



Του Λάμπρου Καραγεώργου

lkar@naftemporiki.gr

Μια αλλαγή της αρνητικής πορείας των τελευταίων χρόνων στον τραπεζικό δανεισμό της ναυτιλίας διακρίνει για την επόμενη διετία η Petrofin Research στην ετήσια έκθεσή της για την τραπεζική χρηματοδότηση της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Ted Πετρόπουλος, ιδρυτής της Petrofin Research.

Αν και για μία ακόμη χρονιά τα τραπεζικά δάνεια προς της ελληνική ναυτιλία μειώθηκαν, η Petrofin, που ιδρύθηκε και διευθύνεται από τον κ. Ted Πετρόπουλο (στη φωτογραφία), εκτιμά ότι η τάση θα αλλάξει καθώς θα βελτιώνονται οι ναυλαγορές και η ζήτηση από την πλευρά των πλοιοκτητών για κεφάλαια θα αυξηθεί.



Πάντως, για το 2017 σημειώθηκε περαιτέρω μείωση του τραπεζικού δανεισμού της ελληνικής ναυτιλίας, ενώ θετικό στοιχείο είναι το γεγονός ότι οι ελληνικές τράπεζες αύξησαν την έκθεσή τους στον κλάδο.

Τι έγινε το 2017

Ειδικότερα, κατά 5,6% μειώθηκε στη διάρκεια του 2017 η τραπεζική χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας έπειτα από συρρίκνωση της τάξεως του 8,77% που είχε ήδη υποστεί το 2016 σε σύγκριση με το 2015, σύμφωνα με την ετήσια έρευνα της Petrofin Research.

Η νέα πτώση του τραπεζικού δανειακού χαρτοφυλακίου της ελληνόκτητης ναυτιλίας έρχεται σε μία περίοδο που ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε κατά 7% ή 25.276.695 dwt και ανήλθε στους 387.210.742 dwt έναντι 361.934.047 dwt έναν χρόνο πριν.

Τα συνολικά ελληνικά δάνεια (αναληφθέντα και αναληφθέντα αλλά μη εκταμιευμένα) που πραγματοποιήθηκαν τόσο από ελληνικές όσο και διεθνείς τράπεζες στις 31/12/2017 και αφορούσαν ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων μειώθηκαν στα 53.994,96 εκατ. δολάρια από 57.211,35 εκατ. δολάρια το 2016. Επίσης ο δείκτης της Petrofin (Petrofin Index for Greek Shipfinance) για την ελληνική ναυτιλία, ο οποίος ξεκίνησε στις 100 το 2001, μειώθηκε από 346 σε 327.

Ειδικότερα, τα εκταμιευμένα δάνεια μειώθηκαν κατά 3,69% το 2017 σε σύγκριση με το 2016 (μείωση 5,34% το 2016 σε σχέση με το 2015).

Επίσης, τα εγγεγραμμένα αλλά μη αναληφθέντα δάνεια μειώθηκαν αισθητά κατά 30,63% το 2017 σε σύγκριση με το 2016 έναντι πτώσης 38% το 2016 σε σύγκριση με το 2015.

Αυτό επιβεβαιώνει τη συρρίκνωση της ναυτιλιακής χρηματοδότησης εκ μέρους των τραπεζών, καθώς και τη μετάβαση σε άλλες μορφές χρηματοδότησης (Funds, Chinese Leasing κ.λπ.) οι οποίες αναπτύσσονται ταχέως.

Ελληνικές τράπεζες: Δανειακό χαρτοφυλάκιο ναυτιλίας											
ΤΡΑΠΕΖΑ	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	ΔΙΑΦΟΡΑ 2017/2016
Piraeus Bank	2.750	2.730	3.000	3.850	3.900	1.860	1.950	2.000	1.810	2.078	0.73%
National Bank of Greece	2.428	2.368	2.640	2.933	2.733	2.389	2.566	3.004	3.217	3.546	2.51%
Alpha Bank	2.225	2.190	2.100	2.420	2.435	1.715	2.050	2.470	2.675	2.650	1.60%
Eurobank	1.524	1.227	1.196	1.315	1.150	1.054	1.266	1.410	1.373	1.299	24.21%
Aegean Baltic	0.164	0.205	0.237	0.301	0.269	0.308	0.362	0.327	0.339	0.324	-19.97%
ΣΥΝΟΛΟ*	9.091	8.721	9.173	10.819	10.485	12.705	14.517	15.833	16.140	16.945	4.25%

