

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες, πρωταθλητές και στις ναυπηγήσεις πλοίων

Παρά την οικονομική κρίση και τις δυσκολίες χρηματοδότησης, οι Έλληνες εφοπλιστές προχώρησαν σε παραγγελίες 502 πλοίων μέχρι το 2017, συνολικής χωρητικότητας 47,5 εκατομμυρίων τόνων και αξίας 15-20 δισ. δολαρίων

Οι Έλληνες αιμοδότες των ασιατικών ναυπηγιών

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί τον οικονομικό αιμοδότη των ασιατικών ναυπηγιών, με εκατοντάδες παραγγελίες να δίνονται στις γυάρδες κυρίως της Κίνας, της Νοτίου Κορέας αλλά και της Ιαπωνίας, αξίας δισεκατομμυρίων δολαρίων. Σύμφωνα με το Newsfront Greek Shipping Intelligence, οι ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες το 2013 επένδυσαν περισσότερα από 13 δισ. δολάρια σε παραγγελίες ναυπηγής 275 πλοίων, χωρητικότητας άνω των 24,5 εκατομμυρίων τόνων (dwt), και αύξησαν το υπό παραγγελία συνολικό dwt κατά 364% σε σχέση με το 2012. Οι ελληνικές επενδύσεις κυριάρχησαν στις παγκόσμιες παραγγελίες, στις περισσότερες κατηγορίες πλοίων το 2013. Πιο συγκεκριμένα, επένδυσαν 4,5 δισ. δολάρια σε φορτηγά πλοία, καταλαμβάνοντας την

πρώτη θέση στην αντίστοιχη κατηγορία με 134 παραγγελίες, και παράλληλα έδωσαν άλλα 4 δισ. δολάρια για πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου πετρελαίου (LPG) και υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) παραγγέλνοντας συνολικά 51 πλοία. Ο κατάλογος περιλάμβανε επίσης 65 δεξαμενόπλοια, αξίας 3 δισ. δολαρίων, και 25 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, αξίας 1,6 δισ. δολαρίων. Η Κίνα έλαβε 72% των παραγγελιών φορτηγών πλοίων από την Ελλάδα, η Νότια Κορέα εξασφάλισε πάνω από το 1/3 των παραγγελιών ελληνικών πλοίων μεταφοράς αερίου, ενώ και η Ιαπωνία εξασφάλισε μεγάλο αριθμό παραγγελιών. Στο μεταξύ, σε παγκόσμιο επίπεδο τα 944 πλοία -ή 61,8 εκατομμύρια τόνους- έφτασε το σύνολο των παραγγελιών για όλους τους τύπους το α' εξάμηνο του 2014. Οι φετινές παραγγελίες παρουσίασαν πτώση 27% συγκριτικά με το 2013. Σε χρηματική αξία, οι παραγγελίες του εξαμήνου έφτασαν τα 47,5 δισ. δολάρια, κάτι που μεταφράζεται σε μείωση της τάξης του 19% ετησίως.

Η ελληνική ναυτιλία προκαλεί ιλιγγίους στους ανταγωνιστές της εν μέσω παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, με τη χρηματοδότηση να είναι δύσκολη, επιβεβαιώνοντας έναν Βρετανό οικονομικό-ναυτιλιακό αναλυτή, ο οποίος στο περιθώριο της έκθεσης των Ποσειδωνίων είχε παραδεχτεί: «Όλοι κοιτάμε τι κάνουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες, προς τα πού κινούνται και ακολουθούμε. Έχουν φοβερό ένστικτο και ικανότητα να ερμηνεύουν τα μελλούμενα στην αγορά».

ΤΟΥ
ΜΗΝΑ ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΥ

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι κορυφαίοι και στις ναυπηγήσεις πλοίων. Οι παραγγελίες που έχουν γίνει μέχρι το 2017 φτάνουν τα 502 πλοία -φορτηγά, δεξαμενόπλοια, μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, LPG και LNG- συνολικής χωρητικότητας 47,5 εκατομμυρίων τόνων, με την αξία τους να υπολογίζεται μεταξύ 15-20 δισ. δολαρίων, σύμφωνα με τα στοιχεία της Marine Information Services (MIS), η οποία κωδικοποίησε τα στοιχεία αποκλειστικά για το «business stories».

Το αντίστοιχο διάστημα το 2012 το ελληνικό βιβλίο παραγγελιών διαμορφωνόταν στα 508 πλοία, συνολικού deadweight 45,9 εκατομμυρίων τόνων.

