

«Να κάνουμε την κρίση ευκαιρία»

Ανάλυση των αγορών Bulkers & Tankers

Αδελφότης των Υδραίων Αθηνών

3ο Ναυτιλιακό Συνέδριο

Σεπτέμβριος 2011

Κάνοντας μια σύγκριση από τον Σεπτέμβριο του 2009 μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2011, σε ένα διάστημα 24 μηνών θα αναλύσουμε την πορεία τόσο του ενεργού στόλου όσο και του βιβλίου παραγγελιών.

Ο Ενεργός στόλος στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου έχει αυξηθεί κατά 20% σε αριθμό πλοίων ενώ το βιβλίο παραγγελιών έχει μειωθεί κατά 20%. Συγκεκριμένα το 2009 είχαμε 7762 πλοία Bulkers, ενώ τώρα έχουμε 9301 δηλαδή μια αύξηση 1539 πλοίων. Στο ίδιο διάστημα το βιβλίο παραγγελιών έχει τώρα 2659 πλοία ενώ το 2009 είχε 3342 πλοία. Έτσι βλέπουμε και σε μεταφορική ικανότητα ότι τα ποσοστά που προαναφέραμε γίνονται σημαντικότερα καθώς το 2009 είχαμε 434 εκ τόνους dwt, ενώ τώρα 575 εκ τόνους και η αύξηση αυτή είναι 32%. Στο βιβλίο παραγγελιών οι παραγγελίες που είναι τώρα γνωστές αν πραγματοποιηθούν όλες, θα αυξήσουν κατά 224 εκ τόνους την υπάρχων ενεργό στόλο, ενώ το 2009 η αντίστοιχη αύξηση ήταν εντονότερη καθώς περιμέναμε 296 εκ τόνους.

Το 2009 οι κατηγορίες μεγεθών που είχαν την σημαντικότερη πιθανή αύξηση λόγω μεγαλύτερου λόγου παραγγελιών προς ενεργό στόλο ήταν τα Post Panamax με πιθανή αύξηση 198%, τα Supramax με πιθανή αύξηση 116%, και τα VLOC's με πιθανή αύξηση 92%. Σήμερα με αρκετά πλοία που παραδόθηκαν έχουμε ακόμα έντονη ανησυχία περαιτέρω αύξησης στα VLOC's με πιθανή αύξηση 72% και τα Post Panamax με πιθανή αύξηση 68%. Ακόμα τα Panamax και τα Supramax έχουν την δυνατότητα σύμφωνα με τις τρέχουσες παραγγελίες να αυξηθούν κατά 42% και 41% αντίστοιχα. Σε τονάζ, σε συνολική χωρητικότητα τα Post Panamax το 2009 είχαν παραγγελίες που θα αύξαναν 210% την μεταφορική ικανότητα, ενώ τα Supramax 122% και τα VLOC's 111%. Το Σεπ 2011 τα VLOC's έχουν ακόμα πιθανότητα να αυξηθούν κατά 78% και τα Post Panamax κατά 72% με τα Panamax και τα Supramax 45% και 42% αντίστοιχα.

Το 2011 οι διαλύσεις Bulkers έχουν ξεπεράσει τα 21εκ τόνους που αφαιρέθηκαν από τον ενεργό στόλο. Άξιο αναφοράς είναι ότι με 9 μήνες συμπληρωμένους στο 2011, έχουμε διαλύσει περισσότερη μεταφορική ικανότητα από το ότι το 2009 και το 2010 μαζί. Σε αριθμό πλοίων που έχουν αποσυρθεί το 2011 έχουμε δει 339 πλοία Bulkers να έχουν διαλυθεί ενώ το 2010 είχαμε 261 και το 2009 354 πλοία αντίστοιχα. Σημειωτέων ότι φέτος έχουμε μεγάλο αριθμό πάνω από 61 VLOC, Cape και Post Panamax που έχουν πάει στα διαλυτήρια. Στο αντίστοιχο 2009 και 2010 μαζί είχαμε συνολικά 31 πλοία ενώ φέτος μέσα σε 9 μήνες κοντά διπλάσιο αριθμό από ότι σε 24 μήνες.

