

## «Χρυσή εποχή» για τους Έλληνες εφοπλιστές, στόλος αξίας 180 δισ. δολ.

2024/06/04 09:17 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στρυμωγμένοι μεταξύ των μεγάλων παγκόσμιων δυνάμεων του κόσμου σε μια περίοδο βαθύτερης παγκόσμιας έντασης, οι Έλληνες πλοιοκτήτες εξακολουθούν να βρίσκουν τρόπο να θριαμβεύουν, αναφέρει το Bloomberg, σε θέμα με αφορμή τα Ποσειδώνια.

Τα ελληνόκτητα πλοία μετακινούν τα πάντα. Το αργό πετρέλαιο και τα καύσιμα που παράγει, αέριο για σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής, τελικά προϊόντα, άνθρακα και μεταλλεύματα. Δίνουν μάχη με τις κινεζικές εταιρείες για την πρώτη θέση σε ό,τι αφορά τους ιδιοκτήτες πλοίων που μεταφέρουν σχεδόν όλο το παγκόσμιο εμπόριο κατ' όγκο. Και σε όλες τις αγορές, τα κέρδη είναι καλά.

Οι τιμές για τα πετρελαιοφόρα αυξήθηκαν μετά την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία. Στην Ερυθρά Θάλασσα, οι επιθέσεις των Χούθι ανάγκασαν τη συντριπτική πλειονότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων να αποφύγουν τη Διώρυγα του Σουέζ, αυξάνοντας και πάλι τα κέρδη, καθώς αυξάνονταν οι αποστάσεις.

**Οι εταιρείες μεταφοράς άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος έχουν κάνει την καλύτερη αρχή έτους τουλάχιστον από το 2015.**

«Μας κυβερνά περισσότερο το εμπορικό συμφέρον παρά η πολιτική», είπε ο Τεντ Πετρόπουλος, ιδρυτής της ναυτιλιακής Petrofin Research με έδρα την Αθήνα. «Ένας από τους λόγους που επιβιώσαμε αυτούς τους αιώνες είναι ότι ήμασταν πολύ ευέλικτοι και έξυπνοι και ικανοί να προσαρμοστούμε στις μεταβαλλόμενες συνθήκες».

Αυτό δεν σημαίνει ότι οι Έλληνες ιδιοκτήτες, των οποίων η ενασχόληση με τη ναυτιλία πηγαίνει αιώνες πίσω, δεν έχει επικριθεί, σημειώνει το πρακτορείο. Ουκρανοί αξιωματούχοι έχουν τονίσει τον ρόλο τους στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων ρωσικού πετρελαίου, βοηθώντας έτσι στη διοχέτευση πετροδολαρίων στη Μόσχα.

Από την πλευρά τους, οι Έλληνες ιδιοκτήτες επισημαίνουν ότι ενεργούν ακριβώς όπως ζητά η κυβέρνηση των ΗΠΑ, ακολουθώντας τους κανόνες που έχουν τεθεί από τους G7.

## Κύριοι ρόλοι

Την τελευταία δεκαετία, η ναυτιλία έχει συνεισφέρει 148 δισεκατομμύρια ευρώ στην ελληνική οικονομία και συνεισέφερε έως και 8% στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν πέρυσι.

Σε μεταφορική ικανότητα, η Ελλάδα είναι οριακά μπροστά από την Κίνα ως η μεγαλύτερη πλοιοκτήτρια χώρα στον κόσμο, ενώ σε όρους ολικής χωρητικότητας - μια άλλη μέτρηση που παρακολουθείται προσεκτικά - κατατάσσεται δεύτερη. Η συνολική αξία του ελληνικού στόλου υπολογίζεται σε σχεδόν 180 δισεκατομμύρια δολάρια, σύμφωνα με την Clarkson Research Services Ltd.

Πέρα όμως από τη γεωπολιτική, υπάρχουν και άλλες σημαντικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτες σε όλο τον κόσμο και θα συζητήσουν αυτή την εβδομάδα στα Ποσειδώνια -τη διετή συνάντηση του κλάδου στην Αθήνα.

Όταν τα κέρδη αυξάνονται, συνήθως επιταχύνεται ένα κύμα παραγγελιών πλοίων, το οποίο με τη σειρά του δημιουργεί επιπλέον μεταφορική ικανότητα που τελικά συντρίβει τα ναύλα. Αυτός είναι ο μακροχρόνιος κύκλος άνθησης και πίεσης του κλάδου. Αλλά αυτή τη φορά, οι παραγγελίες νέας χωρητικότητας από τους πλοιοκτήτες ήταν σχετικά συγκρατημένες, καθυστερώντας πιθανώς την πτώση.

