

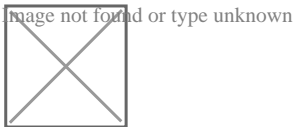
Παραμένει η απαισιοδοξία στην ναυλαγορά. Η εικόνα εξαμήνου

2016/07/24 18:44 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Με μελανά χρώματα περιγράφει την κατάσταση που επικράτησε, στη ναυτιλιακή βιομηχανία, το πρώτο εξάμηνο του 2016 ο επικεφαλής του τμήματος ερευνών της Clarksons, Steve Gordon, σύμφωνα με την «Ναυτεμπορική».

«Η ναυτιλία διανύει τη χειρότερη περίοδο από την αρχή της χρηματοοικονομικής κρίσης το 2008, και αυτό παρά το γεγονός ότι καταβάλλονται από τον κλάδο τεράστιες προσπάθειες για να αντιπαρέλθει την κρίση», σημειώνει χαρακτηριστικά.

Για να υποστηρίξει την άποψή του, αναφορικά με τη σφοδρή θαλασσοταραχή που αντιμετωπίζει η ναυτιλία, αναδεικνύει τα στοιχεία του δείκτη των Clarksons που αντικατοπτρίζουν όλη την αγορά της ναυτιλίας.



Όπως αναφέρει, το εξάμηνο έκλεισε με απώλειες ύψους 18%, σε σχέση με τον μέσο όρο του δείκτη, από το 2009 μέχρι τώρα. **Σε σχέση με το α' εξάμηνο του 2015, η πτώση φτάνει το 30%.**

Όπως χαρακτηριστικά υπογραμμίζει, ο μέσος όρος εσόδων, για τα πλοία όλων των τύπων, έφτασε φέτος τα 8.575 δολάρια την ημέρα, ενώ το χαμηλό όλων των εποχών είναι στα 7.444 δολάρια την ημέρα.

Ακόμα ένα στοιχείο που δείχνει το μέγεθος του προβλήματος είναι οι νέες παραγγελίες για πλοία, οι οποίες για το α' εξάμηνο του έτους έφτασαν συνολικά τα 16 δισ. δολάρια, που αποτελεί αρνητικό ρεκόρ για τα τελευταία 35 χρόνια σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η αγορά

Τα bulker δέχονται την εντονότερη πίεση, με αποτέλεσμα τους τελευταίους μήνες να έχουν σπάσει, κατ' επανάληψη, κάθε προηγούμενο αρνητικό ρεκόρ.

Στα πλοία των 180.000 τόνων, τα capes, ο μέσος όρος των εσόδων διαμορφώθηκε

στο εξάμηνο του έτους λίγο κάτω από τα 5.000 δολάρια την ημέρα, ποσό που είναι κατά 76% μικρότερο από τον μέσο όρο των εσόδων των capes, από το 2009 μέχρι σήμερα.

Αλλά και στα containerships η κατάσταση δεν είναι πολύ καλύτερη, με τα έσοδα των πλοίων να είναι κατά 54% κάτω από τον μέσο όρο της περιόδου 2009-2016, ενώ σε ό,τι αφορά τα offshore σκάφη, οι ναύλοι είναι κατά 50% κάτω από τον αντίστοιχο μέσο όρο και φυσικά κάτω από τα επίπεδα του OPEX.

Image not found or type unknown



Και τα LPG, όμως, κινήθηκαν σε χαμηλότερα από τα περσινά επίπεδα, ενώ και τα μεγάλα πλοία της κατηγορίας, τα VLGCs, έκλεισαν στα 32.000 δολάρια.

Στα θετικά πάντως καταγράφονται οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων, με τα VLCCs να είναι στα 50.000 δολάρια την ημέρα κατά μέσο όρο στο πρώτο εξάμηνο, ενώ σε καλά επίπεδα βρίσκονται και οι ναύλοι για τα product tankers και τα chemical, αν και λίγο κάτω από τις προσδοκίες.

Τις καλύτερες επιδόσεις έχουν πετύχει φέτος τα go-go πλοία, με ημερήσια έσοδα κατά 60% πάνω σε σχέση με πέρσι.

Ο παγκόσμιος στόλος

Στα ενθαρρυντικά της ανάλυσης της Clarksons είναι η κάμψη του ρυθμού μεγέθυνσης του παγκόσμιου στόλου κατά 1% φέτος, στα 1,8 δισ. dwt.

Ο κ. Gordon βαθμολογεί την προσπάθεια αυτή με «Α», αν και υπενθυμίζει ότι τα 29 εκατ. dwt που πουλήθηκαν για scrap στο εξάμηνο, είναι λίγο κάτω από τα επίπεδα του 2012.

Όσον αφορά τις νέες παραγγελίες, έφτασαν μόλις τα 18 εκατ. dwt, με την αξία τους να διαμορφώνεται μόλις στα 16 δισ. δολάρια, το μικρότερο ποσό που έχει επενδυθεί τα τελευταία 35 χρόνια, ενώ είναι κατά 68% χαμηλότερο από τον μέσο όρο της περιόδου 2009-2016.

Όσον αφορά τις διαλύσεις, σύμφωνα με τους υπολογισμούς των Clarksons, μέχρι το τέλος του χρόνου αναμένεται να έχουν πουληθεί για scrap περίπου 40 εκατ. τόνοι πλοίων τύπου bulker, περίπου 10 εκατ. dwt παραπάνω σε σχέση με το 2015.