

CONTSHIP FUN



Contships Management Inc.

45, Vasilissis Sofias Avenue, Athens - Greece

T. +30 210 7267800

www.contships-management.com

ΠΛΟΙΟΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Όλα τα δεδομένα για
τον υπό διαχείριση στόλο
σε αριθμούς

Τύπος Πλοίου, Ηλικία, Νηολόγιο
& Χώρα Ναυπήγησης

Υπό την αιγίδα


ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Με την υποστήριξη



Contships Management Inc.

**HYUNDAI
HIMSEN**

AIRFRANCE  **KLM** 



ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Επιστημονικός σύμβουλος:
Καθ. Γιάννης Θεοτοκάς

Ερευνητική ομάδα:
Μάνος Χαρίτος,
Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Ο Πειραιάς/Αθήνα συνεχίζει να διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο ως διαχειριστικό κέντρο στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον της ναυτιλίας, ανταποκρινόμενο στις όποιες σημαντικές προκλήσεις. Η έρευνα που ακολουθεί επιχειρεί να «αποκρυπτογραφήσει» τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του Πειραιά και της ευρύτερης περιοχής των Αθηνών ως διεθνούς κέντρου διαχείρισης πλοίων. Η καταγραφή και η επεξεργασία βασίζονται σε στοιχεία του πρόσφατου Greek Shipping Directory (Απρίλιος 2022).

ΓΕΝΙΚΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ

Ο συνολικός αριθμός επιχειρήσεων

Στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και της Αθήνας καταγράφονται να δραστηριοποιούνται 577 ναυτιλιακές εταιρείες διαχείρισης πλοίων. Ο στόλος που διαχειρίζονται απαρτίζεται από 5.263 εμπορικά πλοία, τα οποία δραστηριοποιούνται στις ναυλαγορές της ποντοπόρου ναυτιλίας. Η συνολική χωρητικότητα αυτών των πλοίων είναι 443.969.165 dwt. Καθώς, το ενδιαφέρον εστιάζεται στη δυναμική του Πειραιά και της ευρύτερης περιοχής των Αθηνών ως διεθνούς κέντρου διαχείρισης πλοίων, στις 577 εταιρείες συγκαταλέγονται και οι εταιρείες ξένων συμφερόντων και οι ανεξάρτητες εταιρείες διαχείρισης πλοίων (third-party management εταιρείες) που έχουν επιλέξει τον Πειραιά/Αθήνα ως κέντρο διαχείρισης του στόλου τους ή ως τόπο λειτουργίας αντιπροσωπευτικού γραφείου.

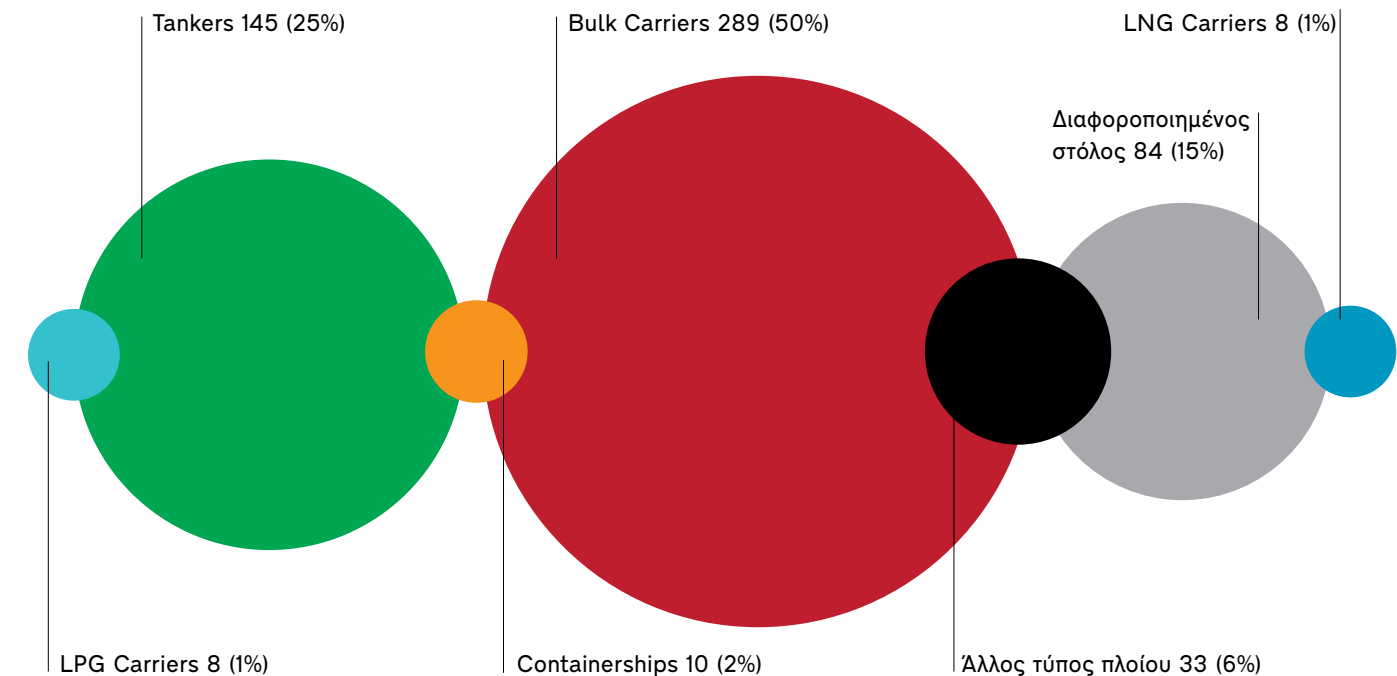
Στις παραπάνω επιχειρήσεις θα πρέπει να προστεθούν και 52 εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην επιβατηγό ναυτιλία και διαχειρίζονται 193 πλοία διαφόρων τύπων (πορθμεία, κρουαζιερόπλοια, κ.λπ.), καθώς και 15 εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των υπηρεσιών με 326 πλοία

