



<https://www.metaforespess.gr>

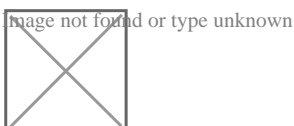
Αλλάζει ρότα η Maersk για να μην έχει την... τύχη της Hanjin

2016/09/26 23:15 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Οι αναιμικοί ρυθμοί ανάκαμψης της Δύσης από τη χρηματοπιστωτική κρίση και η απότομη επιβράδυνση της ανάπτυξης στην Κίνα, σε συνδυασμό με τους φρενήρεις ρυθμούς κατασκευής όλο και μεγαλύτερων containers έχουν προκαλέσει την κάθετη πτώση των ναύλων.

Μια πτώση που σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να αντισταθμιστεί από την πτώση των διεθνών τιμών του πετρελαίου. Οι ναυτιλιακές εταιρείες, ανεξαρτήτως μεγέθους, οργανώνουν πλάνα επιβίωσης. Και κάποιες που λύγισαν υπό το βάρος των χρεών τους αναζητούν ρότα σωτηρίας.

Ο μεγαλύτερος επιχειρηματικός όμιλος της Δανίας A.P. Moeller-Maersk αποφάσισε να διαχωρίσει στα δύο τις λειτουργίες του και να **δημιουργήσει μια εταιρεία θαλάσσιων μεταφορών και μια ενεργειακή εταιρεία.**



Όπως ανακοίνωσε η ίδια η εταιρεία την περασμένη Τρίτη, η Maersk θα μετατραπεί σε μια «ανεξάρτητη εταιρεία μεταφορών και αποθηκών».

Με την απόφασή της αυτή η διοίκηση της Maersk ξεχωρίζει ουσιαστικά από τον κλάδο της ναυτιλίας τον κλάδο του πετρελαίου και των συναφών δραστηριοτήτων,

με στόχο «τη βελτίωση και περαιτέρω ενδυνάμωση της ισχυρής θέσης που κατέχει στην εκμετάλλευση των δανέζικων, βρετανικών και νορβηγικών θαλάσσιων περιοχών της Βόρειας Θάλασσας».

Σύμφωνα με τα ξένα μέσα ενημέρωσης, ο όμιλος A.P. Moeller-Maersk, ο οποίος έχει 112 χρόνια συνεχούς λειτουργίας, εμφανίζει **κάποια «στασιμότητα» σε ό,τι αφορά τόσο τις ναυτιλιακές όσο και τις ενεργειακές δραστηριότητές του.**

Τον περασμένο Ιούνιο η Maersk απέλυσε τον διευθύνοντα σύμβουλο Νιλς Σμέντεγκαρντ Αντερσεν και διόρισε στη θέση του τον Σόρεν Σκου, από τον οποίο ζήτησε να επεξεργαστεί τον διαχωρισμό των βασικών δραστηριοτήτων του ομίλου σε δύο εταιρείες, όπως και την πιθανή πώληση ή δημόσια προσφορά κάποιων από τους επιμέρους κλάδους του.

Λύση στον ορίζοντα

Αν η πρώτη εταιρεία μεταφοράς containers παγκοσμίως, Maersk, αντιμετωπίζει στασιμότητα, η έβδομη στον κλάδο, η κορεατική Hanjin Shipping, βρίσκεται σε ελεύθερη πτώση από τις 29 Αυγούστου που κήρυξε πτώχευση.

Ωστόσο, την περασμένη Πέμπτη φάνηκε ότι ίσως δρομολογείται μια λύση για την εταιρεία που έχει έναν στόλο αποτελούμενο από 150 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και απασχολεί χιλιάδες εργαζομένους.

Και όπως φάνηκε, η σωτηρία μπορεί να έρθει από... αέρος. Συγκεκριμένα, το Διοικητικό Συμβούλιο της **Korean Air Lines**, η οποία είναι η μεγαλύτερη μέτοχος της Hanjin με μερίδιο 33,2%, ενέκρινε δάνειο 60 δισ. γουάν (54 εκατ. δολαρίων) για την παραπαίουσα ναυτιλιακή.

Image not found or type unknown



Η τιμή της μετοχής της Hanjin εκτινάχθηκε κατά 28% υψηλότερα στο Χρηματιστήριο της Σεούλ. Σημειωτέον ότι όλες οι έως τώρα προσπάθειες της Hanjin να βρει «καινούργια λεφτά» είχαν πέσει στο κενό. Το εντυπωσιακό είναι ότι άλμα 6% έκανε και η τιμή της μετοχής της Korean Air.

Η κυβέρνηση της Νότιας Κορέας εκτιμά ότι η Hanjin για να καλύψει τα άμεσα έξοδα που απαιτούνται προκειμένου να συνεχίσει να λειτουργεί ως εταιρεία (καύσιμα, έξοδα ελλιμενισμού κ.λπ.) χρειάζεται τουλάχιστον 600 δισ. γουάν (540 εκατ. δολάρια).

Σημειωτέον ότι η Maersk, που είναι η μεγαλύτερη ανταγωνίστρια της Hanjin, εκτιμά ότι ενδεχόμενη απόσυρση (συνεπεία της πτώχευσης) των πλοίων της Hanjin από τους

ωκεανούς ενδέχεται να σηματοδοτήσει την πολυαναμενόμενη, από την ίδια και τον κλάδο, **αύξηση των ναύλων**, που τα τελευταία χρόνια έχουν συμπιεστεί δραματικά.

Αλέξανδρος Καψύλης,

«Το Βήμα της Κυριακής»