* Τακτών διαφορά στο σύνολο οφείλεται στην στρογγυλοποίηση

ΠΗΓΗ: PETROFIN

Σε αντίθεση με τα συνολικά αποτελέσματα, πρέπει να σημειωθεί ότι η ομάδα των ελληνικών τραπεζών ως μέρος του συστήματος χρηματοδότησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας αύξησε το μερίδιό της, καθώς οι τέσσερις από τις πέντε ελληνικές τράπεζες που συμμετέχουν στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας ενδυνάμωσαν το δανειακό τους χαρτοφυλάκιο.

Το μερίδιο της Eurobank αυξήθηκε κατά 24,21%, της Alpha κατά 1,6%, της Εθνικής κατά 2,51% και της Τράπεζας Πειραιώς κατά 2,51% (εξαιρουμένων των δανείων προς την ακτοπλοΐα).

Η συνολική έκθεση στη ναυτιλία των ελληνικών τραπεζών αυξήθηκε κατά 4,25% στα 9,09 δισ. δολ. Το μερίδιο των ελληνικών τραπεζών στην ελληνική ναυτιλία αυξήθηκε σε 16,84% σε σύγκριση με 15,25% πέρυσι και 14,63% το 2015.

Πρόκειται για μια ένδειξη της ανθεκτικής απόδοσης που έχουν οι νέες τράπεζες παρά τα συνεχιζόμενα εσωτερικά προβλήματα και υπογραμμίζει τη δέσμευση των ελληνικών τραπεζών στη ναυτιλία, επισημαίνει η Petrofin.

Ειδικότερα, το χαρτοφυλάκιο της Πειραιώς (μη συμπεριλαμβανομένης της ακτοπλοΐας) ανέρχεται σε 2,75 δισ. δολ., της Εθνικής Τράπεζας σε 2,428 δισ. δολ., της Alpha Bank σε 2,225 δισ. δολ., της Eurobank σε 1,524 δισ. δολ. και της Aegean Baltic σε 0,164 δισ. δολ.

Αντιθέτως οι διεθνείς τράπεζες με ελληνική παρουσία συνέχισαν να μειώνουν το άνοιγμά τους το 2017 κατά 10,52% σε σύγκριση με μείωση κατά 11,49% το 2016 και επίσης μείωση 9,7% το 2015. Η τάση μείωσης του ανοίγματος στη ναυτιλία των διεθνών τραπεζών με παρουσία στη χώρα έχει ξεκινήσει από το 2012.

Οι διεθνείς τράπεζες χωρίς παρουσία στην Ελλάδα, με γραφεία, παρουσίασαν επίσης πτώση για το δεύτερο συνεχόμενο έτος στο χαρτοφυλάκιό τους (-4,34%).

Ο αριθμός των τραπεζών που εμπλέκονται στην ελληνική χρηματοδότηση παραμένει 51, με την Credit Suisse να παραμένει στην πρώτη θέση με ελαφρά μειωμένη έκθεση κατά 4,17%.

Οι 10 πρώτες τράπεζες χρηματοδότησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας, αν και συνολικά μείωσαν τα χαρτοφυλάκιά τους, ωστόσο αύξησαν το μερίδιό τους στο 56,17% από 55,19% πέρυσι, καθώς η μείωση του συνολικού δανειακού χαρτοφυλακίου είναι μεγαλύτερη.

Επίσης οι ευρωπαϊκές τράπεζες εξακολουθούν να αντιπροσωπεύουν τη συντριπτική πλειοψηφία των συνολικών δανείων σε ποσοστό 78,70%, αν και το μερίδιό τους μειώνεται σταθερά, καθώς το 2016 ήταν στο 81,04%, ενώ το 2015 κατείχαν το 81,23% του συνολικού χαρτοφυλακίου έναντι 85,44% 2014 και 90% το 2013.

Συμπερασματικά, η παραδοσιακή τραπεζική χρηματοδότηση, ιδίως μεταξύ των δυτικών τραπεζών, συνεχίζει να μειώνεται σταθερά. Όμως, η χρηματοδότηση των τραπεζών εξακολουθεί να αποτελεί την κύρια πηγή χρηματοδότησης της ναυτιλίας.

