
Ενοχλεί η πρωτοκαθεδρία της ελληνόκτητης ναυτιλίας

2017/06/19 13:03 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Από το κλείσιμο του καναλιού του Σουέζ, το 1967, η ναυτιλιακή βιομηχανία της χώρας μας παίζει κεντρικό ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκακιέρα, καθώς ο ελληνόκτητος στόλος αντιπροσωπεύει σχεδόν το 20% του παγκόσμιου και το 50% της ΕΕ σε όρους χωρητικότητας.

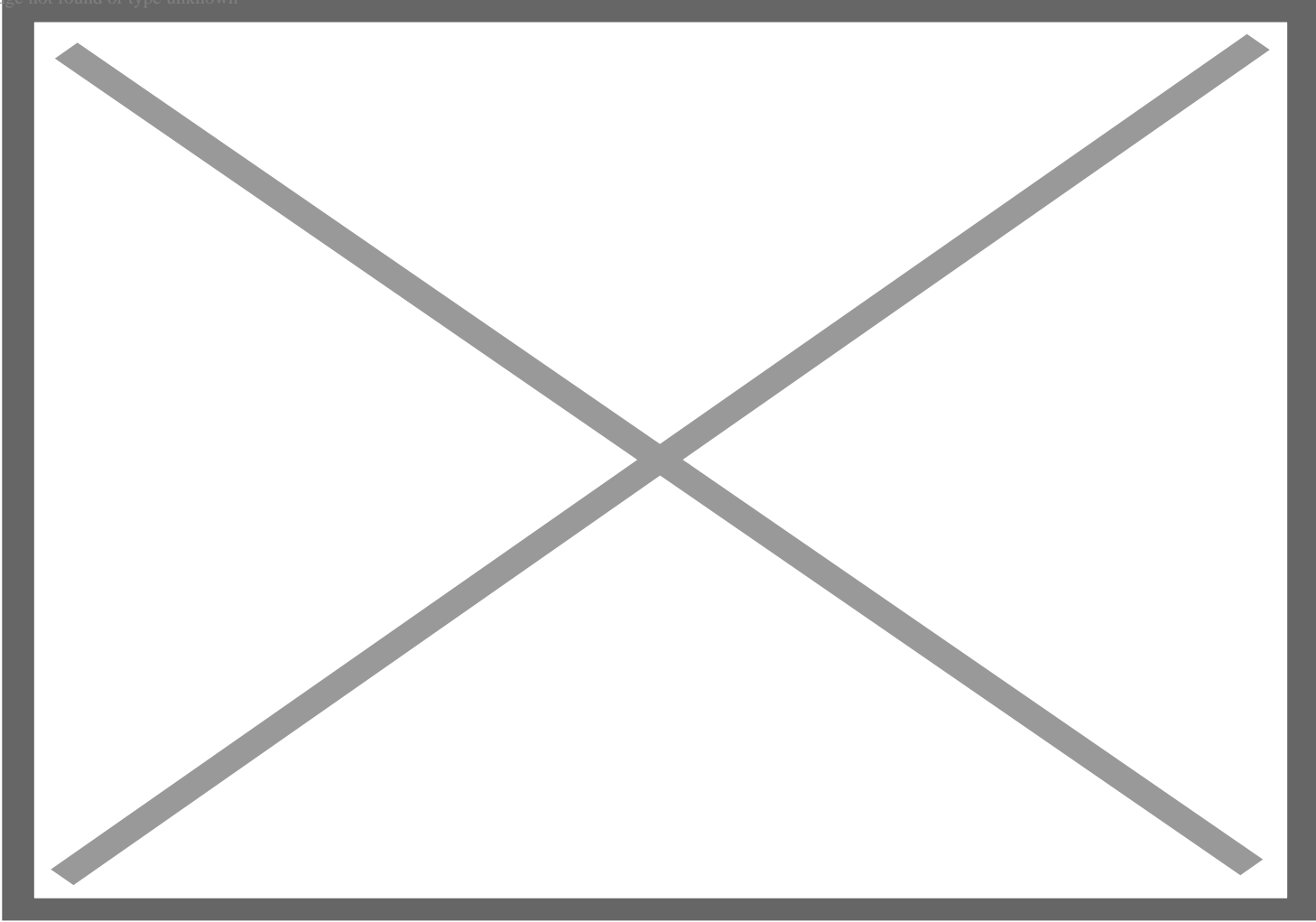
Η ελληνική ναυτιλία μάλιστα, βάσει της αξίας του στόλου της (παρά την πτώση κατά 22 δισ. δολ. την τελευταία διετία), παραμένει στην κορυφή του κόσμου, **καθώς αποτιμάται από τη Vessels Value σε 84 δισ. δολ.**

Ακολουθούν η Ιαπωνία με αξία στόλου 80 δισ. δολ., η Κίνα με 68 δισ. δολ., η Σιγκαπούρη με 38 δισ. δολ, οι ΗΠΑ με 34 δισ. δολ., η Γερμανία με 31 δισ. δολ., η Νορβηγία με αξία στόλου 30 δισ. δολ., η Ν. Κορέα με 21 δισ. δολ., η Δανία με 19 δισ. δολ., ενώ το top 10 των χωρών κλείνει με τη Βρετανία με 16 δισ. δολάρια.

