

# Οι Έλληνες εφοπλιστές με μεγάλες παραγγελίες σε κινέζικα ναυπηγεία και η στροφή σε Ιαπωνία Ν. Κορέα

12 Ιουλίου 2016



Την ώρα που η Ελλάδα θέλει να προσελκύσει κινεζικές επενδύσεις και οι Κινέζοι επιθυμούν να αναπτύξουν περαιτέρω το εμπόριο τους, συμπεριλαμβάνοντας στα σχέδια τους και τη χώρα με την ελληνική ναυτιλία -ο καλύτερος πελάτης των κινεζικών ναυπηγείων τα τελευταία χρόνια-, αρχίζει πλέον να αλλάζει ρότα και να απομακρύνεται...

Οι ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων, εν μέσω της σοβαρότατης κρίσης που έχει πλήξει τον κλάδο, ξαναστρέφονται προς την Ιαπωνία και την Νότιο Κορέα, χωρίς ωστόσο να έχει σχηματισθεί πλήρως η εικόνα.

Όπως όλα δείχνουν, πάντως, οι προοπτικές για την κινεζική ναυπηγική βιομηχανία είναι δυσοίωνες, καθώς μπαίνει σε πτωτική τροχιά. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας που ταλαιπωρεί την ελληνική βιομηχανία δεν δίνει πια μεγάλο αριθμό παραγγελιών, όπως στο παρελθόν. Τα κινεζικά ναυπηγεία έχουν γίνει πάρα πολλά, όπως τη «χρυσή εποχή», δηλαδή την πρώτη 10ετία του 21ου αιώνα που οι γιάρδες ξεφύτρωναν σαν μανιτάρια.

Ιαπωνία και Κορέα μπορεί να ρίχνουν τις τιμές τους, εν τούτοις είναι ακριβότερες από εκείνες της Κίνας, αλλά έχουν καλύτερη τεχνογνωσία. Κι αυτό είναι που θέλουν να εκμεταλλεύονται οι

πλοιοκτήτες: Υψηλή τεχνογνωσία με τη χαμηλότερη δυνατή τιμή. Αν στο μεταξύ οι κινεζικές γυάρδες βελτιώσουν κι άλλο την ποιότητα κατασκευής, κρατώντας, παράλληλα, χαμηλά τις τιμές τότε πιθανόν να αναστρέψουν υπέρ τους το κλίμα. Στην παρούσα στιγμή, πάντως, αυτό δεν ισχύει.

Η μεγάλη συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της κινεζικής ναυπηγικής βιομηχανίας έως τώρα καταδεικνύεται από τους αριθμούς.

**Σύμφωνα με την έρευνα του Maritime Information Services** σε σύνολο 4.907 πλοίων ελληνικών συμφερόντων χωρητικότητας 370 εκατομμυρίων τόνων σε κινεζικά ναυπηγεία έχουν κατασκευαστεί τα 1.256 ποσοστό 25,6%, συνολικής χωρητικότητας 92,3 εκατομμυρίων ευρώ. Αυτή την χρονική περίοδο σε κινεζικές γυάρδες βρίσκονται υπό ναυπήγηση 196 πλοία για λογαριασμό Ελλήνων, συνολικής χωρητικότητας 17,5 εκατομμυρίων τόνων.

Από αυτά, τα 119 είναι φορτηγά χωρητικότητας 10,3 εκ. τόνων, 44 δεξαμενόπλοια, χωρητικότητας 5,6 εκατ. τόνων, 19 μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, επτά LPG, δύο LNG, ενώ άλλα πέντε είναι διάφορων τύπων.

Σε κορεατικά ναυπηγεία οι Έλληνες «χτίζουν» 168 πλοία, τα οποία είναι αριθμητικά λιγότερα όσα ναυπηγούνται στην Κίνα, αλλά είναι μεγαλύτερης χωρητικότητας, καθώς ξεπερνούν τους εκατομμύρια τόνους. Ακολουθεί η Ιαπωνία, με 55 πλοία χωρητικότητας 4,7 εκατομμυρίων τόνων, η Ρουμανία με 12 και 1,6 εκ. τόνους, το Βιετνάμ με 9 πλοία, οι Φιλιππίνες με 8 πλοία, η Ινδία με 2 πλοία η καθεμία, ενώ ένα μόλις πλοίο ελληνικών συμφερόντων κατασκευάζεται στην Φιλανδία.

## **Οι ελληνικές παραγγελίες στην Κίνα**

Οι Έλληνες αθροιστικά ναυπηγούν 453 πλοία, χωρητικότητας 46 εκατομμυρίων τόνων. Από αυτά που έχουν ναυπηγικά συμβόλαια στην Κίνα ξεχωρίζουν μεταξύ άλλων, σύμφωνα με την έρευνα του Maritime Information Services, οι Γιώργος Προκοπίου (Dynacom) και Γιώργος Οικονόμου (TMS-Cardiff) με 14 πλοία έκαστος, ο Γιώργος Λογοθέτης με 11 (Lomar), η Eletson των Χατζηελευθεριάδη, Καρασταμάτη-Κέρτσικοφ με 9, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Θεόδωρος Βενιάμης με την Golden Union που έχει 8, όπως και ο Όμιλος Λασκαρίδη με οκτώ παραγγελίες, καθώς και ο Βαγγέλης Μαρινάκης με 5 (Capital).

**Par**