

# Uzņēmēja Diena

## Apdraud lēnīgums un vīruss

Ir jāreķinās ar jūras pārvadātāju peļņas un arī akciju cenu kritumu

### TRANSPORTS

Mārtiņš Apinis

**VIENS** no pasaules ekonomiskās veselības indikatoriem neapšaubāmi ir notiekošais jūras pārvadājumu nozarē. Ja ekonomikai klājas labi, starptautiskā tirdzniecība ir dzīvības pilna un rodas labvēlīgi apstākļi arī kravu pārvadājumu apjomu kāpumam. Tas savukārt ir veicinājis apstākļus tam, lai nozares kompāniju peļņa augtu un akciju cenas palielinātos. Diemžēl šobrīd drīzāk ir jārunā par pretēju tendenci.

#### Krītošās likmes

Rietumu bankas finanšu struktūrvienības Rietumu Asset Management fondu pārvaldnieks Konstantīns Šeļegs skaidro, ka jūras pārvadājumi lielā mērā ir atkarīgi arī no Ķīnas ekonomikas stāvokļa. Pagājušajā gadā šis valsts iekšzemes kopprodukts pieauga par 6,1%, kas ir zemākais rādītājs kopš pagājušā gadsimta deviņdesmito gadu sākuma, un jau pirms koronavīrusa parādīšanās tika prognozēts, ka pasaules otrās lielākās ekonomikas izaugsme šogad varētu būt vēl lēnāka nekā pērn. Tādējādi jaunais vīruss situāciju varētu pasliktināt vēl vairāk. Arī *Baltic International Bank* Aktīvu pārvaldīšanas nodaļas vadītājs Konstantīns Goluzins atzīst, ka koronavīruss (*Covid-19*), kas izplatījies Ķīnā un arī ārpus tās robežām, ir viens no galvenajiem tirdzniecības apjomu un ekonomikas sabremzēšanās iemesliem, kas apdraud gan pasaules komplektējošo, gan gala produkcijas piegādi, kā arī var krasi ietekmēt iekšējo patēriņu pašā Ķīnā. Eksperts piebilst, ka tā kā jūras pārvadājumi aizņem apmēram 90% no globālās tirdzniecības apjomiem, var teikt, ka ekonomikas sabremzēšanās radīs lielu ietekmi tiešu uz šo pārvadājumu nozari.

«Koronavīruss jau katastrofāli ietekmē jūras pārvadājumus, par ko liecina fraktēšanas likmju kritums. *Capesize* klases kuģi, kas pārvadā dzelzsrūdu, diennaktī nopelna 2600 ASV dolāru (apmēram 2400 eiro), kas ir par 93% mazāk nekā 2019. gada labāko rādītāju laikā, liecina *Baltic Exchange* Londonas dati. Supertankeru likmes, salīdzinot ar pagājušā gada augstākajiem rādītājiem, ir pazeminājušās par 95%,» visai bēdīgo situāciju nozarē ieskicē K. Šeļegs.



▲ **LĒNĀKA** pasaules tautsaimniecības izaugsme kopā ar koronavīrusa izplatību apdraud jūras pārvadājumu kompāniju finanšu rādītājus un liek kristies šo uzņēmumu akciju cenām. Iznēmums nav arī pasaules lielākais konteineru pārvadājumu operators *Maersk*.

FOTO - REUTERS/SCANPIX

### Koronavīruss jau katastrofāli ietekmē jūras pārvadājumus. Konstantīns Šeļegs

Eksperts piebilst, ka karantīna un koronavīrusa izplatības ierobežošanas pasākumi Ķīnā apgrūtina arī kuģu būvētavu darbu un kavē speciālo iekārtu uzstādīšanu uz kuģiem. Proti, kopš 1. janvāra spēkā stājušās prasības, kas attiecas uz jūras pārvadājumu izmantojamo degvielu un speciālās iekārtas ļauj izmantot iepriekšējo degvielas veidu. «Tāpēc šis iekārtas ir nepieciešamas, lai uz kuģiem varētu legāli sadedzināt iepriekšējā veida degvielu. Šāda aizkavēšanās kuģu īpašniekiem var radīt daudzus miljonus vērtus zaudējumus,

jo kuģiem ar jau uzstādītām speciālajām iekārtām tiek piedāvāti daudz izdevīgāki fraktēšanas noteikumi,» brīdina Rietumu Asset Management finanšu speciālists.

