
Τα αποτελέσματα της έρευνας «Χρηματοδότηση Ναυτιλίας 2020 - Τάσεις και προοπτικές μετά την εξάπλωση του COVID 19»

2020/07/02 15:54 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τα αποτελέσματα της έρευνας «Χρηματοδότηση Ναυτιλίας 2020 - Τάσεις και προοπτικές μετά την εξάπλωση του COVID 19» παρουσίασε χθες ο διευθύνων σύμβουλος της ΧRTC, κ. Γιώργος Ξηραδάκης.

Όπως επισημαίνει η έρευνα, είναι εμφανείς σημαντικές επιπτώσεις στη ναυτιλία όπως η φυσική παράδοση φορτίων, η ναύλωση και αγορά πλοίων, η φυσική παράδοση πλοίων, η αλλαγή πληρωμάτων ακόμη και η επιθεώρηση πλοίων.

Παράλληλα, οι μεταφορές από και προς την Κίνα έχουν πληγεί, οι ναύλοι έχουν μειωθεί σε χαμηλά επίπεδα και η υπερπροσφορά καθιστά ολόκληρη την αγορά δύσκολη. Ομοίως, επισημαίνει η ΧRTC, όλοι οι εμπορικοί εταίροι διαταράχθηκαν ανεξάρτητα από τη γεωγραφική θέση και οι εμπορικές δραστηριότητες στον ναυτιλιακό τομέα διακόπηκαν.



Οι συμμετέχοντες στην έρευνα αξιολογούν ως την επίπτωση με το μεγαλύτερο αντίκτυπο τους χαμηλότερους ναύλους. Αυτό συμβαίνει καθώς οι δανειστές ενδιαφέρονται ως επί το πλείστον για το εργαλείο αποπληρωμής των δανείων, το οποίο είναι οι ναύλοι.

Τα δεξαμενόπλοια που δεν έχουν βιώσει την ίδια διαταραχή από την πανδημία, έχουν δει την κατάρρευση της τιμής του αργού πετρελαίου που τους προσέφερε επιχειρηματικές ευκαιρίες όσο αφορά την εμπορία αλλά και την αποθήκευση.

Επίσης ψηλά στην κατάταξη των επιπτώσεων βρίσκεται η διακοπή των μεταφορών που αποτελούν τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας, η απαγόρευση των ταξιδιών για τους ναυτικούς και το προσωπικό των ναυτιλιακών εταιρειών και η αλλαγή των πληρωμάτων.

Άλλες βασικές επιπτώσεις με μέτρια σημασία για τη διαχείριση των ναυτιλιακών χαρτοφυλακίων είναι η κατάρρευση της κρουαζιέρας, οι γεωπολιτικές εξελίξεις, η ανησυχία για τις μικρές ναυτιλιακές, οι νέοι κανονισμοί και τέλος το κόστος καυσίμων.

