**Σε ανοδικό κύκλο η ναυλαγορά - Ποιοι τομείς ανακάμπτουν**

[](http://www.capital.gr/)

[capital.gr](http://www.capital.gr/) 07-01-2018



Από τον **Χάρη Φλουδόπουλο**

Μπορεί το 2018 να αποδειχθεί μια χρονιά κατά την οποία όλοι οι επιμέρους κλάδοι της ναυτιλίας θα επιστρέψουν σε ρυθμούς ανάκαμψης και κερδοφορίας; Η απάντηση, σύμφωνα με τις προβλέψεις των αναλυτών, είναι θετική. Αυτό τουλάχιστον καταγρά­φεται και στην έκθεση για το 2018 που εκδίδει κάθε χρόνο το "Lloyd’s List" και η οποία αποτελεί σημείο αναφοράς για τον κλάδο. Προϋπόθεση για να επιβεβαιωθούν τα θετικά σενά­ρια είναι να αποφευχθούν τα λάθη του παρελθόντος. Ωστό­σο, είναι σαφές ότι για το ξηρό φορτίο οι προσδοκίες παρα­μένουν υψηλές, ενώ και για τα δεξαμενόπλοια υπάρχουν ισχυρά σημάδια σταθεροποί­ησης. Για τα containerships οι ανακατατάξεις σε επίπεδο συμμαχιών φέρνουν ομαλοποίηση, ενώ ξεχωρίζουν επί­σης οι θετικές εκτιμήσεις για την αγορά του LNG.

**Παραμένει bullish η αγορά του ξηρού**

Για πρώτη φορά εδώ και πολλά χρόνια, η ισορροπία ζήτη­σης για μεταφορές και προσφοράς τονάζ στο ξηρό φορτίο μπορεί να αποκατασταθεί, συναινούν οι εκτιμήσεις των πε­ρισσότερων αναλυτών.

Η αισιοδοξία φαίνεται να έχει επιστρέψει στην αγορά του ξηρού ως αποτέλεσμα και της αύξησης στο παγκόσμιο εμπόριο, η οποία έχει ξεπεράσει για πρώτη φορά τα τελευ­ταία χρόνια τον ρυθμό ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομί­ας. Αλλά και η αύξηση του στόλου στο ξηρό φορτίο βρίσκεται σε χαμηλό 13 ετών. Ο Baltic Dry Index πλησιάζει τα υψηλά τριετίας, ενώ οι πλοιοκτήτες ποντάρουν σε περαιτέρω ανά­πτυξη. Χαρακτηριστική είναι η έρευνα του "Lloyd's List" που καταγράφει συναίνεση των αναλυτών για ανοδική τάση των ναύλων των 2018 σε επίπεδα πολύ υψηλότερα από τα λειτουργικά κόστη.

Σε σχέση με τον παράγοντα "Κίνα", οι αναλυτές εκτιμούν ότι η πολιτική του Πεκίνου για μετασχηματισμό της οικονομίας και μείωση των εκπομπών ρύπων μπορεί να οδηγήσει σε μείωση των εισαγωγών χάλυβα και άνθρακα ή στην αναζήτηση προϊ­όντων υψηλότερης ποιότητας για την κάλυψη των τεράστιων αναγκών της κινεζικής οικονομίας. Ωστόσο, το γεγονός ότι η Κίνα αποφάσισε το κλείσιμο μεγάλου αριθμού εγχώριων χαλυβουργίων, βιομηχανιών αλουμινίου και ορυχείων άνθρα­κα θα αυξήσει περαιτέρω τη ζήτηση για εισαγωγές προϊ­όντων κυρίως από την Αυστραλία, τις ΗΠΑ, τη Ν. Αφρική και θα πιέσει προς τα πάνω τις τιμές των ναύλων.

Σε ό,τι αφορά τις προβλέψεις του "Lloyd's List" για τα ναύλα, αναμένεται αύξηση για όλες τις κατηγορίες των φορτηγών:

-Για τα μεγάλα φορτηγά Capesize, από ναύλα 7.161 δολ./ημέρα το 2016 και 14.176 δολ./ημέρα το 2017, για το 2018 αναμένεται περαιτέρω ενίσχυση στα 15.362 δολάρια/ημέρα.

