



## **Τι σχέση έχουν οι χερσαίες επιχειρήσεις με τη ναυτιλία ξηρού φορτίου;**

**22 Οκτωβρίου 2001**

**Του Ted Πετρόπουλου\***

Αφήνοντας τα δεξαμενόπλοια κατά μέρος, όπου οι γεωπολιτικοί παράγοντες, η ζήτηση πετρελαίου, η τιμή του και οι ποσοτώσεις παραγωγής του αποτελούν παιχνίδι για μεγάλα βαλάντια και γερά νεύρα, η περίπτωση των φορτηγών ξηρού φορτίου και των containers είναι αρκετά πιο ξεκάθαρη, αν και όχι πιο αισιόδοξη.

Καθώς η ζήτηση για φορτηγά ξηρού φορτίου και containers έχει σταματήσει, βλέπουμε να ανοίγεται ένα απειλητικό χάσμα ανάμεσα στην προσφορά και την ζήτηση. Ο κύριος λόγος είναι ο μεγάλος αριθμός των νεότευκτων που φθάνουν από τα ναυπηγεία της Απω Ανατολής. Σύμφωνα με τις τελευταίες στατιστικές των Clarkson στο βιβλίο παραγγελιών δείχνει ένα 10,6% του σημερινού στόλου για τα Πάναμαξ (τα περισσότερα θα είναι έτοιμα μέσα στο 2002), 16,5% για τα Handymax, 10,9% για τα Capesize, 27,3% για τα δεξαμενόπλοια και 31,1% για τα containers.

Προβλέποντας ταυτόχρονα την έλλειψη ισχυρής επιτάχυνσης στις διαλύσεις πλοίων, ουσιαστική λύση μπορεί να έρθει μόνο από την αύξηση της ζήτησης.

Το κύριο θέμα λοιπόν για τους πλοιοκτήτες είναι να προσδιοριστούν οι παράγοντες που θα επηρεάσουν την διάρκεια της παρούσης ύφεσης και τις πιθανότητες ανάκαμψης.

Η πτώση των αμερικανικών επιτοκίων κατά 450 βασικές μονάδες τον τελευταίο χρόνο στο 2,5% έδωσε την απαιτούμενη υποστήριξη για την αντιστάθμιση των δυνάμεων της ύφεσης. Οι φορολογικές ελαφρύνσεις στην Αμερική και η τεράστια αύξηση των κρατικών προγραμμάτων επενδύσεων έχουν επίσης βοηθήσει και θα εξακολουθήσουν να το κάνουν στο μέλλον.

Θα πάρει, όμως, καιρό για να ανακάμψει η εμπιστοσύνη του καταναλωτή καθώς και των εταιρειών και να επιστρέψει στα θετικά επίπεδα της ανάπτυξης.

Οι πρόσφατες χειρσαίες επιχειρήσεις θα μπορούσαν αρχικά να ειπωθούν ως εντατικοποίηση της προβληματικής κατάστασης καθώς αντιπροσωπεύουν κλιμάκωση του πολέμου και των πιθανών αντεπιθέσεων.

Εν τούτοις, οι επιπτώσεις θα μπορούσε να αποβούν θετικές για τη ναυτιλία. Ο πρώτος λόγος είναι ότι πολλοί πιστεύουν ότι η απόφαση για χρήση δυνάμεων ξηράς θα είναι ο καταλύτης για μία τελική και συντομότερη επίλυση της κατάστασης. Τέτοιου είδους αποτέλεσμα θα ενδυναμώσει την αμερικανική λαϊκή γνώμη, ειδικά αν υποχωρήσουν οι βιολογικές επιθέσεις. Ένας δεύτερος λόγος είναι ο οικονομικός. Πάνω απ' όλα η συμμαχία χωρών όπως η Ρωσία, το Πακιστάν, η Ινδία, το Ιράν κ.λπ. με τις ΗΠΑ και τους συμμάχους τους θα μπορούσε να φέρει μία δραματική αλλαγή στις οικονομικές σχέσεις ανάμεσα σ' αυτές τις χώρες με τις ΗΠΑ και την Ευρώπη.

Πέραν της ανθρωπιστικής βοήθειας, π.χ. τροφή, φάρμακα κ.λπ., αναμένεται σημαντική τραπεζική και οικονομική υποστήριξη, η οποία θα οδηγήσει σε αξιόλογη αύξηση των εμπορικών συναλλαγών με τις χώρες αυτές όπως και του διεθνούς εμπορίου. Μία τέτοια εξέλιξη θα μπορούσε όντως να αποτελέσει τον παράγοντα που λείπει και έντονα χρειάζεται για την ανάκτηση της εμπιστοσύνης προς τη ναυτιλία. Οι πλοιοκτήτες ίσως να πρέπει να περιμένουν έως το 2003 πριν δούνε τα αποτελέσματα μίας ουσιαστικής ανάκαμψης και ισχυρής αγοράς.

\* Ο Ted Πετρόπουλος είναι Διευθύνων Σύμβουλος της Petrofin S.A.

*Από Ημερησία  
22 Οκτωβρίου 2001*

---