



**ΓΕΝΙΚΟ ΠΡΟΞΕΝΕΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**  
**ΓΡΑΦΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ**  
**150 East 58<sup>th</sup> Str. (17<sup>th</sup> Floor), New York, NY 10155**

**Tel.: 1-212-751-2404, Fax: 1-212-593-2278, E-mail: [greektradeoffice@aol.com](mailto:greektradeoffice@aol.com)**

**Θέμα : 19ο ετήσιο συνέδριο για τη ναυτιλία των Hellenic-American Chamber of Commerce και Norwegian-American Chamber of Commerce (12-2-2012)**

Την Τρίτη 12 τρέχοντος, πραγματοποιήθηκε στο ξενοδοχείο Waldorf-Astoria της Νέας Υόρκης το 19ο ετήσιο συνέδριο για την ποντοπόρο ναυτιλία, το οποίο συνδιοργανώνεται από το Hellenic-American Chamber of Commerce και το Norwegian-American Chamber of Commerce, με θέμα: “Πορεία προς τα εμπρός – Αναδυόμενες ευκαιρίες στον κλάδο της ναυτιλίας”.

Και φέτος, όπως άλλωστε και την παρελθούσα χρονιά, διάχυτος ήταν ο προβληματισμός σχετικά με τον ανεμικό παγκόσμιο ρυθμό ανάπτυξης και την επίδραση που έχει αυτός στο παγκόσμιο εμπόριο. Αν και οι εισαγωγές πρώτων υλών από την Κίνα παρέμειναν σε ικανοποιητικά επίπεδα, μη ευθυγραμμιζόμενες με την επιβράδυνση της οικονομίας, η υπέρ-προσφορά πλοίων δημιούργησε αρνητικό ισοζύγιο μεταξύ προσφοράς και ζήτησης ιδιαίτερα στα πλοία μεγαλύτερου τονάζ. Συνακόλουθα, ισχυρό πλήγμα εδέχθη η ναυλαγορά, η οποία κινείται στα χαμηλότερα επίπεδα των τελευταίων ετών. Αξιοσημείωτο είναι πως τα πλοία της δημοφιλούς κατηγορίας Suezmax ναυλώνονται ακόμη και έναντι αντιτίμου κάτω των δέκα χιλιάδων δολαρίων ημερησίως, με τις εκτιμήσεις να κάνουν λόγο για τιμές ακόμη χαμηλότερες από τον προσεχή Ιούλιο.

Αναφορικά με την αγορά πετρελαίου, εκτιμάται πως το τρέχον έτος η ζήτηση θα σημειώσει αύξηση κατά 0,85 εκ. βαρέλια ημερησίως, γεγονός που θα κάνει αναγκαία την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας κατά περίπου 7,6 εκ. τόνους σε ετήσια βάση. Το θετικό αυτό νέο για την παγκόσμια ναυτιλία, επισκιάζεται από τον

σημαντικό αριθμό παραδόσεων νεότευκων πλοίων το τρέχον έτος, ο οποίος και θα συμπίσει τα περιθώρια κέρδους προς τα κάτω, ειδικότερα για τα πλοία παλαιότερης κατασκευής.

Πιο αισιόδοξο φαίνεται το τοπίο για τα πλοία χύδην φορτίου, αν και πολλά θα εξαρτηθούν από την εξέλιξη των οικονομικών μεγεθών των χωρών της Ανατολικής Ασίας και ιδίως της Κίνας, αφού η ανάπτυξη της είναι άμεσα συνδεδεμένη με την παγκόσμια ζήτηση για πρώτες ύλες και κυρίως για σιδηρομέταλλευμα και γαιάνθρακες. Άλλωστε, το 60% της αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου την δεκαετία 1998-2008 αποδίδεται αποκλειστικά σχεδόν στους εκρηκτικούς ρυθμούς ανάπτυξης της κινεζικής οικονομίας.

Για άλλη μια χρονιά φωτεινή εξαίρεση αποτελεί η ταχύτατα αναπτυσσόμενη κατηγορία των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG carriers), για το οποίο η ζήτηση αυξάνεται με μέσο ετήσιο ρυθμό 7,4% , προσεγγίζοντας τα 600 δις κυβικά μέτρα για το 2013.