-Για τα φορτηγά Panamax, από 6.082 δολάρια/ημέρα το 2016 και 10.125 δολάρια/ημέρα το 2017, για το 2018 αναμένεται τα μέσα ημερήσια ναύλα να κινηθούν στα 11.633 δολάρια/ημέρα.

-Για τα φορτηγά Supramax το 2016 τα έσοδα κινήθηκαν στα 6.1 38 δολάρια/ημέρα και το 2017 στα 9.327 δολάρια/ημέρα. Το 2018 αναμένεται να ξεπεράσουν τα 10.000, στα 10.368 δολάρια/ημέρα.

-Θετική είναι η εκτίμηση και για τα μικρότερα φορτηγά Handysize, που, από 5.245 δολάρια/ημέρα το 2016 και 7.686 δολάρια/ημέρα το 2017, αναμένεται να φτάσουν στα 8.481 δολάρια/ημέρα το 2018.

**Τάνκερ: Έπιασε πάτο η αγορά; Οι θετικές ενδείξεις και οι απειλές**

Η κρίσιμη ερώτηση για την αγορά των δεξα­μενόπλοιων μεταφοράς αργού είναι εάν το 2017 τα ναύλα έπιασαν πάτο ή υπάρχει πε­ριθώριο για ακόμα χαμηλότερα. Τα στοιχήματα των αναλυτών αλλά και των πλοιοκτητών ποικίλλουν, ωστόσο, εάν τελικά αποδειχθεί ότι το 2017 ήταν η χειρότερη χρονιά, τότε το 2018 θα είναι έτος σταθεροποίησης και σταδιακής ανάκαμψης των ναύλων.

Όσοι θεωρούν πως η ναυλαγορά στα τάνκερ θα κινηθεί ανοδικά έχουν μια σειρά από καλούς λόγους να υποστηρίξουν το επιχείρημά τους: Καταρχάς, η συνεχιζόμενη αύξηση των αμερικανικών εξαγωγών αργού, η ανάκαμ­ψη των εξαγωγών της Νιγηρίας και της Λιβύ­ης, σε συνδυασμό με την αμείωτη ζήτηση για ενέργεια από την πλευρά της Κίνας.

Την ίδια στιγμή, βεβαίως, η ισορροπία της ζήτησης μπορεί εύκολα να διαταραχθεί από τον υψηλό ρυθμό των παραγγελιών για νέα πλοία. Και, φυσικά, πολλά θα εξαρτηθούν από τη στάση που θα τηρήσει ο ΟΠΕΚ και από το εάν θα αποφασίσει περαιτέρω μείωση της παρα­γωγής για να υποστηρίξει τις τιμές του αργού.

Σε ό,τι αφορά τις κινεζικές εισαγωγές, οι ναυλομεσιτικοί οίκοι αναμένουν αύξηση 8%, στους 424 εκατ. τόνους το 2018.

Στον αντίποδα παραμένει η απειλή της υπερπροσφοράς τονάζ: Σύμφωνα με τον ναυλομεσιτικό οίκο Clarksons, το 2018 αναμένεται να παραδοθούν 46 VLCCs, 35 Suezmax και 63 Aframax. Οι παραγγελίες του 201 7, πάντως, έφτασαν τα 6,3 δισ., νούμερο που δείχνει ότι οι περισσότεροι πλοιοκτήτες ποντάρουν στο bullish σενάριο της αγοράς.

Η εκτίμηση του "Lloyd's  List" για τα ναύλα των τάνκερ δείχνει σταθεροποίηση:

Για τα υπερδεξαμενόπλοια VLCC, από τα 41.666 δολάρια/ημέρα το 2016 και τα 24.048 δολάρια/ημέρα το 2017, για το 2018 αναμένεται μέσο ναύλο στα 26.240 δολά­ρια/ημέρα.

