

**TENT ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ**, επικεφαλής της Petrofin Research

## «Η ναυτιλία στη σκιά του προστατευτισμού»

**ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ** πως η μεταβλητότητα της αγοράς θα συνεχιστεί σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας καταθέτει στην «Ημερησία» ο επικεφαλής της Petrofin Research, Τεντ Πετρόπουλος, τονίζοντας πως ο πόλεμος δασμών μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας καθώς και άλλοι περιορισμοί στο διεθνές εμπόριο θέτουν σε κίνδυνο τη ναυτιλία και προκαλούν ανησυχία στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Ο κ. Πετρόπουλος μιλά, ακόμη, για την εξέλιξη της τραπεζικής χρηματοδότησης προς τη ναυτιλία και αναλύει τον ρόλο των funds στην ανάπτυξη της ναυτιλίας.

**Πώς εξελίσσεται η τραπεζική χρηματοδότηση προς τη ναυτιλία; Συνεχίζεται η τάση συρρίκνωσης που είχε ξεκινήσει πριν από μερικά χρόνια;**

Η τραπεζική χρηματοδότηση για τη ναυτιλία έχει ήδη αρχίσει να υπόκειται σε αναπροσαρμογές από το 2018. Οι δυτικές τράπεζες βρέθηκαν υπερβολικά εκτεθειμένες από πλευράς δανεισμού όταν άρχισε η οικονομική κρίση το 2008 και προσπαθούν ενεργά από τότε να μειώσουν τους ισολογισμούς τους, τον συνολικό δανεισμό τους και να βελτιώσουν τους δείκτες κεφαλαίου τους. Αυτό ισχύει περισσότερο για τις γερμανικές τράπεζες, π.χ. Deutsche Bank, Commerzbank, Unicredit, HSH, αλλά και για άλλους μεγάλους δανειστές, όπως η RBS. Τα προηγούμενα μοντέλα εκτίμησης κινδύνου που χρησιμοποιούνται από τις τράπεζες βρέθηκαν να είναι ανεπαρκή και εγκρίθηκε ένα ομοιόμορφο σύνολο κριτηρίων της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, που είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση προβλέψεων και ζημιών που είχαν επιδεινωθεί από τη σχετικά αδύναμη ναυτιλιακή αγορά. Οι τράπεζες της Απω Ανατολής ήταν λιγότερο εκτεθειμένες από πλευράς δανεισμού και εκμετα-

λεύτηκαν την πτώση των δυτικών τραπεζών για να ενισχύσουν την παρουσία τους. Συνολικά, ο τραπεζικός δανεισμός συρρικνώθηκε μέσα σε μια δεκαετία, που όμως χαρακτηρίστηκε από εντυπωσιακή αύξηση του στόλου. Με την πώληση των επισφαλών δανειών και ακόμη και ολοκληρωμένων χαρτοφυλακίων, η διαδικασία ενοποίησης των δυτικών τραπεζών αρχίζει πια να επιβραδύνεται. Τα δανειακά χαρτοφυλάκια που παραμένουν προς πώληση είναι πια αρκετά μειωμένα. Στο ίδιο χρονικό διάστημα υπήρξαν άλλες τράπεζες που εμφάνισαν μεγάλο ενδιαφέρον για τη ναυτιλία, π.χ. οι ABN, BNP, Citibank κ.ά., ενώ γενικότερα αναμένεται ότι η πτώση του δυτικού ναυτιλιακού δανεισμού ενδέχεται να έχει αγγίξει το κατώτερο σημείο της.

**Πώς αντέδρασαν οι ελληνικές τράπεζες;**

Οι ελληνικές τράπεζες έχουν υποστηρίξει την ελληνική ναυτιλία, δανείζοντας ενεργά κυρίως στα κορυφαία ναυτιλιακά ονόματα του χώρου, καθώς και σε μικρότερες εταιρείες, που είναι ήδη πελάτες τους.

