

Το φορτηγό πλοίο «Blue Matterhorn» μεταφορικής ικανότητας 81.391 dwt απέκτησε, σύμφωνα με τον ναυλομεσιτικό οίκο **Lion Shipbrokers**, η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία Aeolos Management, έναντι τιμήματος **17,4-17,8 εκατ. δολαρίων**. Το πλοίο ναυπηγήθηκε το 2011 στα ναυπηγεία της Hyundai Samho της Νοτίου Κορέας.

[Επενδύσεις] Οι εφοπλιστές αλλάζουν τις παραγγελίες τους ακολουθώντας την τάση των ναύλων

Η ναυπηγική αγορά στρέφεται από τα capes στα δεξαμενόπλοια

Του Λάμπρου Καραγεώργου
lkar@naftemporiki.gr

Σε ακυρώσεις παραγγελιών για πλοία ξηρού φορτίου τύπου capes προχωρούν οι πλοιοκτήτες και τις μετατρέπουν σε συμφωνίες για τη ναυπήγηση νεότευκτων δεξαμενόπλοιων, καθώς η αγορά ξηρού φορτίου εξακολουθεί να παραμένει προβληματική, ενώ αντίθετως οι ναύλοι στα δεξαμενόπλοια δίνουν μία ιδιαίτερη δυναμική. Το συμπέρασμα αυτό προκύπτει από τα στοιχεία για τις νέες συμφωνίες ναυπήγησης του πρώτου τριμήνου του τρέχοντος έτους που παραθέτει ο βρετανικός ναυλομεσιτικός οίκος Gibson.

Σε υψηλά οκταετίας

Ειδικότερα, με βάση τους αριθμούς, οι νέες παραγγελίες για δεξαμενόπλοια μεταφορικής ικανότητας 25.000 dwt και άνω το πρώτο τρίμηνο του 2015 ήταν οι περισσότερες από το 2007 και εντεύθεν, πάντα στο πρώτο τρίμηνο. Εκείνο όμως που χρήζει ιδιαίτερης προσοχής είναι το γεγονός ότι στη διάρκεια του πρώτου τριμήνου 2015 ένας σημαντικός αριθμός παραγγελιών που αφορούσε σε πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου τροποποιήθηκε από τους πλοιοκτήτες και έγιναν παραγγελίες για δεξαμενόπλοια. Όπως υπολογίζει ο βρετανικός ναυλομεσιτικός οί-



κος Gibson, τουλάχιστον 15 παραγγελίες που αφορούν τη ναυπήγηση ισάριθμων πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου μεγέθους capesize τροποποιήθηκαν σε παραγγελίες για δεξαμενόπλοια και συγκεκριμένα για οκτώ LR2s, τέσσερα aframax και τρία LR1. Ο Gibson υποστηρίζει ότι υπάρχουν και άλλοι πλοιοκτήτες που είναι έτοιμοι να μειώσουν την έκθεσή τους στην αγορά του ξηρού φορτίου, μετατρέποντας παραγγελίες που έχουν ήδη δώσει από bulkers σε δεξαμενόπλοια. Παράλληλα καταγράφει μια σειρά παραγγελιών δεξαμενόπλοιων, τονίζοντας ότι συνολικά το πρώτο τρίμηνο έχου-

με ήδη φτάσει στο 50% του συνόλου των παραγγελιών που είχαν τοποθετηθεί το 2014.

Αναλυτικότερα, ο βρετανικός ναυλομεσιτικός οίκος επισημαίνει ότι κατά τη διάρκεια του διαστήματος Ιανουαρίου - Μαρτίου 2015 δόθηκαν παραγγελίες για 84 δεξαμενόπλοια μεταφορικής ικανότητας άνω των 25.000 dwt, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 12,1 εκατ. dwt. Εξ αυτών 19 είναι aframax, 18 suezmax και 13 very large crude carrier. Επίσης, άλλα 17 δεξαμενόπλοια είναι τύπου LR2, 12 είναι LR1 και μόλις πέντε είναι μεταφοράς προϊόντων αργού (product tanker). Σύμφωνα πάντα με τα

ίδια στοιχεία, το 50% του συνόλου των νέων παραγγελιών τοποθετήθηκε τον Ιανουάριο (42 παραγγελίες), ενώ 25 παραγγελίες τοποθετήθηκαν τον Φεβρουάριο και μόλις 17 τον Μάρτιο. Επίσης το 63% του συνόλου των παραγγελιών (57) το κέρδισαν ναυπηγεία της Κορέας.

