

---

## Διχάζουν τη ναυτιλιακή αγορά οι συγχωνεύσεις στους liners

---

2017/03/05 13:49 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

---

Διαφέρουν οι απόψεις που εκφράζονται για τις προοπτικές του κλάδου των containerships, εν όψει ενίσχυσης της συγκέντρωσης στις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών (liners).

Τα σχέδια για εξαγορές και συγχωνεύσεις, αλλά και η διαμόρφωση των πολύ μεγάλων συμμαχιών, που ως στόχο έχουν την εξασφάλιση της βιωσιμότητας των εταιρειών του κλάδου, μέσα σε ένα πολύ δύσκολο οικονομικό περιβάλλον, παίρνουν σταδιακά σάρκα και οστά.

Οι εξελίξεις αυτές θα έχουν αντίκτυπο και στις **πλοιοκτήτριες εταιρείες containerships που ναυλώνουν τα πλοία τους στους μεγάλους liners.**

Πρόκειται για έναν τομέα, στον οποίο τα τελευταία 15 χρόνια οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν κάνει μεγάλες επενδύσεις.

Οι απόψεις σχετικά με τον βαθμό επίδρασης των εξελίξεων στη σχετική αγορά δίστανται, αφού ορισμένοι θεωρούν ότι δεν θα επηρεαστούν οι πλοιοκτήτριες εταιρείες, ενώ ακούγονται και αντίθετες γνώμες, σύμφωνα με τις οποίες θα υπάρξουν αρνητικές επιπτώσεις.

Μιλώντας για την επόμενη μέρα στις εταιρείες αυτές, ο διευθύνων σύμβουλος της πλοιοκτήτριας εταιρείας Seaspan Gerry Wang, απαντώντας σε ερώτηση για το αν οι εξελίξεις **θα γείρουν τη ζυγαριά στις διαπραγματεύσεις για τους ναύλους υπέρ των liners**, σημείωσε ότι οι συγχωνεύσεις δεν θα λειτουργήσουν αρνητικά για την εταιρεία του.



«Η ενοποίηση του κλάδου των τακτικών γραμμών είναι, κατά τη γνώμη μας, θετική, επειδή οι liners θα καταστούν περισσότερο ανθεκτικοί, μέσα από τις μεγάλες αυτές συνεργασίες.

Δεν βλέπουμε καμία ουσιαστική αλλαγή, σε σχέση με τις συναλλαγές μας με τις μεγάλες εταιρείες τακτικών γραμμών», ανέφερε χαρακτηριστικά και προσέθεσε: «Έτσι και αλλιώς συνεχίζουμε και μιλάμε με την καθεμία από τις εταιρείες αυτές ξεχωριστά».

Στην ίδια ερώτηση κλήθηκε να απαντήσει και ο οικονομικός διευθυντής της Costamare Γρηγόρης Ζήκος, ο οποίος τόνισε ότι η συγκέντρωση στον κλάδο θα έχει θετικές επιπτώσεις για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες.

«Όσο λιγότερες είναι οι εταιρείες στους liners, τόσο μεγαλύτερη θα είναι η αποτελεσματικότητά τους», ανέφερε χαρακτηριστικά και προσέθεσε: «Από την πλευρά μας θέλουμε οι πελάτες μας να είναι ισχυροί και δυνατοί, παρά να έχουμε να κάνουμε με 50 εταιρείες και ορισμένες εξ αυτών να μην μπορούν να αντεπεξέλθουν στις υποχρεώσεις τους».

