

## Ευοίωνες οι προοπτικές στην ναυλαγορά πλοίων χύδην ξηρού φορτίου και δεξαμενοπλοίων το 2023

2023/03/20 11:24 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Θετικές προοιωνίζονται οι προοπτικές στη ναυλαγορά πλοίων χύδην ξηρού φορτίου και δεξαμενοπλοίων για το 2023, σύμφωνα με εκτιμήσεις ναυλομεσιτών, όπως αναφέρει δημοσίευμα του Αθηναϊκού Πρακτορείου Ειδήσεων.

Όπως επισημαίνεται, μετά από ένα αργό ξεκίνημα του έτους, η δραστηριότητα έχει αυξηθεί και τα Capes είναι σε ζήτηση.

Σύμφωνα με την **Xclusiv Shipbrokers**, παρά τις έντονες βροχοπτώσεις που καθυστέρησαν τη συγκομιδή σόγιας στη Βραζιλία, με τις εξαγωγές να είναι μειωμένες κατά 31% σε ετήσια βάση το πρώτο δίμηνο του 2023, οι εξαγωγές της χώρας αναμένεται να αυξηθούν απότομα τους επόμενους μήνες καθώς η Βραζιλία βρίσκεται σε καλό δρόμο για συγκομιδή ρεκόρ, προβλέποντας ότι η φετινή συγκομιδή σόγιας θα φτάσει τους 152,9 εκατ. τόνους, αυξημένη κατά 21,8% σε σύγκριση με το 2022.

Η Κίνα φαίνεται να επιστρέφει στο παιχνίδι, παρά την ανακοίνωση για τον χαμηλότερο στόχο ανάπτυξης του ΑΕΠ εδώ και δεκαετίες. Στο α' δίμηνο του 2023, οι εισαγωγές άνθρακα της Κίνας αυξήθηκαν κατά 71% σε 60,64 εκατ. τόνους σε σύγκριση με ένα χρόνο νωρίτερα, με τις εταιρείες κοινής ωφέλειας να ανακατασκευάζουν τα αποθέματά τους για να ανταποκριθούν στις υψηλότερες απαιτήσεις μετά την εγκατάλειψη των πολιτικών μηδενικής Covid.

Από την πλευρά της, η ναυλομεσιτική **Intermodal** τονίζει ότι η αγορά χύδην ξηρού φορτίου συνέχισε να κινείται θετικά, ενώ τα κέρδη του τομέα για τα πλοία capesize έχουν αυξηθεί κατά 46% την τελευταία εβδομάδα.

Την ίδια ώρα, ανοδικά κινείται και η αγορά των δεξαμενόπλοιων. Στελέχη της αγοράς επισημαίνουν ότι τα αυξημένα τονο-μίλια που οδήγησαν σε ανάκαμψη των ναύλων των tanker μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου προκλήθηκαν από την ισχύ των ευρωπαϊκών κυρώσεων στα ρωσικά προϊόντα, είναι κάτι που θα διαρκέσει για πολύ.

Σύμφωνα με έρευνα της ναυλομεσιτικής **Braemar**, το νέο τοπίο στην αγορά των δεξαμενόπλοιων για ταξίδια μεγάλων αποστάσεων μεταφοράς πετρελαίου θα μπορούσε να διαρκέσει αρκετά, μετά τα προβλήματα που προκλήθηκαν

στις εμπορικές αλλαγές από την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία.

Κατά την Braemar, η απαγόρευση των εισαγωγών ρωσικού πετρελαίου από την ΕΕ ανάγκασε το μπλοκ των «27» της ΕΕ να αναζητήσει προμήθειες από πιο μακριά, με αποτέλεσμα η Γηραιά Ηπειρος να γίνει η μεγαλύτερη περιοχή εισαγωγών για το αμερικανικό αργό, από σχεδόν μηδενική που ήταν πριν από μερικά χρόνια.

Από την άλλη πλευρά η Μόσχα αναγκάστηκε να αναζητήσει άλλες πιο μακρινές αγορές για το πετρέλαιό της- που κάποτε κατευθυνόταν στην Ευρώπη-όπως η Κίνα, η Ινδία, η Τουρκία και η Βουλγαρία, που αποτελεί το μοναδικό μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης με ειδική άδεια εισαγωγής ρωσικού θαλάσσιου αργού.

Πηγές της αγοράς τονίζουν ότι η Ευρώπη αναμένεται να στηριχθεί περισσότερο στις ΗΠΑ, τη Μέση Ανατολή, και την Ασία για την κάλυψη των πρόσθετων αναγκών της σε προϊόντα.

Τα ρωσικά φορτία από την άλλη πλευρά είναι πιθανό να κατευθύνονται όλο και περισσότερο προς τη Λατινική Αμερική και τη Μέση Ανατολή, αυξάνοντας τα τονομύλια των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου.

## Τι αναφέρουν οι πλοιοκτήτες για το ξηρό φορτίο

Την αισιοδοξία του για τη ναυλαγορά χύδην ξηρού φορτίου εξέφρασε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εισηγμένης στο αμερικανικό χρηματιστήριο **Seanergy Maritime**, Σταμάτης Τσαντάνης.

