

«Λουκέτο» σε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες με μικρό στόλο



Newmoney.gr

test@civag.com (Μηνάς Τσαμόπουλος) 27-10-2016



© Παρέχεται από: Newmoney.gr

Του Μηνά Τσαμόπουλου

Στο μάτι του κυκλώνα βρίσκονται οι μικρές ναυτιλιακές εταιρείες, ελληνικών συμφερόντων, οι οποίες κάτω από το βάρος της οικονομικής κρίσης που πλήττει και την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, χάνουν τα πλοία τους τα οποία βγαίνουν σε πλειστηριασμό από τα τράπεζες.

Εκείνοι που αντέχουν είναι οι Έλληνες πλοιοκτήτες με μεγάλους στόλους οι οποίοι έχουν καλές σχέσεις με τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

Το αποτέλεσμα είναι να απειλείται με κατάρρευση η ραχοκοκαλιά της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας την οποία αποτελούν παραδοσιακές οικογενειακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Η κρίση που έχει πλήξει την ναυλαγορά και ειδικά το ξηρό φορτίο, δηλαδή τη φορτηγό ναυτιλία, οδηγεί σε λουκέτο πολλές ιδιωτικές ναυτιλιακές εταιρείες ενώ προβλήματα αντιμετωπίζουν και οι εισηγμένες αφού οι περισσότερες από αυτές βλέπουν τη μετοχή τους να έχει κατακυλήσει κάτω από το ένα δολάριο και είναι ορατός ο κίνδυνος της διαγραφής τους από τα χρηματιστήρια.

«Κάτω από αυτό το πρίσμα, οι συνθήκες χρηματοδότησής τους έχουν αλλάξει δραματικά με ταυτόχρονη μείωση του ποσοστού δανειοδότησης και αύξησης του περιθωρίου κέρδους δυσχεραίνοντας έτσι κάθε επενδυτική προσπάθεια των εταιριών αυτών. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι η αντιμετώπιση της κρίσης από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που στηρίζουν τον κλάδο δημιουργεί συνθήκες πιστωτικής ασφυξίας στις μικρές και μεσαίες εταιρείες με αποτέλεσμα τόσο οι εταιρείες να χάνουν τα πλοία τους, άρα και κάθε πιθανότητα ανάκαμψης όσο και οι τράπεζες να αποκτούν στόλους τους οποίους αδυνατούν να διαχειριστούν» επεσήμανε στο newmoney.gr Έλληνας τραπεζίτης.

Σύμφωνα με την Tradewinds, τελευταίο θύμα αυτής της «αντάρας» όπως χαρακτηρίζει την κρίση, είναι η εταιρεία Efploia, η οποία βλέπει το δεύτερο φορτηγό της πλοίο, σε σύνολο τριών που είχε στο στόλο της να βγαίνει στον πλειστηριασμό σύμφωνα με τον νόμο της Ναμίμπια στη Νότια Αφρική στις 10 Νοεμβρίου. Το πλοίο το βγάζει στο σφυρί η Credit Suisse η οποία είναι η τράπεζα που έχει χορηγήσει τα περισσότερα δάνεια σε ελληνικές εταιρείες συνολικού ύψους 6,7 δισεκατομμυρίων δολαρίων.

Η ίδια τράπεζα είχε κατασχέσει και άλλο πλοίο της ίδιας εταιρείας στη Σιγκαπούρη πριν από δύο μήνες. Η Efploia έχει μείνει με ένα μόλις πλοίο.

Μία ακόμη ελληνική εταιρεία που έχει θέμα είναι η Pysos Shipping, η οποία κινδυνεύει να χάσει και τα δύο πλοία που έχει στον στόλο της. Πρόσφατα η HSBC «κράτησε» σε λιμάνι ένα από τα δύο πλοία της Pysos.

Σύμφωνα με την Tradewinds η Marine Managers είναι μία ακόμη εταιρεία που είδε τον στόλο της να «εξατμίζεται». Τον περασμένο Μάρτιο πούλησε για παλιοσίδερα ένα από τα πλοία της ενώ τον περασμένο Σεπτέμβριο η Royal Bank Scotland (RBS) της «μπλόκαρε» ένα ακόμη στη Σιγκαπούρη.

«Λουκέτο» σε 20 ναυτιλιακές

Το 2015 οι ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων μειώθηκαν κατά 20 στον αριθμό ποσοστό 2,99% και από 668 κατέβηκαν στις 648.

Αντιθέτως, οι μεγάλες εταιρείες που διαχειρίζονται στόλους με περισσότερα από 25 πλοία, αυξήθηκαν από κατά μία και από 40 το 2014 είναι πλέον 41 ενώ το 2013 ήταν 35. Ελέγχουν πλέον το 58,38% τη ελληνικής χωρητικότητας.

Τα στοιχεία προκύπτουν από την έρευνα της Petrofin Research-Greek shipping Companies.

Οι μεγάλες εταιρείες (25+ πλοία) συνάμα εκσυγχρονίζουν τον στόλο τους με ναυπηγήσεις. Τα πλοία με μέσο όρο ηλικίας έως 9 έτη, αυξήθηκαν από τους 124 εκατομμύρια τόνους το 2014 στους 154,3 εκατομμύρια τόνους το 2015. Τα μικρής ηλικίας πλοία τα έχουν 24 μεγάλες εταιρείες οι οποίες το 2014 ήταν 22 και το 2013 ήταν 14.

Οι πλοιοκτήτες που έχουν πλοία συνολικής χωρητικότητας άνω του ενός εκατομμυρίου τόνους ελέγχουν πλέον το 76,7% της συνολικής ελληνόκτητης χωρητικότητας έναντι 74% το 2014 και 71,3% το 2013.

Τα πλοία ηλικίας μεγαλύτερης των 20 ετών μειώθηκαν από 231 ενώ το 2011 ήταν 411 ποσοστό μείωσης 44%.

Ο αριθμός των πλοίων μικρής ηλικίας συνεχίζει να αυξάνει. Το 2015 κατά 6,78% και 189 πλοία ενώ το 2014 ήταν μεγαλύτερη η αύξηση αγγίζοντας το 9,94%.

Οι μικρές εταιρείες με 1 και 2 πλοία μειώνονται συνεχώς. Από το 2011 που αριθμούσαν 350 έφθασαν στις 262 ποσοστό μείωσης 25%. Για την επόμενη χρονιά οι προβλέψεις αναφέρουν ότι ο αριθμός τους θα μειωθεί ακόμη περισσότερο.