υποστηρικτικών δραστηριοτήτων στη θάλασσα, όπως ρυμουλκά, φορτηγίδες, ναυαγοσωστικά, πλοία μεταφοράς πληρωμάτων. Η αναφορά στον τύπο πλοίων που διαχειρίζονται όλες οι εταιρείες δεν είναι λεπτομερής, αλλά μόνο ενδεικτική.

Μια αποκλειστική καταγραφή και ανάλυση δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



Γράφημα 1: Η κατανομή των διαχειριστριών εταιρειών εγκατεστημένων στον Πειραιά/Αθήνα με βάση τον τύπο πλοίου που διαχειρίζονται



Η ειδίκευση του στόλου των επιχειρήσεων

Καθώς το ενδιαφέρον εστιάζεται στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην ποντοπόρο ναυτιλία, οι οποίες δίνουν και τον τόνο ανάπτυξης του Πειραιά ως διεθνούς κέντρου διαχείρισης πλοίων, η ανάλυση που ακολουθεί αφορά αυτή την ομάδα επιχειρήσεων. Στη μεγάλη τους πλειοψηφία διαχειρίζονται τους κλασικούς τύπους πλοίων της χύδην φορτηγού ναυτιλίας, δηλαδή bulk carriers και δεξαμενόπλοια (Γράφημα 1). Αποκλειστικά bulk carriers διαχειρίζεται το 50% των επιχειρήσεων (289), ενώ αποκλειστικά δεξαμενόπλοια διαχειρίζεται το 25% (145). Καταγράφεται, δηλαδή, ότι ένα ποσοστό 75% διαχειρίζεται έναν τύπο πλοίου της χύδην φορτηγού ναυτιλίας.

Περνώντας στους εξειδικευμένους τύπους πλοίων, καταγράφεται ότι οκτώ εταιρείες διαχειρίζονται αποκλειστικά LNG carriers, οκτώ εταιρείες αποκλειστικά LPG carriers και δέκα εταιρείες αποκλειστικά containerships. Επίσης, 33 εταιρείες διαχειρίζονται έναν από τους λοιπούς τύπους πλοίων. Αξίζει να