Η ενεργειακή μετάβαση έχει δημιουργήσει αβεβαιότητα σχετικά με το ποια θα είναι τα κυρίαρχα καύσιμα του μέλλοντος. Οι ρυθμιστικές αρχές πιέζουν για την απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα έως το 2050, κάτι που θεωρητικά θα επιταχύνει την απαξίωση των πλοίων που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα.

Παρ' όλα αυτά, περισσότερα από τα μισά νέα πλοία που έχουν παραγγελθεί μέχρι στιγμής το 2024 είναι πλοία που κινούνται με ορυκτά καύσιμα, δείχνουν τα στοιχεία της Clarkson. Αυτός είναι ένας ενδεικτικός δείκτης για το πώς βλέπουν οι ιδιοκτήτες το μέλλον, δεδομένου ότι πολλά από αυτά τα φορτηγά πλοία θα μπορούσαν ακόμα να λειτουργούν κοντά στον χρόνο που υποτίθεται ότι θα συμβεί η μετάβαση.

Τα πλοία έκαψαν περίπου 200 εκατομμύρια τόνους ορυκτών καυσίμων πέρυσι, σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Ενέργειας. Η ναυτιλία αντιπροσωπεύει περισσότερες εκπομπές άνθρακα από τη Γερμανία.

## Το «άγνωστο» με τα καύσιμα

Ωστόσο, ενώ υπάρχουν πολυάριθμα εναλλακτικά καύσιμα που διαφημίζονται, **δεν είναι σαφές ποια θα επικρατήσουν** στην κλίμακα που απαιτείται. Θα χρειαστεί να κατασκευαστούν ολόκληρες αλυσίδες εφοδιασμού και συστήματα υποδομής για να φιλοξενήσουν τα νεότερα καύσιμα.

«Το καλύτερο εναλλακτικό καύσιμο παραμένει θέμα συζήτησης», δήλωσε ο **Γιώργος Μαχαιράς**, παγκόσμιος επικεφαλής ναυτιλίας στη δικηγορική εταιρεία Watson Farley & Williams. «Το να μπορείτε να αντισταθμίσετε τα στοιχήματά σας για να καθορίσετε τι θα λειτουργούσε καλύτερα είναι μια ακριβή επιλογή που δεν μπορούν να αντέξουν πολλοί».

Αυτό είναι ιδιαίτερα δύσκολο στην Ελλάδα, όπου ο κλάδος περιλαμβάνει έναν αριθμό μικρότερων συμμετεχόντων, που τείνουν να ακολουθούν το παράδειγμα μεγαλύτερων ομοτίμων, είπε.

Επιπλέον, η περιορισμένη ναυπηγική ικανότητα καθιστά τα πλοία **απαγορευτικά ακριβά** και το φτηνό χρέος υψηλής μόχλευσης είναι λιγότερο άμεσα διαθέσιμο, επειδή οι τράπεζες είναι πιο απρόθυμες να δανείσουν από ό,τι στον τελευταίο υπερκύκλο, σύμφωνα με τον **Nicolas Duran**, διευθύνοντα σύμβουλο της Fearnley Securities.

Η απροθυμία για αγορά νέων σημαίνει ότι ο στόλος **γερνάει**, με τη μέση ηλικία ενός φορτηγού χύδην φορτίου να είναι η υψηλότερη εδώ και πάνω από μια δεκαετία.

Αντίθετα, ορισμένοι ιδιοκτήτες αγοράζουν **μεταχειρισμένα πλοία** για να μπορούν να βγάλουν μετρητά στην τρέχουσα αγορά.

Σημαίνει ότι δεν χρειάζεται να ανησυχούν μήπως τα πλοία τους θα απαρχαιωθούν τα επόμενα χρόνια, είπε ο Duran. Οι τιμές των capesize πλοίων μεταφοράς εμπορευμάτων πενταετίας και των υπερδεξαμενόπλοιων είναι σε **επίπεδα-ρεκόρ τουλάχιστον δεκαετίας**, σύμφωνα με στοιχεία του Baltic Exchange.

Όλα αυτά καθυστερούν τη μετάβαση σε πιο φιλικά προς το περιβάλλον πλοία και σημαίνουν ότι ο στόλος δεν θα αναπτυχθεί τόσο γρήγορα. «Το άθροισμα αυτών των πραγμάτων θα μπορούσε να μας επιτρέψει να δούμε μια μακρύτερης διάρκειας ανάπτυξη», είπε ο Duran.