

**12** ιδιότητα bulk carriers διαχειρίζεται αυτήν τη στιγμή η Meadway Shipping

**ΑΓΟΡΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ | ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ**

# Υπερδιπλασιασμός στόλου της Meadway Shipping

Επενδύσεις κοντά στα 200 εκατ. δολ. σε καινούργια και μεταχειρισμένα

**Επενδύσεις που προσεγγίζουν τα 200 εκατ. δολάρια σε μεταχειρισμένα και νέα bulk carriers έχει υλοποιήσει από τον Απρίλιο του 2021 η Meadway Shipping του Κώστα Δελαπόρτα, κατορθώνοντας να υπερδιπλασιάσει το μέγεθος του στόλου.**

Του Γιώργου Γεωργίου  
ggeorgiou@naftemporiki.gr

**ΜΕ ΔΗΛΩΣΗ ΤΟΥ** στη «Ν» ο κ. Δελαπόρτας επισημαίνει ότι στόχος είναι η περαιτέρω επέκταση της εταιρείας, μέσα από την παράλληλη πώληση βαποριών μεγαλύτερης ηλικίας. Συγκεκριμένα, στον στόλο της εντοπίζονται τέσσερα πλοία, ναυπήγησης 2008-2011, τα οποία αναμένεται να παραχωρηθούν, όταν προκύψουν οι κατάλληλες ευκαιρίες.

Υπενθυμίζεται ότι τον Απρίλιο του περασμένου έτους έγινε γνωστό ότι τα αδέρφια Δελαπόρτα θα ακολουθήσουν διαφορετικούς «ναυτιλιακούς δρόμους», χωρίζοντας τον στόλο της Meadway Shipping & Trading στα δύο. Έτσι, ο Κώστας παρέμεινε στα πνία της Meadway Shipping & Trading και ο Γιώργος ανέλαβε τη Meadway Bulkcarriers. Εκείνη την περίοδο, η Meadway Shipping διέθετε μόλις πέντε bulk carriers.

Έκτοτε, όμως, έχει επιδοθεί σε ένα μπαράζ αγοράς βαποριών. Συνολικά έχουν αγοραστεί έξι second hand πλοία, ενώ ναυπηγούνται δύο ακόμη και παραλαμβάνονται υπό ναυπήγηση μονάδες. Μετά την παράδοση όλων των νέων αποκτημάτων, η Meadway Shipping θα ελέγχει έναν στόλο 14 μικρομεσαίων bulk carriers.

## Στόχος τα eco και αποδοτικά πλοία

Μέσα στον Μάιο, η εταιρεία παρήγγειλε στο ιαπωνικό ναυπηγείο Namura δύο μικρά handy bulk carriers, τα οποία αναμένεται να παραδοθούν το τρίτο τρίμηνο του 2024. Με βάση ενημέρωση από την εταιρεία, τα πλοία θα κατασκευαστούν με «πράσινες» προδιαγραφές, σύμφωνα με τον Δείκτη Σχεδιασμού Ενεργειακής Απόδοσης (EEDI) Phase III. Κάθε πλοίο κόστισε 32 εκατ. δολάρια.



Μετά την παράδοση όλων των νέων αποκτημάτων, η Meadway Shipping του Κώστα Δελαπόρτα θα ελέγχει έναν στόλο 14 μικρομεσαίων bulkcarriers.

Σύμφωνα με τον κ. Δελαπόρτα, πρόκειται για ιδιαίτερα αποδοτικά πλοία, τα οποία καταναλώνουν αρκετά μικρότερες ποσότητες καυσίμων εν συγκρίσει με τα συμβατικά. Όπως λέει, οι καινούργιες μηχανές και η καλύτερη απόδοση καυσίμου αποτελούν προτεραιότητα για τη Meadway Shipping. Άλλωστε, αυτά τα νέα και αποδοτικά πλοία συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών που έχουν τεθεί σε επίπεδο Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι ελκυστικότερα για τους ναυλωτές. Σε αυτό το πλαίσιο, είναι πιθανό, εάν το ευνοήσουν οι συνθήκες, να ακολουθήσουν κι άλλες παραγγελίες τονάζ, με τον κ. Δελαπόρτα να επισημαίνει την προτίμησή του στα ιαπωνικά ναυπηγεία.

