
Αμφιλεγόμενες συμμαχίες κατά της ναυτιλιακής κρίσης. Κοντέινερ στέκονται... ακινητοποιημένα

2017/04/10 21:13 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο εφοπλιστικός κλάδος παλεύει εδώ και χρόνια με τη ναυτιλιακή κρίση που φέρνει πολλές εταιρείες ενώπιον της χρεοκοπίας. Πολλοί βρίσκουν διέξοδο στις συμμαχίες αντιμετωπίζοντας συχνά κατηγορίες περί καρτέλ, σύμφωνα με την DW.

Όταν τα πράγματα «σκουραίνουν», επιχειρούμε προσεγγίσεις. Αυτό φαίνεται να ήταν και το σκεπτικό των μεγαλύτερων εφοπλιστικών εταιρειών, οι οποίες σύστησαν τέσσερις συμμαχίες ως μέτρο αντιμετώπισης της διαρκούς ναυτιλιακής κρίσης.

Ο κλάδος αναδιάρθρωθηκε ξανά από 1ης Απριλίου, **με τις συμμαχίες να περιορίζονται σε τρεις**. Συντονίζοντας δρομολόγια και αξιοποιώντας, όσο το δυνατόν καλύτερα το χώρο των εμπορικών τους πλοίων, οι εταιρείες επιχειρούν επειγόντως να εξοικονομήσουν χρήματα.

«Το τελευταίο διάστημα οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες δεν κατόρθωσαν καν να εισέλθουν στη ζώνη του κέρδους», δήλωσε, στην DW, ο Μπούρκχαρντ Λέμπερ, γενικός διευθυντής του Ινστιτούτου Οικονομίας Ναυτικών Μεταφορών και Logistics της Βρέμης.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της εταιρείας συμβουλευτικών υπηρεσιών στον κλάδο της ναυτιλίας Drewry, τον τελευταίο χρόνο ο κλάδος έχει υποστεί απώλειες άνω των τριών δις δολαρίων.

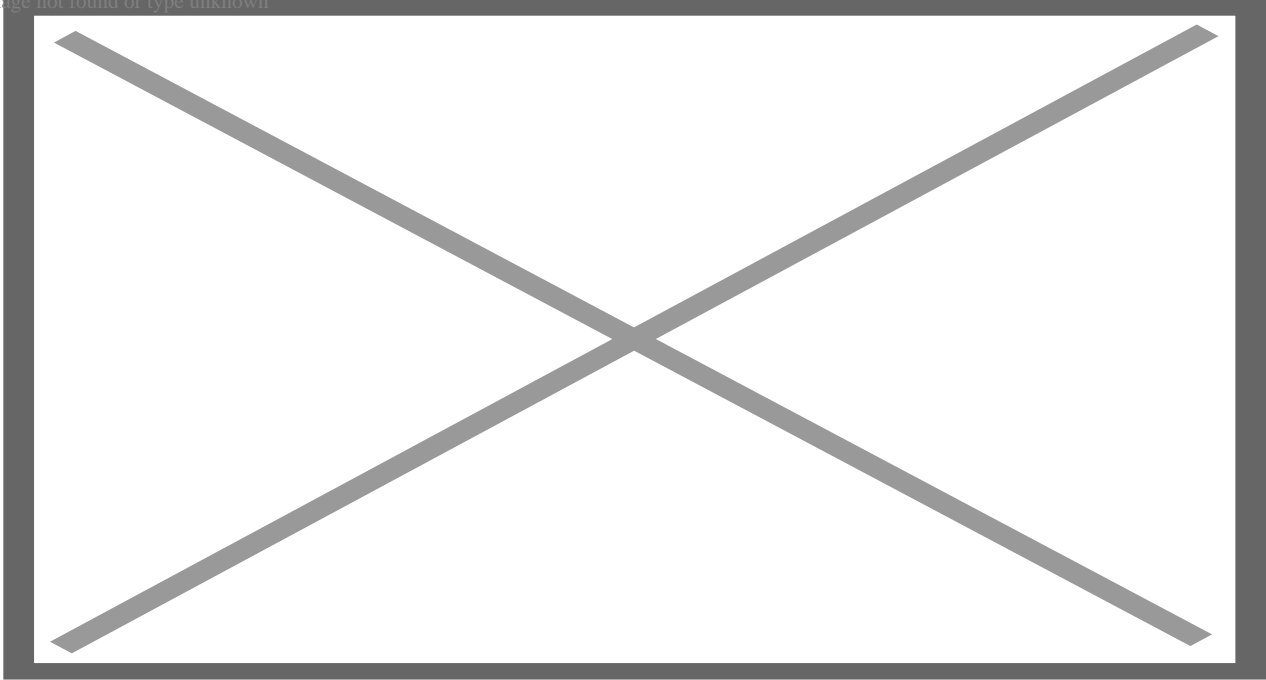
Ακόμη και κολοσσοί, όπως η APM-Maersk και η Harag-Lloyd. Αυτές οι απώλειες είναι όψιμες επιπτώσεις της χρηματοοικονομικής κρίσης του 2008.