Σε ότι αφορά την ναυπηγική δραστηριότητα, οι ομιλητές εμφανίστηκαν καθησυχαστικοί, καθώς το ανεκτέλεστο υπόλοιπο παραγγελιών παραμένει υψηλό τόσο για το τρέχον όσο και για το επόμενο έτος. Τα κινεζικά ναυπηγεία παραμένουν ακριβά, σε αναλογία κόστους – ποιότητας, είναι όμως αποδέκτες σημαντικών κρατικών ενισχύσεων, με ότι αυτό συνεπάγεται για την οικονομική τους ευρωστία. Τα κορεατικά ναυπηγεία έχουν αναπτύξει μεγάλο βαθμό εξειδίκευσης, ούτως ώστε να είναι σε θέση να ανταποκρίνονται σε υψηλού κόστους και προστιθέμενης αξίας ναυπηγήσεις. Τα ναυπηγεία της Ιαπωνίας από την άλλη μεριά, ύστερα από ένα μακρύ πρόγραμμα αναδιάρθρωσης, έχουν κατορθώσει να προσφέρουν πλοία κορυφαίας ποιότητας σε ανταγωνιστικές τιμές, ιδιαίτερα στα μικρότερα τονάζ.

Μεγάλο ενδιαφέρον μεταξύ των συνδαιτυμόνων συγκέντρωσε το θέμα των επονομαζόμενων «πράσινων» πλοίων, των γνωστών και ως Eco Ships, τα οποία αναμένεται να έχουν λειτουργικό κόστος χαμηλότερο από τα αντίστοιχα

συμβατικά κατά περίπου 30%. Το σχετικό ενδιαφέρον, δικαιολογείται από το υψηλό μερίδιο των καυσίμων –περί το 40%- στο συνολικό κόστος λειτουργίας ενός συμβατικού πλοίου, και από τα νέα περιβαλλοντικά πρότυπα τα οποία θα τεθούν σε ισχύ σε ορισμένες ζώνες ναυσιπλοΐας από το 2015, για να γενικευθούν από το 2020, τα οποία και θα οδηγήσουν σε επιβολή υψηλών προστίμων στα ενεργοβόρα πλοία παλαιότερης κατασκευής. Τροχοπέδη παρόλα αυτά αποτελεί το γεγονός ότι τα Eco Ships έχουν υψηλότερο κόστος κατασκευής, περίπου κατά 60% υψηλότερο των αντίστοιχων συμβατικών.

Ακολούθως, στην ημερίδα έγινε εκτενής αναφορά στις χρηματοδοτικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο ναυτιλιακός κλάδος. Μάλιστα, αναφέρθηκε ότι πλέον έχουν απομείνει 15 τράπεζες με τμήμα ναυτιλιακών χορηγήσεων, έναντι 25 στα μέσα της προηγούμενης δεκαετίας. Εν προκειμένω, παρατηρείται το παράδοξο τα προαναφερθέντα πιστωτικά ιδρύματα να έχουν κατά βάση την έδρα τους σε ευρωπαϊκές χώρες ενώ οι δανειολήπτριες ναυτιλιακές επιχειρήσεις εδράζονται ως επί το πλείστον στις Ηνωμένες Πολιτείες, και δη την Νέα Υόρκη, λόγω της ομώνυμης χρηματαγοράς. Παράλληλα, μεγάλη μείωση επήλθε στα χορηγηθέντα κεφάλαια το παρελθόν έτος, με το ύψος αυτών να προσεγγίζει τα 25 δις δολάρια έναντι 70 δις το 2011. Η έλλειψη νέων χρηματοδοτικών ροών από τις τράπεζες, αλλά και η αδυναμία αναχρηματοδότησης υφιστάμενων δανείων, οδηγούν τους αναλυτές στο να είναι ιδιαίτερα επιφυλακτικοί για το βραχυπρόθεσμο μέλλον. Εικάζεται ότι η αδυναμία refinancing θα οδηγήσει σε κατασχέσεις πλοίων ή σε αύξηση των προς πώληση πλοίων, δημιουργώντας περαιτέρω πτωτικές τάσεις στις τιμές τους και οδηγώντας περισσότερα πλοία προς διάλυση, ιδιαίτερα πλοία που έχουν κατασκευαστεί πριν το 1995. Συνακόλουθα, οι συγχωνεύσεις μικρότερων ειδικά εταιρειών φαντάζουν αναπόφευκτες, όπως αναπόφευκτη φαντάζει και η προσφυγή ικανού αριθμού εξ αυτών στις διατάξεις του πτωχευτικού κώδικα (chapter 11). Κάποια περιθώρια αισιοδοξίας αφήνει η αύξηση του ενδιαφέροντος για έκδοση –και κάλυψη αυτής- εταιρικών ομολόγων, γεγονός που καταδεικνύει ενίσχυση της επενδυτικής εμπιστοσύνης, τουλάχιστον για τις μεγάλες εισηγμένες επιχειρήσεις