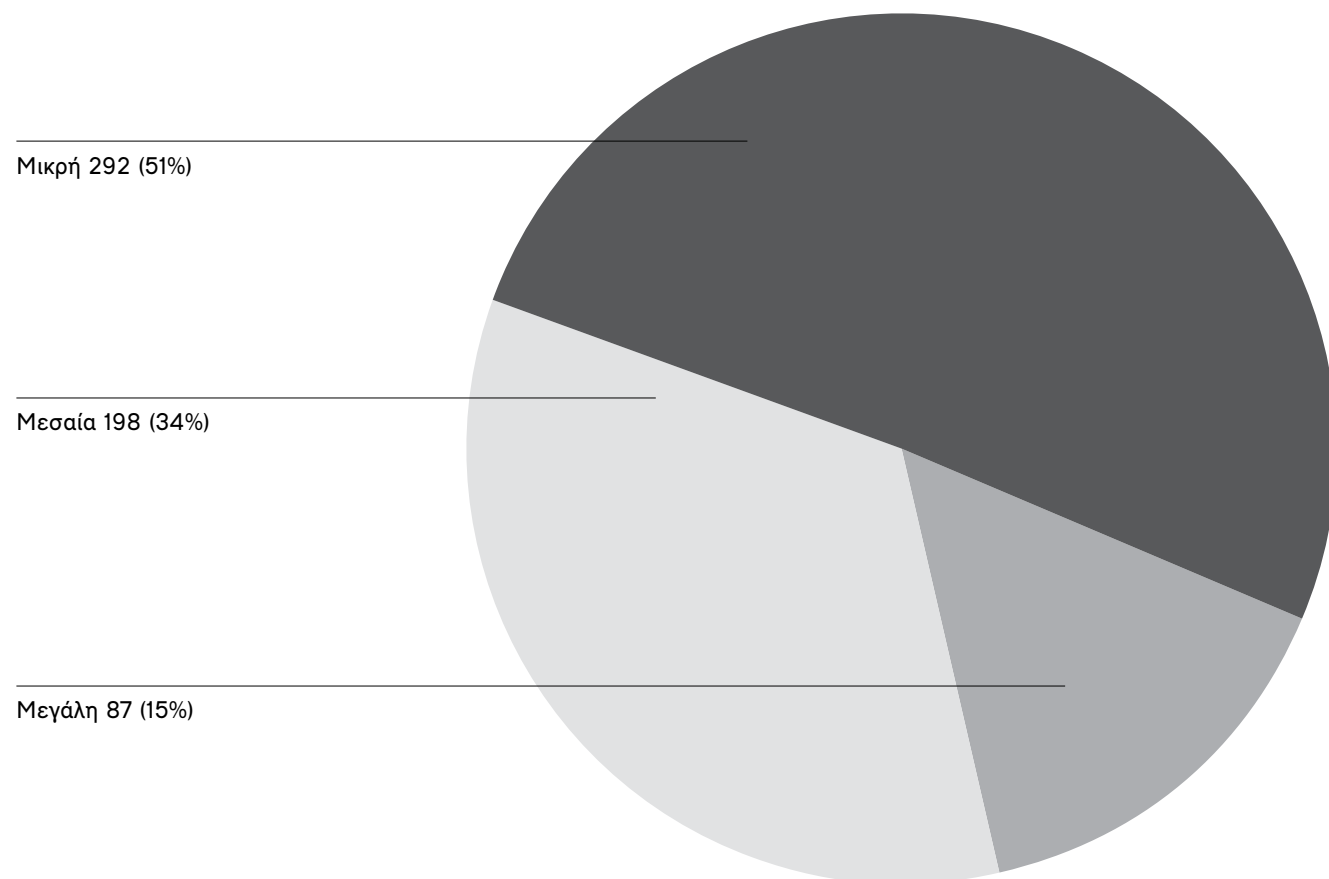
σημειωθεί ότι 84 εταιρείες διαχειρίζονται διαφοροποιημένους στόλους.

Στο σημείο αυτό, διευκρινίζεται ότι η ανάλυση αφορά αριθμό εταιρειών και όχι ναυτιλιακών ομίλων, στους οποίους μπορεί να περιλαμβάνονται περισσότερες από μία εταιρείες. Προφανώς, ένας περιορισμένος αριθμός αυτών των εταιρειών ανήκει σε ευρύτερους ομίλους διαχείρισης πλοίων. Παραμένει ωστόσο γεγονός ότι, ακόμα και στην περίπτωση αυτή, δηλαδή των εταιρειών που ανήκουν σε ομίλους, η κάθε εταιρεία διατηρεί την ευθύνη διαχείρισης των πλοίων της. Υπάρχουν, δηλαδή, στον όμιλο κοινές εταιρικές λειτουργίες, τις οποίες μοιράζονται όλες οι εταιρείες του ομίλου και είναι υποστηρικτικές στη διαχείριση πλοίων, όμως η βασική λειτουργία που αναφέρεται σε αυτή καθαυτή τη διαχείριση των πλοίων οργανώνεται, κατά κανόνα, αυτόνομα σε κάθε εταιρεία του ομίλου.

