



<https://www.metaforespress.gr>

---

## Οι κινήσεις προστατευτισμού καθυστερούν την ανάκαμψη στα containerships

---

2016/12/01 23:59 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

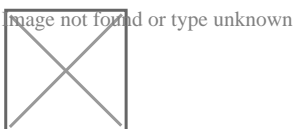
---

Οι κρατικές ενισχύσεις πολλών δισεκατομμυρίων δολαρίων προς τις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών παρατείνουν τον εφιάλτη της ναυλαγοράς και δεν επιτρέπουν την επιτάχυνση των διαδικασιών για τη σταδιακή ανάκαμψη του κλάδου.

Με αφορμή την πρόσφατη απόφαση της κυβέρνησης της Ταϊβάν να εγκρίνει ένα πακέτο ενίσχυσης 1,9 δισ. δολ., με προνομιακό επιτόκιο, από το οποίο αναμένεται να ευνοηθούν οι Yang Ming και Evergreen, η Alphaliner παρουσιάζει τις **κρατικές παρεμβάσεις προς όφελος «εθνικών» liners των μεγάλων οικονομιών, στα χρόνια της ναυτιλιακής κρίσης.**

Πρώτοι διδάξαντες, σύμφωνα με την Alphaliner, οι Γερμανοί των οποίων η κεντρική κυβέρνηση, το 2009, έδωσε εγγυήσεις δανείων στη Harpag Lloyd 1,5 δισ. δολ. και τις οποίες απέσυρε τον Σεπτέμβριο του 2010.

Αλλά και η πόλη του Αμβούργου, προχώρησε σε άμεσες επενδύσεις περίπου 1,6 δισ. δολ. προς τη μεγάλη γερμανική ναυτιλιακή εταιρεία τακτικών γραμμών, την περίοδο 2009-2012.



Επίσης η Γαλλία, σύμφωνα με το report της Alphaliner, δεν έμεινε άπρακτη, με την

Brifrance να επενδύει περί τα 150 εκατ. δολ. στη μεγάλη γαλλική εταιρεία CMA CGM.

Οι μεγαλύτερες ενισχύσεις, όμως, έχουν δοθεί από τα ασιατικά κράτη. Περίπου 1,3 δισ. δολ. εισέπραξε η Cosco την περίοδο 2009-2015, ενώ περίπου 400 εκατ. δολ. έλαβε η China Shipping.

Η Ν. Κορέα, μέσω της KAMCO, έδωσε 500 εκατ. δολ. για αγορά και leaseback πλοίων από τις ναυτιλιακές εταιρείες της χώρας που αντιμετώπιζαν πρόβλημα, ενώ σε 871 εκατ. δολάρια ανέρχεται η πρόταση για ενίσχυση ναυτιλιακών εταιρειών από την κεντρική κυβέρνηση. Σε αυτό θα πρέπει να προστεθεί και ένα σχέδιο ενίσχυσης της ναυτιλίας της χώρας με 5,7 δισ. δολάρια για αγορές νέων πλοίων.

«Οι κινήσεις προστατευτισμού φαινομενικά αποσκοπούν στην προστασία των εγχώριων εξαγωγών, αλλά και κατασκευαστών, καθώς και τα εγχώρια ναυπηγεία και είναι αποτέλεσμα της άποψης ότι η ναυτιλία είναι πολύ σημαντική για την οικονομία, αλλά και για τα στρατηγικά συμφέροντα καθεμιάς από τις χώρες αυτές», σημειώνει η Alphaliner στην ανάλυσή της, προσθέτοντας:

«Οι κυβερνητικές αυτές παρεμβάσεις στοχεύουν στο να ενισχύσουν τις αντιστάσεις των εταιρειών στην κρίση μέχρι να επανακάμψει η αγορά. **Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα, όμως, ορισμένες “αδύναμες” εταιρείες να παραμένουν εν ενεργεία καθυστερώντας την ανάκαμψη του κλάδου».**

Τις διαπιστώσεις της Alphaliner επιβεβαιώνει ακόμη μια μεγάλη εταιρεία αναλυτών, η Drewry, η οποία διακρίνει ότι η κατάρρευση της νοτιοκορεατικής Hanjin δεν φτάνει προκειμένου να επέλθει η ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.

image not found or type unknown



Για παράδειγμα, επισημαίνει ότι οι εισαγωγές στη Γαλλία, από Ασία, στο γ' τρίμηνο μειώθηκαν, όπως μειώθηκε κατά 7,1% και ο αριθμός των containers που ξεφορτώθηκαν στην Τουρκία.

Το ίδιο έγινε και στην Αίγυπτο, που οι εισαγωγές μειώθηκαν κατά 20%. Στους ευνοημένους είναι η Ελλάδα με αύξηση 25% και η Ουκρανία, με αύξηση 26%.

Η Ocean Alliance, η οποία απαρτίζεται από τις Cosco και CMA CGM – που έχουν μεγάλα συμφέροντα στη Μεσόγειο (Πειραιάς οι Κινέζοι, Μάλτα οι Γάλλοι)- μαζί με την Evergreen και την Orient Overseas -που δημιουργήθηκε για να αντιμετωπίσει τη συμμαχία των Maersk και MSC- ενισχύει διαρκώς την παρουσία της στη Νότια Ευρώπη.

Συνολικά, την επόμενη χρονιά, 14 service **θα εξυπηρετούν τη γραμμή Ασία - Μεσόγειος (το δεύτερο μεγαλύτερο root στον κόσμο μετά τις ενδοασιατικές συνδέσεις),**

υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα αυξήσουν τη θέση τους οι Maersk και MSC, σημειώνει η Drewry. Όσον αφορά τους ναύλους, κυμαίνονται γύρω από τα 500 δολ. ανά τευ, παρά την απουσία της Hanjin.

**Αντώνης Τσιμπλάκης,**

«Ναυτεμπορική»