Ο μέσος όρος ηλικίας των μεγάλων Bulkers είναι δείχνει μόλις 3% του στόλου των VLOC/Capes να είναι άνω των 25 ετών. Και μόλις ένα 9% να είναι από 20-25 έτη.

Σε ό,τι αφορά τις τιμές των νεότευκτων Bulkers οι σημερινές τιμές είναι πολύ κοντά στα επίπεδα τιμών του Σεπ 2004. Στις τιμές μεταχειρισμένου πλοίου bulker οι τιμές των Capes είναι στα επίπεδα Οκτ 2003, ενώ για τα Panamax, Supramax και Handies οι τιμές τους πλησιάζουν το χαμηλότερο που βρέθηκαν μετά την παγκόσμια χρηματοοικονομική κατάρρευση του Οκτ 2008.

Τα ναύλα των Bulkers παρουσίασαν μια σύγκλιση (convergence) και μέσα στον 2011 από τον Ιανουάριο μέχρι Σεπ 2011 οι μέσες ημερήσιες αποδόσεις τους έφτασαν να είναι με απόσταση 500-1000 δολαρίων την ημέρα.

Τα ναυπηγεία που προτιμώνται είναι Κινεζικά, Ν. Κορεάτικα και Ιαπωνικά. Αυτό που παρατηρούμε είναι ότι μετά από 2044 παραδόσεις πλοίων συνολικής χωρητικότητας 160.6 εκ τόνων, μέσα στο διάστημα Σεπ 2009, Σεπ 2011, η Κίνα έχει αυξήσει και κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο παραγγελιών με το 53% του βιβλίου παραγγελιών.

Στο ίδιο διάστημα έχουμε αύξηση του ενεργού στόλου κατά 1539 πλοία ή 141.6 εκ τόνους. Οι παραδόσεις ήταν κάτι λιγότερο από 3 πλοία την ημέρα, και παραδόθηκαν 2044 πλοία 160.6εκ τόνων. Αντίστοιχα είχαμε 686 πλοία που οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια συνολικής χωρητικότητας 30εκ τόνων. 725 Ακυρώσεις νέων ναυπηγήσεων συνολικού τονάζ 65.8εκ τόνων και στο ίδιο διάστημα δόθηκαν 2086 νέες παραγγελίες 153.9εκ τόνων. Αυτές οι νέες παραγγελίες στην ουσία παρατείνουν το πρόβλημα υπερπροσφοράς.

Στα δεξαμενόπλοια Tankers,

Ο Ενεργός στόλος στα πλοία tankers έχει αυξηθεί κατά 3% σε αριθμό πλοίων ενώ το βιβλίο παραγγελιών έχει μειωθεί κατά 47%. Συγκεκριμένα το 2009 είχαμε 11561 πλοία Tankers, ενώ τώρα έχουμε 11920 δηλαδή μια αύξηση 359 πλοίων. Στο ίδιο διάστημα το βιβλίο παραγγελιών έχει τώρα 1103 πλοία ενώ το 2009 είχε 2095 πλοία. Όπως τα bulkers έτσι και εδώ στα tankers βλέπουμε ότι σε μεταφορική ικανότητα τα ποσοστά που προαναφέραμε γίνονται σημαντικότερα καθώς το 2009 είχαμε 454 εκ τόνους dwt, ενώ τώρα 494 εκ τόνους και η αύξηση αυτή είναι 9%. Στο βιβλίο παραγγελιών οι παραγγελίες που είναι τώρα γνωστές αν πραγματοποιηθούν όλες, θα αυξήσουν κατά 93 εκ τόνους την υπάρχων ενεργό στόλο, ενώ το 2009 η αντίστοιχη αύξηση ήταν εντονότερη καθώς περιμέναμε 148 εκ τόνους.