Σε επίπεδο second hand πλοίων, η τελευταία κίνηση της εταιρείας ήταν η αγορά του ultramax Nord Baltic (χωρητικότητας 62.600 dwt και κατασκευής 2018), για το οποίο κατέβαλε περίπου 36,5 εκατ. δολάρια. Το ποσό συμπίπτει με την τρέχουσα εκτιμώμενη αξία του πλοίου. Το Nord Baltic, το οποίο αναμένεται να μετονομαστεί σε Velvet, είναι εξοπλισμένο με scrubbers.

Μόνο μέσα στο 2022 η Meadway Shipping παρέλαβε το Andiamo (χωρητικότητας 63.562 dwt), το Majesty Star (χωρητικότητας

33.382 dwt) και το Dolce Vita (χωρητικότητας 61.645 dwt).

Εν τω μεταξύ, η εταιρεία ανακοίνωσε και την επιτυχή διαδικασία κατασκευής και ονοματοδότησης του Danae, ενός βαποριού (χωρητικότητας 40.000 dwt) που ναυπηγούσε στην Ιαπωνία. Το πλοίο αναμένεται να παραδοθεί τον προσεχή Σεπτέμβριο.

## Ενίσχυση της ομάδας των ναυλώσεων

Σημειώνεται ότι πέραν των 12 ιδιοκτητών bulk carriers που διαχειρίζεται η εταιρεία, στον στόλο της είναι ναυλωμένα επί μακρόν (περίπου μία πενταετία κατά μέσο όρο) άλλα 23 bulk carriers. Οι ναυλώσεις έχουν προχωρήσει μέσω των γραφείων της εταιρείας σε Σιγκαπούρη και Ντουμπάι. Μάλιστα, η εταιρεία ενίσχυσε πρόσφατα την ομάδα ναυλώσεων στη Σιγκαπούρη με τον κ. Β.Η. Seo, ο οποίος έχει εργαστεί στην ασιατική χώρα και στη Νότια Κορέα για περισσότερα από 15 χρόνια.

Τέλος, σε ερώτηση για την πορεία της ναυλαγοράς των πλοίων μεταφοράς κρύου ξηρού φορτίου, ο κ. Δελαπόρτας σημειώνει ότι παρά τη μεταβλητότητα των τελευταίων μηνών, το γενικό πλαίσιο είναι ιδιαίτερος θετικό, κάνοντας λόγο για ευνοϊκά θεμελιώδη μεγέθη που απορρέουν κυρίως από το χαμηλό βιβλίο παραγγελιών στον κλάδο. [SID: 15339078]

## Ας ακούσουμε εκείνους που ξέρουν

**ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΟΣ** και ξεκάθαρος ο πρόεδρος του Committee, Χαράλαμπος Φαφαλιός, στην ομιλία με την ευκαιρία της επανεκλογής του.

Πρόκειται για έναν άνθρωπο απλό, χαμηλών τόνων, αλλά γνώστη σε βάθος της υπόθεσης «Εμπορική Ναυτιλία» και πολύ προσεκτικό στις τοποθετήσεις του.

Μεγαλωμένος -μαζί με τους δύο αδελφούς του- σε μια απόλυτα ναυτική οικογένεια, έχει μελετήσει από πολύ κοντά τη ναυτιλία και πάντα, σε κάθε ευκαιρία, προβάλλει τον πρωτεύοντα ρόλο των ναυτικών. Ιδιαίτερα τα δύο τελευταία χρόνια, με την κρίση του κορονοϊού, ο Χ. Φαφαλιός δηλώνει ότι οι ναυτικοί απέδειξαν ότι αποτελούν την κινητήρια δύναμη, η οποία κράτησε ενεργή



Του Δημήτρη Καπράνου

Δημοσιογράφος, διευθυντής του περιοδικού Shipping International

την εφοδιαστική αλυσίδα σε παγκόσμιο επίπεδο, ακόμη και αν χρειάστηκε να υπάρξουν και εξαιρετικά δύσκολες υπερβάσεις.

