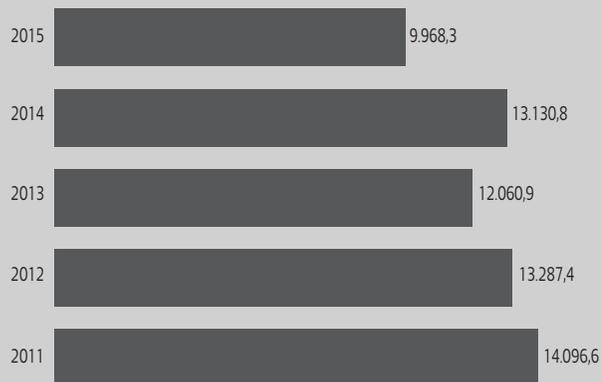


# ΝΑΥΤΙΛΙΑ

## Η εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος Ιανουάριος - Δεκέμβριος (σε εκατ. ευρώ)



**[Τε]** Στη δίνη των capital controls το 2015

## Συνάλλαγμα κάτω από 10 δισ. ευρώ

Κάτω από τα 10 δισ. ευρώ κέκλεισε τελικά το ναυτιλιακό συνάλλαγμα για το 2015, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, λόγω των capital controls. Το συνάλλαγμα επέστρεψε στο 2003, που ήταν η τελευταία χρονιά που οι εισπράξεις από τις μεταφορές διαμορφώθηκαν κάτω από τα 10 δισ. ευρώ και συγκεκριμένα 9.569,8 εκατ. ευρώ.

Τα επόμενα χρόνια η κίνηση του συναλλάγματος ήταν έντονα ανοδική, με αποκορύφωμα το 2008 που έφτασε τα 19.188,3 εκατ. ευρώ. Ειδικότερα, οι εισπράξεις από την ποντοπόρο ναυτιλία το 2015 ανήλθαν στα 9.968,3 εκατ. ευρώ, έναντι 13.130,8 εκατ. ευρώ το 2014 και 12.060,9 εκατ. ευρώ το 2013. Μικρή πτώση σημείωσαν αναλογικά και οι πληρωμές οι οποίες έφθασαν τα 5.430 εκατ. ευρώ, έναντι 6.258 εκατ. ευρώ το 2014 και 6.492 εκατ. ευρώ το 2013.

Η μεγάλη μείωση των καθαρών εισπράξεων από μεταφορές (κυρίως τη ναυτιλία) οφείλεται, όπως επισημαίνει η Τράπεζα της Ελλάδος, κατά μεγάλο βαθμό στους περιορισμούς στην κίνηση κεφαλαίων. Η τράπεζα

δεν αναφέρεται καθόλου στην πορεία της ναυλαγοράς ξηρού χύδην φορτίου, αιτία που επικαλέσθηκε πολλές φορές στο παρελθόν ο υπουργός Ναυτιλίας Θεόδωρος Δρίτσας μαζί με τον έλεγχο κεφαλαίων για να δικαιολογήσει την πτώση των εισπράξεων από τη ναυτιλία. Αλλωστε σημειώνεται ότι ο κλάδος δεξαμενόπλοιων, όπου η ελληνική παρουσία είναι ιδιαίτερα έντονη (25% του παγκοσμίου στόλου), έχει σημαντική αύξηση εσόδων το 2015.

Επίσης η Τράπεζα της Ελλάδος επισημαίνει ότι σημαντική ήταν και η μείωση των συναλλαγών που αφορούν αγοραπωλησίες πλοίων, οφειλόμενη σε μεγάλο βαθμό στη διεξαγωγή των σχετικών συναλλαγών εκτός του ελληνικού τραπεζικού συστήματος, λόγω των περιορισμών στην κίνηση κεφαλαίων. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 2015 οι δαπάνες για αγορές πλοίων ανήλθαν στα 623,2 εκατ. ευρώ, έναντι 2.799,2 εκατ. ευρώ ένα χρόνο πριν και 1.926,2 εκατ. ευρώ το 2013. Οι πωλήσεις αντίστοιχα ανήλθαν σε 175,5 εκατ. ευρώ, έναντι 626 εκατ. ευρώ το 2014 και 443 εκατ. ευρώ το 2013.

[SID:10057219]

**Ναύλωσε το «Seamate»  
αντί 5.600 δολ. την ημέρα**



Αντί 5.600 δολ. την ημέρα ναύλωσε στη SwissMarine η Thenamaris το cape «Seamate» που απέκτησε τον προηγούμενο Ιανουάριο αντί 19 εκατ. δολαρίων. Το πλοίο ναυπηγήθηκε το 2010, είναι μεταφορικής ικανότητας 177.700 dwt και ναυλώθηκε για διάστημα 11-13 μήνες. Το ποσό της ναύλωσης είναι διπλάσιο από τα 2.578 δολ. που είναι ο ναύλος για τα capes στη spot αγορά.

