιτέρα διεθνῆς χαρακτήρας της —σέ συνδυασμό μέ τίς τεράστιες χρηματοδοτικές ἀπαιτήσεις τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν— προωθεῖ τήν Τράπεζα στόν εὐέλκτο, νεωτεριστικό καί ὑψηλοῦ ἐπιπέδου κόσμο τῶν διεθνῶν πιστωτικῶν ἀγορῶν.

Δεδομένου ὅτι ἡ ναυτιλία εἶναι ἡ ἐθνική «βιομηχανία» τῆς Ἑλλάδος, δικαιολογεῖται νά ἀναρωτηθῇ κανεῖς γιάτί ὁ ἑλληνικός τραπεζικός τομεύς ἢ τουλάχιστον 2-3 ἀπό τίς μεγαλύτερες ἑλληνικές Τράπεζες δέν εἶναι ἰδιαιτέρα δραστήριες στόν κόσμο τῶν εὐρωαγορῶν. Ἡ προοδευτική ἀνάμειξι σ' αὐτές θά κατέληγε —ἀνεξάρτητα ἀπό τίς ἄλλες πιθανές ὠφέλειες— καί στήν κινητοποίησι κεφαλαίων γιά τήν ἑλληνική οἰκονομία.

Δικαιολογημένη εἶναι, ἐπίσης, ἡ ἀπορία γιάτί ὁ Πειραιᾶς, ἕνας χῶρος μέ τεράστιες δυνατότητες ὄχι μόνο γιά τήν ναυτιλία, ἀλλά καί γιά τό διεθνές καί ἰδιαιτέρα γιά τό ἑλληνικό τραπεζικό σύστημα, παραμένει ἀνεκμετάλλεutos. Ἡ ναυτιλία εἶχε προσελκύσει τήν προσοχή τῶν προηγουμένων ἑλληνικῶν κυβερνήσεων, ἐνῶ καί ἡ παροῦσα κυβέρνηση τοῦ κ. Ἀνδρέα Παπανδρέου ἔχει ἐκφράσει τό ἐνδιαφέρον της νά ἐκμεταλλεωθῇ τίς ναυτιλιακές δυνατότητες τοῦ Πειραιᾶ.

Ἐκεῖνο πού χρειάζεται εἶναι μία σταθερή κυβερνητική πολιτική κι ἕνα σφαιρικό πρόγραμμα, ἀναφερόμενο στόν τραπεζικό καί ναυτιλιακό τομέα στήν Ἑλλάδα, τό ὁποῖο θά περιλαμβάνη τήν ἀξιοποίησι τῆς δυνατότητος τοῦ Πειραιᾶ νά γίνῃ ἕνα διεθνές καί ἐθνικό τραπεζικό κέντρο.



Ἡ ναυτιλιακή χρηματοδότησι εἶναι μία μᾶλλον ἐπικίνδυνη περιοχή τῶν χρηματοδοτήσεων λόγω τῆς παρουσίας διαφόρων κινδύνων, ὅπως τοῦ πιστωτικοῦ, τοῦ συναλλαγματικοῦ καί τοῦ κινδύνου ἐξευρέσεως κεφαλαίων, οἱ ὁποῖοι δημιουργοῦν ἀνησυχία στούς τραπεζίτες, καθῶς ἐπίσης καί στούς πλοιοκτῆτες.

Ὅμως ἡ τραπεζική πιστωτική πολιτική, ἡ τραπεζική ἀνάλυσι γιά τίς δανειακές προτάσεις, οἱ μέθοδοι καλύψεως τῶν συναλλαγματικῶν κινδύνων καί ἡ διατραπεζική πιστωτική ἀνάλυσι εἶναι ὄργανα, τά ὁποῖα, ὅταν χρησιμοποιοῦνται σωστά, ἐλαχιστοποιοῦν ἢ ἀκόμη καί ἐξαλείφουν τούς παραπάνω κινδύνους, καθοδηγώντας τίς Τράπεζες στήν παροχή ὑγιῶν δανείων, ἀλλά καί συμβάλλοντας στήν περαιτέρω ἐξυγίανσι ὁλόκληρης τῆς ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς.