

Στροφή των Ελλήνων εφοπλιστών στα ναυπηγεία Ιαπωνίας και Κορέας

Ο ΚΑΛΥΤΕΡΟΣ ΠΕΛΑΤΗΣ των κινεζικών ναυπηγείων τα τελευταία χρόνια αρχίζει να αλλάζει ρότα και να απομακρύνεται από τον «Κόκκινο Δράκο»



Η Ιαπωνία και η Κορέα ρίχνουν τις τιμές τους, οι οποίες ναι μεν είναι ακριβότερες από εκείνες της Κίνας, διαθέτουν όμως ακόμη καλύτερη τεχνολογία από τους Κινέζους

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

453
πλοία
χωρητικότητας
46.000.000
τόνων
ναυπηγούν
αυτή την
εποχή οι
Ελληνες

196
πλοία στην
Κίνα,
χωρητικότητας
17.500.000
τόνων

168
πλοία
στην Ν. Κορέα,
χωρητικότητας
20.000.000
τόνων

55
πλοία στην
Ιαπωνία,
χωρητικότητας
4.700.000
τόνων

12
στη Ρουμανία,
χωρητικότητας
1.600.000
τόνων

9
στο Βιετνάμ

8
στις
Φιλιππίνες

2
στην Ινδία

2
στην Ταϊβάν

Ο πολυθρύλητος, μετά και το ταξίδι του Έλληνα πρωθυπουργού στην Κίνα, «νέος Δρόμος του Μεταξιδιού», με τον οποίο οι Κινέζοι θα αναπτύξουν σε τεράστια μεγέθη το εμπόριό τους και στον οποίο περιλαμβάνεται και η Ελλάδα, φαίνεται ότι δεν είναι αμφίδρομος. Η κυβέρνηση θέλει να προσελκύσει κινεζικές επενδύσεις. Το Silk Road Fund έχει 40 δισ. δολάρια κεφάλαια προς επένδυση.

Του Μηνά
Τσαμόπουλου
mtsamopoulos@protothema.net



Η λειτουργία αυτού του μηχανισμού χρηματοδότησης όλων των αναγκαίων επενδύσεων για την υλοποίηση της «νέας γραμμής του μεταξιδιού» θα γίνεται από διαφορετικά κρατικά και ιδιωτικά funds, ενώ τον απόλυτο έλεγχο θα έχει η κινεζική κυβέρνηση. Πρόεδρος αυτού του fund είναι ο υποδιοικητής της Κεντρικής Τράπεζας της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας. Την ίδια ώρα, όμως, η ελληνική ναυτιλία, ο καλύτερος πελάτης των κινεζικών ναυπηγείων τα τελευταία χρόνια, αρχίζει να αλλάζει ρότα και να απομακρύνεται από τον «Κόκκινο Δράκο». Οι ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες εν μέσω της σοβαρότατης κρίσης που έχει πλήξει τον κλάδο ξαναστρέφονται προς την Ιαπωνία και τη Νότιο Κορέα.

«Οι προοπτικές για την κινεζική ναυπηγική βιομηχανία είναι δυσόιωνες. Μπαίνει σε τροχιά καθοδική», επισημαίνει ο κ. Νίκος Μώρος, γενικός διευθυντής της Marine Information Services, η οποία πραγματοποιεί έρευνα για λογαριασμό του «business stories»: «Καταρχάς, φταίει η υπερπροσφορά χωρητικότητας που ταλαιπωρεί τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Αυτό σημαίνει ότι δεν δίνεται μεγάλος αριθμός παραγγελιών όπως στο παρελθόν. Επιπροσθέτως, τα κινεζικά ναυπηγεία είναι πάρα πολλά, αφού τη χρυσή για τη ναυτιλία πρώτη δεκαετία του 21ου αιώνα οι γιάρδες ξεφύτρωναν σαν μανιτάρια. Την ίδια ώρα, η Ιαπωνία και η Κορέα ρίχνουν τις τιμές τους, οι οποίες ναι μεν είναι ακριβότερες από εκείνες της Κίνας, διαθέτουν όμως ακόμη καλύτερη τεχνολογία από τους Κινέζους. Αυτό εκμεταλλεύονται οι πλοιοκτήτες. Υψηλή τεχνολογία με χαμηλότερη τιμή. Αν οι κινεζικές γιάρδες βελτιώσουν κι άλλο την ποιότητα κατασκευής κρατώντας

παράλληλα χαμηλά τις τιμές, τότε είναι πιθανόν να γυρίσουν υπέρ τους το κλίμα».

Η μεγάλη συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της κινεζικής ναυπηγικής βιομηχανίας έως σήμερα καταδεικνύεται από τους αριθμούς. Σύμφωνα με την έρευνα της Marine Information Services για το «b.s.», σε σύνολο 4.907 πλοίων ελληνικών συμφερόντων, χωρητικότητας 370.000.000 τόνων, σε κινεζικά ναυπηγεία έχουν κατασκευαστεί τα 1.256, ποσοστό 25,6%, συνολικής χωρητικότητας 92,3 εκατ. ευρώ. Αυτή τη χρονική περίοδο σε κινεζικές γιάρδες βρίσκονται υπό ναυπήγηση 196 πλοία για λογαριασμό Ελλήνων, συνολικής χωρητικότητας 17.500.000 τόνων. Από αυτά, τα 119 είναι φορτηγά χωρητικότητας 10.300.000 τόνων, 44 δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 5.600.000 τόνων, 19 μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, επτά LPG, δύο LNG, ενώ άλλα πέντε είναι διάφορων τύπων.