**[Συναλλαγές]** Έως και στο μισό της αξίας τους τα τύπου capes και panamax

## Οι χαμηλές τιμές δημιουργούν ευκαιρίες για αγορές πλοίων

Η κατρακύλα των αξιών των πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου προσφέρει σημαντικές ευκαιρίες σε όσους έχουν αυξημένη ρευστότητα, σύμφωνα με ναυλομεσιτικούς οίκους, αφού μπορούν να αγοράσουν ένα πλοίο σε πολύ χαμηλές τιμές σε σύγκριση με το παρελθόν.

Μέσα σε έξι μήνες μπορεί ένα πλοίο αυτής της κατηγορίας να έχει χάσει και το 50% της αξίας του. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα που αναφέρει ο ναυλομεσιτικός οίκος Lion Shipbrokers και αφορά το cape «Kohyohsan», το οποίο είναι μεταφορικής ικανότητας 172.000 dwt και ναυπηγήθηκε το 2001 στα γαπωνέζικα ναυπηγεία NKK. Το πλοίο πουλήθηκε σε Τούρκους αντί 5 εκατ. δολ. όταν τον περασμένο Ιούλιο είχε βγει προς πώληση στα 10 εκατ. δολ.

### Η ιστορία των αποδόσεων

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον σε ό,τι αφορά τις αγορές πλοίων παρουσιάζουν πέραν των capes και τα πλοία panamax, σύμφωνα με τον βρετανικό ναυλομεσιτικό οίκο Clarksons Research.

Οι τιμές στα πλοία panamax έχουν υποχωρήσει στο ίδιο επίπεδο που ήταν το 1999 και το ερώτημα που προβάλλει είναι εάν οι τολμηροί επενδυτές του

σήμερα θα μπορέσουν να απολαύσουν αποδόσεις ανάλογες που πέτυχαν οι επενδυτές του τέλους της δεκαετίας του 1990.

Σήμερα, αναφέρει ο βρετανικός ναυλομεσιτικός οίκος, ένα panamax bulk carrier πέντε ετών αξίζει 13 εκατ. δολ., λίγο λιγότερο από το 1999. Ειδικότερα, σύμφωνα με τον αναλυτή Trevor Crowe των Clarksons, το 1999 ένα panamax ηλικίας πέντε ετών άξιζε 14 εκατ. δολ. Την επόμενη δεκαετία, με την προϋπόθεση ότι ναυλώνονταν κάθε χρόνο για ένα έτος, κατάφερε να έχει κέρδη ύψους 66,5 εκατ. δολ. εξαιρουμένου του λειτουργικού κόστους.

Στη συνέχεια το ηλικίας 15 ετών πλέον πλοίο πουλήθηκε, με βάση τις τότε ισχύουσες τιμές, περί τα 12,5 εκατ. δολ. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να εμφάνισε μία μικρή ζημία 1,5 εκατ. δολ. σε ό,τι αφορά την αξία του asset, όμως είχε σημαντικά κέρδη από τη διαχείριση του πλοίου με αποτέλεσμα ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης (internal internal rate of return -IRR) της επένδυσης να είναι της τάξης του 26%.

Λίγα χρόνια αργότερα, το 2002, ένα panamax, πάλι ηλικίας πέντε ετών, άξιζε 14 εκατ. δολ. και μπορούσε μέχρι την ηλικία των 15 ετών να αποφέρει στον πλοιοκτήτη κέρδη ύψους



**“ Το cape «Kohyohsan», 172.000 dwt, ναυπηγήθηκε το 2001 στα γαπωνέζικα ναυπηγεία NKK και πουλήθηκε σε Τούρκους αντί 5 εκατ. δολ., όταν τον περασμένο Ιούλιο είχε βγει προς πώληση στα 10 εκατ. δολ. ”**

73,2 εκατ. δολ. και ένα IRR της τάξης του 41%, ενώ το αντίστοιχο πλοίο του 2003 θα απέφερε κέρδη 66,1 εκατ. δολ. στα επόμενα δέκα χρόνια και απόδοση 44%. Πάντως, στο διάστημα που ακολούθησε δεν συνεχίσθηκε η ίδια εικόνα. Το παράδειγμα είναι πλέον αρνητικό. Ειδικότερα

ένα panamax πέντε ετών που αγοράστηκε το 2008 και πουλήθηκε φέτος έχει αρνητικές αποδόσεις περίπου 7%, ενώ ο πλοιοκτήτης έχει χάσει και περίπου 82,1 εκατ. δολ. από την αξία του πλοίου.

