

Το ράλι του ξηρού φορτίου φέρνει χαμόγελα και επενδύσεις από τους εφοπλιστές



capital.gr (27-09-2017)



Του Χάρη Φλουδόπουλου

Για σχεδόν τρία χρόνια ο κλάδος των φορτηγών χύδην ξηρού φορτίου λειτουργούσε σε περιβάλλον σφοδρής κρίσης, με τα ναύλα να μην καλύπτουν ούτε τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων. Σχεδόν το σύνολο των εταιρειών έγραψε ζημίες δεκάδων εκατομμυρίων, ενώ ηχηρά ονόματα δεν άντεξαν και οδηγήθηκαν σε χρεοκοπία. Εδώ και δύο μήνες, ωστόσο, η εικόνα στην αγορά έχει αλλάξει, η ναυλαγορά κινείται σταθερά ανοδικά και οι εταιρείες που κατάφεραν να επιβιώσουν ατενίζουν το μέλλον με περισσότερη αισιοδοξία. Το νέο status στην αγορά ήταν φανερό προ ημερών στο Λονδίνο, όπου πραγματοποιήθηκε το συνέδριο της Capital Link και έδωσαν το "παρών" εφοπλιστές, στελέχη ναυτιλιακών, τραπεζίτες και αναλυτές της αγοράς, οι οποίοι δεν έκρυψαν τις θετικές εκτιμήσεις τους για τις προοπτικές της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ενδεικτική του κλίματος ήταν η τοποθέτηση του προέδρου της Clarksons Research, του τμήματος ανάλυσης ενός από τους μεγαλύτερους ναυλομεσιτικούς οίκους διεθνώς. Η τρέχουσα κρίση αποτέλεσε την τρίτη μεγαλύτερη σε χρονική διάρκεια πτωτική τροχιά της αγοράς τα τελευταία 100 έτη, σημείωσε ο M. Stopford,

προσθέτοντας ότι πλέον η ζήτηση αυξάνεται με υγιή ρυθμό, ενώ η αγορά εξισορροπείται και στο κομμάτι της προσφοράς, καθώς οι παραγγελίες υποχωρούν σημαντικά. "Εκτιμώ ότι μπορούμε να αναμένουμε ισχυρή ανάκαμψη την επόμενη τριετία", τόνισε.

Ακόμα και οι παραδοσιακά συγκρατημένοι εκπρόσωποι του χρηματοπιστωτικού κλάδου εκτίμησαν ότι στο επόμενο διάστημα οι εποπτικές Αρχές θα σταματήσουν να βρίσκονται πάνω από τα βιβλία των τραπεζών που έχουν έκθεση στον ναυτιλιακό κλάδο, καθώς η ανάκαμψη της βιομηχανίας, με εξαίρεση ίσως τον κλάδο των πλοίων γεωτρήσεων, θα διαλύσει τις όποιες ανησυχίες.

Υψηλό τριετίας

Η αισιοδοξία των εκπροσώπων της ναυτιλιακής βιομηχανίας στηρίζεται πρωτίστως στην πορεία της ναυλαγοράς αλλά και των θεμελιωδών μεγεθών στον κλάδο των φορτηγών πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου. Τα ναύλα του ξηρού φορτίου έχουν πλέον επιστρέψει σε βιώσιμα επίπεδα, ενώ οι αναλυτές μιλούν για περαιτέρω ανοδική πορεία της αγοράς. Την περασμένη εβδομάδα ο δείκτης BDI ξεπέρασε για πρώτη φορά από τον Νοέμβριο του 2014 το όριο των 1.400 μονάδων, κάτι που η αγορά είχε να δει από τον Νοέμβριο του 2015. Πλέον η αγορά δείχνει ότι έχει αφήσει οριστικά πίσω της τις δραματικές ημέρες του 2015 και του 2016, ενώ οι αναλυτές ποντάρουν στις θετικές προοπτικές της διεθνούς οικονομίας για περαιτέρω άνοδο. Μέχρι στιγμής, πάντως, βασικός "υπεύθυνος" για τις θετικές εξελίξεις είναι η Κίνα και οι αλλαγές που έχουν συντελεστεί στην εγχώρια βιομηχανία μετάλλων και άνθρακα. Συγκεκριμένα, η κυβέρνηση της Κίνας, ως γνωστόν, αποφάσισε να αποσύρει από την παραγωγή μεγάλο αριθμό ζημιογόνων εγχώριων βιομηχανιών μετάλλου. Συνακόλουθα, αυξήθηκε σημαντικά η ζήτηση για εισαγωγές σιδηρομεταλλευμάτων και άνθρακα. Αλλά και εκτός Κίνας, οι εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος από την Αυστραλία και τη Βραζιλία εμφανίζονται αυξημένες, τάση που αναμένεται να συνεχιστεί τουλάχιστον μέχρι το τέλος του έτους.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, ενώ κατά κανόνα το καλοκαίρι η αγορά των φορτηγών κινείται υποτονικά, μέχρι τις αρχές του μήνα ο δείκτης BDI κατέγραφε άνοδο άνω του 50% σε σχέση με τα επίπεδα του Ιουλίου. Στη spot αγορά, τα ναύλα για τα μεγάλα φορτηγά capesize μέχρι στιγμής το 2017 διαμορφώνονται στα 13,7 χιλιάδες δολάρια την ημέρα, σημαντικά αυξημένα σε σχέση με τα 8,2 χιλιάδες δολάρια του 2016 και τα 9 χιλιάδες δολάρια του 2015. Τον Σεπτέμβριο, μάλιστα, η ζήτηση ενίσχυσε ακόμα περισσότερο τις τιμές, με τη μέση ημερήσια αποζημίωση να φτάνει τα 21,7 χιλιάδες δολάρια την ημέρα, ενώ αύξηση παρατηρείται και στα ναύλα και των άλλων κατηγοριών (panamax, supramax).

