

# Πρώτοι στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων παγκοσμίως οι Έλληνες εφοπλιστές



[kathimerini.gr](http://kathimerini.gr)



© Provided by [kathimerini.gr](http://kathimerini.gr)

Διατηρούν και φέτος τα πρωτεία στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων οι Έλληνες πλοιοκτήτες, καθώς αναδεικνύονται στους πιο δραστήριους επενδυτές παγκοσμίως. Σύμφωνα με στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου της Clarksons, κατά το τρέχον έτος, τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα έχουν αποκτήσει συνολικά 109 πλοία μεγέθους 5 εκατ. τόνων, τη στιγμή που το σύνολο των Ευρωπαίων πλοιοκτητών έχει αποκτήσει κατά το ίδιο διάστημα 241 πλοία συνολικού μεγέθους 9,2 εκατ. τόνων. Εν ολίγοις, οι Έλληνες επενδυτές ήταν υπεύθυνοι για το 45% των πλοίων που αποκτήθηκαν συνολικά από ευρωπαϊκά συμφέροντα και για το 54,5% με βάση το μέγεθος των πλοίων.

Οι αναλυτές της Clarksons επισημαίνουν ότι οι Έλληνες ήταν πολύ δραστήριοι και όσον αφορά τις πωλήσεις πλοίων τους, έχοντας μεταβιβάσει σημαντικό μέρος του στόλου τους. Ωστόσο, το τελικό αποτέλεσμα παραμένει θετικό,

καθώς οι ελληνικές εταιρείες παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη καθαρή εισροή πλοίων στον στόλο που διαχειρίζονται. Ετσι, από τον Ιανουάριο του 2014 μέχρι σήμερα, ο ελληνόκτητος στόλος παρουσιάζει συνολική αύξηση της τάξεως του 22%, μέγεθος ιδιαίτερα σημαντικό. Στον αντίποδα, άλλοι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες, όπως οι Γερμανοί, οι Νορβηγοί και οι Ιταλοί, παραμένουν κυρίως πωλητές πλοίων, παρά αγοραστές. Ειδικότερα, φέτος, οι Γερμανοί πλοιοκτήτες έχουν αγοράσει πλοία μεγέθους 0,5 εκατ. τόνων, αλλά έχουν πωλήσει πλοία μεγέθους 2,1 εκατ. τόνων. Συνολικά, ο γερμανικός στόλος έχει υποχωρήσει σε μέγεθος κατά 5% από τις αρχές του 2014 μέχρι σήμερα.

Σύμφωνα με στοιχεία της εταιρείας ναυλομεσιτών Golden Destiny, η ανοδική αυτή τάση από την πλευρά των ελληνικών συμφερόντων διατηρήθηκε και κατά τον μήνα Αύγουστο, όταν οι Έλληνες πλοιοκτήτες τοποθέτησαν σχεδόν 120 εκατ. για την απόκτηση 19 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 1,5 εκατ. τόνων dwt. Ασφαλώς, κατά τον αντίστοιχο μήνα του 2015 είχαν αποκτηθεί 33 πλοία, πλην όμως η εικόνα στις ναυλαγορές ήταν σαφώς θετικότερη τότε, ιδίως για τα δεξαμενόπλοια, λειτουργώντας ευνοϊκά για την πραγματοποίηση περισσότερων επενδύσεων. Σε κάθε περίπτωση, το μερίδιο των ελληνικών επενδύσεων τον Αύγουστο διαμορφώθηκε σε 17% των συνολικών αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων. Τη μερίδα του λέοντος εξακολουθούν να καταλαμβάνουν τα φορτηγά πλοία, καθώς από τα 19 πλοία που απέκτησαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες, τα 16 αφορούσαν τη συγκεκριμένη κατηγορία.

Όπως αναφέρει η Clarksons, συνολικά από τις αρχές του 2014 μέχρι σήμερα, στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων έχουν αλλάξει χέρια 3.313 πλοία μεγέθους 117,7 εκατ. τόνων, έναντι 97,8 εκατ. τόνων πλοίων που πωλήθηκαν κατά την περίοδο 2011-2013. Η άνοδος αυτή οφείλεται κυρίως στις αυξημένες επενδύσεις στις οποίες προχώρησαν οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες, πρωτοστατούντων των Ελλήνων

**Kathimerini 14-09-2016**

# Πτωχεύει κολοσσός της ναυτιλίας - Παγκόσμιοι τριγμοί



imerisia.gr (14-09-2016)



© Παρέχεται από: imerisia.gr

**Φόβους για την παγκόσμια ναυτιλία, και την οικονομία γενικότερα, προκαλεί η κατάρρευση ενός κολοσσού στη ναυτιλιακή βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η προσφυγή της κορεατικής Hanjin Shipping Co για προστασία από τους πιστωτές της προκαλεί ντόμινο.**

Πολλά είναι τα διεθνή ειδησεογραφικά πρακτορεία που μεταδίδουν πως 93 πλοία της Hanjin παραμένουν τις τελευταίες μέρες "εγκλωβισμένα" σε 51 λιμάνια, 26 χωρών του κόσμου.

Είναι η έβδομη μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρία στον κόσμο και στελέχη ναυτιλιακών εταιριών. Μιλώντας στο οικονομικό πρακτορείο Bloomberg, αναλυτές εκτιμούν πως "η πτώση της Hanjin Shipping μοιάζει με την αντίστοιχη της Lehman Brothers για τις αγορές".

Μεταξύ αυτών που έχουν ναυλώσει πλοία στη Hanjin Shipping, βρίσκονται και ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων, με αναφορές να κάνουν λόγο για τουλάχιστον δύο Έλληνες εφοπλιστές που επηρεάζονται άμεσα από την συγκεκριμένη εξέλιξη.

Το σημείο στο οποίο δραστηριοποιούνταν η Hanjin Shipping Co., στο μεγαλύτερο λιμάνι της Νότιας Κορέας, ήταν ένα από τα πλέον ενεργά σε ολόκληρο τον κόσμο.

Καθημερινά, δεκάδες πλοία που μετέφεραν κοντέινερ με προϊόντα έφταναν και ξεφόρτωναν στο σημείο, το οποίο να σημειώσουμε πως είναι όσο 100 ποδοσφαιρικά γήπεδα. Ο Seo Seong Deok, ένας 35χρονος οδηγός βλέπει τα εκατοντάδες ακινητοποιημένα κοντέινερ και αναρωτιέται αν αυτή η εικόνα θα αλλάξει.

"Δεν έχουμε δουλειά πλέον", λέει ο Seo, που είναι ένας από τους 1.000 οδηγούς που απασχολούνταν κι έχουν μείνει πια στο δρόμο. "Η πύλη της Hanjin στο λιμάνι ήταν πάντα γεμάτη με φορτηγά και πλέον φρέσκα προϊόντα σαπίζουν μέσα στα πλοία" συνεχίζει ο ίδιος.

Αναλυτές τονίζουν πως η κατάρρευση του ναυτιλιακού κολοσσού συνέβη την χειρότερη δυνατή χρονικά στιγμή, αφού ο μήνας Σεπτέμβριος αποτελεί την "αιχμή του δόρατος" των εμπορικών συναλλαγών, αφού οι έμποροι προετοιμάζονται για γιορτές όπως η ημέρα των Ευχαριστιών και τα Χριστούγεννα. Οι υπεύθυνοι του λιμανιού τονίζουν πως οι ιδιοκτήτες προσπαθούν εναγωνίως να βρουν εναλλακτικές επιλογές.

**Πηγή: bloomberg.com**