Το παγκόσμιο εμπόριο, το οποίο σημείωνε άνθηση την προ κρίσης περίοδο, υποχώρησε σημαντικά με αποτέλεσμα πολλά εμπορικά πλοία να μείνουν ξαφνικά, χωρίς φορτίο.

Σε αυτό ήρθε να προστεθεί ότι τα νέα πλοία που κατασκευάζονταν ήταν ακόμη

μεγαλύτερα και οι εφοπλιστικές εταιρείες είχαν ήδη δώσει καινούριες παραγγελίες πλοίων.

Image placeholder



Ως εκ τούτου υπήρξε μια υπερπροσφορά χωρητικότητας που ήταν αδύνατο να καλυφθεί και η οποία πίεζε τις τιμές για μεταφορές μέσω θαλάσσης προς τα κάτω. Η Hanjin, η έβδομη σε μέγεθος ναυτιλιακή εταιρεία στον κόσμο μέχρι πρότινος, οδηγήθηκε τελικά στη χρεοκοπία.

Όσες εταιρείες βρίσκονται ακόμη στην αγορά έχουν παροπλίσει προς το παρόν μέρος του στόλου τους. Σχεδόν 300 κοντέινερ στέκονται ακινητοποιημένα σε λιμάνια ανά τον κόσμο.

Πάνω από ένα εκατομμύριο TEU (μονάδα μέτρησης που ισούται με τη χωρητικότητα ενός τυποποιημένου εμπορευματοκιβωτίου).

Ελαφρά, αλλά όχι διαρκής ανάκαμψη

Αναμφίβολα ο ναυτιλιακός κλάδος καλείται να βρει τρόπους εξόδου από τη δυσχερή κατάσταση, στην οποία έχει περιέλθει, προκειμένου να μην «βουλιάξει». Πάντως και η αναδιάρθρωση του κλάδου σε τρεις μεγάλες συμμαχίες είναι αμφιλεγόμενη.

Επικριτές φοβούνται ότι ακόμη μεγαλύτερα μερίδια αγοράς θα σωρευτούν σε ακόμη λιγότερα χέρια, διευκολύνονται έτσι πιθανές συμφωνίες καθορισμού των τιμών.

«Η αυξανόμενη συγκέντρωση σε ολοένα και λιγότερες ναυτιλιακές συμμαχίες σίγουρα θα διευκολύνει τέτοιους είδους συμφωνίες σε έναν κλάδο που ούτως ή άλλως είναι επιρρεπής σε αυτές», ανέφερε η Ρενάτα Χέσσε από το αμερικανικό υπουργείο Δικαιοσύνης τον περασμένο Νοέμβριο, σε επιστολή της προς την

αμερικανική Ομοσπονδιακή Ναυτιλιακή Αρχή (FMC).

Ωστόσο, παρά τις σοβαρές επιφυλάξεις της περί πιθανής στρέβλωσης του υγιούς ανταγωνισμού, η FMC ενέκρινε τις αιτήσεις των εφοπλιστών.

Στα μέσα Μαρτίου, πάντως, το FBI έκανε έφοδο σε μια συνάντηση των επικεφαλής των **20 κορυφαίων ναυτιλιακών εταιρειών που διοργανώνεται τακτικά στο Σαν Φρανσίσκο των ΗΠΑ.**

Οι υπάλληλοι του FBI ανακοίνωσαν ότι το αμερικανικό υπουργείο Δικαιοσύνης διενεργεί έρευνες, επιδίδοντας γραπτές κλητεύσεις στους παρευρισκόμενους. Οι εφοπλιστές που έλαβαν τις σχετικές επιστολές δεν ήθελαν να πουν περισσότερα για το συμβάν.

Στο παρελθόν υπήρξαν ξανά έρευνες εναντίον εφοπλιστών με την υποψία για σύσταση καρτέλ, οι οποίες οδήγησαν σε κάποιες περιπτώσεις σε επιβολή υψηλών προστίμων.

Οι έρευνες που βρίσκονται τώρα σε εξέλιξη ενδέχεται να αποτελέσουν ένα ακόμη εμπόδιο στην προσπάθεια των εφοπλιστών να εξέλθουν από την κρίση. Ωστόσο, υπάρχουν και ελπιδοφόρα μηνύματα.

Η κατάσταση στο πεδίο των παραγγελιών έχει βελτιωθεί κάπως τις τελευταίες εβδομάδες. «Διαφαίνεται ελαφρά βελτίωση σε ό,τι αφορά τη ζήτηση», σχολιάζει ο Μπούρκχαρντ Λέμπερ. Ωστόσο, όπως τονίζει ο ίδιος, δεν μπορεί να μιλήσει κανείς για διαρκή ανάκαμψη.