Να σημειωθεί ότι η **Γερμανία έχασε δύο θέσεις**, καθώς επηρεάσθηκε περισσότερο σε σχέση με την αγορά από την κατάρρευση της νοτιοκορεατικής ναυτιλιακής εταιρείας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Hanjin Shipping.

Η πρωτοκαθεδρία

Ορισμένοι, μάλιστα, αφήνουν υπόνοιες ότι οι αιτιάσεις του υπουργού Οικονομικών της Γερμανίας Βόλφγκανγκ Σόιμπλε, σχετικά με το φορολογικό καθεστώς της ελληνικής ναυτιλίας που σαφώς, όπως αναφέρεται δεν είναι ευνοϊκότερο από τα ισχύοντα παγκοσμίως και ιδίως του γερμανικού, είναι ακόμη μία απόδειξη ότι η παγκόσμια πρωτοκαθεδρία της ελληνόκτητης ναυτιλίας ενοχλεί.



Εξάλλου, θεωρείται κοινό μυστικό στην αγορά πως οι φοροαπαλλαγές που προσφέρθηκαν στους Γερμανούς επενδυτές, μέσω των KG Funds, παράλληλα με τη χρηματοδότηση των τραπεζών, με τελικό στόχο τη γιγάντωση της γερμανικής ναυτιλίας, δεν είχε τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Πρωταγωνιστικός ρόλος

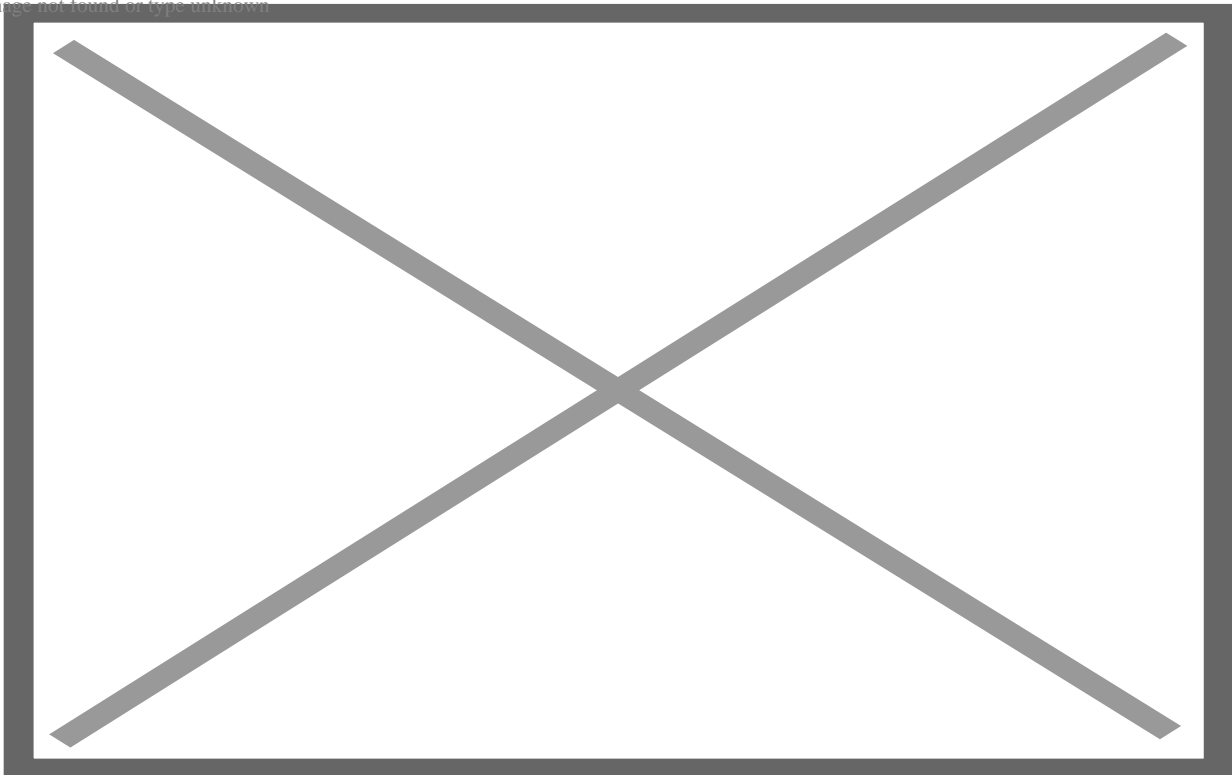
«Η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία παραμένει παρά την κρίση που γνώρισε ο κλάδος στην παγκόσμια πρωτοπορία ενώ οι έλληνες εφοπλιστές, παρά την κρίση έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο στις αγοραπωλησίες πλοίων και το 2017», αναφέρει ο Νίκος Μπορνόζης, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Capital Link, η οποία συνεργάζεται με αρκετές ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες εισηγμένες στα χρηματιστήρια του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης.

