



Πέμπτη χρονιά ύφεσης κλυδωνίζει την ποντοπόρο

Τετάρτη, 19 Δεκέμβριος 2012 - 09:37

Του Ηλία Γ. Μπέλλου

Με τρενάκι του τρόμου προσομοιάζει η συμπεριφορά του δείκτη βαρόμετρου των ναυλαγορών Baltic Dry Index ο οποίος για 5η συνεχόμενη χρονιά εμφανίζει μεγάλες απώλειες αλλά και έντονες διακυμάνσεις.

Από την αρχή του έτους έως σήμερα ο δείκτης που παρακολουθεί τους ημερήσιους ναύλους για την μεταφορά εμπορευμάτων με ποντοπόρα φορτηγά πλοία εμφανίζει απώλειες της τάξης του 55,93% ενώ στο 12μηνο η πτώση του είναι της τάξης του 59,43%. Έχοντας υποχωρήσει δύο φορές το 2012 κοντά στα ιστορικά χαμηλά των 650 μονάδων και ανακάμπτοντας και τις δύο φορές προς τα επίπεδα των 1100 μονάδων κινείται σήμερα περί τις 766 μονάδες.

Από το υψηλό των 11793 μονάδων όμως το καλοκαίρι του 2008, πριν την κατάρρευση της Lehman Brothers η πτώση του είναι της τάξης του 93%. Η ραγδαία αυτή απαξίωση έχει συμπαρασύρει και διατηρεί χαμηλά και τις τιμές των πλοίων στη δευτερογενή αγορά αλλά και τις τιμές για τα νεότευκτα στα ναυπηγεία, πολλά εκ των οποίων έφτασαν να δουλεύουν ακόμα και κάτω από το κόστος τους προκειμένου να συντηρηθούν εν λειτουργία.

Η μεγάλη αυτή υποχώρηση έχει, βέβαια, πλήξει και τις χρηματοδότης τράπεζες που βλέπουν τις χορηγήσεις τους συχνά να αδυνατούν να εξυπηρετηθούν και τις εξασφαλίσεις που έχουν λάβει, δηλαδή τα πλοία, να μην καλύπτουν ούτε το ήμισυ του χορηγηθέντος κεφαλαίου.

Σε αυτό το περιβάλλον εκατοντάδες ποντοπόρα, κυρίως containerships, παραμένουν δεμένα καθώς δεν υπάρχουν δουλειές που να εξασφαλίσουν ναύλους για όλα ακόμα σε περιπτώσεις που επιλέχθηκε να κλείσουν δουλειές ακόμα και σε επίπεδα κάτω του κόστους λειτουργίας τους.

Πολύ περισσότερα ποντοπόρα παλαιότερων ετών έχουν πάρει φέτος το δρόμο για τα διαλυτήρια πλοίων προκειμένου να επιστρέψουν στις αγορές ως πρώτη ύλη για χάλυβα. Η διαδικασία αυτή, του scrapping, εφόσον συνεχιστεί, αναμένεται να βοηθήσει στην επαναφορά της ισορροπίας μεταξύ της προσφερόμενης μεταφορικής δυναμικότητας και της ζήτησης για μεταφορά εμπορευμάτων. Ανισορροπία που προήλθε από το κύμα παραγγελιών πριν το 2008, και όχι μόνον, πολλές εκ των οποίων έπεσαν στο νερό τα τελευταία λίγα χρόνια και ενόσω η παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο είχαν εξασθενήσει δραματικά στον απόηχο της κρίσης.

Έτσι ένα πολύ μεγάλο φορτηγό Capesize που κέρδιζε το 2010 κατά μέσο όρο 30,5 χιλιάδες δολάρια την ημέρα, είδε τα έσοδα του να μειώνονται το 2011 στα 18 χιλιάδες και φέτος στα 8,5 χιλιάδες δολάρια. Ανάλογες πτώσεις σημείωσαν και τα ημερήσια έσοδα για τα Panamax από τις 20,2 χιλιάδες το 2010 στα 8,5 χιλιάδες φέτος αλλά και τα μικρότερα Supramax και Handysize.

Καλύτερη σχετικά είναι η εικόνα από τα τάνκερ. Τα πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια VLCC και Aframax εμφανίζουν κατά μέσο όρο φέτος υψηλότερου ημερήσιους ναύλους. Στα 20,2 χιλιάδες δολάρια τα VLCC και αυτό εξαιτίας της πολύ μεγάλης πτώσης τους, στα 16,8 χιλιάδες πέρυσι. Το 2010 όμως βρίσκονταν στα 37 χιλιάδες δολάρια ημερησίως. Τα Aframax κέρδιζαν φέτος κατά μέσο όρο 14,7 χιλιάδες από 13,5 χιλ. πέρυσι και 19,8 χιλ το 2010. Όλοι οι άλλοι τύποι δεξαμενόπλοιων έχουν λίγα να επιδείξουν.

Από την εικόνα αυτή εξαιρούνται κλάδοι όπως τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου και τα drill ships καθώς οι ανάγκες της διεθνούς ενεργειακής αγοράς και ο περιορισμένος αριθμός των πλοίων που απαρτίζουν το παγκόσμιο αυτό στόλο έχουν συντηρήσει σε υψηλά επίπεδα τα ημερήσια έσοδά τους.

Οι προοπτικές για το 2013 δεν δείχνουν να είναι σημαντικά βελτιωμένες αν και όπως αναφέρουν οι αναλυτές στο πρώτο εξάμηνο θα υπάρξουν οι ενδείξεις για το εάν τελικά η αγορά μπορεί να γυρίσει σε διατηρήσιμη μεσοπρόθεσμα ανοδική πορεία. Και αυτό διότι πέραν του overcapacity θα πρέπει να υπάρξει και σημαντική ανάκαμψη του παγκόσμιου εμπορίου.

Ο Γιάννης Κοτζιάς του ναυλομεσιτικού οίκου Cotzias Intermodal επισημαίνει πάντως ότι μέσα στο 2013 κρύβεται και η επενδυτική ευκαιρία για asset plays. Αγοραπωλησίες δηλαδή ποντοπόρος με στόχο την αποκομιδή κέρδους. Και αυτό διότι οι αξίες των πλοίων ενδέχεται να έχουν δει τα χαμηλά τους και οι διαθέτοντες ρευστότητα να μπορέσουν να αποκτήσουν ποιοτικό τονάζ σε χαμηλά επίπεδα και να εγγράψουν υπεραξίες πουλώντας το σε υψηλότερα όταν η αγορά ανακάμψει.

<http://www.capital.gr/news.asp?id=1692280>