Εντός του 2014 έχουν παραδοθεί σε εταιρείες ελληνικών συμφερόντων 76 καράβια, χωρητικότητας 7,076 εκατομμυρίων τόνων, και αναμένονται μέχρι το τέλος του χρόνου άλλα 118, χωρητικότητας 10,5 εκατομμυρίων τόνων, φτάνοντας τα 194 σε αριθμό, με συνολική χωρητικότητα 17,5 εκατομμυρίων τόνων. Από αυτά 103 είναι φορτηγά, 34 containerships, 33 δεξαμενόπλοια, 12 LNG, 8 LPG και 4 άλλων τύπων.

Το 2015 αναμένεται η παράδοση 237 πλοίων χωρητικότητας 20,8 εκατομμυρίων τόνων, εκ των οποίων 99 φορτηγά, 45

δεξαμενόπλοια, 36 μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, 30 LPG, 20 LNG και 7 offshore.

Το 2016 πρόκειται να παραδοθούν σε εταιρείες ελληνικών συμφερόντων 134 πλοία, χωρητικότητας 14,5 εκατομμυρίων τόνων και το 2017, με τα μέχρι τώρα στοιχεία, 13, με χωρητικότητα 1,4 εκατομμυρίων τόνων.

«Εύκολα διαπιστώνει κανείς ότι το ενδιαφέρον των Ελλήνων πλοιοκτεπών για την αγορά νεότευκτων πλοίων παραμένει αμείωτο. Όσο και αν η υπερπροσφορά χωρητικότητας ταλαιπωρεί τη ναυτιλιακή αγορά, αφού πέφτει η τιμή των ναύλων, λόγω ύπαρξης πολλών πλοίων στο νερό, οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες παραμένουν προσπλωμένες στον στόχο τους για εκσυγχρονισμό και αναβάθμιση του στόλου τους», επισημαίνει στο «b.s.» ο Νίκος Μώρος, γενικός διευθυντής της Marine Information Services, και συνεχίζει:

«Για μια ακόμα φορά οι Έλληνες πλοιοκτήτες δείχνουν να αντιλαμβάνονται την αλλαγή εποχής και θέλουν να παραμείνουν ηγέτες στον χώρο. Μετά τη βίαιη πτώση της Γερμανίας από την κυριαρχία στα containers, οι Έλληνες μπαίνουν δυναμικά στις αγοραπωλησίες αυτού του είδους πλοίων, ενώ τοποθετούν παραγγελίες για νεότευκτα και μάλιστα τεραστίων διαστάσεων, αγγίζοντας τα 88 πλοία υπό παραγγελία. Όλο και περισσότεροι αγοράζουν και δοκιμάζουν τις δυνάμεις τους σε αυτή τη νέα αγορά», επισημαίνει και προσθέτει:

«Ωστόσο, δεν σταματούν εδώ. Τα τελευταία χρόνια, με την άνοδο της ζήτησης φυσικού αερίου και της παγκόσμιας στροφής σε πιο "καθαρά" καύσιμα, οι Έλληνες μπαίνουν δυναμικά και στην αγορά πλοίων μεταφοράς φυσικού αερίου. Μάλιστα παραγγέλνουν τα μεγαλύτερα και τα πιο σύγχρονα πλοία, αξίας 200 εκατ. δολαρίων έκαστο. Εφοπλιστές όπως ο Ιωάννης Αγγελικούσης, ο Γιώργος Προκοπίου, ο Γιώργος Οικονόμου, οι Μαρτίνοι, ο Πίτερ Λιβανός κ.ά. ρίχνουν τις παραγγελίες τη μία μετά την άλλη, έχοντας φτάσει αυτή τη στιγμή στο σημείο 50 πλοία περίπου να