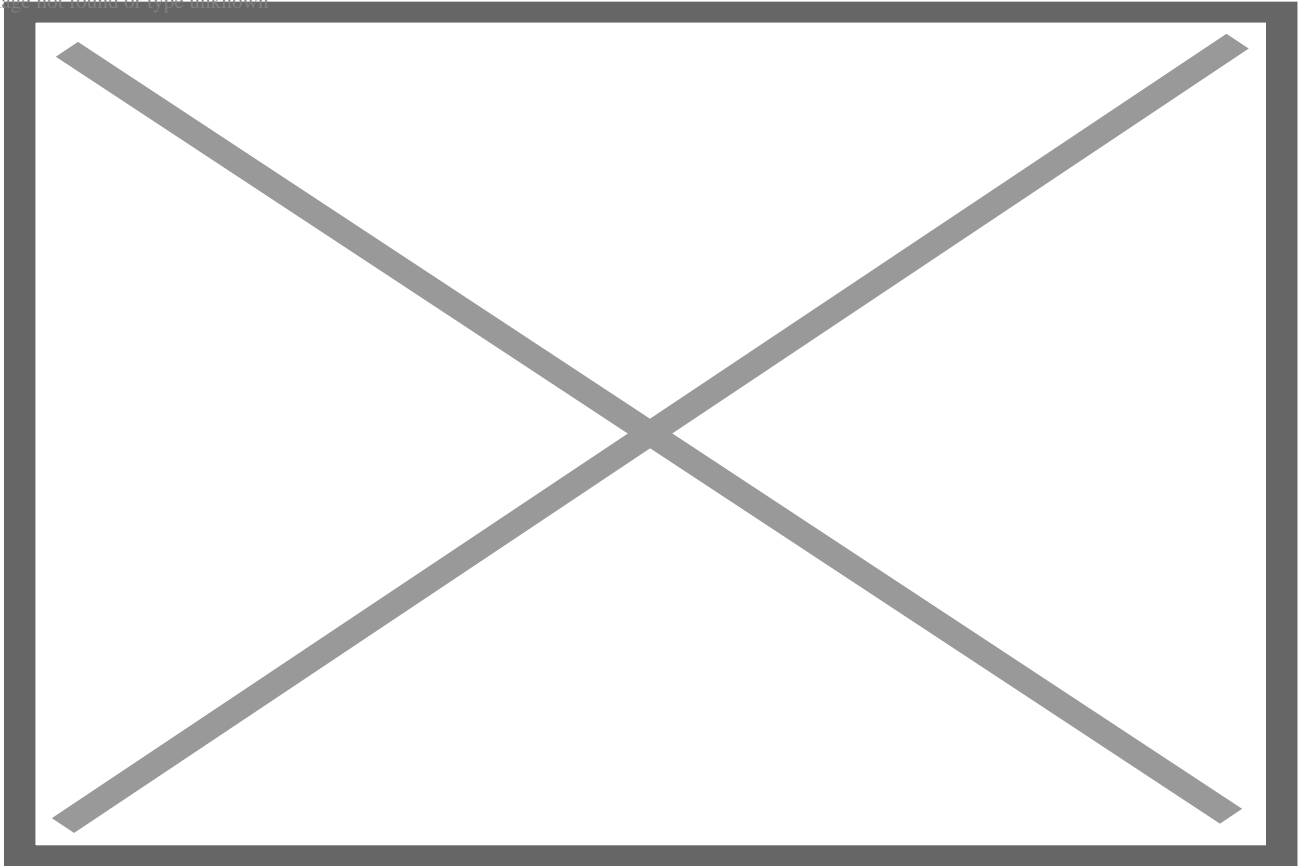
### **Οι αντίθετες απόψεις**

Στον αντίποδα, όμως, ο κ. Mark Whatle, senior managing director της επενδυτικής τράπεζας Evercore, σε συνέντευξη που έδωσε στο Fairplay ανέφερε ότι κατά την εκτίμησή του θα υπάρξουν επιπτώσεις για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες.

Σύμφωνα με το σκεπτικό που ανέπτυξε οι στρατηγικές αλλαγές στους liners θα αλλάξουν τις ισορροπίες και θα οδηγήσουν μακροπρόθεσμα σε συγχωνεύσεις και στον

κλάδο των πλοιοκτητριών εταιρειών.

Image not found or type unknown



Ανάλογη ήταν και η άποψη του διευθύνοντος συμβούλου της επενδυτικής τράπεζας AMA Capital Partners Paul Land, ο οποίος υπογράμμισε ότι «είμαστε ιδιοκτήτες containerships και επαγωγικά τάσσομαι κατά της συγκέντρωσης. Δεν είναι καλό για τους πλοιοκτήτες».

«Τι θα συμβεί όταν εδραιωθούν οι συγχωνεύσεις που είναι σε εξέλιξη σήμερα και επιτευχθούν οι οικονομίες κλίμακας;» αναρωτήθηκε, για να απαντήσει άμεσα ότι «θα είναι εις βάρος των πλοιοκτητριών εταιρειών».

Προτιμούμε να έχουμε απέναντί μας 30 liners που ο καθένας θα θέλει ένα πλοίο για την εταιρεία του, γεγονός που θα οδηγήσει σε μια πιο υγιή αγορά».

Αλλά και ο κ. Randee Day της Goldin Associates επεσήμανε ότι μπορεί να δούμε να γίνονται θεμελιώδεις αλλαγές στην αγορά εξαιτίας της συγκέντρωσης που παρατηρείται.

«Μπορεί να ναυλώνουν λιγότερα πλοία οι συμμαχίες αυτές και σε αυτή την περίπτωση κάποιοι δεν θα καταφέρουν να δραστηριοποιήσουν τα πλοία τους».

### **Τα μερίδια αγοράς**

Το μερίδιο αγοράς των 10 κορυφαίων ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών

στον κόσμο θα μπορούσε να ανέλθει, σε λίγα χρόνια, στο 79%, σχεδόν δύο φορές περισσότερο όσο πριν από 20 χρόνια.

Σύμφωνα με τα στοιχεία των Clarksons, τα 5.154 containerships που έχει ο παγκόσμιος στόλος ανήκουν συνολικά σε 622 εταιρείες – περίπου οκτώ πλοία ανά ιδιοκτήτη.

Ωστόσο, διαχειρίζονται από 326 εταιρείες, γεγονός που σημαίνει ότι καθεμία εταιρεία διαχειρίζεται 16 πλοία κατά μέσο όρο.

Το ανησυχητικό όμως είναι ότι οι οκτώ πρώτες εταιρείες του κλάδου διαχειρίζονται στόλους από περισσότερα από 100 containerships η καθεμία, ενώ **οι 10 πρώτες διαχειρίζονται συνολικά 2.500 πλοία**, τον μισό δηλαδή παγκόσμιο στόλο.

**Αντώνης Τσιμπλάκης,**

«Ναυτεμπορική»