### Ανταμείφθηκαν οι ριψοκίνδυνοι

Στο μεταξύ, όσοι έχουν το «στομάχι» να αγοράζουν σε δύσκολες στιγμές, σε γενικές γραμμές ανταμείφθηκαν. Σήμερα, συμπληρώνει ο αναλυτής, η τιμή για ένα panamax ηλικίας πέντε ετών είναι και πάλι στα 13 εκατ. δολ.

Με τα θεμελιώδη μεγέθη του κλάδου των πλοίων ξηρού χύδην φορτίου να μη δείχνουν ότι λειτουργούν επιβλητικά στην όποια επενδυτική απόφαση, ειδικά από την πλευρά της ζήτησης καθώς η κινεζική οικονομία κινείται με πιο αργούς ρυθμούς, οι αποφάσεις δεν είναι εύκολες.

Όμως θα πρέπει να σημειωθεί ότι ένα panamax ηλικίας πέντε ετών κοστίζει σήμερα το 50% της αξίας ενός νεότευκτου. Μπορεί λοιπόν το μέλλον της αγοράς να μοιάζει τρομακτικό, όμως οι επενδυτές θα πρέπει να στρέψουν το βλέμμα τους και σε εκείνους που επένδυσαν στο παρελθόν στα χαμηλά σημεία του κύκλου, καταλήγει ο αναλυτής.

[SID:10057100]

**[ΟΛΠ και ΟΛΘ]** Μεταβίβαση εξουσίας σε αρμόδιους φορείς μετά την ιδιωτικοποίηση

## Δημόσια αρχή λειτουργίας των λιμένων

Θεσμικά επιβεβλημένη και λογικά αυτονόητη είναι η μεταβίβαση των δημόσιων εξουσιών που μέχρι σήμερα ασκούσαν ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ σε αντίστοιχους φορείς δημόσιου χαρακτήρα, εν όψει της ιδιωτικοποίησης των δύο οργανισμών. Αυτό αναφέρεται σε σχετική ανακοίνωση του υπουργείου Ναυτιλίας, στην οποία προστίθεται ότι για το σκοπό αυτό το υπουργείο είναι υποχρεωμένο να προχωρήσει στη σύσταση δημόσιας αρχής λιμένα στον Πειραιά, η οποία θα επιφορτιστεί με την άσκηση της δημόσιας εξουσίας

και την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας στον εν λόγω λιμένα, ενώ αντίστοιχη αρχή σχεδιάζεται και για τον λιμένα Θεσσαλονίκης.

### Η συμφωνία με τους θεσμούς

Η επιλογή αυτή άλλωστε προβλέπεται στη συμφωνία της ελληνικής κυβέρνησης με τους θεσμούς, όπως υιοθετήθηκε στο Ν. 4336/2015.

Ανάλογοι χαρακτήρα αρχές υπάρχουν σε όλα τα λιμάνια της Ευρώπης και όχι μόνο, αναφέρεται σε ανακοίνωση του υπουργείου

Ναυτιλίας. Τα ζητήματα που συνδέονται με την οργάνωση και τη λειτουργία της δημόσιας αρχής λιμένα Πειραιά και αντίστοιχα της δημόσιας αρχής λιμένα Θεσσαλονίκης αποτελούν αντικείμενο επεξεργασίας και εσωτερικής διαβούλευσης των υπηρεσιών της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων στην παρούσα φάση και δεν υφίσταται τελικό σχέδιο ή επίσημο προσχέδιο, ενώ για μια σειρά ζητήματα εξετάζονται ακόμη διάφορες δυνατότητες και εναλλακτι-

κές, προστίθεται την ανακοίνωση.

Τέλος, σε ό,τι αφορά τα διαφορετικά επίπεδα λιμενικής διακυβέρνησης που θα προκύψουν στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη μετά και τη σύσταση των δημόσιων αρχών λιμένα, αυτά όχι μόνο δεν προσθέτουν γραφειοκρατικές διαδικασίες, αλλά ακολουθούν την ευρωπαϊκή διεθνή πρακτική η οποία διασφαλίζει τόσο το δημόσιο συμφέρον όσο και την εύρυθμη λειτουργία των λιμένων, καταλήγει η ανακοίνωση.

[SID:10056834]