



Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία χρωστάει πάνω από 32,35 δισ. δολάρια

Στα 1,8 δισ. δολάρια η μηνιαία ρευστότητα των εφοπλιστών μας

25 Μαΐου 2005, Ναυτεμπορική

του ΛΑΜΠΡΟΥ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΥ

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

Τετάρτη, 25 Μαΐου 2005 07:00,

Λάμπρος Καραγεώργος, Σελίδα: 15 498 λέξεις, ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η «ΜΗΝΙΑΙΑ» ρευστότητα των Ελλήνων εφοπλιστών υπολογίζεται στην τρέχουσα περίοδο στα 1.8 δισ. δολάρια, λαμβανομένης υπόψη της πορείας των ναύλων το πρώτο τρίμηνο του 2005. Το κολοσσιαίο αυτό ποσό διατίθεται από τους εφοπλιστές για την επέκταση του στόλου τους, την αύξηση των αποθεμάτων τους, για επενδύσεις σε άλλους τομείς όπως είναι κυρίως το real estate ή σε προσωπικές επενδύσεις όπως είναι μετοχές, ομόλογα κ.λπ. και επίσης για τη μείωση του χρέους που έχουν από ναυτιλιακές ή άλλες δραστηριότητες.

Η υψηλή ρευστότητα είναι λογικό να προκαλεί την προσοχή των τμημάτων private banking της ελληνικής και διεθνούς τραπεζικής αγοράς και να λειτουργεί ως καταλύτης στην αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ των τραπεζών, τόνισε ο διευθύνων σύμβουλος της Petrofin S.A. κ. Ted Πετρόπουλος μιλώντας σε συνέδριο για τη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας που οργανώνεται στην Αθήνα από την εταιρεία Lloyd's List Event.

Ο κ. Πετρόπουλος αναφερόμενος γενικότερα στην πορεία χρηματοδότησης της παγκόσμιας ναυτιλίας σημείωσε μεταξύ άλλων ότι οι συνολικές οφειλές της παγκόσμιας ναυτιλίας προς τις 160 περίπου τράπεζες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο αγγίζουν το αστρονομικό ποσό των 230 δισ. δολαρίων και είναι αυξημένο κατά 20% σε σχέση με το 2003. Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία «διεκδικεί» το 14% των συνολικών οφειλών ήτοι πάνω από 32,35 δισ. δολάρια.

Όπως εκτιμά ο κ. Πετρόπουλος τα χρέη των Ελλήνων εφοπλιστών αναμένεται να αυξηθούν ως ποσοστό του συνόλου της παγκόσμιας ναυτιλίας κατά τη διάρκεια των επόμενων ετών καθώς αναμένεται η παράδοση των νεότευκτων πλοίων, ενώ

αυξάνεται και ο αριθμός των εταιρειών που θα προχωρεί σε δημόσια προσφορά μετοχών.

Όπως εκτιμάται η ετήσια νέα «παραγωγή» δανείων μη συμπεριλαμβανομένων των χρεώσεων (commitments) θα φθάσει στα 4,5-5 δισ. δολάρια, ενώ σε παγκόσμιο επίπεδο τα νέα δάνεια ανέρχονται σε 40 δισ. δολάρια και τα δύο τρίτα αυτών αφορούν τη χρηματοδότηση κατασκευής νέων πλοίων. Αξίζει να σημειωθεί ότι η αύξηση των δανειακών υποχρεώσεων των Ελλήνων εφοπλιστών αυξήθηκε το 2004 κατά 26,6% σε σχέση με το 2003.

Πάντως ένα μέρος των δανειακών υποχρεώσεων της παγκόσμιας ναυτιλίας και συνακόλουθα και της ελληνικής υποκαθίσταται από τα κεφάλαια που αντλούν οι ναυτιλιακές εταιρείες από την εισαγωγή τους στα χρηματιστήρια και κυρίως στο αμερικανικό.

Υπολογίζεται ότι τα συνολικά κεφάλαια που θα αντληθούν μέσω δημοσίων προσφορών από ναυτιλιακές εταιρείες θα αυξηθούν το 2005, ενώ σε τρέχοντα επίπεδα φθάνουν τα 5-6 δισ. δολάρια αντιπροσωπεύοντας το 15% περίπου των κεφαλαίων όλων των εταιρειών που έχουν προχωρήσει σε δημόσια προσφορά.

Χρηματοδότηση

Αναφερόμενος στις προοπτικές της χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας ο κ. Πετρόπουλος σημείωσε μεταξύ άλλων ότι για το 2005 τα περιθώρια (shipping margins) θα παραμείνουν στα τρέχοντα επίπεδα, ενώ αναμένεται να υπάρξει αύξηση του όγκου των δανείων καθώς αναμένονται νέες παραδόσεις πλοίων, αυξάνονται τα μεγέθη των πλοίων καθώς και η αξία του ελληνόκτητου στόλου ενώ μακροπρόθεσμα το περιβάλλον είναι θετικό για τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Προβληματισμός ωστόσο δημιουργείται από την άλλη πλευρά από μία πιθανή διόρθωση της ναυλαγοράς, μία μείωση του ρυθμού ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου, από την επιτάχυνση των παραδόσεων νεότευκτων πλοίων σε συνδυασμό με την μη αύξηση του αριθμού των πλοίων που οδηγούνται σε απόσυρση και της αύξησης των αμερικανικών επιτοκίων.