Σε φιλική συζήτηση που είχαμε μαζί του, λίγες μέρες πριν αρχίσουν τα Ποσειδώνια, διαπιστώσαμε τη βαθύτατη εκτίμηση την οποία τρέφει προς τους ναυτικούς, τους οποίους θεωρεί τον ακρογωνιαίο λίθο για τη λειτουργία της ναυτιλίας. Παράλληλα, αναφέρθηκε στο πρόβλημα της έλλειψης Ελλήνων αξιωματικών, πρόβλημα το οποίο θα πρέπει να αντιμετωπισθεί με σοβαρότητα από όσους έχουν την ευθύνη για την πορεία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Τι είπε, όμως, στην ομιλία «επί τη επανεκλογή» του ο Χ. Φαφαλιός; Επανελάβε τα αυτονόητα. Ότι, δηλαδή, δεν είναι δυνατόν να μιλάμε για «πράσινη ναυτιλία» και να κοιτάζουμε όλοι προς την πλευρά της πλοιοκτησίας.

Υπάρχει μια μεγάλη αλυσίδα παραγόντων, οι οποίοι εμπλέκονται στην προσπάθεια της «απανθρακοποίησης». Είναι τα ναυπηγεία, οι μεγάλοι κατασκευαστές μηχανών για τα πλοία, είναι εκείνοι οι οποίοι εφοδιάζουν με καύσιμα τη ναυτιλία και, φυσικά, η πλοιοκτησία.

Όλοι αυτοί οι παράγοντες πρέπει να καθίσουν σε ένα τραπέζι και να συμβάλει ο καθείς από την πλευρά του ώστε να φθάσει η ναυτιλία στο «σημείο μηδέν» στον τομέα της εκπομπής ρύπων.

Αλλά ο Χ. Φαφαλιός δεν σταμάτησε σ' αυτήν την πρόσκληση. Προχώρησε περισσότερο, λέγοντας αυτά που γνωρίζουμε όλοι, αλλά κανείς από τους μεγαλόσχρημους δεν τα «βάζει στο τραπέζι». Είπε, λοιπόν, ότι κανένα από τα εναλλακτικά καύσιμα που προσφέρονται επί του παρόντος, η αμμωνία, η μεθανόλη, το LNG, τα βιοκαύσιμα, δεν παρέχει ασφαλές αποτύπωμα για «πράσινη ναυτιλία» από αυτό που ήδη υπάρχει. Μόνο προτάσεις «στον αέρα» και χρονοδιαγράμματα χωρίς περιεχόμενο, αλλά και χωρίς συγκεκριμένο σχέδιο.

Αλλά δεν άφησε εκτός νυμφώνος τα ναυπηγεία, τα οποία προσπερνούν εύκολα την παρότρυνση της πλοιοκτησίας για πλοία με καλύτερες γραμμές κύτους και μεγαλύτερη υδροδυναμική απόδοση, κάτι που θα μπορούσε να εξασφαλίσει εξοικονόμηση καυσίμων έως και 20%! Και αναφέρθηκε στην τακτική των ναυλωτών, οι οποίοι πιέζουν τα βαπόρια να αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες, ενώ είναι γνωστό εκ των προτέρων ότι στο λιμάνι που θα φθάσουν θα μπουν σε διαδικασία αναμονής.

Είναι μια σειρά από προβλήματα, τα οποία υπάρχουν και έπρεπε να τεθούν. Κι αυτό γιατί η γραφειοκρατία των Βρυξελλών, αλλά και άλλων φορέων εξουσίας, ελάχιστα γνωρίζει για τον τομέα της ναυτιλίας. Οφείλουν, όμως, όλοι να ακούσουν τις προτάσεις της πλοιοκτησίας και να σκεφθούν τι θα είχε συμβεί αν και η ναυτιλία είχε «σηκώσει τα χέρια» στη δύσκολη διετία της πανδημίας! [SID: 15339059]

**23**

bulk carriers είναι ναυλωμένα στον στόλο της Meadway Shipping.