Για τον ίδιο μετά την κρίση **εμφανίζονται σημάδια ανάκαμψης ιδίως στην αγορά του ξηρού χύδην φορτίου**, στα δεξαμενόπλοια παρατηρείται σταθεροποίηση, ενώ στα container η αναδιάρθρωση συνεχίζεται.

Εξάλλου, όπως αναφέρουν παράγοντες του κλάδου, μετά την «Τέλεια καταιγίδα» («Perfect Storm») που βίωσε η ναυλαγορά, καθώς βρέθηκε αντιμέτωπη με δύο

θεμελιώδεις μεταβλητές που καθόρισαν την πορεία της, την αυξημένη προσφορά τονάζ - σωρευτικά από προηγούμενα χρόνια - και την επιβράδυνση της παγκόσμιας ανάπτυξης και του εμπορίου που ακολούθησε την κρίση του 2008, δημιουργούνται και ευκαιρίες που εμφανίζονται σαν ένα ουράνιο τόξο ύστερα από μια καταιγίδα.

Image not found or type unknown



Σύμφωνα με την Clarkson Research, πάντως, ο κύκλος της ναυτιλιακής αγοράς παραμένει κάτω από την τάση των τελευταίων 25 ετών, ενώ μετά τα μεγάλα κέρδη της περιόδου 2004-2008 η πτωτική αγορά διαρκεί ήδη 8,5 χρόνια.

Να σημειωθεί ότι ο δείκτης Clarksea που αποτυπώνει τα μέσα κέρδη στα δεξαμενόπλοια, στα φορτηγά και στα πλοία εμπορευματοκιβωτίων και φυσικού αερίου διαμορφώθηκε σε μέσα επίπεδα στα 15.582 δολ./ημέρα την τελευταία 25ετία, ενώ στην κορύφωσή του ξεπερνούσε τα 48.000 δολ./ημέρα και σήμερα κινείται αρκετά κάτω από την τάση της 25ετίας.

Να σημειωθεί, πάντως, ότι **οι Έλληνες πλοιοκτήτες, κατά το τρέχον έτος, προχώρησαν σε υπερδιπλάσιες παραγγελίες νέων πλοίων εν συγκρίσει με οποιαδήποτε άλλη χώρα**, καθώς επιχείρησαν να επωφεληθούν από τις εξαιρετικά χαμηλές τιμές που προσέφεραν τα ναυπηγεία της Ασίας, κυρίως εκείνα της Νότιας Κορέας, τα οποία, υπό το βάρος των χρεών, υπέβαλαν εξαιρετικά ανταγωνιστικές προσφορές για να προσελκύσουν νέες παραγγελίες.

