

Αγαπητοί Φίλοι, με ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρακολουθώ τις απόψεις των συνομιλητών μου και με την σειρά μου θα ήθελα να μοιραστώ τις σκέψεις μου αναλύοντας τις τρέχουσες συνθήκες της ναυτιλίας δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στο κομμάτι των ποντοπόρων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου στο οποίο δραστηριοποιείται η εταιρία μας.

Η ναυλαγορά την περασμένη πενταετία έχει πραγματοποιήσει έναν οικονομικό κύκλο με την εκτόξευση των ναύλων και των αξιών των πλοίων κατά την περίοδο 2007-2008 και την κατάρρευση της αγοράς στο τέταρτο τετράμηνο το 2008 ύστερα από την κρίση στις χρηματαγορές που προκλήθηκε μετά την πτώχευση της Lehman Brothers. Στη συνέχεια, μετά το πρωτοφανές αυτό σοκ και τη σταδιακή εξομάλυνση των χρηματαγορών, η ναυλαγορά επηρεάζεται κυρίως από τρεις παράγοντες. Τη ζήτηση για μεταφορά ξηρού φορτίου, την υπερπροσφορά πλοίων και τη ρευστότητα που παρέχουν τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

Όσον αφορά το πρώτο κομμάτι της ζήτησης για μεταφορές, η αγορά το 2011 επηρεάστηκε αρνητικά από τις έντονες πλημμύρες στην Αυστραλία που διέκοψαν τη διακίνηση φορτίων για σημαντικό χρονικό διάστημα καθώς και την ισχυρή σεισμική δόνηση και το τσουνάμι που έπληξαν την Ιαπωνία, όπου και σε αυτή την περίπτωση δημιουργήθηκαν έντονα προβλήματα στη ομαλή διακίνηση των φορτίων. Κοιτώντας στο μέλλον και βασιζόμενοι στις προβλέψεις έγκυρων αναλυτών οι προοπτικές όσον αφορά τη ζήτηση για μεταφορές είναι ενθαρρυντικές. Οι μεγάλες αναδυόμενες αγορές της Κίνας, Ινδίας, Βραζιλίας και Ρωσίας – οι λεγόμενες BRIC χώρες- βρίσκονται σε διαρκή ανάπτυξη. Η έντονη αστικοποίηση, η συνεχής ανάπτυξη του βιοτικού τους επιπέδου και η εκβιομηχάνιση έχουν σαν αποτέλεσμα την έντονη ζήτηση για σιδηρομετάλλευμα, κάρβουνο και σιτηρά. Χαρακτηριστικό είναι ότι με βάση το US Energy Information Administration την επόμενη εικοσαετία η Κίνα και η Ινδία μαζί θα καταναλώνουν έως και 31% της παγκόσμιας παραγωγής σε ηλεκτρική ενέργεια καθώς η πληθυσμιακή τους ανάπτυξη συνεπάγεται την αύξηση ενεργειακών απαιτήσεων. Η σταδιακή αποκλιμάκωση χρήσης ηλεκτρικής ενέργειας παραγόμενη από πυρηνικούς αντιδραστήρες αναμένεται να ενισχύσει τη ζήτηση για πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή ενέργειας όπως το κάρβουνο, το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο. Παράλληλα, στρατηγικές πολιτικές αποφάσεις από μεριάς Ινδίας και Ινδονησίας για περιορισμό στις εξαγωγές των φυσικών τους πόρων αναμένεται να οδηγήσει στην αύξηση του ton-mile και ακολούθως στη μείωση διαθεσιμότητας των πλοίων. Διαφαίνεται δηλαδή, ότι η συνολική εικόνα της αγοράς από πλευράς ζήτησης για μεταφορές ξηρού φορτίου είναι ενθαρρυντική για τα επόμενα χρόνια.

Από την άλλη μεριά όμως, είναι γνωστά τα θέματα με την υπερπροσφορά πλοίων, η οποία αναμένεται να ενταθεί από το μεγάλο αριθμό νεοναυπηγημένων πλοίων που θα πέσουν στη θάλασσα τα επόμενα δύο χρόνια. Κατά την περίοδο 2006-2008 όταν η ναυλαγορά ήταν σε υψηλά επίπεδα ήταν έντονο το κύμα παραγγελιών για νεόδομητα πλοία κυρίως στην Κίνα, την Ιαπωνία και την Κορέα. Αυτό διαμόρφωσε τις σημερινές συνθήκες στην αγορά μας όπου η μεγάλη προσφορά πλοίων ασκεί διαρκή πίεση στις τιμές των ναύλων και στις αξίες των πλοίων.

