

**Ναυτιλία ξηρού φορτίου: υπάρχει φως στο τούνελ;**

**Του Τεντ Πετρόπουλου / Διευθύνοντας Συμβούλου / Petrofin S.A.**

---

Η κατάρρευση των ναύλων ξηρού φορτίου, οι οποίοι έχασαν το 94% της αξίας τους από την κορύφωσή τους στις 20 Μαΐου 2008, ήταν τόσο ξαφνική, που συντάρραξε όλον τον ναυτιλιακό κόσμο, όπως τους πλοιοκτήτες, τις τράπεζες, τους ναυλωτές, αναλυτές, ναυπηγεία, ασφαλιστές, κλπ.

Οι χαμηλοί αυτοί ναύλοι σημαδεύουν το τέλος του καταπληκτικού κύκλου 2003-2008. Αυτό ο ναυτιλιακός κύκλος οφειλόταν πρωταρχικά στην ανάπτυξη της Κίνας, καθώς και στο παγκόσμιο αίσθημα ευφορίας του επενδυτικού και οικονομικού συστήματος και την αφθονία του φτηνού χρήματος, η οποία δημιούργησε την γιγαντιαία χρηματο-πιστωτική φούσκα. Τα ανωτέρω, σε συνδυασμό με την ανθηρή μακρο-οικονομική ανάπτυξη, τις θετικές επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης, την απελευθέρωση του παγκόσμιου εμπορίου, τον χαμηλό πληθωρισμό και τα ελκυστικά επενδυτικά κόστη, όλα συνέβαλαν στην τροφοδότηση του καταπληκτικού κύκλου.

Οι ανωτέρω παράγοντες, συγχρονισμένοι, έδωσαν ώθηση στην ζήτηση και επηρέασαν θετικά όλους τους τομείς της ναυτιλίας ξηρού φορτίου, με τα Capes στην κορυφή. Η αρχική περιορισμένη δυνατότητα των ναυπηγείων σήμαινε ότι οι παραγγελίες θα κατανέμονταν σε έναν αριθμό ετών και τέθηκαν αρχικά σε αναγνώρισμα, καθώς και νεώτερα, ναυπηγεία.

Για τα πλοία ξηρού φορτίου, ο στόλος είναι προγραμματισμένος να αυξηθεί κατά 300εκ τόνους DWT ή κατά 70% του υπάρχοντος στόλου, με πάνω από 80% αυτού να πρόκειται να παραδοθεί μεταξύ 2009-2011. Η απουσία διάλυσης και οι μετατροπές μονότοιχων δεξαμενοπλοίων σε πλοία ξηρού φορτίου επίσης συνέβαλαν στην προοπτική απειλητικών μεγεθών προσφοράς το 2009 και μετά.

Η κατάρρευση των ναύλων ξηρού φορτίου τώρα δεν ήταν, όμως, αποτέλεσμα μιας αυξανόμενης προσφοράς πλοίων αλλά μίας ξαφνικής κατάρρευσης στη ζήτηση. Αυτό προκλήθηκε από την διεθνή χρηματο-οικονομική κρίση, η οποία οδήγησε σε σχεδόν ολοσχερή ανάσχεση χρηματοδότησης του διεθνούς εμπορίου, καθώς και των αγοραπωλησιών πλοίων και σε μία επανατοποθέτηση των τραπεζών όσον αφορά τα επίπεδα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

Εάν δεν είχε υπάρξει η δαμόκλειος σπάθη των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων, οι προοπτικές για την ναυτιλία ξηρού φορτίου μπορεί να μην ήταν τόσο αρνητικές. Όλοι απλώς θα περίμεναν να επιστρέψουν η σταθερότητα των χρηματο-οικονομικών συνθηκών και η ενδο-τραπεζική εμπιστοσύνη, ώστε να οδηγηθούμε στην επανάκαμψη της ναυτιλιακής χρηματοδότησης και του διεθνούς εμπορίου.

Όμως, οι επιπλοκές που επέφεραν τα χρηματο-οικονομικά και τραπεζικά προβλήματα, δημιούργησαν ένα εξαιρετικά ασταθές περιβάλλον ύφεσης. Παρατηρούμε μία ολική παράλυση στην παραγωγή, στις υπηρεσίες και στον τραπεζικό τομέα, στην ζήτηση πρώτων υλών, στην εμπιστοσύνη των καταναλωτών, καθώς και στο διεθνές εμπόριο. Με γνώμονα αυτή την παράλυση, καταλαβαίνουμε τις περαιτέρω επιπτώσεις μιάς υπερ-προσφοράς από καινούργια πλοία και πόσο αυτή η προσφορά είναι σε θέση να καθυστερήσει την ανάκαμψη της ναυτιλίας.