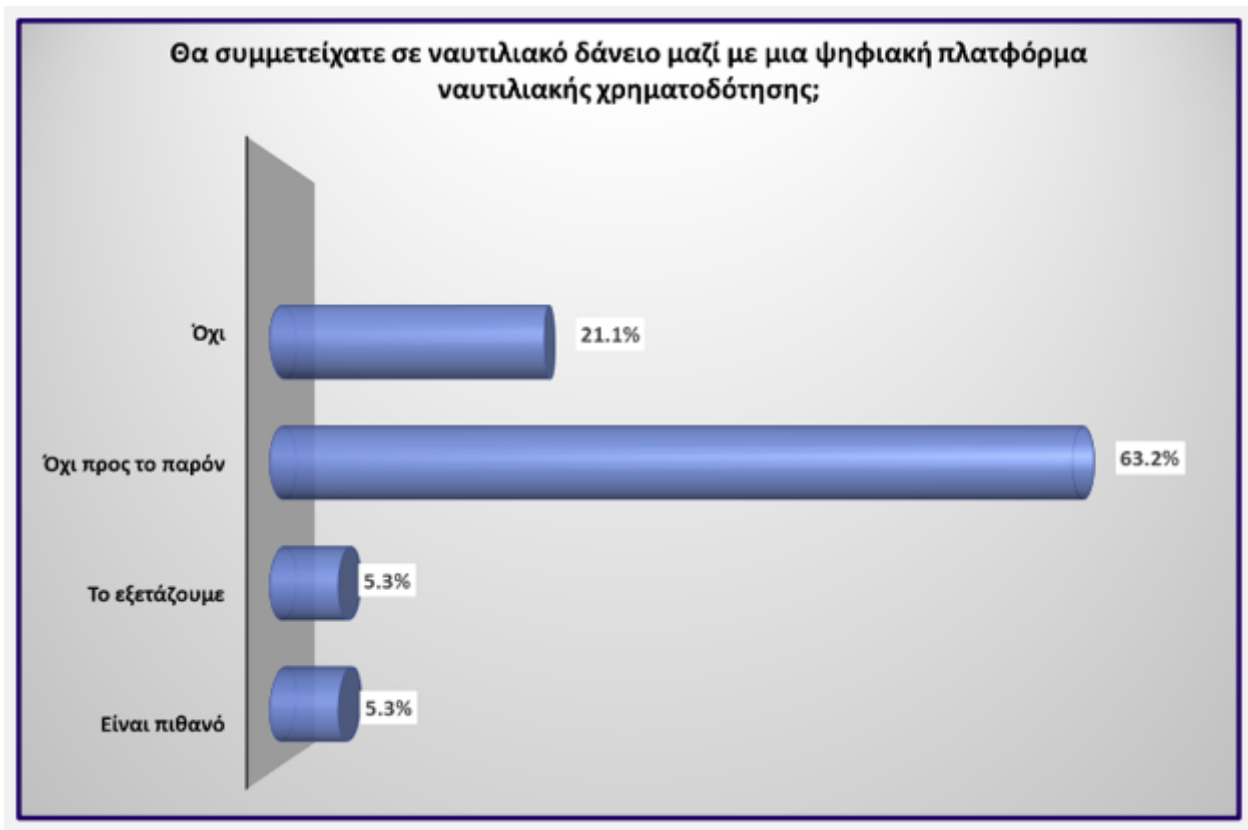


Ως προς τις επιπτώσεις της κρίσης της πανδημίας στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση συγκεκριμένα, η χειρότερη επίπτωση και ο μεγαλύτερος φόβος σύμφωνα με τους συμμετέχοντες στην ψηφοφορία είναι η δημιουργία νέων Μη Εξυπηρετούμενων Δανείων-NPLs που συνεχίζουν να δημιουργούν κινδύνους για την οικονομική ανάπτυξη και τη χρηματοπιστωτική σταθερότητα.

Μέχρι το τέλος του 2019 η ναυτιλιακή χρηματοδότηση εξακολουθούσε να προσελκύει το ενδιαφέρον των επενδυτών, με τις γερμανικές τράπεζες να μειώνουν τα μη εξυπηρετούμενα ανοίγματα (NPE).

Αν και αυτό αναμενόταν να συνεχιστεί, δεδομένου του σημαντικού όγκου των ναυτιλιακών δανείων που κατέχουν επίσης οι σκανδιναβικές, ολλανδικές και ελληνικές τράπεζες, η νέα κανονικότητα της πανδημίας αλλάζει τα σχέδια.

Ακολουθεί η μείωση του ποσοστού της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, που σήμερα κυμαίνεται στο 50% με 60% αλλά και η αύξηση του κόστους χρηματοδότησης. Σύμφωνα με την ΧRTC οι δύο επιπτώσεις παρέχουν επαρκείς αποδείξεις ότι η ανάπτυξη του παγκόσμιου στόχου εξακολουθεί να χρηματοδοτείται από μη τραπεζικές πηγές.



Σημειώνεται ότι η έρευνα απευθύνθηκε σε διεθνή στελέχη της παγκόσμιας αγοράς χρηματοδότησης της ναυτιλίας και πραγματοποιήθηκε στο διάστημα μεταξύ 10 και 20 Μαΐου 2020. Σχεδιάστηκε για να περιλαμβάνει τις πιο σημαντικές πτυχές του κλάδου της ναυτιλιακής χρηματοδότησης και για να διερευνήσει τις τρέχουσες τάσεις παγκοσμίως. Τα κύρια συμπεράσματα της έρευνας είναι τα εξής:

Η ναυτιλία ως διεθνής παγκόσμια βιομηχανία, δεν θεωρείται βασική οικονομική δραστηριότητα για τις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες, επομένως δεν αποτελεί βασική δραστηριότητα για τις περισσότερες τράπεζές τους.

