

## Με ταχείς ρυθμούς αυξάνεται ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενόπλοιων

2016/07/10 18:58 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Με ταχείς ρυθμούς αυξάνεται ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενόπλοιων, ως αποτέλεσμα της ανόδου των ναύλων σε όλες σχεδόν τις κατηγορίες πλοίων μετά το 2014.

Όπως αναφέρει ο ναυλομεσιτικός οίκος Gibson, τον Ιούνιο του 2014 ο παγκόσμιος στόλος αριθμούσε 4.280 δεξαμενόπλοια όλων των τύπων άνω των 25.000 dwt (VLCC's, suezmax, aframax, rapamax, MR), ενώ το 2015 έφτασαν τα 4.350 και τον φετινό Ιούνιο τα 4.498.

Η εταιρεία επισημαίνει ότι, αν και η αγορά αναμένεται να συνεχίσει να κινείται σε υψηλά επίπεδα και το β' εξάμηνο του 2015, **η πορεία της είναι άρρηκτα συνδεδεμένη από τις αποφάσεις των παραγωγών χωρών για το εύρος της παραγωγής πετρελαίου.**

Συστήνει επίσης στις ναυτιλιακές εταιρείες να ελέγχουν συχνά το μέγεθος του orderbook στα δεξαμενόπλοια.

Τον τελευταίο χρόνο μόνο προστέθηκαν στον παγκόσμιο στόλο 203 πλοία χωρητικότητας 21,9 εκατ. dwt, ενώ στο orderbook συμπεριλαμβάνονται 627 πλοία χωρητικότητας 83 εκατ. dwt.

Image not found or type unknown



Είναι ενδεικτικό ότι την περίοδο Ιουνίου 2014 - Ιουνίου 2015 είχαν προστεθεί στον στόλο 180 νέα πλοία χωρητικότητας 16,7 εκατ. dwt, ενώ το orderbook έφτασε τα 599 πλοία χωρητικότητας 77,3 εκατ. dwt.

Τέλος, την περίοδο Ιουνίου 2013 - Ιουνίου 2014 είχαν πέσει στη θάλασσα 162 νέα πλοία με το orderbook να βρίσκεται στα επίπεδα των 590 πλοίων, χωρητικότητας 62,1 εκατ. dwt.

Η άνοδος της αγοράς φαίνεται και από την πτωτική τάση στις διαλύσεις, αφού τον χρόνο μέχρι τον Ιούνιο του 2014 είχαν πουληθεί για διάλυση 104 πλοία χωρητικότητας 12,3 εκατ. dwt, σε τιμές που κυμαίνονταν στα 325 μέχρι 495 δολάρια

ανά τόνο.

Τους επόμενους 12 μήνες πουλήθηκαν για scrap 70 πλοία 4,7 εκατ. dwt, ενώ τον τελευταίο χρόνο έχουν πουληθεί για διάλυση 34 μόλις δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 2,5 εκατ. dwt σε τιμές που κυμαίνονται από 170 δολάρια μέχρι 270 δολάρια ανά τόνο.

Η πτωτική πορεία των τιμών του scrap και τα υψηλά ναύλα που προσφέρονται δεν είναι οι μοναδικές αιτίες που έχουν αναγκάσει τις ναυτιλιακές εταιρείες να απέχουν από την αγορά του scrap.

Όπως επισημαίνει η Gibson, τα eco πλοία αυτή την περίοδο δεν προσφέρουν κάποιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων, αφού η περιβαλλοντική νομοθεσία, δεν έχει αποφέρει ακόμα αποτελέσματα.