Οδηγημένες από την αρνητική ανάπτυξη των ΗΠΑ και της Ευρώπης, οι επιπτώσεις της παγκόσμιας ύφεσης έχουν γίνει αισθητές σε ευρεία έκταση. Οι προβλέψεις για την παγκόσμια ανάπτυξη συρρικνώνονται συνέχεια και οι ΗΠΑ, η Ευρώπη και η Ιαπωνία αναμένονται να έχουν αρνητική ανάπτυξη σε όλη την διάρκεια του 2009 και να γίνουν μόλις οριακά θετικές το 2010.

Κάθε σπιτικό και επιχείρηση άρχισαν να προσαρμόζονται στα νέα δεδομένα με την μείωση των δαπανών, τις περικοπές του εργατικού δυναμικού και την αναθεώρηση των επενδυτικών προγραμμάτων.

Εν ολίγοις, είμαστε μόλις στην αρχή της σήραγγας και ατενίζουμε ένα σκοτάδι που μας κοιτάζει κι αυτό στα μάτια. Οι περισσότεροι αναλυτές προτιμούν να περιμένουν να μιλήσουν εκ του ασφαλούς όταν η ύφεση έχει προχωρήσει και να κάνουν τότε προβλέψεις για το πότε θα έρθει η ανάκαμψη.

Πάντως, παρ' όλο που είναι σχεδόν αδύνατο να γίνουν ακριβείς προβλέψεις σε τούτα τα αρχικά στάδια της ύφεσης και καθώς όλοι οι παράγοντες ακόμα δεν έχουν τελειώσει την δράση τους, θα θέλαμε να καταδείξουμε 8 παραμέτρους που είναι θετικές για την ναυτιλία ξηρού φορτίου και οι οποίες μας δείχνουν τον δρόμο προς την ανάκαμψη.

1. Οι επιπτώσεις της κατάρρευσης των ναύλων ξηρού φορτίου άρχισαν να εισρέουν στο σύστημα. Οι ναύλοι είναι στα πίπεδα ή και πιο κάτω από τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου και ως εκ τούτου, έχουν πολύ περιορισμένο περιθώριο περαιτέρω πτώσης προς το παρόν. Ιστορικά,

οι ναύλοι δεν έχουν πέσει παρακάτω από το 75% - 80% των λειτουργικών εξόδων των πλοίων για μεγάλες χρονικές περιόδους. Επιπλέον, η μείωση των αποθεμάτων εμπορευμάτων λόγω περιορισμένης ζήτησης θα εκτονωθεί επίσης και τα αποθέματα θα χρειαστεί να αναπληρωθούν σύντομα. Αναμένουμε ότι οι ανωτέρω αρνητικές επιπτώσεις θα εκτονωθούν τους πρώτους μήνες του 2009.

2. Ενώ η δια-τραπεζική εμπιστοσύνη δεν έχει επιστρέψει, έχουν αρχίσει να υπάρχουν κάποιες θετικές εξελίξεις. Υπήρξε μία ανεπανάληπτη κρατική οικονομική υποστήριξη όπως και οικονομική υποστήριξη από τις κεντρικές τράπεζες και ενέσεις κεφαλαίων για να ενισχυθεί η ρευστότητα των τραπεζών. Ένας αριθμός τραπεζών έχει στην ουσία κρατικοποιηθεί, ενώ άλλες έχουν λάβει ενισχύσεις κεφαλαίων σε ανταλλαγή απλών ή / και προτιμώμενων μετοχών προς το κράτος. Μέχρι τώρα, πολλές τράπεζες έχουν χρησιμοποιήσει τα ανωτέρω κεφάλαια για να καλύτερέσουν τους ισολογισμούς τους και να αποφύγουν την κατάρρευση. Ως εκ τούτου, ελάχιστες νέες δανειοδοτήσεις έχουν λάβει χώρα και θα ήταν ασφαλές να υποθέσουμε ότι δεν πρόκειται να λάβουν χώρα μέχρι τις αρχές του νέου έτους, το ενωρίτερο. Όμως, το μεσοδιάστημα έχει χρησιμοποιηθεί από τις τράπεζες για να αναγνωρίσουν τα κακά δάνεια, να αυξήσουν την κεφαλαιοποίησή τους και να περικόψουν τις λειτουργίες και τα ρίσκα τους σύμφωνα με τις νέες συνθήκες της αγοράς, αναμένοντας την επερχόμενη ύφεση.

Αυξανόμενη παρακολούθηση και των κεντρικών τραπεζών πρέπει να συντελεστεί ώστε οι τράπεζες να βγουν από την κρίση αν όχι πιο προσοδοφόρες, τουλάχιστον δυνατότερες και με καλύτερη διαχείριση ρίσκου.

