



Για παλιοσίδερα με ρυθμούς-ρεκόρ στέλνουν τα ποντοπόρα

Τρίτη, 9 Οκτωβρίου 2012 - 09:52

Του Ηλία Γ. Μπέλλου

Με ρυθμούς-ρεκόρ στέλνουν για παλιοσίδερα τα παλιότερα πλοία τους Έλληνες και ξένοι εφοπλιστές, καθώς αγορά έχει «πλημμυρίσει» από πλοία που μετά βίας, πολλές φορές, βγάζουν τα έξοδά τους. Αντιμέτωποι συχνά με την επιλογή είτε να κρατήσουν το πλοίο είτε να πρέπει να πληρώσουν τις εκτενείς εργασίες συντήρησης που συνήθως υπαγορεύονται από την ηλικία του (special survey) και με δεδομένες τις πολύ χαμηλές τιμές που προσφέρονται για την απόκτησή τους από ενδεχόμενους αγοραστές, αποφασίζουν να πάρουν τα μετρητά που σημαίνει η ρότα για το τελευταίο ταξίδι τους.

Στο πρώτο εννεάμηνο του 2012 για παλιοσίδερα δόθηκαν 908 πλοία συνολικού εκτοπίσματος 43,3 εκατομμυρίων dwt, σύμφωνα με τον ναυλομεσιτικό οίκο EBM Shipbroking. Ο αριθμός αυτός των πλοίων μεταφράζεται σε 4 περίπου πλοία την ημέρα. Η τελευταία φορά που αριθμός προσέγγισε τα 900 πλοία ήταν το 1985 όταν διαλύθηκαν 935 πλοία κατά τη διάρκεια, όμως, ολόκληρου του έτους. Απλή αναγωγή των στοιχείων του εννιαμήνου στο 12μηνο φέτος παραπέμπει σε 1.200 πλοία! Εάν κάτι τέτοιο πράγματι υλοποιηθεί, που όπως όλα δείχνουν θα γίνει, θα είναι η πρώτη τόσο εκτενής απόσυρση στόλου στην ιστορία.

Η μαζική έξοδος των πλοίων αυτών από τη ναυλαγορά μπορεί να αφαιρέσει αρκετή από την πλεονάζουσα μεταφορική δυναμικότητα που αυτή τη στιγμή κρατά πιεσμένη την ναυλαγορά οδηγώντας πολλούς σε ζημιογόνα ταξίδια.

Σε ετήσιους ρυθμούς η αύξηση των διαλύσεων φέτος παρουσιάζει αύξηση της τάξης του 39%.

Από τα πλοία που ανακυκλώθηκαν τα περισσότερα είναι φορτηγά μεταφοράς ξηρού φορτίου με τα 65 περίπου εξ αυτών μεγάλα capesize και very large ore carriers. Στα containerships ο αριθμός στο εννεάμηνο είναι στα 123.

Από «τα μέρη όπου πεθαίνουν τα ποντοπόρα», δηλαδή τις ακτές της Ινδίας, του Πακιστάν, του Μπαγκλαντές, της Κίνας και της Τουρκίας, η Ινδία συγκεντρώνει φέτος το ένα τρίτο του συνόλου των ποντοπόρων.

Η αυξημένη ζήτηση για χάλυβα έχει οδηγήσει τις τιμές του scrap, όπως ονομάζεται στην ναυτιλιακή αργκό το προς ανακύκλωση σίδηρο των ποντοπόρων, ξεκινά από τα 300 δολάρια τον τόνο στην Κίνα για φορτηγά και φτάνει στα 420 στην Ινδία. Και οι τιμές αυτές όμως είναι πεσμένες, αφού υπάρχει υπερπροσφορά πλοίων για διάλυση. Τον Μάρτιο οι τιμές αυτές ήταν στα 415 και 500 δολάρια αντίστοιχα, σύμφωνα με στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου G.Moundreas SA.

Στον πρωτοφανή αυτό συνωστισμό για τα μετρητά των «σιδεράδων» ενυπάρχει όμως και ένα στοιχείο αισιοδοξίας ακόμα, εκτός της απόσυρσης πλεονάζουσας προσφοράς: μια σημαντική ανανέωση προς πιο σύγχρονα, πιο μεγάλα και πιο αποδοτικά πλοία. Στην ελληνική πλοιοκτησία για παράδειγμα, αν και μειώθηκε κατά 137 πλοία ο αριθμός των πλοίων (-3%), η χωρητικότητά του αυξήθηκε κατά 3%.

Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά ο ελληνόκτητος στόλος σήμερα απαρτίζεται από 4.577 πλοία, έναντι 4.714 πλοίων το 2011 και 4.655 πλοίων το 2010.

Η μεταφορική τους δυναμικότητα βρίσκεται στα υψηλότερα επίπεδα όλων των εποχών και φτάνει στα 263,6 εκατ. dwt.

<http://www.capital.gr/news.asp?id=1635270>