Το 2009 οι κατηγορίες μεγεθών που είχαν την σημαντικότερη πιθανή αύξηση λόγω μεγαλύτερου λόγου παραγγελιών προς ενεργό στόλο ήταν τα ULCC/VLCC με πιθανή αύξηση 52%, τα Suezmax με πιθανή αύξηση 37%, και τα MR's με πιθανή αύξηση 31%.

Σήμερα με αρκετά πλοία που παραδόθηκαν έχουμε ακόμα έντονη ανησυχία περαιτέρω αύξησης στα ULCC/VLCC με πιθανή αύξηση 34% και τα Suezmax με πιθανή αύξηση 28%.

Σε τονάζ, σε συνολική χωρητικότητα τα ULCC/VLCC το 2009 είχαν παραγγελίες που θα αύξαναν 53% την μεταφορική ικανότητα, ενώ τα Suezmax 38% και τα MR's 33%. Το Σεπ

2011 τα VLCC/VLCC's έχουν ακόμα πιθανότητα να αυξηθούν κατά 35% και τα Suezmax κατά 29%. Στα άλλα μεγέθη η κατάσταση είναι διαχειρίσιμη με όλα να έχουν την δυνατότητα αύξησης κατά 10%-12% στο μέγιστο.

Το 2011 οι διαλύσεις Tankers έχουν ξεπεράσει τα 8εκ τόνους που αφαιρέθηκαν από τον ενεργό στόλο. Άξιο αναφοράς είναι ότι στο 2010 είχαμε 16.9εκ τόνους, ενώ το 2009 9.2εκ τόνους, μαζί. Οι διαλύσεις επιταχύνθηκαν μέσα στο 2010 λόγω του Phase out process, μιας ντιρεκτίβας που οδήγησε στα διαλυτήρια πολλά για να μην πούμε σχεδόν όλα τα πλοία μονού τοιχώματος.

Σε ό,τι αφορά τις τιμές των νεότευκτων Tankers οι σημερινές τιμές είναι λίγο πάνω από τις χαμηλότερες τιμές που είχαμε την περίοδο Ιαν –Φεβ 2010. Η τιμή για το VLCC τότε ήταν \$99εκ ενώ τώρα είναι στα \$100.5εκ δολάρια.

Στις τιμές μεταχειρισμένου πλοίου Tankers οι τιμές των 5ετίας VLCC, Suezmax και των Aframax είναι στα επίπεδα Δεκ 2003, ενώ για τα LR1 & MR οι τιμές τους είναι λίγο πάνω από τα χαμηλά του 2010.

Τα ναύλα των VLCC παρουσιάζουν το χαμηλότερο της περιόδου 2000-2011, ενώ τα Suezmaxes έφτασαν στο χαμηλότερο αυτής της περιόδου τον Αυγ 2011.

Και εδώ τα ναυπηγεία που προτιμώνται είναι Κινεζικά, Ν. Κορεάτικα και Ιαπωνικά. Αυτό που παρατηρούμε είναι ότι μετά από 1326 παραδόσεις πλοίων συνολικής χωρητικότητας 86.2 εκ τόνων, μέσα στο διάστημα Σεπ 2009, Σεπ 2011, η Κίνα έχει πάρει την πρώτη θέση προτίμησης ναυπήγησης και κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο έχοντας το 34% του βιβλίου παραγγελιών με την Ν. Κορέα να έχει το 32%.

Στο ίδιο διάστημα έχουμε αύξηση του ενεργού στόλου των Tankers κατά 359 πλοία ή 40.1 εκ τόνους. Οι παραδόσεις ήταν κάτι λιγότερο από 2 πλοία την ημέρα, και παραδόθηκαν 1326 πλοία 86.2εκ τόνων. Αντίστοιχα είχαμε 606 πλοία που οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια συνολικής χωρητικότητας 30.1εκ τόνων. 408 Ακυρώσεις νέων ναυπηγήσεων συνολικού τονάζ 20.4εκ τόνων και στο ίδιο διάστημα δόθηκαν 742 νέες παραγγελίες 51.1εκ τόνων.