Σε κορεατικά ναυπηγεία οι Έλληνες χτίζουν 168 πλοία, τα οποία είναι μεν αριθμητικά λιγότερα από όσα ναυπηγούνται στην Κίνα, αλλά μεγαλύτερης χωρητικότητας, αφού ξεπερνούν τους 20.000.000 τόνους. Ακολουθεί η Ιαπωνία με 55 πλοία χωρητικότητας 4.700.000 τόνων, η Ρουμανία με 12 και 1.600.000 τόνους, το Βιετνάμ με εννέα πλοία, οι Φιλιππίνες με οκτώ, η Ινδία με δύο, η Ταϊβάν με δύο, ενώ ένα πλοίο ελληνικών συμφερόντων κατασκευάζεται στη Φινλανδία. Συνολικά, οι Έλληνες ναυπηγούν 453 πλοία χωρητικότητας 46.000.000 τόνων.

Οι μεγάλες παραγγελίες

Από τους Έλληνες που έχουν ναυπηγικά συμβόλαια στην Κίνα ξεχωρίζουν, μεταξύ άλλων, σύμφωνα με την έρευνα του Marine Information Services, ο Γιώργος Προκοπίου της Dynacom με 14, ο Γιώργος Οικονόμου επίσης με 14 με τις εταιρείες TMS-Cardiff, ο Γιώργος Λογοθέτης με τη Lomar με 11, η Eletson των Χατζηελευθεριάδη, Καρασταμάτη - Κέρτσικωφ με εννέα, ο πρόεδρος της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Θεόδωρος Βενιάμης με την Golden Union έχει οκτώ, ο όμιλος Λασκαρίδη έχει επίσης οκτώ παραγγελίες και ο Ευάγγελος Μαρινάκης της Capital πέντε.

Κινεζική χρηματοδότηση

Οι συζητήσεις αλλά και οι συμφωνίες για χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας από κινεζικά πιστω-

τικά ιδρύματα με στόχο τη ναυπήγηση πλοίων σε κινεζικές γιάρδες είχαν γίνει στις αρχές της δεκαετίας δεκτές με μεγάλο ενθουσιασμό. Ωστόσο, ό,τι λάμπει δεν είναι χρυσός. Και αυτό γιατί υπάρχουν ανασταλτικοί παράγοντες της βαθύτερης εισόδου της ναυτιλίας στην κινεζική τραπεζική χρηματοδότηση, όπως επεσήμαναν στο «b.s.» τραπεζικοί κύκλοι. Ειδικότερα:

- Οι κινεζικές τράπεζες, παρά το γεγονός ότι βρίσκονται εδώ και περισσότερο από μία δεκαετία σε διαρκή αναμόρφωση, αποτελούν κυρίως εργαλεία εφαρμογής πολιτικών της κεντρικής κυβέρνησης.
- Η οικονομία της αγοράς που λειτουργεί στην Κίνα δεν εμφανίζει ακόμα σημάδια ωρίμανσης.
- Οι κινεζικές τράπεζες έχουν ακόμα μεγάλες διαφορές σε σχέση με τις ανταγωνίστριες της Δύσης, ειδικά σε ζητήματα που αφορούν τη διοίκηση, τα υψηλόβαθμα στελέχη, το διεθνές δίκτυο και τους τρόπους διαχείρισης του πιστωτικού κινδύνου.
- Οι προσπάθειες που αρκετές κινεζικές τράπεζες καταβάλλουν για να αποκτήσουν μερίδια αγοράς στον τομέα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης συγκρατούνται κυρίως από τους εσωτερικούς σκληρούς φορολογικούς κανόνες αλλά και από την απουσία σοβαρής εξειδίκευσης των αντίστοιχων ναυτιλιακών τμημάτων.

«Η πρόσβαση στην κινεζική τραπεζική χρηματοδότηση δεν είναι εύκολη για όλους τους ξένους πλοιοκτήτες, καθώς μόνο τα μεγαλύτερα ονόματα μπορούν να προσελκύσουν προς το παρόν το ενδιαφέρον τους. Εξάλλου, το βασικό προαπαιτούμενο είναι η κατασκευή νεότευκτου πλοίου σε κινεζικά ναυπηγεία, αφού η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων από ξένο πλοιοκτήτη δεν χρηματοδοτείται ακόμα», επεσήμανε στο «b.s.» Έλληνας τραπεζίτης και πρόσθεσε: «Χαρακτηριστικό είναι επίσης ότι οι περισσότερες τράπεζες που προσφέρουν ναυτιλιακά δάνεια σε ξένους πλοιοκτήτες απαιτούν και τη στήριξη από κινεζικά export credit agencies, γεγονός που αυξάνει το κόστος δανειοδότησης. Παρ' όλα αυτά, τα κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα βρίσκονται ψηλά στη λίστα της χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας σε μια εποχή όπου υπάρχει ανάγκη. Πάντως, σύμφωνα με έτερο τραπεζικό στέλεχος, δεν υπάρχουν προοπτικές να εγκατασταθούν κινεζικές τράπεζες στην Ελλάδα: «Αν και αρχικώς ήταν στο χρονοδιάγραμμα των μεγάλων τραπεζών, λόγω μεταρρυθμίσεων στην Κίνα αλλά και λόγω της οικονομικής αστάθειας στην Ελλάδα, προς το παρόν δεν συζητείται κάτι τέτοιο».