



Σημαντικές εξελίξεις στο τομέα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης

Οκτώβριος 2000

**του Ted Πετρόπουλου, Διευθύνοντας
Συμβούλου της Petrofin S.A.**

Μετά τη τελευταία ναυτιλιακή κρίση του 1998/1999, σημειώθηκαν σημαντικές εξελίξεις στον τομέα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Αυτές θα μπορούσαμε να τις δούμε από δύο οπτικές γωνίες:

- A) Αλλαγή τακτικής από τους χρηματοδοτικούς φορείς, και
- B) Αλλαγές στα επιχειρηματικά σχέδια των ναυτιλιακών εταιρειών όσον αφορά στην εξεύρεση πόρων

A)

Οι τράπεζες, ως οι βασικότεροι χρηματοδοτικοί φορείς της ναυτιλίας, αντιμετώπισαν την κρίση του 1998-99 κατά βάση με θετικό τρόπο:

- υποστήριξαν τους πελάτες τους που βρέθηκαν με δάνεια μη καλυπτόμενα από τις εξαθλιωμένες τιμές των πλοίων και τους εξευτελιστικούς ναύλους και συνεργάστηκαν με τους πελάτες τους για ανασύνταξη των δανείων ελαφρύνοντας όρους αποπληρωμής ή πουλώντας μέρος του στόλου για κάλυψη χρεών έτσι ώστε να μην αμαυρωθεί το όνομα του πελάτη στην αγορά.
- Υπήρξαν φυσικά και οι εξαιρέσεις, τράπεζες οι οποίες έδωσαν τη χαριστική βολή σε καταστρεφόμενους πελάτες. Ευτυχώς αυτές οι τράπεζες απετέλεσαν μία μικρή, ως επί το πλείστον αμερικανική μειοψηφία.

Παρ' όλη τη θετική προσέγγιση των τραπεζών, η στρατηγική τους έγινε πολύ πιο προσεχτική και πιο απαιτητική σε κριτήρια επιλογής πελατών. Οι χαμηλές τιμές μεταχειρισμένων και καινούριας κατασκευής πλοίων προσήλκυσαν πολλές παραγγελίες νεότευκτων και ριζικές ανανεώσεις στόλων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την επικέντρωση των τραπεζικών χαρτοφυλακίων σε λίγα μεν αλλά τεράστια δάνεια και ως εκ τούτου σε λίγους αλλά

μεγάλους πλοιοκτήτες. Επεκράτησε ως φιλοσοφία σε όλες τις ναυτιλιακές τράπεζες ότι όσο πιο μεγάλος είναι ο πελάτης, τόσο πιο εξασφαλισμένη είναι η κατ' ευχήν πορεία ενός δανείου και όσο πιο νέο είναι το πλοίο, κατά προτίμηση νεότευκτο, τόσο πιο εξασφαλισμένη είναι η επένδυσή τους. Πρέπει να παρατηρήσουμε εδώ ότι τα χαρτοφυλάκια των τραπεζών δεν μειώθηκαν με αυτές τις αλλαγές πολιτικής αλλά πολλών τραπεζών κιόλας σημείωσαν σημαντική αύξηση.