Οι καλύτερες προοπτικές της διεθνούς οικονομίας και η αυξημένη ζήτηση της Κίνας οδηγούν τους περισσότερους αναλυτές να θεωρούν ότι η αγορά θα συνεχίσει να κινείται ανοδικά και το επόμενο διάστημα. Σύμφωνα με τον οίκο οίκο Drewry, η ανάκαμψη των ναύλων στα bulk carriers θα συνεχιστεί παρά την αναβολή για δύο χρόνια της συνθήκης για τη διαχείριση του θαλάσσιου έρματος (BWMC), ενώ ακόμα μεγαλύτερη αύξηση αναμένεται τη διετία 2019-2020, οπότε και θα εφαρμοστούν οι νέοι αυστηρότεροι κανονισμοί του IMO.

Προσελκύουν επενδύσεις

Οι θετικές προοπτικές της αγοράς του ξηρού φορτίου, πάντως, προεξοφλούνται και από τους Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι κινούνται δυναμικά, ενισχύοντας τις θέσεις τους, ενώ και νέοι παίκτες τοποθετούνται στην αγορά. Χαρακτηριστική ήταν η είσοδος της οικογένειας Λάτση, μέσω της εταιρείας Ivy Shipping του Πάρη Κασιδόκωστα-Λάτση. Όπως ανακοινώθηκε, η εταιρεία ξεκινά τις δραστηριότητές της με εξαγορές 4 supramax. Ακόμα μία ηχηρή είσοδος στο ξηρό φορτίο έγινε από τη Neptune Lines, συμφερόντων Μελίνας Τραυλού. Συγκεκριμένα, η ναυτιλιακή, που μέχρι σήμερα δραστηριοποιείται κυρίως στα οχηματαγωγά και τα containerships, θα επεκταθεί στο ξηρό φορτίο μέσω της νεοσύστατης θυγατρικής Neptune Dry Management. Η εταιρεία έχει αποκτήσει ένα φορτηγό supramax. Αλλά και η Aegean Shipping Management της οικογένειας Μελισσανίδη, η οποία δραστηριοποιείται στα τάνκερ, πρόσφατα αποφάσισε άνοιγμα και στα φορτηγά, παραγγέλλοντας 4 kamsarmax με option για ακόμα 4 από τα ναυπηγεία της COSCO. Τα πλοία θα αρχίσουν να παραδίδονται στα τέλη του 2019, ενώ ήδη έχουν ξεκινήσει οι επαφές για πιθανούς ναυλωτές.

Επίσης στο ξηρό φορτίο εισέρχεται και η Atlas Maritime του Λ. Πατίτσα, η οποία απέκτησε panamax του 2006. Η Atlas είχε αποσυρθεί από τον κλάδο του χύδην ξηρού φορτίου τα τελευταία δέκα χρόνια.