ΠΕΤΡΟΣ ΠΑΠΠΑΣ



ΧΑΡΗΣ ΒΑΦΕΙΑΣ



ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ



ΒΑΓΓΕΛΗΣ ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ



ΘΑΝΑΣΗΣ ΛΑΣΚΑΡΙΔΗΣ



ΘΟΔΩΡΟΣ ΒΕΝΙΑΜΗΣ



ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ



ΓΙΩΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ



ΘΑΝΑΣΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ



ΜΙΧΑΛΗΣ ΜΠΟΔΟΥΡΟΓΛΟΥ

ΠΑΡΙΣ ΚΑΣΙΔΟΚΩΣΤΑΣ
για την οικογένεια Λάτση

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ



ΠΗΤΕΡ ΛΙΒΑΝΟΣ



ΝΙΚΟΣ ΤΣΑΚΟΣ



ΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ



ΠΟΛΥΣ Β. ΧΑΤΖΗΩΑΝΝΟΥ

ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ, ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΟΔΟ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗ ΣΤΡΟΦΗ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΠΙΟ "ΚΑΘΑΡΑ" ΚΑΥΣΙΜΑ, ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΜΠΑΙΝΟΥΝ ΔΥΝΑΜΙΚΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ. ΜΑΛΙΣΤΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΛΟΥΝ ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΚΑΙ ΤΑ ΠΙΟ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΠΛΟΙΑ, ΑΞΙΑΣ 200 ΕΚΑΤ. ΔΟΛΑΡΙΩΝ ΕΚΑΣΤΟ

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ

	ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΔΕΞ/ΠΛΟΙΑ	CONTAINERSHIPS	GAS	ΑΛΛΟΙ ΤΥΠΟΙ
STAR BULK - Πέτρος Παππάς	30	18	2	10		
VAFIAS GROUP - Χάρης Βαφειάς	23	5			18	
DORIAN - Ιωάννης Χατζηπατέρας	19				19	
CAPITAL SHIP MANAGEMENT - Βαγγέλης Μαρινάκης	18		10	8		
LASKARIDIS - Θανάσης και Πάνος Λασκαριδής	18	18				
LOMAR SHIPPING LTD - Γιώργος Λογοθέτης	18	6		12		
GOLDEN UNION - Θεόδωρος Βενιάμης	16	16				
ANANGEL - MARAN - Ιωάννης Αγγελικούσης	15				15	
CARDIFF - DRYSHIPS - TMS - OCEAN RIG - Γιώργος Οικονόμου	13	4	2		3	4
EASTERN MEDITERRANEAN MARITIME - Θανάσης Μαρτίνος	13		6	7		
ALLSEAS - PARAGON - Μιχάλης Μποδούρογλου	13	9		4		
CONSOLIDATED MARINE MANAGEMENT - Οικ. Λάτση	12		8		4	
COSTAMARE - Κωνσταντίνος Κωνσταντακόπουλος	11			11		
EURONAV - GASLOG LNG - Πήτερ Λιβανός	10				10	
TSAKOS - TEN - Παναγιώτης & Νίκος Τσάκος	10		9		1	
ELETSON CORPORATION - Οικ. Καρασταμάτη και Κέρτσικωφ	10				10	
THENAMARIS (SHIPS MANAGEMENT) INC - Ντίνος Μαρτίνος	8	7			1	
SAFETY - SAFE BULKERS - Πόλυς Β. Χατζιωάννου	8	8				
SUPER-ECO - Κωνσταντίνος Τομάζος	8	2	6			
CAPE SHIPPING S.A. - Τζένη Ανδριανοπούλου	8			8		

Πηγή: M.I.S.



ετοιμάζονται στα κορεάτικα ναυπηγεία της Hyundai και της Daewoo».

Στα ερωτήματα που γεννώνται για το πώς είναι εφικτή η αγορά νεότευκτων πλοίων την ώρα που η χρηματοδότηση δίνεται με το σταγονόμετρο ο Νίκος Μώρος τονίζει: «Είναι αλήθεια ότι οι τράπεζες αδυνατούν να στηρίξουν αυτή την επένδυση τρισεκατομμυρίων. Οι τράπεζες όλου του κόσμου αδυνατούν να δανειοδοτήσουν την ελληνική ναυτιλία μέσα στην παγκόσμια κρίση. Εδώ έρχονται, όμως, κρατικές παρεμβάσεις-συμφωνίες, όπως η πρόσφατη του πρωθυπουργού Αντώνη Σαμαρά με την κινεζική πλευρά, να δώσουν ανάσα στους Έλληνες πλοιοκτήτες. Αυτό όμως δεν φτάνει. Λόγω της κρίσης τα επενδυτικά funds έρχονται και επενδύουν πλέον σε κάτι πιο χειροπιαστό, σε κάτι αληθινό: σε ένα πλοίο που σου δίνει καθημερινό εισόδημα και έχει αξία. Αξία έστω και για παλιοσιδέρα και που η αγορά στην οποία κινείται διαχρονικά έχει σταθερή αξία».

