



Ευκαιρίες για χρηματοδότηση για τον μικρό πλοιοκτήτη στη σημερινή ανθούσα αγορά

31 Ιανουαρίου 2005

του Ted Πετρόπουλου

Σύμφωνα με την δημοσιευμένη έρευνά μας, Petrofin Research © 2004, υπάρχουν 466 πλοιοκτήτες με 1-4 πλοία, ως επί το πλείστον μεγάλης ηλικίας.

Για πολύ καιρό οι τράπεζες δεν ενδιαφέρθηκαν για τους μικρούς πλοιοκτήτες, προτιμώντας τους μεσαίους και μεγάλους που επενδύουν είτε σε καινούρια πλοία είτε σε πλοία μικρής ηλικίας. Επιπλέον, οι τράπεζες που απέμειναν στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση μετά από τις συγχωνεύσεις και τις αγοραπωλησίες είναι μεγαλύτερες και έχουν σημαντικά μεγαλύτερα δανειοδοτικά χαρτοφυλάκια και έτσι ενδιαφέρονται για μεγαλύτερα δάνεια. Ακόμα, οι μεγάλοι πλοιοκτήτες με μεγαλύτερες και πιο περίπλοκες οικονομικές απαιτήσεις έχουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τις τράπεζες που κοιτούν να πουλήσουν τέτοιες αμειβόμενες υπηρεσίες.

Λέγεται ότι η φύση μισεί τα κενά και το ίδιο ισχύει και για την ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Το κενό σταδιακά καλύπτεται από μία πληθώρα τραπεζών οι οποίες προσβλέπουν στους μικρούς πλοιοκτήτες. Αυτές οι τράπεζες έχουν καταλήξει στο συμπέρασμα μετά από ανάλυση ότι οι μικροί πλοιοκτήτες είναι διατεθειμένοι να χρεωθούν υψηλότερα επιτόκια και αμοιβές για δάνεια και περιφερειακές υπηρεσίες καθώς έχουν περιορισμένες επιλογές.

Παρ' όλο που οι τραπεζίτες πάντα λένε ότι υπάρχει σχέση μεταξύ μεγέθους πλοιοκτήτου και ενδογενούς τραπεζικού ρίσκου, η γοητεία των υψηλότερων εισοδημάτων από τα δάνεια ενδεχομένως να

εξισορροπούν αυτό το ρίσκο, ειδικότερα όταν οι αξίες των πλοίων και η ρευστότητα είναι ιδιαίτερα ψηλές.

Τα κριτήρια της αξιολόγησης του δανειοδοτικού ρίσκου που έχει θέσει η συνθήκη της Βασιλείας II έχουν υιοθετηθεί πια πλήρως από τις ναυτιλιακές τράπεζες και θα μπορούσαν να θεωρηθούν πια θετικά παρά αρνητικά στοιχεία για εκείνες τις τράπεζες που έχουν μπει στην ναυτιλία ή έχουν επεκταθεί στην αγορά των μικρών πλοιοκτητών. Οι συγκεκριμένες πιστωτικές αξιολογήσεις των μικρών πλοιοκτητών και των μικρών δανείων μπορούν πια να αναλυθούν και να συγκριθούν με εκείνες των μεγαλύτερων πλοιοκτητών και των μεγαλύτερων δανείων. Τα αποτελέσματα, όμως, δεν υποστηρίζουν πάντα τους μεγάλους πελάτες με μεγάλες δανειακές ανάγκες αλλά χαμηλά spreads και αμοιβές.

Οπότε, ποιές είναι αυτές οι νέες τράπεζες που εισέρχονται στην αγορά της χρηματοδότησης του μικρού πλοιοκτήτη;

Μερικές είναι σχετικά καινούριες ή τελείως καινούριες όπως οι First Business Bank, Aegean Baltic Bank και η Omega Bank. Κάποιες από τις ήδη υπάρχουσες τράπεζες ασχολούνται περισσότερο με τον μικρό πλοιοκτήτη, όπως η Εγνατία, η Eurobank και η Λαϊκή χωρίς να έχουν αποκλείσει τα μεγάλα δάνεια για τους μεγαλύτερους πελάτες τους. Μερικές είναι μικρές ξένες τράπεζες, όπως η Corner και άλλες, που εντόπισαν καλές ευκαιρίες στον συνδυασμό της ναυτιλιακής χρηματοδότησης με το private banking.