**Το μέγεθος των επιχειρήσεων**

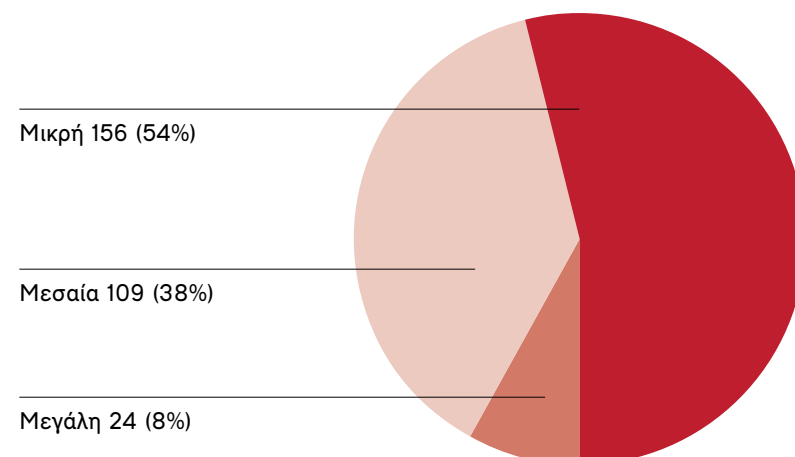
Η εξέταση και η κατηγοριοποίηση των επιχειρήσεων με βάση το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζονται δείχνει ότι το 51% σχεδόν των επιχειρήσεων (292) διαχειρίζονται έως τέσσερα πλοία («μικρή»), το 34% (198) έως 15 πλοία («μεσαία») και το 15% (87) πάνω από 15 πλοία («μεγάλη») (Γράφημα 2).

Γράφημα 2: Η κατανομή των διαχειριστριών εταιρειών εγκατεστημένων στον Πειραιά/Αθήνα με βάση το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζονται



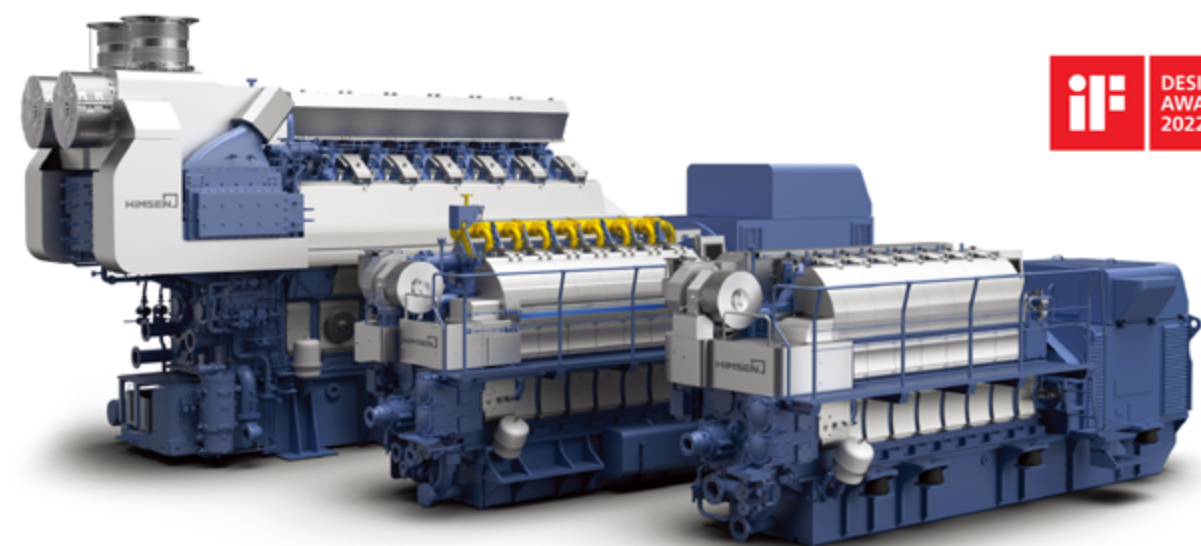
Ελαφρά διαφορετική εμφανίζεται η κατάταξη ανά μέγεθος, εάν ως κριτήριο χρησιμοποιηθεί ο τύπος των πλοίων που διαχειρίζεται η επιχείρηση. Έτσι, όπως φαίνεται στο Γράφημα 3, στις επιχειρήσεις που διαχειρίζονται μόνο bulk carriers το ποσοστό των επιχειρήσεων μικρού μεγέθους φτάνει το 54% (156), των επιχειρήσεων μεσαίου μεγέθους το 38% (109) και των επιχειρήσεων μεγάλου μεγέθους μόλις το 8% (24).