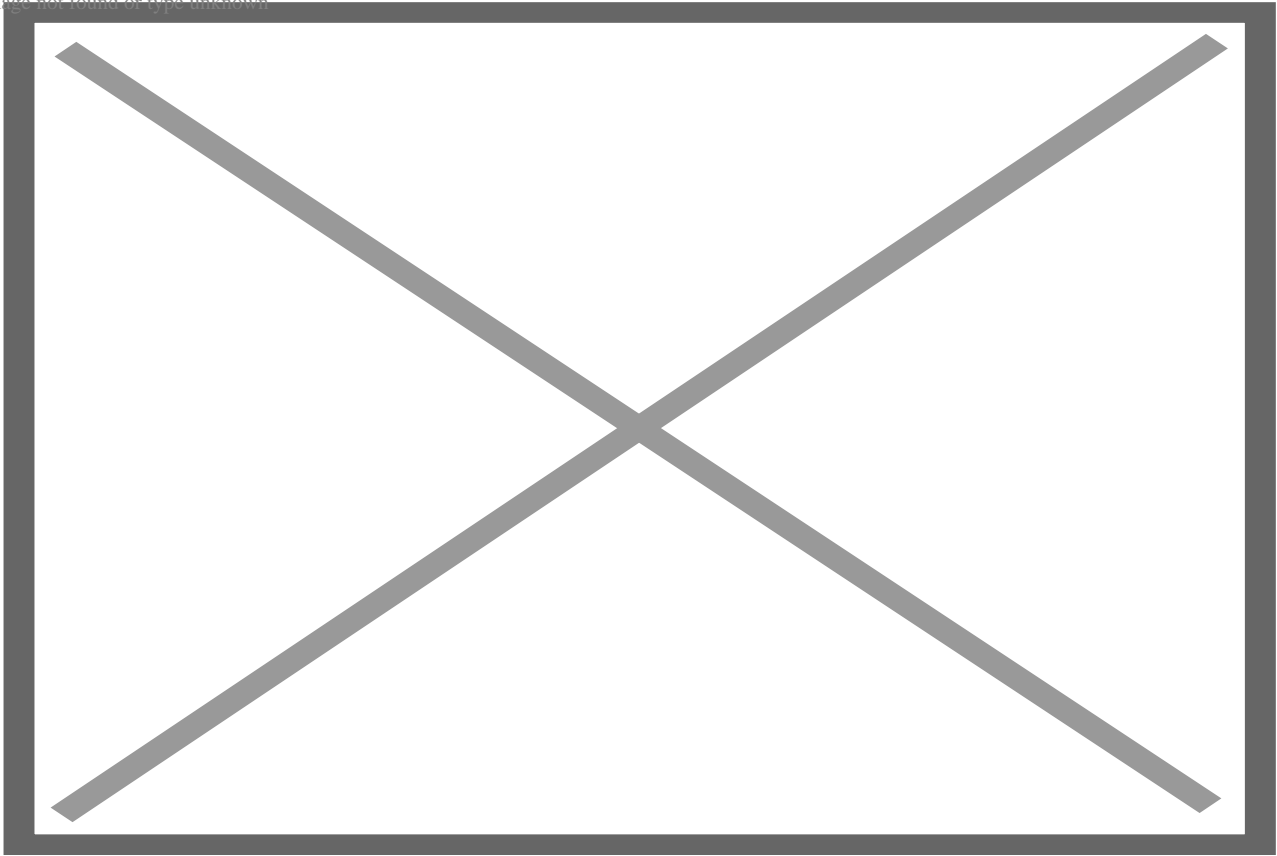
Κέρδη εκατομμυρίων

Σύμφωνα με στοιχεία της VesselsValue, οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν υποβάλει παραγγελίες για 35 νέα πλοία από τις αρχές του έτους συνολικής αξίας 1,6 δισ.

ευρώ, ενώ με βάση την τρέχουσα αξία των πλοίων σημειώνουν ήδη κέρδη εκατομμυρίων δολαρίων.

Καθώς οι παραγγελίες παγκοσμίως έφθασαν τα 119 πλοία, το μερίδιο αγοράς των ελλήνων εφοπλιστών κυμαίνεται στο 30% παγκοσμίως.

Image not found or type unknown



Στη δεύτερη θέση βρίσκονται οι ΗΠΑ με παραγγελίες 14 πλοίων, ενώ ακολουθούν η Σιγκαπούρη με 10 πλοία, η Νορβηγία με οκτώ και η Ολλανδία με έξι.

Τόσο στις νέες παραγγελίες όσο και συνολικά στις αγοραπωλησίες πλοίων, σύμφωνα με στοιχεία και της Intermodal, οι Έλληνες εφοπλιστές κρατούν τα σκήπτρα επενδύοντας συνολικά 2,36 δισ. δολ. στο πρώτο τετράμηνο του 2017.

Υπό πίεση η ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα

Την ανάγκη για αλλαγές στην εφαρμογή φορολογικής και κανονιστικής πολιτικής, έτσι ώστε η ευρωπαϊκή ναυτιλία να παραμείνει ανταγωνιστική, αλλά και να ενισχύσει τη θέση της στον παγκόσμιο χάρτη τονίζει έρευνα της Deloitte, που της ανατέθηκε από την Ένωση Εφοπλιστών της ΕΕ (ΕCSA).

Η ανταγωνιστικότητά της, σε σχέση με άλλα παγκόσμια ναυτιλιακά κέντρα βρίσκεται υπό πίεση, **λόγω έλλειψης ευέλικτου φορολογικού και κανονιστικού πλαισίου.**

Όπως προκύπτει από τη σύγκριση σε σχέση με πέντε διεθνή ναυτιλιακά κέντρα (Σιγκαπούρη, Χονγκ Κονγκ, Ντουμπάι, Σανγκάη και Βανκούβερ) που παρουσιάζουν τον

μεγαλύτερο ρυθμό ανάπτυξης παγκοσμίως, η ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθείται στην ΕΕ παρουσιάζει ελλείμματα σε βασικούς δείκτες ανταγωνιστικότητας, όπως μεταξύ άλλων τα φορολογικά και οικονομικά κίνητρα, το κανονιστικό πλαίσιο, η ελκυστικότητα της σημαίας και το νομοθετικό πλαίσιο της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Τάσος Μαντικίδης,

αναδημοσίευση από το «Βήμα της Κυριακής»