Για τα Suezmax, από τα 25.626 δολάρια/ημέρα το 2016 και τα 15.968 δολάρια/ημέρα το 2017, για το 2018 αναμένεται τα ναύλα να διαμορφωθούν στα 19.012 δολάρια/ημέρα.

Τέλος, και για τα Aframax αναμένεται η ίδια εικόνα, δηλαδή βελτίωση σε σχέση με το 2017, αλλά παραμονή των ναύλων κάτω από τα υψηλά του 2016, στα 15.648 δολάρια/ημέ­ρα (από 20.090 δολάρια/ημέρα το 2016 και 13.182 δολάρια/ημέρα το 2017).

**Η ελληνική παροικία στο Top-100 της παγκόσμιας ναυτιλίας**

Και φέτος η ελληνική εκπροσώπηση στη λίστα που καταρτί­ζει κάθε χρόνο το "Lloyd's List" για το Top-100 της παγκό­σμιας ναυτιλίας ήταν ισχυρή. Συνολικά 14 Έλληνες συγκα­ταλέγονται μεταξύ των 100 πιο ισχυρών ανθρώπων και οργανισμών του κλάδου. Μάλιστα, ο Γιάννης Αγγελικούσης πα­ραμένει ο μεγαλύτερος ιδιώτης εφοπλιστής, ενώ Γ. Προκό­πιου, Αγγελική Φράγκου, Γ. Οικονόμου, Π. Λιβανός, Π. Παππάς, Ν. Τσάκος, Κ. Κωνσταντακόπουλος, Θ. Βενιάμης, Ευ. Μαρινάκης, Π. Γεωργιόπουλος, Γ. Πλατσιδάκης, Π. Λασκαρίδης και Δ. Θεοδοσίου συμπληρώνουν την ελληνική παροι­κία του Top-100 του "Lloyd's List".

**LNG: Σε τροχιά ανάπτυξης**

Συμφώνα με τα στοιχεία του "Lloyds List", το θαλάσσιο εμπόριο υγροποιη­μένου φυσικού αερίου LNG αυξήθηκε κατά 12%, την ίδια στιγμή που ο στό­λος διευρύνθηκε κατά 7,5%. Τα μέσα ημερήσια έσοδα αναμένεται να φτάσουν το 2018 για τα μεγαλύτερα LNG carriers (150.000-180.000 κυβικά μέτρα) στα 55.429 δολάρια/ημέρα, από τα 40.138 δολάρια/ημέρα το 2017 και τα 29.055 δολάρια/ημέρα το 2016.

Την επόμενη χρονιά αναμένεται να λειτουργούν 4 νέα παραγωγικά τερματι­κά φυσικού αερίου, σε Αυστραλία, ΗΠΑ, Ρωσία και Καμερούν. Μόνο για αυτά τα νέα projects θα απαιτηθούν 23 επιπλέον LNG carriers. Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα, η αγορά μεταφοράς φυσικού αερίου LNG θα πρέπει να απαντήσει σε θέματα χρηματοδότησης αλλά και τεχνολογίας, ωστόσο σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα ο στόλος αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται κατά 9,9% το 2018 και 7% το 2019.

**Containerships: Νέο τοπίο**

Ο πόλεμος των τιμών και των μεριδίων τα τελευταία χρόνια στην αγορά των φορτηγών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων προκάλεσε τεράστιες οικονομικές ζημίες, με αποτέλεσμα να έχουμε εμβληματικές χρε­οκοπίες, όπως της Hanjin. Αλλά και όσοι παί­κτες επιβίωσαν συνειδητοποίησαν την ανάγκη να δημιουργήσουν νέες συμμαχίες, ώστε να μην έχουν την τύχη της Hanjin. Κάπως έτσι, η αγορά των containerships, με το κλείσιμο του 2017, φαίνεται ότι ολοκληρώνει τον τερά­στιο κύκλο των συγχωνεύσεων και εξα­γορών. Το ερώτημα για την επόμενη χρονιά είναι εάν οι παίκτες που ξεπέρασαν την κρί­ση θα καταφέρουν να ανακτήσουν τον έλεγ­χο των τιμών και να πετύχουν επιστροφή σε ισχυρές αποδόσεις.