Με τα χαρτοφυλάκια πια να μην έχουν θέση για μικρούς πλοιοκτήτες, η χρηματοδοτική αγορά άλλαξε ριζικά το τελευταίο χρόνο. Η ελληνική ναυτιλία επηρεάστηκε άμεσα, καθώς στη συντριπτική της πλειοψηφία αποτελείται από ναυτιλιακές εταιρείες 1-4 πλοίων, τα οποία κιόλας, ως γνωστόν είναι τα περισσότερα άνω των 20 ετών. Η αποχώρηση από την Ελλάδα ή συγχώνευση / απορρόφηση πολλών ναυτιλιακών τραπεζών όπως οι DnB, Guinness Mahon, Nat West, ANZ Grindlays, Hambros, Barclays, κλπ, δημιουργεί μικρότερο ανταγωνισμό και πλουραλισμό. Με τις συγχωνεύσεις των τραπεζών και τη δημιουργία κολοσσών, οι επιτροπές έγκρισης δανείων φύγανε και από την ίδια την Ελλάδα με αποτέλεσμα οι διευθυντές τραπεζικών ναυτιλιακών τμημάτων να εισηγούνται δάνεια σε επιτροπές έγκρισης δανείων σε γενικές γραμμές όχι πολύ σχετικές με τη ναυτιλία και με μεγάλη γεωγραφική απόσταση από το πελάτη και την ίδια την ελληνική αγορά με τις ιδιάζουσες απαιτήσεις της.

Η κατάσταση τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή είναι εξαιρετικά κρίσιμη για την ελληνική πλοιοκτησία. Οι μικροί πλοιοκτήτες που αποτελούν τη σπονδυλική στήλη της ναυτιλίας της χώρας είναι εκτός ορίων και κριτηρίων τραπεζικής χρηματοδότησης.

Η ετήσια έρευνα της ΠΕΤΡΟΦΙΝ για τις τράπεζες έδειξε ότι οι σημαντικές ναυτιλιακές τράπεζες ελαττώνονται σε αριθμό (πίνακας 1), και ειδικότερα οι χώρες που ανέκαθεν χρηματοδοτούσαν την ελληνική ναυτιλία, όπως Μ. Βρετανία, Αμερική, Σκανδιναβία, έχουν υποχωρήσει αισθητά στο ναυτιλιακό τομέα (πίνακας 2). Παρ' όλο που ο ολικός αριθμός των τραπεζών έχει ανακάμψει μερικώς από το χαμηλό σημείο του 1999, η πτώση στον αριθμό των σημαντικών ναυτιλιακών τραπεζών δημιουργεί ανησυχίες στη ναυτιλιακή κοινωνία.

B)

Έχουμε επισημάνει εδώ και πολύ καιρό το κενό που έχει δημιουργηθεί στην χρηματοδοτική αγορά, λόγω της ανωτέρω εμπεδωμένης πια κατάστασης. Ως γνωστόν, οι αγορές πάντα τείνουν να καλύψουν τα κενά και πάντα τα καταφέρνουν, ακόμα και αν απαιτούνται ριζικές ανακατατάξεις. Ας δούμε την αντίδραση των πλοιοκτητών

στη προσπάθειά τους να αντεπεξέλθουν στην έλλειψη πόρων.

Εν αντιθέσει με προβλέψεις για μείωση του αριθμού των μικρών πλοιοκτητών μετά τη κρίσιμη περίοδο του 1998, η ετήσια έρευνα της Πέτροφιν του 2000 έδειξε αύξηση του αριθμού τους κατά 10.74% και το πιο ενδιαφέρον ήταν ότι σημαντική αύξηση σημειώθηκε στη κατηγορία των πλοιοκτητών με 1-4 πλοία 20 ετών και άνω (αύξηση κατά 19.36% για εταιρείες 1-2 πλοίων και 6.15% για εταιρείες 3-4 πλοίων). Εξ αυτού βγάζουμε τα εξής δύο σημαντικά συμπεράσματα: 1. ότι η τωρινή κρίση βρήκε τους πλοιοκτήτες με διαθέσιμα κεφάλαια έτσι ώστε να μπορέσουν να εκμεταλλευτούν τις δραματικές πτώσεις στις τιμές των πλοίων (και εννοούμε αγορά τοις μετρητοίς, διότι όπως αναλύσαμε παραπάνω αυτή η κατηγορία είναι εκτός τραπεζικής χρηματοδότησης), και 2. οι προβλεπόμενες συγχωνεύσεις μεταξύ μικρών πλοιοκτητών για να μπορέσουν να φτάσουν τα απαιτούμενα κριτήρια για χρηματοδότηση απλώς δεν συνέβησαν. Μετά από αυτά τα απροσδόκητα αποτελέσματα, τίθενται διάφορα ερωτήματα. Όπως, τι θα γίνει στο μέλλον στη διάρκεια της ανοδικής πορείας του ναυτιλιακού κύκλου, όπου οι τιμές των πλοίων ανεβαίνουν και τίθενται εκτός δυνατοτήτων για τους μικρούς πλοιοκτήτες. Δεύτερο ερώτημα είναι: με ένα στόλο ο οποίος έδειξε μικρή μόνο αλλαγή στην ηλικία του προς το «νεώτερο», πώς μπορούμε να συζητήσουμε μελλοντικές δυνατότητες χρηματοδότησης με τους αυστηρούς περιορισμούς ηλικίας που πια είναι ο κανόνας;