Η κατάσταση όμως φαίνεται να επιδεινώνεται. Αυτή τη στιγμή τα ναυπηγεία και κυρίως αυτά της Κίνας, βρίσκονται σε μία φάση διαρκούς ανάπτυξης επεκτείνοντας τις εγκαταστάσεις τους όντας έτοιμα να δεχθούν πλήθος νέων παραγγελιών. Φαίνεται ότι οι κινεζικές γιάρδες έχοντας καταφέρει να διατηρήσουν το λειτουργικό τους κόστος σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα έχουν το περιθώριο να πωλούν πλοία σε διαρκώς χαμηλότερες τιμές. Την πορεία αυτή φαίνεται να μην μπορούν να ακολουθήσουν τα Ιαπωνέζικα ναυπηγεία αφού τόσο το σημαντικά υψηλότερο λειτουργικό τους κόστος όσο και το ισχυρό Yen δεν τους επιτρέπουν να είναι ανταγωνιστικά στις τιμές τους.

Παρόλα αυτά, θα πρέπει να σημειώσουμε τη σημαντική διαφορά στην ποιότητα κατασκευής των πλοίων μεταξύ Κινεζικών και Ιαπωνέζικων ναυπηγείων, η οποία είναι έντονα διακριτή και ενδεχομένως να δικαιολογεί και την υπάρχουσα υπεραξία στην τιμή αγοράς μεταξύ ενός Κινεζικού κι ενός Ιαπωνέζικου νεόδομητου πλοίου. Η διαφορά είναι εμφανής σε όλα τα επίπεδα. Ξεκινώντας από το design με τα γιαπωνέζικα ναυπηγεία να έχουν ήδη ετοιμάσει μοντέρνα πλοία με εξαιρετικά χαμηλή κατανάλωση σε πετρέλαιο, φιλικά προς το περιβάλλον, με χαμηλές εκπομπές καυσαερίων υπακούοντας στους κανονισμούς που πρόκειται να εφαρμοστούν στο μέλλον. Παράλληλα η υψηλή ποιότητα της κατασκευής των κυρίων μηχανημάτων όπως η κύρια μηχανή και η ηλεκτρογεννήτριες εγγυώνται την καλή κι μακρόχρονη λειτουργία τους, που λόγω των σπάνιων βλαβών δίνουν στον πλοιοκτήτη τη δυνατότητα να διατηρεί σε χαμηλά επίπεδα τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου και σε πολύ υψηλά επίπεδα το utilization του. Πέραν όμως αυτών των πιο εμπορικών διαφορών, σημαντικό είναι να παρατηρήσουμε και τις έντονες διαφορές που υπάρχουν σε επίπεδο κατασκευής π.χ. των συγκολλήσεων, σωληνώσεων, όπου η έλλειψη εμπειρίας και τεχνογνωσίας από μεριάς κινεζικών ναυπηγείων και εργατικού δυναμικού είναι δυνατόν να επιφυλάσσουν αρκετά μελλοντικά προβλήματα στο πλοίο. Σε αυτό το επίπεδο να σημειώσουμε τον πόσο σημαντικό ρόλο παίζει ο νηογνώμονας που αποτελεί ουσιαστικά τον ελεγκτικό μηχανισμό κατά το χτίσιμο του πλοίου.

Είναι αδιαμφισβήτητο ότι αυτή τη στιγμή βρισκόμαστε στο μέσον ενός φαύλου κύκλου όπου η υπερπροσφορά πλοίων πιέζει έντονα την ναυλαγορά και αυτή με τη σειρά της της αξίες των πλοίων. Τα ναυπηγεία πρέπει να κατανοήσουν ότι με το να κρατούν την παραγωγή τους στα υψηλά επίπεδα της περασμένης πενταετίας, οι τιμές των πλοίων δεν πρόκειται να ανακάμψουν καθώς η ίδια η ναυλαγορά δεν πρόκειται να ανακάμψει. Αποτέλεσμα αυτού θα είναι να χτίζουν πλοία με εξαιρετικά χαμηλά περιθώρια κέρδους ή ακόμα και με ζημιές.

