

■ Στο κόκκινο έχουν πλέον μπει και οι περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είναι εισηγμένες στη Γουόλ Στριτ, όπου η ελληνική ναυτιλία έχει έντονη παρουσία με αρκετές εταιρείες, οι περισσότερες εκ των οποίων αντιμετωπίζουν ήδη σοβαρά προβλήματα

Ρεπορτάζ Γ. ΣΚΟΡΔΙΛΗΣ

Βαθαίνει όλο και περισσότερο η κρίση στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία με τις περισσότερες εταιρείες του κλάδου να αντιμετωπίζουν πλέον πολλά και σύνθετα προβλήματα, ενώ κάποιες εξ αυτών ίσως να μην αποφύγουν ακόμη και την κατάρρευση.

Στο κόκκινο έχουν πλέον μπει και οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εισηγμένες στη Γουόλ Στριτ όπου η ελληνική ναυτιλία έχει έντονη παρουσία με αρκετές εταιρείες, οι περισσότερες εκ των οποίων αντιμετωπίζουν ήδη σοβαρά προβλήματα εξαιτίας κυρίως του δανεισμού τους που παραμένει σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα.

Εταιρείες όπως η Freeships, η Top Ships και άλλες ζουν μερικές από τις πιο δύσκολες στιγμές τους καθώς η κεφαλαιοποίησή τους βρίσκεται στο ναδίρ και ούτε κατ'ελάχιστον δεν προσεγγίζει την αξία των παγίων στοιχείων τους, την οποία ωστόσο κανείς δεν μπορεί να προσδιορίσει με ασφάλεια καθώς οι ναυλαγορές, κυρίως στα φορτηγά, πέφτουν συνεχώς και έχουν σταθεροποιηθεί πλέον κάτω του ψυχολογικού φράγματος των 1.000 μονάδων.

■ Ακυρώσεις παραγγελιών

Κάποιες άλλες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, όπως η Navios της κυρίας Αγγελικής Φράγκου, προχώρησαν στη μαζική ακύρωση παραγγελιών, 12 τον αριθμό, προκειμένου με τον τρόπο αυτό να διατηρήσουν σε υψηλά επίπεδα τη ρευστότητά τους, ενώ οι συνεχείς ανακοινώσεις άλλων εταιρειών για την αναδιοργάνωση των μερισμάτων τους προς τα κάτω προκάλεσαν προς στιγμήν πανικό στους επενδυτές της ναυτιλίας που εξέλαβαν την κίνηση αυτή ως προπομπή άσχημων νέων για τις επενδύσεις τους.

Μετοχές όπως αυτές της Danaos του δρος Γιάννη Κούστα, ή της Dryships του κ. Γιώργου Οικονόμου που μέχρι πρότινος θεωρούνταν ισχυρά χαρτιά, σήμερα γεννούν αμφιβολίες για την τύχη τους καθώς μέρα με τη μέρα βουλιάζουν κάτω από το βάρος της γενικής κατάρρευσης της αμερικανικής χρηματαγοράς.

Οι διαχειριστές των εταιρειών αυτών δεν μπορούν παρά να είναι ιδιαίτερα προβληματισμένοι, ειδικά μετά τη διαπίστωση ότι η προσπάθειά τους των προηγούμενων ημερών να πουν μια καλή ιστορία στους μετόχους τους απέβη άκαρπη και ίσως σε κάποιες περιπτώσεις να εκληφθεί και ως υπερβολική αφού κάποιοι διαχειριστές πάνω στον πανικό τους δεν απέφυγαν την παγίδα να παρουσιάσουν μια άλλη κατά-

Η κρίση δένει τα καράβια στα λιμάνια



Πολλές ημέρες μένουν πλέον δεμένα στα λιμάνια τα εμπορικά πλοία ώσπου να βρουν ναύλο για να αποπλεύσουν

σταση από αυτήν που ισχύει στην πραγματικότητα.

