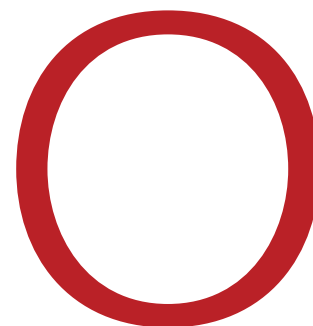


Οι Έλληνες εφοπλιστές επεκτείνουν την κυριαρχία τους



Στην εδραιωμένη κυριαρχία της ελληνικής ναυτιλίας παγκοσμίως, παρά τις δυσκολίες της εποχής, αναφέρεται η έγκριτη αμερικανική εφημερίδα «Wall Street Journal» με άρθρο του senior correspondent κ. Costas Paris. Με φόντο τον ελληνογερμανικό ναυτιλιακό ανταγωνισμό και την ελληνική κατίσχυση. Και στο μεγάλο φόντο, η μεγάλη πολιτική και οι σκοπιμότητες που εξυπηρετούνται με σημείο αιχμής τη φορολόγηση



Οι εφοπλιστές της Ελλάδας, βγαίνοντας σε μεγάλο βαθμό αλώβητοι από την οικονομική κρίση που μαστίζει τη χώρα καθώς και από μια από τις μεγαλύτερες κρίσεις του ναυτικού κλάδου, επεκτείνουν την κυριαρχία τους αποκτώντας πλοία ανταγωνιστών τους που δεν τα κατάφεραν τόσο καλά. Οι Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι κατέχουν περίπου το 20% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, πληρώνουν ιδιαίτερα χαμηλές τιμές, καθώς πλοία που ανήκαν σε πτωχευμένες ναυτιλιακές εταιρείες βρίσκονται τώρα στα χέρια των πιστωτών, συμπεριλαμβανομένων και γερμανικών τραπεζών, που θέλουν να α-

παλλαγούν από μη εξυπηρετούμενα δάνεια. Για χρόνια, η Ελλάδα και η Γερμανία αποτελούν υπερδυνάμεις στον τομέα της ναυτιλίας. Ωστόσο, ενώ οι Έλληνες ακολουθούν μια πιο πρακτική και προσωπική προσέγγιση, στην οποία ο εφοπλιστής κανονίζει τα πάντα, από τη χρηματοδότηση μέχρι τις ναυλώσεις και τη λειτουργία, το λεγόμενο γερμανικό σύστημα KG εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από ομάδες επενδυτών, από τράπεζες μέχρι εύπορους πολίτες μεσαίας τάξης. Πολλοί από αυτούς επένδυσαν στη ναυτιλία την περίοδο ανόδου της αγοράς, πριν την οικονομική ύφεση του 2008. «Με την επέκταση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης και τη σταδιακή κατάρρευση της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών, οι Έλληνες κατάφεραν να διατηρηθούν στην επιφάνεια, καθώς δεν είχαν πολλά χρέη και στηρίχτηκαν σε χρήματα που είχαν κερδίσει κατά τα χρόνια της ανάπτυξης πριν το 2008», δήλωσε ο κ. Βασίλειος Καρατζάς, ναυ-

τιλιακός σύμβουλος με έδρα τη Νέα Υόρκη, ο οποίος συνεργάζεται με μερικές από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες παγκοσμίως. Αντίθετα, δήλωσε ο κ. Καρατζάς, στη Γερμανία ένα πλοίο συχνά μπορεί να είχε έως και χίλιους επενδυτές, και το σύστημα δεν ήταν αρκετά ισχυρό για να απορροφήσει την πίεση της αγοράς. «Υπήρχαν υπερβολικά πολλές συγκρούσεις συμφερόντων, μονόπλευρη συγκέντρωση της αγοράς σε κοινότητες – που ήταν μεταξύ των πλοίων που επλήγησαν περισσότερο – και πληθώρα δανείων από γερμανικές τράπεζες που επένδυσαν δισεκατομμύρια σε καινούργια πλοία πιστεύοντας ότι η ζήτηση θα συνεχίσει να αυξάνεται», είπε.

Οι αναλυτές αναφέρουν ότι στα τέλη του 2012 οι Γερμανοί δανειστές, συμπεριλαμβανομένων των HSH Nordbank AG, Commerzbank AG και Norddeutsche Landesbank Girozentrale, έλεγχαν περίπου το ένα τρίτο α-

πό τα 475 δισ. δολάρια της παγκόσμιας αγοράς χρηματοδότησης πλοίων. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων τεσσάρων ετών, οι τρεις τράπεζες έχουν διαθέσει πάνω από 3,6 δισ. ευρώ (3,9 δισ. δολ.) σε ρυθμίσεις για τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια της ναυτιλίας, καθώς προσπαθούν απεγνωσμένα να πουλήσουν τα πλοία που ανήκαν σε πτωχευμένες ναυτιλιακές εταιρείες. Σύμφωνα με ανώτερο γερμανικό στέλεχος στον κλάδο της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, στα τέλη του 2014 οι γερμανικές τράπεζες προσπάθησαν να πουλήσουν έως χίλια από τα περισσότερα από τρεις χιλιάδες πλοία γερμανικών συμφερόντων. «Οι Έλληνες είναι από τους βασικούς αγοραστές, έχοντας αγοράσει 164 πλοία γερμανικής ιδιοκτησίας από το 2011 έναντι περίπου 1,9 δισ. δολαρίων», δήλωσε ναυτιλιακός σύμβουλος στην Αθήνα, ο οποίος συνεργάζεται με το ναυτιλιακό τμήμα της China Development Bank. «Οι τιμές είναι ελκυστικές και υπέρ- ▶

ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΣΤΟ ΚΡΑΧ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