#### Iepriekš stabili

Jautāts, kādas bijušas tendences attiecībā uz jūras pārvadājumu nozares uzņēmumu peļņu, *Baltic International Bank* eksperts stāsta, ka pēc sarežģītā perioda 2016. un 2017. gadā jūras pārvadājumu nozarē pēdējie divi gadi bija samērā veiksmīgi. «Uzņēmumi uzrādīja gan labākus ienākumus, gan peļņas rādītājus. Arī pieejamā informācija par pēdējo ceturkšņu datiem liecina, ka uzņēmumu ienākumu rādītāji bija diezgan stabili, neskatoties uz ekonomisko sabremzēšanos atsevišķos reģionos un ieviestajiem savstarpējiem tarifiem starp ASV un Ķīnu,» situāciju ieskicē finanšu speciālists.

Pagaidām koronavīrusa ietekme uz ekonomiku vēl ne tuvu nav aplēšama, tomēr K. Šeļega teiktais par fraktu likmju kritumu vedina domāt, ka peļņas rādītājiem turpmāk vajadzētu sarukt. Vien-

laikus ir jāreķinās, ka vīrusa izplatībai var būt krietni plašāka ietekme uz ekonomiku arī ārpus jūras pārvadājumu nozares un cietēji būs gan dažādi ražotāji, gan arī pakalpojumu sniedzēji. K. Goluzins piebilst, ka ļoti smagi var ciest tūrisma nozare, ņemot vērā atceltos reisus starp Ķīnu un daudzām valstīm, kā arī Ķīnas tūristu samazināšanos pasaulē. K. Šeļegs piebilst, ka koronavīruss būtiski ietekmēs arī kruīza kuģu, piemēram, *Carnival Corp.* darbību. Kā liecina šībrīža notikumi, kruīza kuģi var būt ļoti augtā mērā pakļauti vīrusa izplatīšanai, teic eksperts.

#### Zemākas cenas

Bažas par to, ka globālais kuģniecības bizness varētu sarukt, protams, nav pasludinājis garām arī nozares kompāniju akciju cenām biržās. Pagājušajā nedēļā komentējot situāciju tirgos, K. Goluzins sacīja, ka kopš decembra lielākā kravu pārvadātāja *Maersk* akciju cena ir kritusies aptuveni par 15%.

«Tālāka situācijas attīstība iespējams šo uzņēmumu akciju cenu arī turpmāk. Jo il-

gāk vīrusa ietekme radīs kavēkļu darbu sākšanai un preču piegādei no Ķīnas uz pārējo pasauli, kā arī traucēs piegādāt izejmateriālus pašai Ķīnai, jo lielāka būs ietekme uz starptautisko tirdzniecību un pārvadājumu apjomiem kopumā, kas savukārt atsauksies uz pārvadātāju ienākumiem, līdz ar to arī uzņēmumu akciju cenām,» secina *Baltic International Bank* finanšu nozares speciālists.

Tomēr vienlaikus viņš piebilst, ka akciju cenas jebkuram uzņēmumam atspoguļo investoru nākotnes gaidas. «Ja situācija ar koronavīrusu izrādīsies mazāk graujoša pasaules tirdzniecības apjomiem, tad akciju cenas, protams, reaģēs pozitīvi. Tāpat pozitīvi akciju cenas varētu ietekmēt centrālo banku stimulojošie pasākumi, kas sniegtu investoriem pozitīvāku nākotnes redzējumu,» secina K. Goluzins.

Savukārt K. Šeļegs, jautāts, vai uz pašreizējo pasaules ekonomisko norišu fona kuģu pārvadājumu kompānijām ir redzams kāds pozitīvs faktors, teic, ka par tādu var kļūt stimulojoša fiskālā poli-

tika, kas veicinās patēriņu un investīcijas, tādējādi palielinot arī pieprasījumu pēc jūras pārvadājumiem, turklāt «pasaule atkal ir atsākusies visai plaša centrālo banku ekonomikas stimulēšanas kampaņa, kas var palīdzēt uzturēt gan ekonomisko izaugsmi, gan arī akciju cenas». Tiesa, tas uzreiz nenozīmē, ka jūras kravu pārvadājumu vai kruīza kuģu kompāniju akcijām izdosies piedzīvot cenu kāpumu brīdī, kad ekspertu prognozes par prognozējamajām tendencēm globālajā tautsaimniecībā kļūs optimistiskākas.

Tomēr pastāv iespēja, ka nozares kompāniju akciju cenas savu zemāko punktu jau ir sasniegušas. Piemēram, jau minētā *Maersk* pagājušās nedēļas vidū salīdzinājumā ar cenas zemāko punktu mēneša sākumā bija pakāpusies par 7–8%. Tas nozīmē, ka kompānija piedzīvo akcijas cenas pieauguma tendenci, taču vienlaikus norāda uz to, ka situācija no biržas ieguldītāju skatpunkta netiek vērtēta kā bezcerīga. ●