Ένας τρίτος παράγοντας που επηρεάζει έντονα αυτή την ώρα την αγορά μας είναι το κομμάτι των τραπεζών σε επίπεδο χρηματοδότησης τόσο για τις νέες όσο και για τις υπάρχουσες παραγγελίες. Τη στιγμή αυτή, και λόγω της αβεβαιότητας που επικρατεί στις παγκόσμιες χρηματαγορές, η χρηματοδότηση για την αγορά νέων πλοίων από τη μεριά των τραπεζών έχει περιοριστεί σημαντικά. Οι τράπεζες πλέον δανείζουν επιλεκτικά και μόνο τις εταιρίες αυτές οι οποίες παρουσιάζονται οικονομικά υγιείς, με ισχυρές χρηματοοικονομικές καταστάσεις και με μικρή έκθεση στους κινδύνους της αγοράς. Ως εκ τούτου φαίνεται ότι με βάση τις σημερινές συνθήκες δεν ευνοείται η τοποθέτηση νέων παραγγελιών. Λογικό επακόλουθο αυτού θα είναι η περαιτέρω πίεση των τιμών.

Σε επίπεδο χρηματοδότησης εγείρουν και άλλοι κίνδυνοι που σχετίζονται με τις υπάρχουσες παραγγελίες. Λόγω της δραματικής πτώσης της αξίας του παραγγελθέντος πλοίου το συμφωνηθέν ποσοστό επί της αξίας του πλοίου που χρηματοδοτεί η τράπεζα, μειώνεται δραματικά. Αποτέλεσμα αυτού είναι ότι, το υπολειπόμενο ποσό που θα πρέπει να καλυφθεί από τον αγοραστή να είναι σημαντικό σε απόλυτο μέγεθος, καταστρώντας ορισμένες αγορές μη βιώσιμες. Ακόμα όμως και για τα ήδη εκταμιευμένα δάνεια η πτώση των αξιών ενδεχομένως οδηγεί σε παραβίαση των covenants καταστρώντας προβληματική τη χρηματοδότηση του πλοίου.

Συνοψίζοντας, διαφαίνεται ότι η υπερπροσφορά πλοίων, η επιθετική στρατηγική των κινέζικων ναυπηγείων για νέες παραγγελίες και η έλλειψη ρευστότητας είναι οι σημαντικότεροι παράγοντες που καθορίζουν αυτή τη στιγμή την αγορά.

Όμως μέσα από αυτή την κρίση δημιουργούνται ευκαιρίες. Ευκαιρίες εταιρικού επαναπρογραμματισμού, ανανέωσης του στόλου ή ακόμα και επέκτασης. Εταιρίες με δυνατό χρηματοοικονομικό προφίλ, καλή φήμη και πιστοληπτική ικανότητα έχουν τη δυνατότητα να εκμεταλλευτούν την ευκαιρία και να επενδύσουν για το μέλλον, αποκτώντας σύγχρονα, μοντέρνα πλοία με ανταγωνιστικά χαρακτηριστικά και σε σχετικά ευνοϊκές τιμές. Με προσεκτικό σχεδιασμό και προγραμματισμό μία υγιής εταιρία έχει την ευκαιρία τώρα να προετοιμαστεί για τον επόμενο κύκλο της αγοράς.

Είναι αλήθεια ότι ποτέ δεν μπορούμε να πούμε με σαφήνεια σε πιο σημείο του οικονομικού κύκλου βρισκόμαστε αλλά είναι βέβαιο ότι η ναυτιλία είναι μία κυκλική αγορά και πρέπει να είμαστε έτοιμοι να αντιμετωπίσουμε όλα τα σημεία του.

Κοιτώντας την ελληνική πραγματικότητα, είναι αλήθεια ότι η χώρα μας βρίσκεται εν μέσω μιας πολιτικοοικονομικής δίνης, με υψηλό δημοσιονομικό έλλειμμα, διαρκώς αυξανόμενα έξοδα, μειούμενα έσοδα και αυξανόμενη ανεργία. Η ναυτιλία μπορεί να υπερηφανεύεται ότι φέρνει στην πατρίδα μας συνάλλαγμα που καλύπτει περισσότερο από το 1/3 του ελλείμματος εμπορικών συναλλαγών. Μόνο τη δεκαετία 2000-2010, η ναυτιλία συνείσφερε 140 δις ευρώ σε εισπράξεις από ξένο συνάλλαγμα στην Ελλάδα το οποίο αντιστοιχεί στο ήμισυ του συνολικού δημοσίου χρέους της χώρας το 2009. Οι εισπράξεις από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα και τις εξαγωγές ήταν οι μόνοι τομείς που έδειξαν ανάκαμψη στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών το 2010, συγκρινόμενοι με το 2009. Στον αντίποδα όμως αυτού πρέπει να σημειώσουμε ότι πάνω από 70 δις ευρώ από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα επανεξήχθη στο εξωτερικό επειδή το ελληνικό κράτος όχι μόνο δεν έδωσε τα απαραίτητα κίνητρα στις εταιρείες να επανεπενδύσουν τα χρήματα στην Ελλάδα αλλά σε πολλές περιπτώσεις τις απέτρεψε επιβάλλοντας για παράδειγμα παράλογα υψηλή φορολόγηση στις off shore real estate εταιρείες.