Οι προοπτικές της αγοράς

Αναφορικά με τις προοπτικές, η Petrofin επισημαίνει ότι το 2017 ήταν ένα έτος κατά το οποίο οι προσδοκίες της αγοράς ιδίως για τον κλάδο του χύδην φορτίου ήταν πιο θετικές. Επιπλέον, η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη και το διεθνές εμπόριο συνέχισαν να αυξάνονται με ισχυρό ρυθμό που προσεγγίζει το 4% σε ετήσια βάση.

Η πορεία του τραπεζικού δανεισμού της ελληνόκτητης ναυτιλίας																	
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ΑΝΑΠΤΥΞΗ		28.66%	20.19%	26.61	11.62%	28.45%	44.31%	9.39%	-8.74%	-1.17%	2.20%	-2.83%	-6.51%	4.10%	-2.04%	-8.77%	-5.62%
ΣΥΝΟΛΟ ΔΑΝΕΙΑΚΟΥ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟΥ	16.525	21.261	25.554	32.353	36.112	46.387	66.941	73.22	67.02	66.235	67.694	65.78	61.498	64.019	62.712	57.211	53.995
ΠΗΓΗ: PETROFIN RESEARCH																	

Με την επιβράδυνση του ρυθμού παράδοσης νεότευκτων πλοίων στους διάφορους κλάδους οι θετικές προσδοκίες επέτρεψαν και μία συγκρατημένη αισιοδοξία μεταξύ των τραπεζών. Για έναν μικρό αριθμό τραπεζών, παρουσιάστηκε η ευκαιρία να συνεχίσουν την ανάπτυξή τους και να αυξήσουν το μερίδιο αγοράς, ενώ για άλλες ήταν ευκαιρία να μειώσουν ή να πουλήσουν μεγάλα τμήματα των δανειακών χαρτοφυλακίων. Παράλληλα, άρχισαν να

Το δανειακό χαρτοφυλάκιο της ελληνόκτητης ναυτιλίας

ΚΑΤΑΤΑΞΗ	ΤΡΑΠΕΖΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟΥ
1	Credit Suisse	6,200
2	DVB	4,308
3	BNP Paribas	2,800
4	Piraeus Bank	2,750
5	Citi	2,700
6	HSBC	2,500
7	National Bank of Greece	2,428
8	ABN AMRO	2,350
9	Alpha Bank	2,225
10	ING	2,069
11	HSH Nordbank	1,950
12	DNB	1,609
13	CHINA EXIM	1,600
14	Eurobank	1,524
15	Royal Bank of Scotland	1,500
16	Nordea	1,393
17	KEXIM	1,300
18	Unicredit	1,100
19	DB - Deutsche Shipping	1,000
20	KFW	941
21	Nord LB	710
22	Calyon	650
23	China Everbright Bank	600
24	China Development Bank	400
25	CIT Maritime Finance	350
26	Qatar National Bank	200
27	Barwa Bank	200
28	NIBC	200
29	Aegean Baltic	164
30	Amsterdam Trade Bank	149
	ΆΛΛΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ	6,125
	ΣΥΝΟΛΟ	53,995
	ΣΥΝΟΛΟ ΤΡΑΠΕΖΩΝ 51	

ΠΗΓΗ: PETROFIN RESEARCH

μειώνονται οι δανειακές προβλέψεις σε ετήσια βάση. Οι παραπάνω αλλαγές έχουν επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό την έρευνα του 2017, αλλά αναμένεται να επηρεάσουν πληρέστερα την επερχόμενη έρευνα του 2018.

Γίνεται ολοφάνερο ότι ο αριθμός των τραπεζών, οι οποίες είτε μειώνουν την έκθεσή τους είτε απομακρύνονται από τον ναυτιλιακό κλάδο, θα αρχίσει να μειώνεται, όπως μείωση θα καταγράφεται στα προβληματικά χαρτοφυλάκια δανείων και στις προβλέψεις μη εξυπηρετούμενων δανείων.

Είναι επίσης πολύ ενθαρρυντικό το γεγονός ότι τα margins στα τραπεζικά δάνεια είναι ελκυστικά και η ζήτηση τραπεζικών δανείων είναι υψηλή, ενώ ορισμένες τράπεζες είτε έχουν ξεκινήσει να δανείζουν την ελληνική ναυτιλία είτε έχουν αρχίσει να αυξάνουν τις δεσμεύσεις τους.

