

# ΝΑΥΤΙΛΙΑ

## +4,2%

Με άνοδο 40 μονάδων, στις 979 μονάδες, έκλεισε χθες 6 Μαρτίου ο δείκτης Baltic Dry (BDI). Από τους υπόλοιπους δείκτες της ναυλαγοράς, όλοι κινήθηκαν ανοδικά, με τον BCI να κερδίζει 118 μονάδες.

	06/03	03/03
BDI	979	939
BCI	1.345	1.227
BPI	1.154	1.118
BSI	852	846
BHI	468	462

## ναυλαγορά

**[αλλαγή ρότας]** Στελέχη της αγοράς θεωρούν ότι πρόκειται για την πλέον κατάλληλη περίοδο να επενδύσουν

# Ναυπηγήσεις - διαλύσεις, διπλή πρόκληση για τα bulk carriers

Του Αντώνη Τσιμπλάκη  
atsimp@naftemporiki.gr

Ανυποχρητικά είναι τα μυνύματα που φτάνουν από την Ασία για την αγορά κύδην ξηρού φορτίου, σε μια περίοδο που ο Baltic Dry Index δείχνει να ανεβάζει κάπως στροφές. Οι πληροφορίες για προσέγγιση κινεζικού ναυπηγείου από νοτιοκορεάτικη εταιρεία προκειμένου να καταθέσει παραγγελία για 20 capesize και το απότομο «φρένο» που έβαλαν οι ναυτιλιακές εταιρείες στις διαλύσεις πλοίων δημιουργούν εκ νέου προβληματισμό για το ενδεχόμενο η βιομηχανία να συμβάλει στη διαίωξη του φαύλου κύκλου, όπως έγινε τουλάχιστον τρεις φορές τα προηγούμενα οκτώ χρόνια.

Από την άλλη πλευρά, πάντως, υπάρχει και η άποψη, όπως την κατέθεσαν στη «Ν» στελέχη της αγοράς, όσον αφορά τις νέες ναυπηγήσεις, ότι οι τιμές έχουν πέσει σε τόσο χαμηλά επίπεδα όσο ποτέ τα τελευταία 15 χρόνια.

Η τιμή ενός cape χωρητικότητας 180.000 τόνων φτάνει σήμερα μόλις τα 38 εκατ. δολάρια. Αν μάλιστα συνυπολογίσει κανείς, σημειώνουν κύκλοι της αγοράς στη «Ν», ότι η διαχείριση πλοίων δεν είναι μόνο οι ναυλώσεις, αλλά και το asset play με τις αξίες των πλοίων, αρκετοί



” Στις νέες ναυπηγήσεις, οι τιμές έχουν πέσει σε τόσο χαμηλά επίπεδα όσο ποτέ τα τελευταία 15 χρόνια. Η τιμή ενός cape χωρητικότητας 180.000 τόνων φτάνει σήμερα μόλις τα 38 εκατ. δολάρια.

είναι αυτοί που θεωρούν ότι πρόκειται για την πλέον κατάλληλη περίοδο να επενδύσουν.

Ο δείκτης ναυλαγοράς ξηρού φορτίου από το 2009 μέχρι σήμερα έχει σπάσει επανειλημμένα όλα τα αρνητικά ρεκόρ, καθώς από τη μια η κρίση στην παγκόσμια οικονομία μείωσε τη ζήτηση χωρητικότητας και από την άλλη οι αθρόες παραγγελίες για πλοία που είχαν γίνει τα χρόνια της ευμάρειας έπεφταν σταδιακά στο νερό. Αλλά και μετά το 2012, όταν και οι διεθνείς οίκοι εκτιμούσαν ότι η ανάκαμψη ήταν κοντά, παρουσιάζονταν πάλι το ίδιο φαινόμενο. Να κλείνουν δηλαδή νέα «deals» για ναυπηγήσεις, κάτι που σε συνδυασμό με τους χαμηλούς

ρυθμούς στην παγκόσμια ανάπτυξη είχε ως αποτέλεσμα η πολυπόθητη ανάκαμψη να μετατίθεται όλο και πιο πίσω στον χρόνο.

### Ο παράγοντας Κίνα

Τον παράγοντα Κίνα, και τις επιπτώσεις που θα έχει για τη ναυτιλία η διαρκής επέκτασή της τόσο σε επίπεδο υποδομών στις μεταφορές, όσο και σε επίπεδο πλοιοκτησίας, βάζει στο παιχνίδι ο διευθύνων σύμβουλος της Karatzas Marine Advisors, Βασίλης Καρατζάς.