Η σταδιακή επιστροφή στα φυσιολογικά πλαίσια του διεθνούς χρηματικού και τραπεζικού συστήματος, αναμένεται να βοηθήσει την ναυτιλία και από την άποψη της χρηματοδότησης του διεθνούς εμπορίου καθώς και των πλοίων. Επιπλέον, οι δυνατότερες τράπεζες αναμένεται να είναι σε θέση να δείξουν την απαραίτητη ανοχή στην αναθεώρηση των ναυτιλιακών δανείων και στη στήριξη των πελατών τους ώστε να ξεπεράσουν την ναυτιλιακή κρίση.

Η φυγή από την χρηματοδότηση πλοίων, ακινήτων, εμπορευμάτων κλπ, σε συνδυασμό με τη μείωση της χρηματοδότησης καθώς και η αναθεώρηση των επιπέδων ρίσκου, θα πάρει καιρό να ολοκληρωθεί. Όμως, η διαδικασία έχει ουσιαστικά αρχίσει και αυτό που χρειάζεται να γίνει είναι τώρα ξεκάθαρο και αποδεκτό από τους συμμετέχοντες στην αγορά.

3. Οι κυβερνήσεις και οι κεντρικές τράπεζες ανά τον κόσμο ασχολούνται με μία άνευ προηγουμένου απελευθέρωση της νομισματικής πολιτικής, που πρόκειται σλυντομα να ενισχυθεί από μία χαλάρωση της δημοσιονομικής πολιτικής. Αυτό σημαίνει σημαντικά χαμηλότερα επιτόκια, σε συνδυασμό με μία αφθονία από καινούργια χρήματα, τα οποία διατίθενται μέσω των τραπεζών και έχουν στόχο πρωταρχικά να δοθούν στον καταναλωτή και στις μικρές επιχειρήσεις.

Το πολιτικό κίνητρο είναι να μαλακώσει τις επιπτώσεις της ύφεσης και να αντισταθμίσει την πτώση της ζήτησης. Επιπλέον, οι δημόσιες δαπάνες για έργα υποδομής έχουν αρχίσει να εξαγγέλλονται από τις ΗΠΑ, οι οποίες είναι σχεδιασμένες να ενδυναμώσουν την αγορά εργασίας και να διατηρήσουν την εμπιστοσύνη του καταναλωτή και την καταναλωτική δαπάνη. Καθώς εντείνεται η ύφεση, θα ληφθούν περαιτέρω μέτρα, σχεδιασμένα να μειώσουν τις επιπτώσεις και την διάρκεια της ύφεσης.

Το γεγονός ότι πολιτικοί καθώς και οι κεντρικές τράπεζες είναι τόσο αποφασισμένες στην ανωτέρω προσέγγιση, είναι άνευ προηγουμένου και ενθαρρυντικό ότι το οι χειρότερες συνέπειες της ύφεσης θα γίνουν λιγότερο επώδινες.

4. Ο ρυθμός ανάπτυξης της Κίνας μπορεί να έχει μειωθεί από 9%-10% έως το φθινόπωρο του 2008 στο, αναμενόμενο, 7%-8% το 2009, αλλά η κινεζική κυβέρνηση τελεί σε πλήρη γνώση ότι πρέπει να διατηρήσει την ανάπτυξή της και έτσι να αποφύγει την πίεση μίας περαιτέρω αύξησης της ανεργίας. Πιστεύεται ότι ένας ρυθμός ανάπτυξης κάτω του 8% το έτος θα έχει ως αποτέλεσμα την αδυναμία της Κίνας να απορροφήσει το πάντα αυξανόμενο κύμα νέων εργατών. Τον Νοέμβριο, οι κινεζικές εξαγωγές έπεσαν για πρώτη φορά κατά 2%. Η εσωτερική ανάπτυξη έχει πέσει επίσης, αλλά είναι ακόμα περίπου στα 8%. Το κινεζικό οικονομικό σύστημα, όμως, δεν έχει δοκιμαστεί σε τέτοια παγκόσμια ύφεση και σαφείς προβλέψεις δεν είναι δυνατές.

Η χώρα, όμως, έχει αποδείξει στο παρελθόν ότι μπορεί να διαχειριστεί καλά την οικονομία της, ώστε να επιτύχει τα υψηλά επίπεδα βιομηχανοποίησης που έχει ως στόχο, καθώς και να αναπτύξει το τραπεζικό και παραγωγικό της σύστημα, τις υποδομές και τις υπηρεσίες της.