Το πρώτο τρίμηνο του 2014 οι παραγγελίες δεξαμενόπλοιων είχαν φτάσει τους 10 εκατ. dwt, εκ των οποίων οι 8 εκατ. dwt αφορούσαν σε πλοία μεταφοράς αργού και οι 2 εκατ. dwt σε πλοία μεταφοράς προϊόντων. Σε αριθμό πλοίων οι παραγγελίες ήταν μόλις για 60 πλοία.

Το αντίστοιχο διάστημα του

2013 οι παραγγελίες δεξαμενόπλοιων έφτασαν τους 7,3 εκατ. dwt, εκ των οποίων 3,5 εκατ. dwt δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού και τα 3,8 εκατ. dwt product tankers. Ο αριθμός των πλοίων ήταν ελαφρώς αυξημένος στα 78.

Το χειρότερο πρώτο τρίμηνο σε νέες παραγγελίες δεξαμενόπλοιων (πάντα μεταφορικής ικανότητας άνω των 25.000 dwt) ήταν το 2009 όταν υπεγράφησαν συμφωνίες για τη ναυπήγηση μόλις δέκα δεξαμενόπλοιων μεταφορικής ικανότητας 0,8 εκατ. dwt, εκ των οποίων 0,3 εκατ. dwt ήταν δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού και 0,5 εκατ. dwt μεταφοράς προϊόντων.

Ανασταλτικοί παράγοντες

Πάντως, σύμφωνα με τον ναυλομεσιτικό οίκο, διαπιστώνεται μια σειρά πολιτικών και οικονομικών αβεβαιοτήτων, όπως επίσης και μία μείωση της δραστηριότητας από τα hedge funds, παράγοντες που μπορεί να βάλουν φρένο στην περαιτέρω άνοδο των νέων παραγγελιών νεότευκτων, παρά το γεγονός ότι οι τιμές ναυπήγησης εξακολουθούν να είναι ελκυστικές. Επίσης οι πλοιοκτήτες αρχίζουν και προβληματίζονται από το γεγονός ότι οι παραδόσεις μετατίθενται για αργότερα και θα ήθελαν να αποφύγουν ένα φαινόμενο ανάλογο με αυτό που παρατηρείται στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου.

[SID:9378319]

[Ευρωβουλή] Ζητεί τη διευκόλυνση των διατυπώσεων για πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ λιμένων της Ε.Ε.

Δέσμη μέτρων για τις θαλάσσιες μεταφορές

Τη λήψη σειράς μέτρων με στόχο τη μείωση της ανισορροπίας που παρατηρείται μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς στην Ευρώπη ζητεί με ψήφισμά της η Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η οποία εξέτασε πρόσφατα την έκθεση «για την εφαρμογή της Λευκής Βίβλου του 2011 για τις μεταφορές: απολογισμός και μελλοντικά πορεία προς τη βιώσιμη κινητικότητα».

Η αυξανόμενη επιτυχία των οδικών και αεροπορικών μετα-

φορών επιδεινώνει ακόμα περισσότερο τη συμφόρηση, ενώ η μη εκμετάλλευση του πλήρους δυναμικού των σιδηροδρόμων, των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των εσωτερικών πλωτών οδών παρακωλύει την ανάπτυξη πραγματικών εναλλακτικών λύσεων στις οδικές μεταφορές, τονίζεται στην έκθεση.