Σε μια περίοδο που ορισμένοι τη χαρακτηρίζουν και ως μοναδική ευκαιρία για επενδύσεις, η Κίνα εκμεταλλεύεται την ευκαιρία να μεγαλώσει τον στόλο

της και να αυξήσει περαιτέρω το μερίδιό της.

Παράλληλα επενδύει στη μεταφορική αλυσίδα, έχει καταβάλει περίπου 50 δισ. δολάρια σε λιμενικές υποδομές σε όλο τον κόσμο, ενώ κατέχει και τον έλεγχο των φορτίων, αφού είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο εισαγωγέας (πρώτων υλών), αλλά και εξαγωγέας (προϊόντων).

Οι «δυτικοί πλοιοκτήτες», όπως αναφέρει ο κ. Καρατζάς, κτίζουν και αυτοί τους στόλους τους, αλλά χωρίς την κεντρική στρατηγική της Κίνας και χωρίς τον έλεγχο των φορτίων. Οι εξελίξεις αυτές, σύμφωνα με τον κ. Καρατζά, θα οδηγήσουν σε περιορισμό της μεταβλητότητας στην αγορά, αλλά θα βάλουν και

«ταβάνι» αναφορικά με τις προσδοκίες για την ανάκαμψή της.

### Η αγορά

Από τον Αύγουστο του 2016 έχει να πέσει κάτω από τις 700 μονάδες ο δείκτης Baltic dry index, ενώ τον τελευταίο μήνα σημείωσε άνοδο 11,92%, με αποτέλεσμα η αγορά να σημειώνει τάσεις σταθεροποίησης ή ελαφριάς ανόδου. Την ίδια περίοδο οι πωλήσεις πλοίων για διάλυση έχουν περιοριστεί στα «απολύτως απαραίτητα». Πιο συγκεκριμένα, το πρώτο δίμηνο του έτους έχουν οδηγηθεί στα διαλυτήρια μόλις 22 bulkers από 102 που είχαν καταγραφεί το αντίστοιχο περσινό διάστημα. Από αυτά, τα έξι ήταν capesize, από 24 πέρσι, και άλλα έξι ήταν panamax από 32 πέρσι. Όσον αφορά τις νέες ναυπηγήσεις, μέχρι τα τέλη της προηγούμενης εβδομάδας ήταν σποραδικές και ιδιαίτερα επιλεκτικές. Τα δεδομένα έρχεται να αλλάξει όμως η κίνηση της Sinokor Merchant Marine. Η εταιρεία, σύμφωνα με πληροφορίες από ελληνικά ναυλομεσιτικά γραφεία, ήρθε σε συμφωνία με τα κινεζικά ναυπηγεία της Jinhai Heavy για την κατασκευή μέχρι 20 capesize (το συμβόλαιο έχει σειρά από ορτίονο) έναντι 38 εκατ. δολαρίων το ένα, όταν η μέση τιμή το τελευταίο διάστημα είναι στα 41,5 εκατ. δολ. [SID:10892869]

**[Dryships]**

## Αγοράζει και δεύτερο VLGC

Την απόφαση να ασκήσει το ορτίον που είχε στη διάθεσή της και να αποκτήσει το δεύτερο κατά σειρά Very Large Gas Carriers (VLGC), έναντι 83,5 εκατ. δολαρίων έλαβε η Dryships του Γιώργου Οικονόμου.

Η εταιρεία είχε προχωρήσει πριν από δύο μήνες περίπου σε μία συμφωνία «zero cost», η οποία προβλέπει την αγορά μέχρι τεσσάρων υψηλών προδιαγραφών πλοίων μεταφοράς υγραερίου κατηγορίας VLGC, τα οποία είναι υπό κατασκευή στα ναυπηγεία της Hyundai Heavy Industries (HHI), αντί τιμήματος 83,5 εκατ. δολ. το ένα ή συνολικά 334 εκατ. δολ.

Το πλοίο είναι ήδη ναυλωμένο για περίοδο πέντε ετών με ορτίον επέκτασης για τρία χρόνια ακόμα. Σύμφωνα με δηλώσεις του κ. Οικονόμου η συμφωνία για την απόκτηση του δεύτερου VLGC συνοδεύεται από τη μακροχρόνια ναύλωσή του σε τιμές πάνω από τα μέσα επίπεδα της αγοράς. Η Dryships θα παραλάβει το πλοίο τον προσεχή Σεπτέμβριο και αναμένει έσοδα ύψους τουλάχιστον 54 εκατ. δολαρίων από τη ναύλωσή του. Σημειώνεται ότι πρόσφατα ολοκληρώθηκε η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας με την εισφορά 200 εκατ. δολαρίων από το επενδυτικό fund Kalani Investments.