Όπως σημειώνει η Allied Shipbroking, καθώς η δραστηριότητα στο ξηρό φορτίο αναμένεται να συνεχίσει να κινείται ανοδικά, η διάθεση για παραγγελίες νεότευκτων πλοίων που θα ανταποκρίνονται στα νέα στάνταρ θα ενταθεί. Ταυτόχρονα, το ράλι στην αγορά των μεταχειρισμένων έχει συντελέσει ώστε να περιοριστεί σημαντικά η διαφορά τιμής των σύγχρονων μεταχειρισμένων και των νεότευκτων.

Τάνκερ: Τα πρώτα θετικά σημάδια δεν διώχνουν την αβεβαιότητα

Στα τάνκερ, οι εκτιμήσεις των αναλυτών μιλούν για σταδιακή βελτίωση των ναύλων, τουλάχιστον μέχρι το τέλος του έτους, έστω και εάν αυτή τη στιγμή η ναυλαγορά συνεχίζει να "υποφέρει" κυρίως εξαιτίας της υπερπροσφοράς τονάζ. Τα προβλήματα στην αγορά των δεξαμενόπλοιων επιτείνονται και εξαιτίας της

μείωσης της παραγωγής των χωρών του ΟΠΕΚ, καθώς οι πετρελαιοπαραγωγοί επιδιώκουν όσο το δυνατόν υψηλότερες τιμές για το αργό. Ειδικότερα, οι χώρες του ΟΠΕΚ, και πρωτίστως η Σαουδική Αραβία και το Ιράκ, προχώρησαν σε μειώσεις της παραγωγής τους, επηρεάζοντας τις τιμές του πετρελαίου, που την περασμένη εβδομάδα σημείωσαν αύξηση άνω του 5%. Η μειωμένη ζήτηση στη Μέση Ανατολή επηρέασε αρνητικά εκ νέου τα ναύλα για τα μεγάλα τάνκερ.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα μέχρι στιγμής στην αγορά το αντιμετωπίζουν τα πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια (VLCCs), για τα οποία οι ημερήσιες αποζημιώσεις στη spot αγορά βρίσκονται σε χαμηλό διετία. Τον Σεπτέμβριο μέχρι στιγμής τα μέσα ημερήσια ναύλα για μακροχρόνιες ναυλώσεις μεγάλων δεξαμενόπλοιων VLCC κυμάνθηκαν στα 24,5 χιλιάδες δολάρια, όταν πέρυσι ήταν στις 38,1 χιλιάδες και το 2015 στις 46,1 χιλιάδες. Στη spot αγορά οι τιμές ήταν ακόμα χαμηλότερες, με τον μέσο ημερήσιο ναύλο να διαμορφώνεται το 2017 στα 18,6 χιλιάδες δολάρια την ημέρα.

Εκτός από τις κινήσεις του ΟΠΕΚ, πάντως, η υποχώρηση των ναύλων στα δεξαμενόπλοια αποδίδεται και στον παράγοντα "Κίνα". Συγκεκριμένα, όπως επισημαίνει ο οίκος Clarksons, οι κινεζικές εισαγωγές αργού διαμορφώθηκαν τον Αύγουστο στα 8,04 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα, μειωμένες κατά 180.000 βαρέλια την ημέρα σε σχέση με τον ήδη "χαμηλό" Ιούλιο. Η εξέλιξη αυτή εκτιμάται ότι πίεσε σημαντικά τα ναύλα των δεξαμενόπλοιων.

Σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα, ωστόσο, η εικόνα για τα τάνκερ, ιδιαίτερα τα μεγάλα VLCC, αλλά και τα aframax, εμφανίζεται πιο ισορροπημένη. Σύμφωνα με ναυλομεσιτικούς κύκλους, οι μειώσεις στην παραγωγή του ΟΠΕΚ αναμένεται να εξισορροπηθούν από την αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου πετρελαίου της Β. Θάλασσας, με κατεύθυνση κυρίως προς την Ασία.

Απαραίτητη προϋπόθεση, όμως, για να εξομαλυνθούν τα ναύλα στα τάνκερ θα είναι να επιταχυνθούν οι διαλύσεις παλιών πλοίων. Σύμφωνα με τους αναλυτές της BIMCO, στην αγορά συνεχίζει να υπάρχει η υπερπροσφορά τονάζ, κυρίως εξαιτίας του χαμηλού ρυθμού διάλυσης παλιών πλοίων και ενώ συνεχίζονται αμείωτες οι παραδόσεις νεότευκτων που είχαν παραγγελθεί τα προηγούμενα χρόνια. Από τις αρχές του έτους εκτιμάται ότι έχουν παραδοθεί 36 δεξαμενόπλοια κατηγορίας VLCC, 41 suezmax και 23 aframax.