Έτσι ερχόμαστε στο θέμα των εναλλακτικών λύσεων για εύρεση πόρων. Η πλέον πολυσυζητημένη και η πλέον ελκυστική είναι το ΧΑΑ. Δίνεται για πρώτη φορά στη ποντοπόρο ναυτιλία η ευκαιρία άντλησης κεφαλαίων από το ελληνικό χρηματιστήριο. Δεν θα συζητήσουμε εδώ τις λεπτομέρειες των συζητήσεων επί συζητήσεων που προκάλεσαν διαφωνίες και αντιρρήσεις. Το θέμα μας είναι η αλλαγή στα επιχειρηματικά σχέδια των εταιρειών λόγω αυτής της εξέλιξης.

Πιστεύουμε πως ό,τι δεν κατάφερε η ναυτιλιακή κρίση και τραπεζική απομάκρυνση στο θέμα των συγχωνεύσεων των εταιρειών είναι σχεδόν σίγουρο ότι επιτευχθεί με τις απαιτήσεις του νόμου για εισαγωγή στο ΧΑΑ. Ήδη είδαμε το παράδειγμα της ένωσης δυνάμεων Γουρδομιχάλη και Βερνίκου με σκοπό την εισαγωγή τους. Πιστεύουμε ότι θα δούμε αρκετές τέτοιες περιπτώσεις διότι το ενδιαφέρον είναι τεράστιο.

Επίσης, θα ήταν λογικό να σκεφτεί κανείς ότι θα υπάρξει προσπάθεια άντλησης κεφαλαίων των πλοιοκτητών από funds διαφόρων ειδών. Ίσως ένα ναυτιλιακό Venture Capital Fund θα μπορούσε να βοηθήσει στη προσπάθεια

αυτή, αν και η εμπειρία μας από την αμερικανική αγορά δείχνει ότι τα ποσά που χρειάζονται είναι τεράστια.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να τονίσω ότι οι παραπάνω εναλλακτικές λύσεις προέρχονται κατ' ευθείαν από το χώρο των πλοιοκτητών, δηλαδή του μέχρι τώρα τραπεζικού πελάτη. Αυτό από μόνο του είναι ενδιαφέρον, καθώς ο «πελάτης» παίρνει τη κατάσταση στα χέρια του για να βρει διεξόδους. Μπορεί να έχει έλθει ο καιρός να λάβουν πρωτοβουλία και οι ναυτιλιακές τράπεζες στο χώρο της ναυτιλιακής χρηματοδότησης για να βρουν κι αυτές λύσεις και τρόπους να πληρώσουν το κενό της αγοράς που χάσκει αυτή τη στιγμή δημιουργώντας προβλήματα στη μεγαλύτερη βιομηχανία της Ελλάδας, η οποία όπως αποδείχτηκε και από τη τελευταία πτώση της ναυτιλίας, είναι υγιέστατη και εξαιρετικά προσοδοφόρα.

*Από το περιοδικό Ναυς
Οκτώβριος 2000*
