

Οι τράπεζες εμπιστεύονται τους Έλληνες εφοπλιστές

10 Απριλίου 2005, Καθημερινή

του Νίκου Ρουσάνογλου

Ο δανεισμός, κυριότερη πηγή χρηματοδότησης για αγοραπωλησίες πλοίων

Με ρυθμό 25% σε ετήσια βάση αναπτύσσεται η αύξηση της δανειοδότησης των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών από το 2001 έως σήμερα, ενώ στα τέλη του 2004, το ύψος των δανείων διαμορφωνόταν στο ποσό των 32,35 δισ. δολαρίων, αυξημένο σε ποσοστό 95,8% από το 2001. Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγει, μεταξύ άλλων, η πρόσφατη μελέτη της PetrofiS.A. για τη χρηματοδότηση των ελληνικών εταιρειών κατά το 2004. Σε ετήσια βάση, η αύξηση ήταν της τάξεως του 26,6%, από 25,554 δισ. δολάρια το 2003 σε 32,55 δισ. δολάρια το 2004.

Η ανάπτυξη αυτή του ρυθμού χορήγησης δανείων σχετίζεται ευθέως με την ανάπτυξη του ελληνικού εφοπλισμού, καθώς παρατηρείται αύξηση αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων και πολλές νέες παραγγελίες ναυπηγήσεων νέων πλοίων, ιδίως κατά τη διετία 2002 □ 2003 και λιγότερο το 2004. Το γεγονός ότι οι εισηγμένες εταιρείες σε κάποιο από τα διεθνή χρηματιστήρια μετά βίας μετριοούνται στα δάχτυλα και των δύο χεριών, σημαίνει ότι η βασική πηγή χρηματοδότησής τους εξακολουθεί να είναι ο τραπεζικός τομέας.

Κορυφαίοι χρηματοδότες

Ποιες τράπεζες πρωταγωνιστούν; Παραδοσιακά, τη μερίδα του λέοντος καταλαμβάνουν ξένα ιδρύματα, κυρίως όσα έχουν φυσική παρουσία στην Ελλάδα. Κατά τη διάρκεια του τελευταίου έτους, το χαρτοφυλάκιό τους ενισχύθηκε σε ποσοστό 37,67%, κατά 3,814 δισ. δολάρια, σε 13,98 δισ. δολάρια. Κορυφαία τράπεζα και με διαφορά από τις υπόλοιπες αναδείχθηκε για άλλη μία φορά η Royal Bank of Scotland, η οποία ελέγχει 6,77 δισ. δολάρια. Ακολουθεί η Deutsche Schiffsbank, ενώ στην πρώτη δεκάδα ο ελληνικός τραπεζικός κλάδος εκπροσωπείται μόνο από την Εθνική Τράπεζα, η οποία κατατάσσεται στην έκτη θέση με χαρτοφυλάκιο 1,4 δισ. δολάρια.

Οι ελληνικές τράπεζες διαθέτουν συνολικό χαρτοφυλάκιο 6,34 δισ. δολάρια (από τα 32,55 δισ. δολάρια συνολικά), αυξημένο κατά 12,45% από το 2003, δηλαδή στο μισό της ανάπτυξης του ρυθμού χρηματοδότησης, που το 2004 διαμορφώθηκε σε 24,22%. Κατά το 2004, ο αριθμός των ελληνικών τραπεζών που δραστηριοποιούνται στη χρηματοδότηση ναυτιλιακών εταιρειών μειώθηκε από 15 σε 14, με την αποχώρηση της Γενικής Τράπεζας. Σε μικρή απόσταση από την πρώτη Εθνική, έπεται η Alpha Bank με χαρτοφυλάκιο 1,35 δισ. δολαρίων, ακολουθούμενη από την

Εμπορική Τράπεζα (870 εκατ. δολάρια), την Τράπεζα Πειραιώς (867 εκατ. δολάρια), ενώ η πρώτη πεντάδα κλείνει με την EFG Eurobank (567 εκατ. δολάρια).

Υψηλότερο ρίσκο

Παρά το γεγονός ότι οι ελληνικές τράπεζες ανταγωνίζονται πλέον επί ίσοις όροις τις διεθνείς, οι τελευταίες επωφελούνται περισσότερο από την ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου, εμφανίζοντας ταχύτερους ρυθμούς ενίσχυσης του χαρτοφυλακίου των δανείων τους.