Τέλος, υπάρχουν μεγάλες τράπεζες οι οποίες, παρ' όλο που δεν έχουν στόχο τέτοιους πελάτες, μπορούν να δανείσουν και να αποκομίσουν μεγαλύτερα έσοδα από ήδη μικρούς πελάτες που τους ξέρουν για μεγάλο χρονικό διάστημα και οι οποίοι έχουν σημαντικούς λογαριασμούς σ' αυτές και κάνουν την καθημερινή διαχείριση των πλοίων τους μέσω αυτών.

Καθώς η ναυτιλιακή αγορά, οι αξίες των πλοίων και τα έσοδα έχουν ανεβεί πολύ τα τελευταία δύο χρόνια, ακόμα και οι μικρότεροι πλοιοκτήτες άρχισαν να είναι πιο ευκατάστατοι και άξιοι προσοχής. Ούτως ή άλλως δεδομένου ότι έχουν παλιούς στόλους και χαμηλά δάνεια, οι περισσότεροι θα πρέπει να έχουν όχι μόνο αποπληρώσει τις παλιές υποχρεώσεις τους μέχρι τώρα αλλά να έχουν μαζέψει μεγάλα αποθεματικά σε μετρητά, εκτός βέβαια εάν τα έχουν ξοδέψει σε αγορές ακριβών πλοίων.

Οι περισσότερες τράπεζες σήμερα που ασχολούνται με την χρηματοδότηση του μικρού πλοιοκτήτη έχουν θετικά συμπεράσματα από την εμπειρία τους και τα αποτελέσματά τους. Όλες όμως υπογραμμίζουν την ανάγκη να ξέρουν καλά τον πελάτη τους και να αρνούνται τα μη αξιόπιστα ονόματα και δάνεια καθώς και να έχουν την προσοχή τους στραμμένη στην αγορά στην περίπτωση που σημειωθεί δραματική πτώση.

Οι τραπεζίτες του ναυτιλιακού τομέα είναι πιο ευαίσθητοι στις διακυμάνσεις της αγοράς καθώς η μέση ηλικία των υποθηκευμένων πλοίων είναι υψηλότερη και η ζωή που τους απομένει είναι αντιστοίχως χαμηλότερη. Επιπλέον, οι αξίες των παλαιότερων πλοίων είναι οι πρώτες που θα καταποντισθούν σε μία κάθετη πτώση της αγοράς, όπως επίσης και το εισόδημά τους.

Έχοντας θεμελιώσει ότι υπάρχει αυξανόμενη όρεξη από τις τράπεζες για δανειοδότηση του μικρότερου Έλληνα πλοιοκτήτη, το ερώτημα είναι εάν θα έπρεπε οι μικροί πλοιοκτήτες να αγοράζουν πλοία στις σημερινές πανάκριβες τιμές. Η σύντομη απάντηση είναι όχι. Εφόσον η ναυτιλία διακρίνεται για την κυκλικότητά της οι τιμές των πλοίων θα πέσουν είτε σύντομα είτε αργότερα. Η υπομονή θα ανταμειφθεί αλλά το μεταξύ διάστημα είναι βαρετό! Το αίμα των περισσότερων πλοιοκτητών βράζει όταν βλέπουν και υπολογίζουν τα κέρδη με τους σημερινούς ναύλους που θα βγάζανε εάν είχαν περισσότερα πλοία και εάν αυτή η αγορά κρατήσει.

Οι απόψεις των πλοιοκτητών δίστανται όσον αφορά στην μακροβιότητα της καλής αγοράς. Το ίδιο ισχύει και για τους τραπεζίτες. Οι περισσότεροι, πάντως, παραδέχονται ότι είναι αρκετά απίθανο να δούμε τις πολύ χαμηλές τιμές πλοίων και τους πολύ χαμηλούς ναύλους του 2002 καθώς το κόστος της ναυπήγησης έχει ανέβει και η αγορά έχει ακόμα έλλειψη από θέσεις στα ναυπηγεία και, φυσικά, υπάρχει πάντα ο παράγοντας της Κίνας που κάνει όλες τις αναλύσεις πολύ βασανιστικές στις σωστές αξιολογήσεις χρόνου και αποφάσεων.

Επενδύοντας σήμερα σε τονάζ μικρής ηλικίας και πολύ ακριβά, ακόμα και εάν η καλή αγορά κρατήσει για 1-2 χρόνια αποτελεί πάλι ψηλό ρίσκο. Αυτοί που είναι αρκετά γενναίοι ώστε να πιστεύουν ότι η καλή αγορά θα κρατήσει θα μπορούσαν να αγοράσουν παλιότερα πλοία και να τα αποπληρώσουν ή να τα πουλήσουν πριν γυρίσει η αγορά.