Η κίνηση αυτή ήταν η τελευταία μιας σειράς που στόχο είχαν τη βελτίωση του ισολογισμού της Dryships και τη στήριξη της από τον βασικό της μέτοχο Γιώργο Οικονόμου. Έτσι είχε προηγηθεί η συμφωνία αναχρηματοδότησης των δανείων της Dryships ύψους 200 εκατ. δολαρίων με την εταιρεία Sifnos Shareholders, που ανήκει στον κ. Οικονόμου. [SID:10893000]

**[ΤΑΙΠΕΔ]** Η διαδικασία παραχώρησης έχει καθυστερήσει δραματικά, εκτιμά ο Σύνδεσμος Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος

## Καμιά παράταση στον διαγωνισμό για ΟΛΘ

Της Βάσως Βεγίρη  
vweg@naftemporiki.gr

Δεν εγκρίθηκε τελικά κατά τη χθεσινή συνεδρίαση του δ.σ. του ΤΑΙΠΕΔ το αίτημα που είχαν υποβάλει τρία από τα επενδυτικά σχήματα που διεκδικούν το 67% του ΟΛΘ για νέα παράταση του διαγωνισμού και κατά δήλωση αρμοδίων στελεχών του Ταμείου στη «Ν» παραμένει το ισχύον χρονοδιάγραμμα και δεν υπάρχει θέμα παράτασης.

Αιτήματα για παράταση του διαγωνισμού από 15 ημέρες έως

και δύο μήνες, μετά την 24η Μαρτίου που είχε οριστεί -ύστερα από αλληπάλληλες αναβολές- ως ημερομηνία κατάθεσης δεσμευτικών προσφορών, είχαν υποβάλει η P&O του αραβικού ομίλου της Dubai Ports World, η ιαπωνική Mitsui και κατά άλλες πληροφορίες και η ISTC από τις Φιλιππίνες. Με ενδιαφέρον αναμένεται πλέον εάν οι εν λόγω τρεις «μνηστήρες» θα καταθέσουν τελικά δεσμευτική προσφορά, ενώ σίγουρη θεωρείται η κατάθεση προσφοράς από το επενδυτικό σχήμα του γερμανι-

κού fund Deutsche Invest με την Terminal Link, θυγατρική κατά 51% του γαλλικού πολυεθνικού Ομίλου CMA-CGM, στο οποίο συμμετέχει με ποσοστό της τάξης του 15% και ο πρόεδρος του ΠΑΟΚ, Ιβάν Σαββίδης.

Η γνωστοποίηση της ενδεχόμενης νέας παράτασης του διαγωνισμού προκάλεσε -όπως προέβλεπε χθες η «Ν»- άμεσα αντιρρήσεις των τοπικών παραγωγικών φορέων, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τον Σύνδεσμο Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος (ΣΕΒΕ), που με χθεσινή ανακοίνω-

σή του τονίζει ότι η διαδικασία παραχώρησης έχει καθυστερήσει δραματικά, ότι η ημερομηνία κατάθεσης δεσμευτικών οικονομικών προσφορών δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να πάει πέραν της ορισθείσης 24 Μαρτίου 2017 και ότι δημιουργείται η εντύπωση ότι οι συνεχείς παρατάσεις είναι προσχηματικές με τελικό στόχο τη ματαίωση της παραχώρησης. Ο ΣΕΒΕ ζητεί επίσης την άμεση κάλυψη των κενών οργανικών θέσεων πλοηγών, αλλά και την αύξησή τους στο λιμάνι Θεσσαλο-

νίκης με επιστολή του στον υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Παράλληλα, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης και το ΤΕΕ-Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας-ζητούν την παρέμβαση του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κ. Σπίρτζη για τη σύνδεση του βου προβλήτα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ, με επιστολή τους που την κοινοποίησαν και στον πρωθυπουργό.

[SID:10893227]

Από τις τελευταίες αρχαιρεσίες του Συλλόγου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων που πραγματοποιήθηκαν στις 2 Μαρτίου αναδείχτηκε νέο Διοικητικό Συμβούλιο, στο οποίο επανεξελέγη στη θέση του προέδρου ο κ. Γιάννης Κοτζιάς. Αντιπρόεδρος εξελέγη ο κ. Άγγελος Παύλου, γενικός γραμματέας ο κ. Δημήτρης Κιττές και ταμίας ο κ. Σπύρος Καζιάνης. Οι τρεις σύμβουλοι του δ.σ. είναι οι κ.κ. Γιάννης Βάτσας, Κωνσταντίνος Δεινόπουλος, και Γιώργος Καραβόλος.

[SID:10892942]