του κλάδου.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσίαζε η τελευταία ενότητα του συνεδρίου, η οποία είχε τη μορφή πάνελ αποτελούμενου από πλοιοκτήτες και διευθυντικά στελέχη εισηγμένων στις ΗΠΑ ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι απόψεις που αντηλλάγησαν, έδωσαν την δυνατότητα στους παρευρισκόμενους να αντιληφθούν με μεγάλη καθαρότητα την πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας τα προσεχή έτη.

Συγκεκριμένα, οι ομιλητές συμφώνησαν ομοφώνως ότι η τρέχουσα οικονομική συγκυρία προσφέρει ένα πολύ ελκυστικό σημείο εισόδου στην παγκόσμια ναυτιλία, με τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων να βρίσκονται στο χαμηλότερο σημείο των τελευταίων ετών, ενώ τα διαθέσιμα χρηματοοικονομικά εργαλεία (ναυτιλιακά παράγωγα, ομόλογα κ.ο.κ) δίνουν περιθώρια για μεγάλη μόχλευση.

Σε ότι αφορά τις εκτιμήσεις τους για το παγκόσμιο εμπόριο, οι απόψεις συνέκλιναν στο ότι οι ΗΠΑ θα καταστούν η μεγαλύτερη πετρελαιοπαραγωγός χώρα το 2017, υπερσκελίζοντας την Σ. Αραβία, γεγονός που θα κατευθύνει τις παγκόσμιες πλές πετρελαίου σε άλλους προορισμούς και κυρίως προς τις αναπτυσσόμενες χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας. Αντίστοιχα, μεγάλη άνοδος αναμένεται στην παραγωγή off-shore πετρελαίου και φυσικού αερίου, κυρίως στην Αλάσκα και ανοικτά της Βραζιλίας, ενώ παράλληλα τα βελτιωτικά έργα που γίνονται στην διώρυγα του Παναμά θα επιτρέψουν την διέλευση πλοίων μεγαλύτερου εκτοπίσματος, ενισχύοντας το εμπόριο πρώτων υλών και τελικών προϊόντων. Παράλληλα, εκτιμάται ότι σε ορίζοντα τριετίας θα περιοριστούν σημαντικά οι παραγγελίες και ναυπηγήσεις νέων πλοίων από κινεζικές επιχειρήσεις, οι οποίες σήμερα αποτελούν τους καλύτερους πελάτες της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας.

Τέλος, δύο ζητήματα που θα απασχολήσουν την παγκόσμια ναυτιλία τα προσεχή

έτη είναι η νέα περιβαλλοντική νομοθεσία που βρίσκεται αυτή τη στιγμή υπό διαμόρφωση στις ΗΠΑ, ειδικότερα σε ότι αφορά τη διαχείριση των αποβλήτων, και η τιμή κτήσης των επονομαζόμενων «πράσινων» πλοίων, η οποία αν διατηρηθεί σε προσιτά επίπεδα αναμένεται να ελκύσει σημαντικό επενδυτικό ενδιαφέρον.

Ο Προϊστάμενος

σζ/ΣΖ

Απόστολος Ντιγκμπασάνης  
Σύμβουλος ΟΕΥ Α΄