Αναμφισβήτητα οι περισσότεροι αμερικανοί επενδυτές, τόσο οι ιδιώτες όσο και τα funds, αισθάνονται πλέ-

ον εγκλωβισμένοι στις ναυτιλιακές επενδύσεις τους και ουδείς γνωρίζει πώς θα αντιδράσουν την επόμενη περίοδο, κάτι που γεννά προβληματισμούς στις τάξεις

εκείνων των ελλήνων διαχειριστών που έχουν μικρά ποσοστά των εταιρειών τους στα ταμπλό της Γουόλ Στριτ.

Το ερώτημα που τους βασανίζει είναι μήπως ήρθε η

ώρα να αποχωρήσουν και αυτό που τους κρατά ακόμη μέσα είναι να μην κατηγορηθούν ότι κερδοσκοπούν σε βάρος των επενδυτών υποβάλλοντας δημόσιες

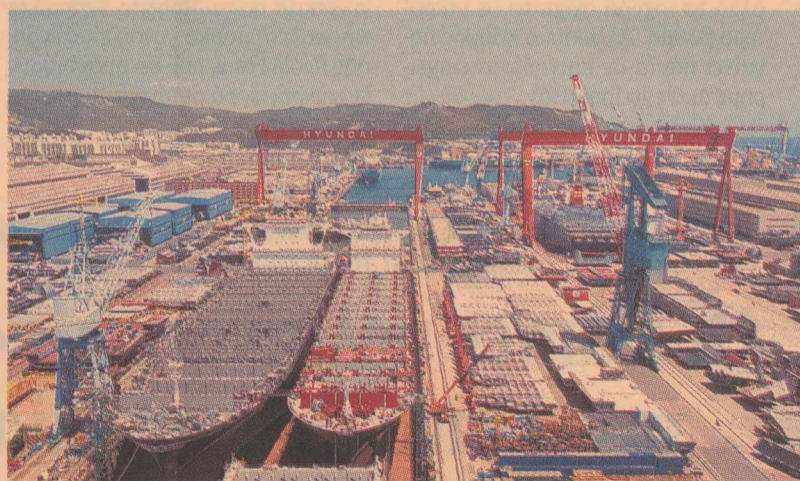
Η ύφεση χτύπησε και τα ναυπηγεία

Η ΚΡΑΤΙΚΗ ναυτιλιακή εταιρεία της Σιγκαπούρης Neptune Orient Lines ανακοίνωσε στις αρχές της εβδομάδας περικοπή περισσότερων από 1.000 θέσεων εργασίας κυρίως στα γραφεία της στη Βόρεια Αμερική με πρώτες στη λίστα των περικοπιών τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

Εκτός από τη ναυτιλία όμως στο κόκκινο βρίσκονται εδώ και μήνες και τα ναυπηγεία, με πρώτα αυτά της Νότιας Κορέας για τα οποία η κυβέρνηση αποφάσισε να λάβει σειρά μέτρων για τη στήριξή τους.

Όπως μετέδιδε το πρακτορείο ειδήσεων Yonhap την περασμένη Τετάρτη «η κυβέρνηση και οι τράπεζες της Κορέας συζητούν την αναδιάρθρωση του ναυπηγικού τομέα με στόχο να αποφευχθεί η κατάρρευση του λόγω της παγκόσμιας κρίσης».

Συγκεκριμένα κυβέρνηση και τραπεζικά ιδρύματα σχεδιάζουν την ενίσχυση της ρευστότητας των ναυπηγείων με μέτρα ανάλογα με αυτά που έχουν ληφθεί για τον κατασκευαστικό τομέα της χώρας.



Σε δεινή θέση τα ναυπηγεία, με πρώτα της Νότιας Κορέας

Η Νότια Κορέα, όπως είναι ήδη γνωστό, στη διάρκεια των περασμένων ετών είχε εγγράψει παραγγελίες ρεκόρ για τα ναυπηγεία της. Αλλά η πιστωτική κρίση έφερε μαζί της αφενός την απότομη πτώση του αριθμού νέων παραγγελιών και αφετέρου την αβεβαιότητα για την τύχη πολλών ναυπηγήσεων που ήδη είναι σε εξέ-

λιξη, υπονομεύοντας έτσι το μέλλον των ναυπηγείων.