**Πόσο δεκτικές είναι οι ναυτιλιακές στη χρηματοδότηση από funds και πόσο ανταγωνιστικός είναι ο δανεισμός από αυτήν την πηγή;**

Οι ναυτιλιακές εταιρείες εξοικειώνονται όλο και περισσότερο με εναλλακτικούς τρόπους χρηματοδότησης, τόσο δανειακούς όσο και επενδυτικούς, καθώς και με τη χρηματοδοτική μίσθωση (leasing). Τα private equity funds μπορεί να είναι πιο ακριβά από την τραπεζική χρηματοδότηση, αλλά είναι πολύ ευέλικτα. Είναι ιδιαίτερα ελκυστικά για συναλλαγές οι οποίες βασίζονται σε μακροπρόθεσμους ναύλους και συχνά προσφέρουν υψηλότερα ποσοστά δανειοδότησης από τις τράπεζες έως 75%, σε αντίθεση με περίπου 50%-60% της τραπεζικής χρηματοδότησης. Ο αριθμός των ενεργών private equity funds που χρηματοδοτούν την



ελληνική ναυτιλία έχει αυξηθεί σε πάνω από 50, με τη συμμετοχή να αυξάνεται από μήνα σε μήνα. Η ελληνική ναυτιλία ναι μεν εξοικειώνεται όλο και περισσότερο με τα private equity funds, αλλά εξακολουθούν να υπάρχουν ανησυχίες. Ορισμένα private equity funds συνδέονται με μικρούς επενδυτές, π.χ. τη Yield Street, ενώ άλλα είτε αντιπροσωπεύουν έναν κύριο επενδυτή είτε έχουν συσσωρεύσει μεγάλα κεφάλαια και τα

**Τους τελευταίους μήνες, η επιβράδυνση του διεθνούς εμπορίου στον τομέα του ξηρού φορτίου έχει κάνει πολλές ναυτιλιακές και τους χρηματοδότες τους να προτιμούν να παρακολουθούν παρά να επενδύουν.**

δανείζουν σε μεγαλύτερα πρότζεκτ. Πολλά εμπλέκονται επίσης σε επενδύσεις σε πλοία και μερικά έχουν συνδυαστικό ρόλο δανειστή και επενδυτή. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες ανησυχούν από το υψηλότερο κόστος δανεισμού από τα private equity funds, τα οποία αναπόφευκτα αυξάνουν το breakeven ενός πλοίου, αλλά συχνά, σε ισχυρές αγορές, τέτοια δάνεια βοηθούν τις εταιρείες να μεγαλώσουν γρήγορα και να επωφεληθούν από τις ευκαιρίες της αγοράς.

**Έχει επιβραδυνθεί η ανάκαμψη των ναύλων που ξεκίνησε από την περασμένη χρονιά; Και τι βλέπετε για τη ναυτιλιακή αγορά τη φετινή χρονιά, με δεδομένη την αύξηση του προστατευτισμού στο παγκόσμιο εμπόριο;**

Ο πόλεμος δασμών μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας καθώς και άλλοι περιορισμοί στο διεθνές εμπόριο θέτουν σε κίνδυνο τη ναυτιλία και προκαλούν ανησυχία στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Τους τελευταίους μήνες, η επιβράδυνση του διεθνούς εμπορίου στον τομέα του ξηρού φορτίου έχει κάνει πολλές ναυτιλιακές και τους χρηματοδότες τους να προτιμούν να παρακολουθούν παρά να επενδύουν. Μεγάλο ενδιαφέρον, όμως, εμφανίζεται στους τομείς του υγρού και του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG). Ωστόσο, οι κεντρικές τράπεζες και οι κορυφαίες χώρες, όπως η Κίνα, η Ιαπωνία, οι ΗΠΑ, αναγνωρίζουν την ανάγκη για κάποιο ερέθισμα για το παγκόσμιο εμπόριο μέσω της ενθάρρυνσης πολιτικών για υψηλότερη ανάπτυξη. Επιπλέον, φαίνεται ότι κάποια συναίνεση επιτυγχάνεται μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας και οι χειρότεροι φόβοι για έναν ολοκληρωτικό πόλεμο για δασμούς μεταξύ των χωρών μπορεί και να μην πραγματοποιηθούν. Η μεταβλητότητα της αγοράς, όμως, αναμένεται να συνεχιστεί σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας, πράγμα που καθιστά τη ναυτιλία τόσο συναρπαστική όσο και επικίνδυνη. ●