Πώς επηρεάζονται οι ελληνικές ναυτιλιακές

Η βελτίωση της ναυλαγοράς αποτυπώνεται στα αποτελέσματα του δεύτερου τριμήνου που ανακοίνωσαν οι εταιρείες που διαχειρίζονται φορτηγά, ενώ, αντίθετα, η αβεβαιότητα επηρέασε αρνητικά τις ναυτιλιακές που δραστηριοποιούνται στα

τάνκερ. Η Star Bulk (Oaktree, Π. Παππάς), με στόλο 70 φορτηγών πλοίων, ανακοίνωσε στο εξάμηνο κύκλο εργασιών 143,4 εκατ. δολαρίων (έναντι 98,8 εκατ. δολαρίων πέρυσι) και λειτουργικά κέρδη 43,8 εκατ. δολαρίων. Το μέσο ημερήσιο ναύλο της εταιρείας διαμορφώθηκε στα 9.746 δολάρια, έναντι 5.609 δολαρίων πέρυσι, ενώ η χρησιμοποίηση του στόλου έφτασε το 99,1%. Η Safe Bulkers (Π. Χατζηγιάννου), με στόλο 38 φορτηγών, ενίσχυσε τα έσοδά της στα 35 εκατ. δολάρια, από 26,2 εκατ. πέρυσι, και περιόρισε τις ζημίες της στα 1,6 εκατ., αντί 9 εκατ. δολαρίων πέρυσι. Η Diana Shipping (Σ. Παληός) ενίσχυσε τα έσοδά της στα 37,8 εκατ. δολάρια, από 28,3 εκατ. πέρυσι, ενώ περιόρισε τις ζημίες της στα 23,8 εκατ., από 31,2 εκατ. δολάρια πέρυσι. Στα δεξαμενόπλοια, η Capital Product Partners (B. Μαρινάκης) ανακοίνωσε έσοδα 62,1 εκατ. δολαρίων, αντί 60,9 εκατ. δολαρίων πέρυσι, ωστόσο τα κέρδη της περιορίστηκαν από τα 14,87 εκατ. στα 9,81 εκατ. δολάρια.

Containerships

Σε ό,τι αφορά τον κλάδο των φορτηγών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, οι εταιρείες του κλάδου κινήθηκαν σε χαμηλότερα επίπεδα. Η Costamare (οικ. Κωσταντακόπουλου) ανακοίνωσε έσοδα στο δεύτερο τρίμηνο 105,01 εκατ. δολαρίων (119,5 εκατ. δολάρια πέρυσι) και καθαρά κέρδη 23 εκατ. δολαρίων (37 εκατ. δολ. πέρυσι), κυρίως εξαιτίας των χαμηλότερων ναύλων. Αλλά και η Danaos (Γ. Κούστας), η οποία επηρεάστηκε από την πτώχευση της κορεατικής Hanjin, ανακοίνωσε έσοδα 113,9 εκατ. δολαρίων, έναντι 136,9 εκατ. δολ. πέρυσι, και προσαρμοσμένα καθαρά κέρδη 29 εκατ., έναντι 47,7 εκατ. πέρυσι. Σύμφωνα με τις ανακοινώσεις της ναυτιλιακής, η χρησιμοποίηση του στόλου το επόμενο 12μηνο θα φτάσει στο 87% με βάση τα τρέχοντα έσοδα της εταιρείας.

Στην κορυφή των deals

Σύμφωνα με στοιχεία της Allied Shipping, οι Έλληνες εφοπλιστές βρίσκονται και το 2017 στην κορυφή της λίστας των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων. Συγκεκριμένα, 209 πλοία αξίας 3,46 δισ. δολαρίων αγοράστηκαν από ελληνικών συμφερόντων εταιρείες. Οι περισσότερες αγορές αφορούν το ξηρό φορτίο (133 πλοία), ακολουθούν τα δεξαμενόπλοια (48 πλοία), τα containerships (21 πλοία) και τα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου (3). Αντίστοιχα, οι Έλληνες βρίσκονται στην κορυφή της λίστας και των πωλήσεων, με συνολικά 139 πλοία αξίας 1,92 δισ. δολαρίων. Πρόκειται για 88 φορτηγά ξηρού φορτίου, 27 τάνκερ, 13 φορτηγά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και 6 δεξαμενόπλοια μεταφοράς φυσικού αερίου.

** Αναδημοσίευση από την εφημερίδα Κεφάλαιο*