Στο πλαίσιο αυτό όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, το ψήφισμα ζητεί τη λήψη μέτρων για τη διευκόλυνση των διατυ-

πώσεων για πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ λιμένων της Ε.Ε. και για την ανάπτυξη του δυναμικού των θαλάσσιων αρτηριών. Επίσης ζητεί τον καλύτερο συντονισμό μεταξύ των ναυτιλιακών και τελωνειακών αρχών σε όλα τα επίπεδα για τον εξορθολογισμό της ροής πληροφοριών και τον περιορισμό των περιττών διοικητικών επιβαρύνσεων και τελωνειακών διατυπώσεων. Σε ό,τι αφορά τα περιβαλλοντικά θέματα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα ήθελε τον

καθορισμό δεσμευτικού στόχου για την επίτευξη του στόχου της Λευκής Βίβλου για ελάχιστη μείωση κατά 40% των εκπομπών CO2 από τα θαλάσσια καύσιμα έως το 2050, που θα πρέπει να συνοδεύεται από συγκεκριμένα μέτρα, συμπεριλαμβανομένων αγορακεντρικών μηχανισμών. Παράλληλα επιζητεί την προώθηση τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών και μέτρων ενεργειακής απόδοσης και την ανάληψη δράσεων που υποστηρίζουν την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών

καυσίμων σε θαλάσσιους λιμένες, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς.

Τέλος, συστήνει και τη λήψη διαφόρων μέτρων ενίσχυσης των εσωτερικών πλωτών (ποτάμιων) μεταφορών, όπως είναι η πλήρης υλοποίηση του προγράμματος δράσης Naiades II, με ιδιαίτερη προσοχή στις υποδομές, στην ανάπτυξη υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και στην καινοτομία.

[SID:9378464]

[Nissos Amorgos]

Αποζημίωση ύψους 160 εκατ. δολ. για ρύπανση

Αποζημίωση ύψους 160 εκατ. δολαρίων θα καταβάλουν οι ασφαλιστές στο κράτος της Βενεζουέλας για τη ρύπανση που προκάλεσε το 1997 το δεξαμενόπλοιο «Nissos Amorgos» του ομίλου Αλαφούζου.

Το δεξαμενόπλοιο, μεταφορικής ικανότητας 89.400 dwt, μετέφερε 75.000 τόνου αργού πετρελαίου όταν στις 28 Φεβρουαρίου 1997 προσάραξε στο Maracaibo Channel στον Κόλπο της Βενεζουέλας. Περίπου 3.600 τόνοι πετρελαίου χύθηκαν στη θάλασσα προκαλώντας τη μεγαλύτερη πετρελαιοκηλίδα που αντιμετώπισε ποτέ η χώρα. Μετά από αρκετές δικαστικές διενεξίες και ενώ αρχικά το P&I Club που κάλυπτε το πλοίο, το Gard, είχε αρνηθεί να πληρώσει υποστηρίζοντας ότι υπεύθυνες για το ατύχημα ήταν οι αρχές του Καναλιού (Instituto Nacional de Canalizaciones), τελικά επικράτησε αποζημίωση ύψους 160 εκατ. δολαρίων, σημαντικά μεγαλύτερη απ' ό,τι αρχικά είχε εκτιμηθεί. Η αποζημίωση θα καταβληθεί από τους ανασφαλιστές, την αγορά των Lloyds, και δεν θα επηρεασθούν τα αποτελέσματα του Gard. Μάλιστα, συνυπολογίζοντας και τα 24 εκατ. δολάρια που ήδη έχουν πληρώσει οι ασφαλιστικοί οργανισμοί για την υπόθεση, η συνολική αποζημίωση ανεβαίνει στα 184 εκατ. δολάρια, που -όπως αναφέρει η Tradewinds- ισοδυναμεί με το εξαιρετικά υψηλό ποσό των 44 δολαρίων για κάθε λίτρο πετρελαίου που χύθηκε στη θάλασσα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το τραγικό για το περιβάλλον της περιοχής περιστατικό του «Nissos Amorgos» προκάλεσε και διαμάχη μεταξύ του Gard και του International Oil Pollution Compensation (IOPC) Funds, ενός διεθνούς ταμείου αποζημιώσεων πετρελαϊκών ρυπανσεων, καθώς το P&I Club ζήτησε από το Ταμείο να συνεισφέρει περισσότερα ως αποζημίωση απ' ό,τι προβλέπονταν μέχρι τότε.

Η αποζημίωση θα δοθεί στο κράτος της Βενεζουέλας, τους ψαράδες της περιοχής, στον κρατικό οργανισμό προστασίας του περιβάλλοντος (ICLAM), καθώς και στο ναυτικό της Βενεζουέλας που προσπάθησε να περιορίσει τη διαρροή πετρελαίου του «Nissos Amorgos». [SID:9378462]