Σταθερή αναπτυξιακή φορολογική πολιτική και επίλυση των προβλημάτων της γραφειοκρατίας και της διαφθοράς θα μπορούσαν να αυξήσουν με γρήγορους ρυθμούς τις επενδύσεις με ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Παράλληλα η ναυτιλία είναι σημαντική για τη χώρα μας σε επίπεδο απασχόλησης. Περίπου 400.000 άτομα απασχολούνται άμεσα ή έμμεσα στο ναυτιλιακό κλάδο προσφέροντας αμοιβές δύο με τρεις φορές υψηλότερες από τα άλλα επαγγέλματα.

Είναι κρίμα σήμερα που η χώρα μας έχει 800.000 ανέργους, αυτοί να μην μπορούν να βρουν διέξοδο στην θάλασσα όπως παλαιότερες εποχές. Μια εθνική προσπάθεια ανάπτυξης θα δρέπει να δημιουργήσει τις συνθήκες για εκτεταμένη αξιοποίηση του ελληνικού εργατικού δυναμικού, ούτως ώστε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που σήμερα κατευθύνεται σε χώρες όπως οι Φιλιππίνες, η Ινδία, η Ουκρανία, να κατευθυνθεί προς τους Έλληνες ναυτικούς και την πατρίδα μας.

Δεν χρειάζονται πολλά πράγματα, συγκροτημένη ναυτιλιακή πολιτική για μείωση του κόστους της ελληνικής σημαίας, συγκροτημένη εκπαιδευτική πολιτική και κίνητρα προσέλευσης στο ναυτικό επάγγελμα χρειάζονται. Αφήνοντας τις αγκυλώσεις του παρελθόντος πίσω, θα δούμε ότι τα οφέλη είναι πολύ περισσότερα.

Υπάρχουν επίσης τεράστιες δυνατότητες παροχής ολοκληρωμένων ναυτιλιακών υπηρεσιών στα πρότυπα της Κύπρου και της Μάλτας. Πρέπει να δούμε το πλέγμα ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία που δημιουργείται εντός μιας ημέρας σε one stop shop, ελληνικών εταιρειών παροχής management services σε ναυτιλιακές εταιρείες, ανταγωνιστικά νηολόγιο, κίνητρα σε νομικά γραφεία, P&I Clubs, τράπεζες κ.λ.π. που θα εμβαθύνουν περαιτέρω την προστιθεμένη αξία στην χώρα μας.

Το τεχνικό μας δυναμικό θα πρέπει να αξιοποιηθεί ευέλικτα. Δεν είναι δυνατόν το τεχνικό έργο που παράγεται στην χώρα μας στα πλαίσια ναυπηγείων η άλλων μονάδων να βαίνει μειούμενο ενώ έχουμε το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της εξαιρετικής κατάρτισης και του μεγέθους του στόλου υπό Ελληνική ιδιοκτησία.

Μια ακόμα παράμετρος που ενισχύει τη χώρα μας σε στρατηγικό γεωπολιτικό επίπεδο, είναι η θέση της. Τα λιμάνια με κατάλληλες επενδύσεις μπορούμε να τα μετατρέψουμε σε κόμβους διακίνησης αλλά και τελικής επεξεργασίας προϊόντων με πολλαπλασιαστικά οφέλη για την εθνική μας οικονομία.

Η ναυτιλία ήταν ιστορικά το στήριγμα της πατρίδας μας. Μπορεί μελλοντικά να αποτελέσει ακόμη μεγαλύτερο στήριγμα για την οικονομία μας και την έξοδο μας από την κρίση αρκεί να δουλέψουμε όλοι μαζί στην ίδια κατεύθυνση.

Προϋπόθεση είναι να γίνουν όλες οι απαραίτητες ενέργειες, πολλές απο τις οποίες περιέγραψα προκειμένου η Ελλάδα να βγει από την κρίση και να στηριχθεί στις δικές της δυνάμεις. Ο δρόμος είναι μακρύς και η δουλειά που πρέπει να γίνει σοβαρή αλλά αξίζει να προσπαθήσουμε.