Σύμφωνα με το σχέδιο που εξετάζεται, κάθε ναυπηγείο που θα εντάσσεται στο πρόγραμμα ενίσχυσης της ρευστότητας θα μπορεί να ζητεί από τη δανειστρία τράπεζα τη μετάθεση του χρέους του κατά έναν χρόνο.

προσφορές για να εξαγοράσουν τα ποσοστά τους, μια εκδοχή που αν ισχύει σημαίνει ότι η αποχώρησή τους θα σημαίνει και το διάπαντος κλείσιμο της πόρτας της Γουόλ Στριτ για τις εταιρείες τους.

Αρκετοί μέτοχοι εξάλλου έχουν αρχίσει να κατηγορούν τις εταιρείες που βρίσκονται στο κόκκινο όταν δεν διαχειρίζονται ορθά τα διαθέσιμά τους, εξέλιξη που αν μη τι άλλο δείχνει πανικό, αφού οι περισσότεροι εξ αυτών απορρίπτουν την εξήγηση πως το μεγαλύτερο μέρος των κερδών των εταιρειών αυτών επανατοποθετήθηκε σε νέες παραγγελίες οι οποίες στόχο τους είχαν να αυξήσουν την αξία της μετοχής, αλλά εν τέλει εξελίχθηκαν σε βραχνά.

■ Τι θα κάνουν οι τράπεζες;

Τώρα, λένε πολλοί αναλυτές, είναι η ώρα που θα φανεί το βάθος των σχέσεων των ναυτιλιακών εταιρειών με τις τράπεζές τους, αν και αρκετοί παρατηρητές υποστηρίζουν πως οι τράπεζες μέρα με τη μέρα εισέρχονται σε μια κατάσταση που δεν τους επιτρέπει να φερθούν ευγενικά.

Τράπεζες από την Ελλάδα και τη Νορβηγία αντιμετωπίζουν, σύμφωνα με έκθεση της Merrill Lynch που εμφανίστηκε στα μέσα της εβδομάδας, τον μεγαλύτερο κίνδυνο πιθανών επιπτώσεων στους κεφαλαιακούς δείκτες λόγω των υψηλών δανείων που έχουν χορηγήσει σε ναυτιλιακές εταιρείες.

Η Merrill Lynch επισημαίνει εξάλλου ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία θα χρειαστεί να προχωρήσει σε δάνεια ύψους 500 δισ. δολαρίων στα επόμενα χρόνια για να καλύψει τις άμεσες ανάγκες της π. θα προέλθουν από την παραλαβή νέων πλοίων που ήδη είναι υπό κατασκευή και όλα δείχνουν ότι τα προβλήματα στον κλάδο θα φτάσουν ως τις τράπεζες από το δεύτερο εξάμηνο του επόμενου έτους 2009, αλλά και το πρώτο εξάμηνο του 2010.

Επίσης προχωρεί σε υποθέσεις εργασίας για αύξηση των μη εξυπηρετούμενων δανείων των ναυπιακών, σε μια προσπάθεια να αποτιμήσει το μέγεθος του προβλήματος για τις τράπεζες, εκτιμώντας ότι στην ακραία περίπτωση που τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια των ναυτιλιακών εταιρειών φτάσουν στο 10%, ενδέχεται να πλήξουν την καθαρή αξία ενεργητικού των τραπεζών ως και κατά 11%.

Το πιο πιθανό σενάριο, σημειώνει η Merrill Lynch, είναι η άνοδος του ποσοστού των μη εξυπηρετούμενων δανείων στο 5%, μια αύξηση η οποία θα μειώσει τον βασικό δείκτη κεφαλαιακής επάρκειας (Tier 1) των ελληνικών και νορβηγικών τραπεζών κατά 10 μονάδες βάσης.