Αναφερόμενος στις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς, έκανε λόγο για εποχιακή αδυναμία, ενώ πρόσθεσε ότι βλέπει σύντομα σημαντική ανάκαμψη τόσο στους τρέχοντες ναύλους (spot rates) όσο και στα μελλοντικά συμβόλαια (FFA). Σημείωσε επίσης ότι οι αξίες των πλοίων παρέμειναν σταθερές τους τελευταίους μήνες αντικατοπτρίζοντας τις ισχυρές μελλοντικές προοπτικές του κλάδου.

Ιδιαίτερα θετικός για τον κλάδο των bulk carriers εμφανίστηκε ο ceo της **Star Bulk Carriers**, Πέτρος Παππάς ο οποίος τόνισε ότι οι προοπτικές του κλάδου είναι ενθαρρυντικές, δεδομένου του χαμηλού 25 ετών στο βιβλίο παραγγελιών και της θετικής επίδρασης στη ζήτηση ξηρού χύδην φορτίου από το άνοιγμα εκ νέου της κινεζικής οικονομίας.

Στο ίδιο μήκος κύματος και ο πρόεδρος και ceo της **Eurodry**, Αριστείδης Πίττας. Ανέφερε ότι η επιστροφή της κανονικότητας στην Κίνα, το τέλος του πολέμου στην Ουκρανία και ένα προβλέψιμο επενδυτικό περιβάλλον με πληθωρισμό υπό έλεγχο θα μπορούσε να συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στην επιστροφή της ζήτησης χύδην ξηρού φορτίου στα ιστορικά μέσα επίπεδα και πέραν αυτού. Ο μεγαλύτερος παράγοντας

αισιοδοξίας για τον ίδιο, είναι το ιστορικά χαμηλό βιβλίο παραγγελιών, το οποίο θα περιορίσει την ανάπτυξη του στόλου για τα επόμενα 2-3 χρόνια.

## Ενισχυμένη η αγορά των tankers

Η Tsakos Energy Navigation παρουσιάζοντας τα οικονομικά της αποτελέσματα επεσήμανε ότι η τρέχουσα ισχύς της αγοράς στηρίζεται σε γερές βάσεις, ενισχυμένη από τα γεωπολιτικά περιστατικά και τα πρόσθετα τονο-μίλια.

Μάλιστα, εκτίμησε ότι υπάρχουν περαιτέρω ανοδικά περιθώρια, δεδομένου ότι οι κινεζικές εισαγωγές πετρελαίου αναμένεται να φτάσουν και πιθανότατα να ξεπεράσουν τα προ πανδημίας επίπεδα των 10,8 εκατ. βαρελιών την ημέρα και η κατανάλωση πετρελαίου θα αυξηθεί σημαντικά το 2023, όπως αναφέρουν αναλυτές.

Επιπλέον, ο κλάδος των tankers θα επωφεληθεί του χαμηλού βιβλίου παραγγελιών, το οποίο σήμερα διαμορφώνεται μόλις στο 4% του στόλου που ταξιδεύει στο νερό.

Την ίδια ώρα, το 35% του στόλου ξεπερνά τα 15 χρόνια ζωής, που σημαίνει ότι είναι λιγότερο ελκυστικά σε ναυλωτές, ιδιαίτερα για μακροχρόνια συμβόλαια.

Ο Βαλέντιος Βαλεντής, ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας **Pyxis Tankers** σχολίασε: «Η αυξανόμενη κινητικότητα σε πολλά μέρη του κόσμου έχει οδηγήσει σε σταθερή ζήτηση για καύσιμα μεταφοράς.

Τα μέτρια αποθέματα πολλών πετρελαιοειδών σε συνδυασμό με τον πόλεμο στην Ουκρανία οδήγησαν σε συνεχείς ανακατατάξεις στην αγορά, συμπεριλαμβανομένων ευκαιριών arbitrage, μεταβαλλόμενων εμπορικών προτύπων και επέκτασης των θαλάσσιων φορτίων σε τόνους-μίλια, που υποστήριξαν την ισχυρή δραστηριότητα ναύλωσης δεξαμενόπλοιων προϊόντων».

Ο ceo της **Performance Shipping**, συμφερόντων της οικογένειας Παληού, με επικεφαλής την πρόεδρο του ΔΣ, Αλίκη Παληού – Ανδρέας Μιχαλόπουλος, είπε ότι οι εξελίξεις στην αγορά των tankers θα είναι βιώσιμες στη διάρκεια του 2023, αλλά και αργότερα.

Σύμφωνα, μάλιστα, με παρουσίαση της εταιρείας, η ζήτηση ανά τονο-μίλια εκτιμάται ότι θα διογκωθεί κατά 7,6% το 2023.

Για ισχυρά θεμελιώδη, εν μέσω αυξανόμενης εστίασης στις ενεργειακές προμήθειες, έκανε λόγο και ο ceo της **Castor Maritime**, Πέτρος Παναγιωτίδης.