Η ιστορία, βέβαια, είναι γεμάτη από παραδείγματα αποφάσεων που αποδείχτηκαν βλακώδεις όταν η αγορά γύρισε. Όπως στο παιχνίδι □γύρω γύρω ο Μανώλης□, κάποιος μπορεί να βρουν καρέκλα να κάτσουν και να βγάλουν καλά λεφτά αν είναι αρκετά ευέλικτοι. Άλλοι όχι. Καλή τύχη, πάντως!

Οι τράπεζες, ειδικότερα αυτές που δανειοδοτούν τους μικρότερους πλοιοκτήτες, θα ήθελαν να δουν ότι καλύπτεται το δάνειο από την αξία του πλοίου και η αποπληρωμή του από την ρευστότητα. Επίσης θα ήθελαν να έχουν απόδειξη για την ρευστότητα του ίδιου του πλοιοκτήτη και την πρόθεσή του να την χρησιμοποιήσει σε δύσκολες στιγμές. Με απλά λόγια, οι τράπεζες δεν θέλουν να λάβουν καθόλου μέρος στο ρίσκο του πλοιοκτήτη.

Η ναύλωση ενός ακριβού αλλά παλιότερου πλοίου σε ποιοτικούς ναυλωτές για 1-2 χρόνια μειώνει το ρίσκο της τράπεζας και της επένδυσης. Τείνει, όμως, να πηγαίνει ενάντια στον λόγο που αγοράζει ο μικρός πλοιοκτήτης παλιότερα πλοία που είναι η εκμετάλλευση της spot αγοράς και η μέγιστη κερδοφορία από αυτήν. Παρ□ όλο, όμως, που οι χρονοναυλώσεις είναι σε χαμηλότερα επίπεδα από τα spot σήμερα, προσφέρουν την δυνατότητα για υψηλότερη δανειοδότηση και ως εκ τούτου η απόδοση επί του κεφαλαίου μπορεί να μην είναι τόσο κακή όπως αρχικά μπορεί να νομίζει κανείς και επιπλέον είναι πιο ασφαλής συναλλαγή.

Πολλοί μικροί πλοιοκτήτες προτιμούν όμως να πάρουν το ρίσκο και να κρατήσουν την λειτουργική τους ευελιξία καθώς και την δυνατότητα να πουλήσουν τα πλοία τους ανά πάσα στιγμή χωρίς το βάρος της χρονοναύλωσης.

Όπως συμβαίνει πάντα με τέτοιες αποφάσεις δεν υπάρχει σωστή και λάθος επενδυτική απόφαση. Καθώς οι προοπτικές της αγοράς είναι αβέβαιες, οι μικρότεροι πλοιοκτήτες θα πρέπει να κάνουν αναλύσεις και υπολογισμούς χρησιμοποιώντας διαφορετικά δεδομένα ώστε να επιβεβαιώσουν την ικανότητά τους να εξυπηρετήσουν το δάνειο ακόμα και σε ακραίες συνθήκες συγκριτικά με αυτές που ισχύουν σήμερα.

Οι οικονομικοί σύμβουλοι μπορούν να βοηθήσουν τους πλοιοκτήτες στην αναζήτησή τους για μία ισορροπημένη και πιο επιτυχημένη επένδυση και τραπεζική στρατηγική. Τέτοιου είδους στρατηγική θα πρέπει να είναι υπό συνεχή αναθεώρηση και αξιολόγηση έχοντας στο μυαλό μεταξύ

άλλων τις δυνατότητες κάθε πλοιοκτήτη και τις αδυναμίες του, την οικονομική του κατάσταση, ρευστότητα και απασχόληση του στόλου του. Τα αποτελέσματα τέτοιων αναλύσεων μπορεί να εκπλήξουν τους πλοιοκτήτες και σίγουρα να τους βοηθήσουν στις αποφάσεις τους.

Επιτέλους όλοι οι τομείς της ναυτιλίας ανθούν και όλοι οι πλοιοκτήτες, ασχέτου μεγέθους απολαμβάνουν την καλή αγορά. Επίσης, τούτη τη φορά υπάρχουν περισσότερες τράπεζες με διάθεση να βοηθήσουν τους μικρότερους να αποκτήσουν πλοία. Οι νικητές και ηττημένοι θα αποκαλυφθούν σε όλους το πολύ σε δυο χρόνια. Ποτέ δεν προσφέρθηκε σε τόση αφθονία το ρίσκο και η ευκαιρία μαζί όσο τώρα.

*Από την εφημερίδα Οικονομική Ναυτιλιακή
31 Ιανουαρίου 2005*