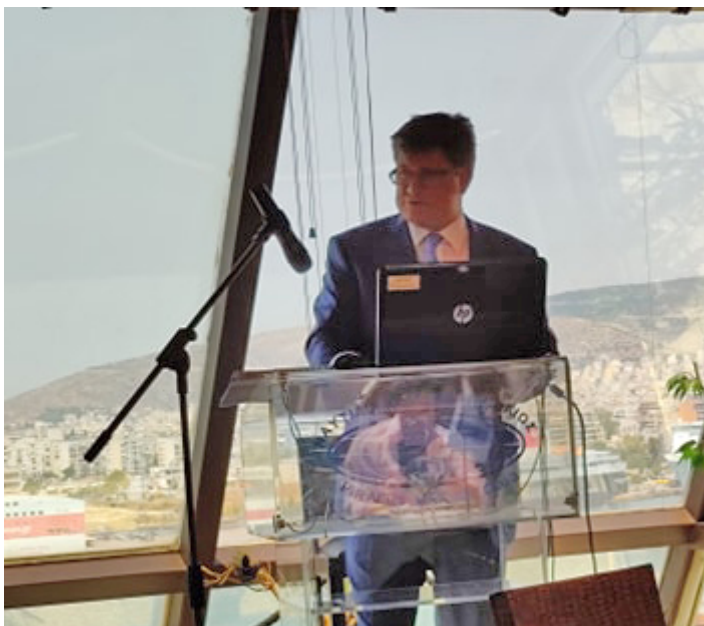
Επιπλέον, οι μεγάλες τράπεζες που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία, οι οποίες εξακολουθούν να είναι ευρωπαϊκές, υποφέρουν από το κόστος χρηματοδότησης μιας βιομηχανίας που εξαρτάται εξ ολοκλήρου από το δολάριο και όχι από τα νομίσματα των χωρών τους (Ευρώ, GBP, SF).

Οι κεντρικές τράπεζες και οι διάφορες ρυθμιστικές αρχές ζητούν υψηλά επίπεδα ασφάλειας σε πιστωτικά περιουσιακά στοιχεία, αναγκάζοντας τις τράπεζες να προτιμούν την έκθεση σε τομείς της οικονομίας που θεωρούνται ασφαλείς.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι πολύ “μικρή” για τους χρηματοδότες, σε σύγκριση με άλλες βιομηχανίες, και απαιτεί υψηλή εξειδίκευση. Σίγουρα, για όσους δεν διαθέτουν εξειδικευμένες μονάδες ή μακροπρόθεσμο υπόβαθρο, ο συγκεκριμένος κλάδος θεωρείται πολύ απαιτητικός και υψηλού κινδύνου τομέας ο οποίος “τιμωρείται” σημαντικά από τους κανονισμούς της Βασιλείας

Η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά χρηματοδότησης επηρεάστηκε από την λανθασμένη πολιτική χρηματοδότησης των γερμανικών εταιρειών που επέτρεψε το γερμανικό κράτος μέσω των αφορολόγητων επενδυτικών σχημάτων των KG που κατέστρεψε όλους ανεξαιρέτως του παραδοσιακούς χρηματοδότες της παγκόσμιας ναυτιλίας και επέβαλλε μη ανταγωνιστικούς κανόνες διάσωσης των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων.

Την ίδια αρνητική επίδραση είχε η αγορά από την διογκωμένη ευκαιριακή και πολλά υποσχόμενη επένδυση ή έκθεση στην αγορά εξόρυξης πετρελαίου οποία έφερε δυσβάσταχτες ζημίες μετά την πτώση της τιμής του πετρελαίου την τελευταία δεκαετία.



Ο κ. Γιώργος Ξηραδάκης

Η προκύπτουσα αύξηση των Μη Εξυπηρετούμενων Δανείων-NPLs ώθησε την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ) να προβεί σε εμπειριστατωμένη επισκόπηση των ναυτιλιακών χαρτοφυλακίων των Ευρωπαϊκών τραπεζών, με αποτέλεσμα πολλές από τις τράπεζες να επανεξετάσουν στρατηγικά την έκθεσή τους και να αρχίσουν την απομόχλευση. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση πολλών ευρωπαϊκών και βρετανικών τραπεζών και την είσοδο κινεζικών τραπεζών και εταιρειών Leasing.

Οι ελληνικές τράπεζες συνεχίζουν την υποστήριξή τους στη ναυτιλία, παρά τα συνεχιζόμενα εγχώρια προβλήματα. Γεγονός είναι ότι η συσσωρευμένη εμπειρία, η

συντηρητική στρατηγική και ο αποτελεσματικός έλεγχος από την κεντρική Τράπεζα της Ελλάδος ήταν λόγοι που απέτρεψαν τη διόγκωση ζημιών στην Ελληνική τραπεζική αγορά ναυτιλίας.