Ωστόσο, όπως σημειώνεται και στην έκθεση της PetrofiS.A., αυτό μπορεί να αποδοθεί και στη μεγαλύτερη επιφύλαξη των Ελλήνων μάνατζερ να αυξήσουν το ποσοστό έκθεσής τους, λόγω των υψηλών τιμών των πλοίων, στην τρέχουσα συγκυρία. Ετσι, εστιάζουν τον δανεισμό στους καλύτερους και πιο αξιόπιστους πελάτες τους. Όπως ομολογούν οι ίδιοι οι τραπεζίτες (Ελληνες και ξένοι), στο παρελθόν το μέγεθος του ρίσκου ήταν χαμηλότερο σε σχέση και με την απόδοση, ενώ σήμερα, το ρίσκο είναι υψηλότερο, αλλά ανάλογη είναι και η απόδοση. Σε κάθε περίπτωση, ο βαθμός εμπιστοσύνης του τραπεζικού κλάδου στην ελληνική ναυτιλία είναι υψηλός, λόγω των εντυπωσιακών ροών εσόδων, αλλά και των σημαντικών προσωπικών καταθέσεων των ίδιων των πλοιοκτητών, που είναι σε θέση να αποπληρώσουν παλιότερες οφειλές και να προπληρώσουν νέες χρηματοδοτήσεις.

Αλλωστε, έχει αλλάξει σημαντικά και η δομή των δανείων τα τελευταία χρόνια. Στο παρελθόν, κατά την πρώτη διετία της διάρκειας του δανείου, οι πληρωμές βρίσκονταν σε χαμηλό επίπεδο, αυξανόμενες σταδιακά.

Σήμερα, μεγάλο μέρος της αποπληρωμής ενός δανείου τοποθετείται στα πρώτα χρόνια της διάρκειάς του, ώστε οι υψηλές τιμές των ναύλων που επικρατούν σήμερα, να καλύψουν το δάνειο πολύ πιο γρήγορα. Επομένως, και το μέγεθος του ρίσκου της τράπεζας περιορίζεται (με την προϋπόθεση, ασφαλώς, ότι η αγορά θα διατηρηθεί στα σημερινά επίπεδα τουλάχιστον τα προσεχή δύο χρόνια), ή εναλλακτικά εξασφαλιστούν από την πλευρά του πλοιοκτήτη μακροπρόθεσμα συμβόλαια χρονοναύλωσης, που θα εγγυηθούν μια σταθερή ροή εσόδων.

Στα ξένα χρηματιστήρια

Αρκετοί πλοιοκτήτες επιλέγουν τη μέθοδο της τραπεζικής χρηματοδότησης για αγορά μεταχειρισμένων πλοίων νεαρής ηλικίας ή παραγγελία νέων πλοίων, παρά την υψηλή ρευστότητα που απολαμβάνουν. Ο λόγος είναι ότι προτιμούν να διατηρήσουν αυτήν τη ρευστότητα για το μέλλον ή για άλλες χρήσεις (π.χ. πραγματοποίηση επενδύσεων εκτός ναυτιλίας). Αλλωστε, τα επιτόκια των δανείων είναι χαμηλά, γεγονός που καθιστά την τραπεζική χρηματοδότηση μια χαμηλού κόστους επιλογή.

Επιπλέον, η αξία των πλοίων τους είναι πολύ μεγαλύτερη από το ποσοστό του δανεισμού τους.

Τι μέλλει γενέσθαι όμως το 2005; Όπως τονίζει η έκθεση της Petrofin, οι εισαγωγές αρκετών ελληνικών εταιρειών στο Χρηματιστήριο της Ν. Υόρκης, τόσο αυτές που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί, όσο και οι προγραμματιζόμενες, μπορεί να επηρεάσουν αρνητικά τον ρυθμό δανεισμού τους, αφού θα μπορέσουν να αντλήσουν κεφάλαια μέσω της κεφαλαιαγοράς. Επιπρόσθετα, ο ρυθμός παραγγελιών νέων πλοίων εμφανίζει κάμψη, που σε συνδυασμό με μια γενικότερη επιφύλαξη από πλευράς των εταιρειών εν όψει του μέλλοντος, αναμένεται να περιορίσουν τον ρυθμό αύξησης του δανεισμού την προσεχή διετία, εξέλιξη βεβαίως που μόνο ως υγιής μπορεί να χαρακτηριστεί.

*Απο Καθημερινή
10 Απριλίου 2005*