Όσον αφορά τον μύθο που ακολουθεί τους Έλληνες πλοιοκτήτες ότι είναι ριψοκίνδυνοι, ο γενικός διευθυντής της MIS έχει άλλη άποψη:

«Πολλές φορές έχουμε ακούσει ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι ριψοκίνδυνοι. Μέγα λάθος. Ή, μάλλον, αφήστε τους άλλους να το πιστεύουν. Τα πλοία λοιπόν είναι προϊόν προς ενοικίαση. Όσο καλύτερο "νοίκιάρη" έχεις, τόσο περισσότερο καιρό θα μείνει και θα σε πληρώνει. Αυτό είναι το μυστικό. Τώρα λοιπόν είναι η ώρα που πρέπει να κερδίσουν αυτή την εμπιστοσύνη. Το πώς είναι λίγο πολύ αυτονόητο. Καλύτερα πλοία, σύγχρονα, οικονομικά, που πληρούν τους πιο νέους κανονισμούς ναυσιπλοΐας και εκπομπών καυσαερίων, με λιγότερα προβλήματα.

Δεν είναι λοιπόν τυχαίο ότι ονόματα όπως ο Βαγγέλης Μαρινάκης, ο Πέτρος Παππάς, ο Χάρης Βαφειάς, ο Θανάσης και ο Πάνος Λασκαριδής, ο Θόδωρος Βενιάμης, ο Γιώργος Οικονόμου, οι Μαρτίνος, ο Μιχάλης Μποδούρογλου, η οικογένεια Λάτση, ο Πήτερ

Λιβανός και πλήθος άλλων βάζουν και ξαναβάζουν παραγγελίες και ανανεώνουν τον στόλο τους».

Μάχη χαρακωμάτων

Ο ανταγωνισμός στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι σκληρός, αν όχι αδυσώπητος. «Η ναυτιλία δεν είναι προστατευόμενος επαγγελματικός χώρος. Δεν είναι ένας χώρος εργασίας όπου κανένα κράτος δεν μπορεί να βάλει όρους και φραγμούς. Απατώνται όσοι πιστεύουν ότι οι εφοπλιστές προστατεύονται. Η ναυτιλία είναι χώρος διαρκών αλλαγών και εντάσεων. Γνωρίζω πολλούς που δεν άντεξαν. Πολλούς που τους πρόδωσε η υγεία τους, ψυχολογική και σωματική. Και σήμερα η ελληνική ναυτιλία δίνει για μια ακόμα φορά τη μάχη για την επιβίωση στον παγκόσμιο επιχειρηματικό στίβο. Γιατί η ναυτιλία δεν ανήκει σε κανέναν. Είναι μια εργασία που απευθύνεται στην παγκόσμια αγορά», επισημαίνει ο Νίκος Μώρος.

«Γι' αυτό η σημερινή μάχη που δίνει η ελληνική ναυτιλία αλλά και τα παραναυτιλιακά επαγγέλματα είναι πολύ σκληρή. Πολλά γραφεία σε όλο τον κόσμο κλείνουν παγκοσμίως. Ηδη κατάσχονται πολλά πλοία, άνθρωποι μένουν χωρίς δουλειά, περιουσίες τεράστιες καταστρέφονται σε ελάχιστο χρονικό διάστημα, φέσια γεμίζουν την αγορά και κανείς δεν μιλάει γι' αυτό. Τα ποσά που ακούτε στην Ελλάδα για οφειλές προς το Δημόσιο είναι αστεία μπροστά στα χρέη με τα οποία μπορεί να φορτωθεί ένας εφοπλιστής επειδή ο ναυλωτής του έπεσε έξω. Μιλάμε για δεκάδες εκατομμύρια δολάρια τη φορά. Εταιρείες εμπορίας πετρελαίων, τροφодότες, επισκευαστές τρώνε φέσια εκατοντάδων χιλιάδων δολαρίων κάθε φορά», συνεχίζει και καταλήγει:

«Μέσα σε αυτό το κλίμα η ελληνική ναυτιλία δίνει καθημερινά τη μάχη για την επιβίωση, αλλά και για την πρώτη θέση στη ναυτιλιακή αγορά. Γιατί αν είναι δύσκολο πλέον να επιβιώσεις, φανταστείτε πόσο δύσκολο είναι να είσαι και να παραμένεις μακράν ο πρώτος των πρώτων».