Στο τέλος του 2017, πάντως, υπήρξαν θετικά σημάδια στο κομμάτι των ναύλων, που ενισχύθηκαν από την παύση των νέων παραγγελιών πλοίων. Πρακτικά, δεν υπήρ­ξαν νέες παραγγελίες πλοίων containerships το 2016 και το μεγαλύτερο μέρος του 2017. Η εικόνα άλλαξε στα τέλη του έτους από τις παραγγελίες των CMA και MSC για πλοία χω­ρητικότητας 22.000 ΤΕUs αξίας κοντά στα 3 δισ. δολάρια. Εάν οι παραγγελίες αυτές αποδειχθούν η αρχή για έναν νέο γύρο, τότε οι αναλυτές εκφράζουν ανησυχία ότι θα τεθεί σε κίνδυνο η εύθραυστη ανάκαμψη της αγοράς. Παρά το ότι σταμάτησαν οι νέες παραγγελίες, ένας μεγάλος αριθμός νέων μεγάλων φορτη­γών, πάνω από 18.000 ΤΕUs, βρίσκεται σε αναμονή (παραγγελίες παλαιότερων ετών) για να μπει στις γραμμές Ασίας-Ευρώπης: Από 47 μεγάλα πλοία σε λειτουργία στις αρ­χές του 2017, στα τέλη του 2018 αναμένε­ται να φτάσουμε τα 100 πλοία.

**Βλέπουν άνοδο και αγοράζουν οι Έλληνες εφοπλιστές**

Οι Έλληνες εφοπλιστές θεωρούνται οι trendmakers του κλά­δου και, υπό αυτή την έννοια, οι κινήσεις που κάνουν στο κομμάτι των αγοραπωλησιών απο­τελούν ακόμα μία ένδειξη για τις τάσεις της αγοράς. Έτσι, οι προσδοκίες για βελτίωση της ναυλαγο­ράς σε συνδυασμό με την υποχώρηση των τιμών σε νεότευκτα και μεταχειρι­σμένα οδήγησαν σε δυ­ναμική επαναδραστηριοποίηση των Ελλήνων εφοπλιστών στις αγορές μεταχειρισμένων και τις παραγγελίες νεότευκτων.

Σύμφωνα με την Allied Shipping Research, διατέθηκαν το 2017 4,4 δισ. για 271 πλοία από Έλλη­νες εφοπλιστές. Σύμ­φωνα με στοιχεία της VesselsValue, στην κο­ρυφή των Ελλήνων αγο­ραστών μεταχειρισμέ­νων πλοίων βρίσκεται η DryShips (Γ. Οικονό­μου), η οποία απέκτησε 12 φορτηγά αξίας 367 εκατ. δολαρίων. Ακολου­θεί η Olympic Shipping Management, του Ιδρύ­ματος Ωνάση, η οποία απέκτησε 4 τάνκερ αξί­ας 274 εκατ. δολαρίων, ενώ την πρώτη πεντάδα στις αγορές μεταχειρι­σμένων συμπληρώνουν η Navios Maritime containers (Φράγκου) με 171 εκατ. δολάρια, η Capital Maritime and Trading (Β. Μα­ρινάκης) με 165 εκατ. δολάρια και η Allseas Marine (Μ. Μποδούρογλου) με 100 εκατ. δολάρια.

Σε ό,τι αφορά τις παραγγελίες νε­ότευκτων, στην κορυφή της ελληνι­κής λίστας βρίσκεται η Maran Tankers (Αγ­γελικούσης) με 7 τάν­κερ αξίας 560 εκατ. δολαρίων, ακολουθεί η Chartworld Shipping (Λ. Κολλάκης) με 455 εκατ. δολάρια, η Capital Maritime and Trading με 340 εκατ. δολάρια, η Enesel (Σ. Λαιμός) με 332 εκατ. δολάρια και η TMS Tankers (Οικο­νόμου) με 300 εκατ. δο­λάρια.