Οι νέες τράπεζες είτε έχουν έδρα την Ευρώπη όπως π.χ. οι Cyprus, Hellenic, Amsterdam Trade Bank, M&M, Corner Bank είτε έχουν έδρα τη Σιγκαπούρη, τη Μαλαισία, το Χονγκ Κονγκ και το Ντουμπάι. Πρέπει να σημειωθεί ότι η Orix, η οποία μέχρι πρόσφατα δραστηριοποιούνταν στο leasing, ξεκίνησε, επιλεκτικά, να δανείζει κορυφαία ελληνικά ονόματα, σε μία παραδοσιακή τραπεζική βάση.

Αν και παραμένει δύσκολο να προβλεφθούν επακριβώς τα μελλοντικά μεγέθη χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας, είναι ασφαλής η εκτίμηση ότι η επιβράδυνση του ρυθμού μείωσης του δανεισμού της ελληνικής ναυτιλίας αναμένεται να ξεκινήσει τα επόμενα δύο χρόνια. Σε περίπτωση που περισσότεροι ναυτιλιακοί κλάδοι παρουσιάσουν βελτιωμένες προοπτικές αγοράς, είναι πολύ πιθανό ότι η ελληνική ναυτιλία θα αναπτύσσεται περαιτέρω και θα υποστηρίζεται σε μεγάλο βαθμό και από πιστωτές της Άπω Ανατολής.

Οι όροι τραπεζικών δανείων εξακολουθούν να είναι αυστηροί και τα κριτήρια δανεισμού υψηλά. Ωστόσο, η παραδοσιακή τραπεζική δανειοδότηση αντιπροσωπεύει τη λιγότερο δαπανηρή πηγή χρηματοδότησης (εκτός από τη χρηματοδότηση των εξαγωγών, στις περισσότερες περιπτώσεις).

Με τη ζήτηση για δάνεια που υπερβαίνουν κατά πολύ την προσφορά, όπως αποδεικνύεται από τη συνεχή ανάπτυξη του ελληνικού στόλου, δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι άλλες μορφές χρηματοδότησης έχουν γίνει όλο και πιο δημοφιλείς στους πλοιοκτήτες.

Η χρηματοδοτική μίσθωση (leasing) έχει γίνει η κύρια επιλογή πολλών μικρομεσαίων πλοιοκτητών, παρότι οι κινεζικές εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης προτιμούν μεγαλύτερες συναλλαγές.

Οι δείκτες δανεισμού τέτοιων εταιρειών χρηματοδοτικής μίσθωσης είναι πιο επιθετικοί από αυτών των τραπεζών, καθώς καλύπτουν συχνά το 70% του κόστους αγοράς, από το 50%-60% που προσφέρουν οι τράπεζες. Η κάλυψη έναντι του αυξημένου κινδύνου αντικατοπτρίζεται στο υψηλότερο κόστος, το οποίο συνήθως υπερβαίνει το κόστος χρηματοδότησης της τράπεζας κατά 1% -2% και δεσμεύει τους πλοιοκτήτες σε συναλλαγές μακροχρόνιου χαρακτήρα.

Το γεγονός όμως ότι για τον Έλληνα εφοπλιστή αποφασιστικής σημασίας είναι το timing που επιλέγει για την απόκτηση πλοίου, αυτό σημαίνει ότι το αυξανόμενο κόστος απορροφάται από το κόστος κτήσης του πλοίου.

Ακόμη, σημειώνει η Petrofin, παρατηρείται αυξημένο ενδιαφέρον από τις ιαπωνικές εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης, ιδίως για τα νεότευκτα πλοία που θα κατασκευαστούν σε ιαπωνικά ναυπηγεία. Οι όροι αυτοί δεν είναι πολύ διαφορετικοί από τους τραπεζικούς.

Αναφορικά με τα ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια (private equity funds), όχι μόνο αύξησαν την παρουσία τους στον τομέα της προσφοράς επενδυτικών κεφαλαίων στους Έλληνες πλοιοκτήτες, αλλά και σε προσφερόμενα κεφάλαια. Οι όροι τους είναι συνήθως υψηλοί, π.χ. 9% - 12% ετησίως, συμπεριλαμβανομένων των τελών και του κόστους χρηματοδότησης.

Ως αντιστάθμισμα, τα ταμεία αυτά τείνουν να είναι ταχύτερα στην παροχή της έγκρισής τους, πιο ευέλικτα, να επιτρέπουν μεγαλύτερα προφίλ δανεισμού και να παρέχουν υψηλότερο περιθώριο χρηματοδότησης που κυμαίνεται από 50% έως 70% των αξιών των πλοίων, ανάλογα με τον πελάτη.