Αντιθέτως, αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την ύπαρξη ασφαλούς επιχειρηματικού τομέα χρηματοδότησης για τις ίδιες τις τράπεζες και άρα συνέχιση των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων με σκοπό τη διατήρηση της κερδοφορίας τους.

Οι δανειστές προτιμούν να χρηματοδοτούν πελάτες με μεγαλύτερους στόλους. Το γεγονός αυτό καταδικάζει τις μικρότερες εταιρείες, που αντιμετωπίζουν την έλλειψη χρηματοδότησης, να αντιμετωπίσουν νέες προκλήσεις προκειμένου να αντιμετωπίσουν την υψηλού κόστους δομή τους.

Προκειμένου αυτές οι εταιρείες να αξιοποιήσουν τις νέες τεχνολογικές δυνατότητες και να επιτύχουν βελτιστοποίηση κόστους καθώς και ένα νέο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, πρέπει να εισαγάγουν ηγετικό προσανατολισμό ψηφιακού προσανατολισμού σε συνδυασμό με μια εταιρική κουλτούρα προσανατολισμένη στην τεχνολογία ως βασικούς καθοριστικούς παράγοντες για την επιβίωση και την επιτυχία τους.

Μπορούν να αντιμετωπίσουν τον μετασχηματισμό της βιομηχανίας; Έχουν την οικονομική ικανότητα να αλλάξουν τη φιλοσοφία και την επιχειρηματική τους νοοτροπία;

Πολλές τράπεζες έχουν πουλήσει τα ναυτιλιακά NPL τους σε θεσμικούς επενδυτές (Funds) ενώ φαίνεται ότι έρχεται ένα νέο κύμα μη εξυπηρετούμενων δανείων. Η κύρια ανησυχία των δανειστών σύμφωνα με την έρευνα, είναι η δημιουργία νέων NPL

Τα περισσότερα από αυτά, αναμένεται να προέλθουν από τα πρόσφατα αναδιαρθρωμένα δάνεια που θα μετατραπούν ξανά σε μη εξυπηρετούμενα. Αυτό σημαίνει ότι η κύρια απασχόληση των τραπεζών κατά τους επόμενους μήνες, θα είναι να περιορίσει τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια.

Είναι βέβαιο ότι κατά τη διάρκεια αυτής της πρωτοφανούς κατάστασης τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και ειδικά οι τράπεζες χρειάζονται έμπειρο προσωπικό που θα είναι σε θέση να χειριστεί δύσκολες υποθέσεις προκειμένου να αποφευχθεί η δημιουργία νέων μη εξυπηρετούμενων δανείων. Από την άλλη πλευρά, οι πλοιοκτήτες πρέπει να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να ανταπεξέλθουν στις

τρέχουσες συνθήκες και τάσεις.

Οι συμμετέχοντες στην έρευνα προβλέπουν περαιτέρω συγχωνεύσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία σε διάφορους τομείς. Είναι προφανές ότι οι δανειστές δεν είναι διαθέσιμοι για να συζητήσουν νέα δάνεια με νεοεισερχόμενους πελάτες.

Αυτό μπορεί όμως να εφαρμοστεί σε τοπικές αγορές όπως η Ελλάδα, η Σκανδιναβία όπου ένας σημαντικός αριθμός τραπεζών συνεχίζει να χρηματοδοτεί νέα ονόματα.

Οι χρηματοδότες που εμπλέκονται σε τομείς που σχετίζονται με τον τουρισμό και τις υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος, όπως η κρουαζιέρα και η ακτοπλοία καθώς και τα λιμάνια, θα αντιμετωπίσουν επίσης πολύ δύσκολους καιρούς.

Οι κινέζικες τράπεζες και εταιρείες Leasing με υψηλά ανοίγματα σε εξειδικευμένους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας θα πρέπει να διερευνήσουν νέους τομείς δραστηριότητας.

Η απόλυτη καθίζηση νέων χρηματοδοτήσεων προς το εξωτερικό των κινεζικών εταιρειών και τραπεζών μετά την εκδήλωση της πανδημίας αποτελεί κίνδυνο για την ομαλή πορεία του κλάδου των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων για τις ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και ευκαιρία για νέας μορφής χρηματοδοτικών μορφών.