5. Η διάλυση πλοίων έχει ξαναρχίσει σε σημαντικούς ρυθμούς και μόνο εμπόδιό της είναι οι δυσκολίες απορρόφησης από τα διαλυτήρια. Επιπλέον, πολλές από τις μετατροπές δεξαμενοπλοίων σε πλοία ξηρού φορτίου έχουν εγκαταλειφθεί. Δεν πρέπει όμως να επαναπαυόμαστε, καθώς συγκρινόμενη με τους 300εκ. τόνους DWT υπό παραγγελία, ο υπερήλικας στόλος ξηρού φορτίου των άνω των 20 ετών αποτελεί ένα σύνολο 117εκ τόνων DWT και θα χρειαστεί πολλά χρόνια για να διαλυθεί.
6. Υπάρχουν όλο και περισσότερες ενδείξεις ότι το τεράστιο βιβλίο παραγγελιών δεν θα υλοποιηθεί. Ήδη, πάνω από 400 συμβόλαια για ναυπήγηση έχουν ακυρωθεί, είτε λόγω της κατάρρευσης του ναυπηγείου, είτε λόγω της άρνησης του πλοικτήτη να προχωρήσει. Αυτή η άρνηση δεν οφείλεται μόνο στις χαμηλές τιμές των πλοίων και στους πολύ χαμηλούς ναύλους, αλλά και στο ότι πολλές τράπεζες ανακάλεσαν τις ανειλημμένες υποχρεώσεις τους για χρηματοδότηση νεότευκτων, χρησιμοποιώντας διάφορους λόγους.

Δεν θα αναλύσουμε περαιτέρω το πόσες παραγγελίες μπορεί να ακυρωθούν και πόσα πλοία δεν θα ναυπηγηθούν, αλλά οι αναλυτές εκτιμούν ότι αν συνεχίσουν οι αντίξοες συνθήκες ξηρού φορτίου και ναυτιλιακής χρηματοδότησης, περίπου 75 με 100εκ. DWT δεν θα υλοποιηθούν. Δυστυχώς, αυτό θα επηρεάσει ως επί το πλείστον τις παραλαβές από το 2010 και μετά. Κανένας δεν θα πρέπει να επαναπαύεται στο να πιστέψει ότι ο συνδυασμός των ακυρώσεων με την διάλυση θα εξαλείψει το βιβλίο παραγγελιών πλοίων ξηρού φορτίου. Όμως θα βοηθήσει να ελαττωθεί η προσφορά που βαραίνει την αγορά σε επίπεδα που θα είναι πιο διαχειρίσιμα από τον κλάδο.

7. Ακόμα και οι πιο απαισιόδοξες προβλέψεις υποθέτουν ότι το διεθνές εμπόριο θα συνεχίσει να αναπτύσσεται. Αυτή η ανάπτυξη θα είναι πιο αδύναμη το 2009, αλλά θα δυναμώσει σταδιακά από το 2010 και μετά. Σε συνδυασμό με το μικρότερο βιβλίο παραγγελιών και με μία πιο αργή αύξηση του στόλου ξηρού φορτίου, οι συνθήκες ζήτησης και προσφοράς θα καλυτερέψουν δραματικά από το 2010-2011 και μετά.
8. Δεν υπάρχουν πολλές αμφιβολίες για το ότι στο προσεχές μέλλον όλα τα νομισματικά και δημοσιονομικά μέτρα χαλάρωσης θα αποβούν εξαιρετικά πληθωριστικά. Ο πληθωρισμός είναι καλός για τις τιμές των πλοίων και μπορεί να βοηθήσει στο να ανακτηθούν κάποιες από τις ζημίες τις φετινές.

Εν περιλήψει, ο εκπληκτικός κύκλος της ναυτιλίας ξηρού φορτίου και ο επενδυτικός ενθουσιασμός σταμάτησε απότομα. Όλοι οι παράγοντες που επηρεάζουν την ναυτιλία ξηρού φορτίου βρέθηκαν να δρουν και να ανακατεύονται σε ένα τεράστιο χρηματο-οικονομικό καζάνι. Ήδη, όμως, οι οικονομικές δυνάμεις δρουν για να μειωθούν οι ανισορροπίες μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στη ναυτιλία. Αναμφίβολα η ανάκαμψη θα έρθει. Βασισμένοι σε παλαιότερους κύκλους, θα πρέπει να αρχίσει σε περίπου 2 χρόνια. Η ιστορία όμως δεν μπορεί να μας πει τίποτε για ανάκαμψη μετά από έναν τέτοιο εκπληκτικό κύκλο.

Ακόμα δεν ξέρουμε πότε θα έρθει η ισορροπία, η οποία θα έχει ως αποτέλεσμα μάλιστα δυνατή ανάκαμψη για τον τομέα. Ενώ η σήραγγα είναι μακριά και γεμάτη εμπόδια, υπάρχει φως στο τέλος της και δεν είναι από τραίνο που τρέχει κατά πάνω μας! Ο λόγος είναι ότι το τραίνο έχει ήδη περάσει με τρομερή ορμή και έχει σαρώσει και κομματιάσει τη χρηματο-οικονομική φούσκα και την παγκόσμια ανάπτυξη. Τουλάχιστον αυτά είναι τα καλά νέα.