Ο αριθμός αυτών των κεφαλαίων (τόσο των επενδύσεων όσο και των χρηματοδοτήσεων) πολλαπλασιάστηκε και το ενδιαφέρον τους επικεντρώνεται σήμερα περισσότερο στα second hand πλοία.

Ενδιαφέρον για τον Έλληνα πλοιοκτήτη παρουσιάζει και η νορβηγική αγορά των KS και πληθαίνουν τα ονόματα Ελλήνων πλοιοκτητών που περιγράφονται στις συμφωνίες χρηματοδότησης.

Η αγορά αυτή καθίσταται όλο και περισσότερο πιο ευκαιριακή και με μικρότερη απόδοση, με έμφαση στους τομείς οι οποίοι προσφέρουν έντονες προοπτικές ανάκαμψης.

Όσον αφορά τις ελληνικές τράπεζες είναι σαφώς αφοσιωμένες στην ελληνική ναυτιλία ως έναν από τους πολύ λίγους τομείς στους οποίους μπορούν να παρέχουν όλο το φάσμα των υπηρεσιών τους και να δημιουργήσουν ποιοτικές σχέσεις με τους πελάτες.

Παρά τις οικονομικές δυσκολίες στο εσωτερικό της χώρας και τα υψηλά επίπεδα μη εξυπηρετούμενων δανείων (η μεγάλη πλειοψηφία των οποίων δεν συνδέεται με την ναυτιλία), οι ελληνικές τράπεζες έχουν «καλλιεργήσει» τους Έλληνες πελάτες τους και έχουν αυξήσει το δανεισμό τους.

Καθώς οι ελληνικές τράπεζες και οι προοπτικές της ελληνικής οικονομίας εκτιμάται ότι θα βελτιωθούν, οι ελληνικές τράπεζες θα δανείζουν και τα επόμενα χρόνια.

Συμπερασματικά, οι προοπτικές της ναυτιλιακής αγοράς φαίνεται να σταθεροποιούνται και, σε ορισμένους τομείς, να βελτιώνονται. Αυτό θα προωθήσει περαιτέρω το ελληνικό ενδιαφέρον για την απόκτηση περισσότερων νεότευκτων και second hand πλοίων και η αυξημένη διάθεση για αγορές θα έχει ως αποτέλεσμα τη χρήση περισσότερων τραπεζικών και μη τραπεζικών κεφαλαίων.

Οι αρνητικές προοπτικές που γεννά ο εμπορικός πόλεμος και οι οικονομικές επιπτώσεις των αυξημένων κυρώσεων στο Ιράν, τη Ρωσία και ενδεχομένως άλλες χώρες φαίνεται να περιορίζουν ωστόσο τις ελπίδες για μια έντονη αύξηση του διεθνούς εμπορίου, η οποία αναμένεται να παραμείνει, σύμφωνα με τους αναλυτές και το ΔΝΤ, περίπου στο 3,5% σε ετήσια βάση.

Ως συνήθως, θα είναι η ισορροπία μεταξύ της προσφοράς (νεών παραγγελιών) και της ζήτησης που θα επηρεάσει την πορεία των ναυτιλιακών αγορών. Μέχρι στιγμής, ο παγκόσμιος στόλος αναπτύσσεται σε επίπεδα ανάλογα με την αύξηση της ζήτησης, αλλά

αυτό μπορεί εύκολα να αλλάξει.

Πρέπει επίσης να επισημάνουμε την αύξηση των επιτοκίων των ΗΠΑ σε υψηλότερα επίπεδα, π.χ. στο 5ετες swap σε ποσοστό άνω του 3% σε ετήσια βάση. Πρόκειται για μια ανησυχητική τάση που θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στο breakeven του πλοίου.

Τέλος, η κατάσταση στην τραπεζική χρηματοδότηση φαίνεται να βελτιώνεται. Ένα πιο σταθερό διεθνές οικονομικό κλίμα για τις τράπεζες, σε συνδυασμό με τις αυξημένες προοπτικές στη ναυτιλία, αναμένεται να οδηγήσει περισσότερες τράπεζες να είναι πρόθυμες να δανείσουν την ελληνική αγορά. Αυτή είναι μια ευπρόσδεκτη εξέλιξη και προοπτική.