Γράφημα 3: Η κατανομή των διαχειριστριών εταιρειών bulkers με βάση το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζονται



Flexible multi-fuel HiMSEN engine

Natural Gas, Methanol
Ammonia, Hydrogen

**KEY FEATURES**

- Net zero carbon emission in Methanol / Ammonia / Hydrogen mode
- Mixed fuel mode (Natural Gas with Hydrogen / Ammonia) for better economy
- Flexible fuel choice on board for secured redundancy

* Ammonia, Hydrogen : Under development

APPLICATION

- Container, LNG Carrier, Tanker, Bulker Ro-Pax, Ferry, Cruise, etc.
- Hybrid (Renewable and e-Fuel) Power Plant

POSIDONIA 2022

06-10 June (Mon-Fri), Athens, Greece, Metropolitan Expo

Exhibition booth

HYUNDAI / 3.507 / HALL 3

HHI Technical Seminar & Networking

7th, June 2022 / 12:45 - 14:30
Seminar Room 2B

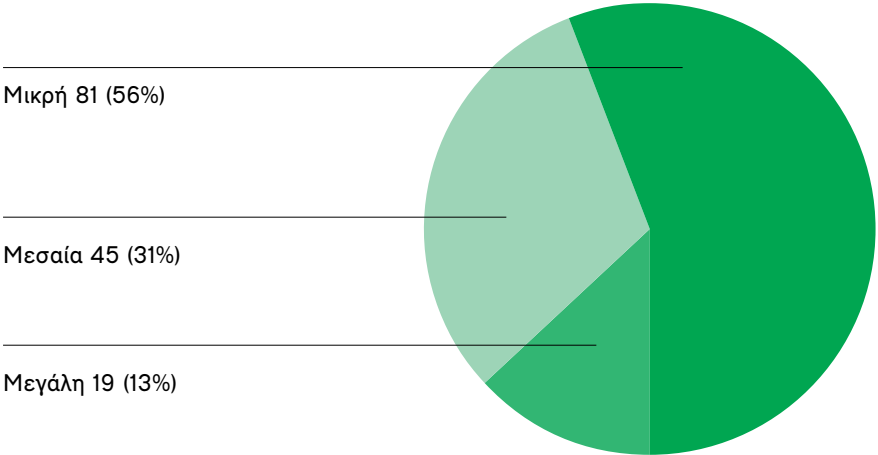
Αντίστοιχα, σε ό,τι αφορά τις εταιρείες που διαχειρίζονται αποκλειστικά δεξαμενόπλοια, το 56% (81) είναι μικρού μεγέθους, το 31% (45) είναι μεσαίου μεγέθους και το 13% (19) μεγάλου μεγέθους (Γράφημα 4).

Ωστόσο, υπάρχει ένα χαρακτηριστικό που πρέπει να ληφθεί υπόψη όσον αφορά τον αριθμό των επιχειρήσεων που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια. Στην κατηγορία αυτή καταγράφονται και 27 επιχειρήσεις που διαχειρίζονται αποκλειστικά πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 3.000 grt και δραστηριοποιούνται στην αγορά των πετρελεύσεων πλοίων. Η συντριπτική πλειοψηφία αυτών, δηλαδή 23, είναι μικρού μεγέθους. Οι επιχειρήσεις αυτής της ειδίκευσης δραστηριοποιούνται σε τοπικές-περιφερειακές αγορές και δεν συμμετέχουν στις παγκόσμιες ναυλαγορές της χύδην φορτηγού ναυτιλίας υγρών φορτίων. Κατά συνέπεια, ο αριθμός των μικρών επιχειρήσεων διαχείρισης δεξαμενόπλοιων είναι τελικά μικρότερος, στοιχείο που επιβεβαιώνει τη σημασία του παράγοντα «μέγεθος» για την ανταγωνιστική λειτουργία των επιχειρήσεων σε αυτές τις αγορές.

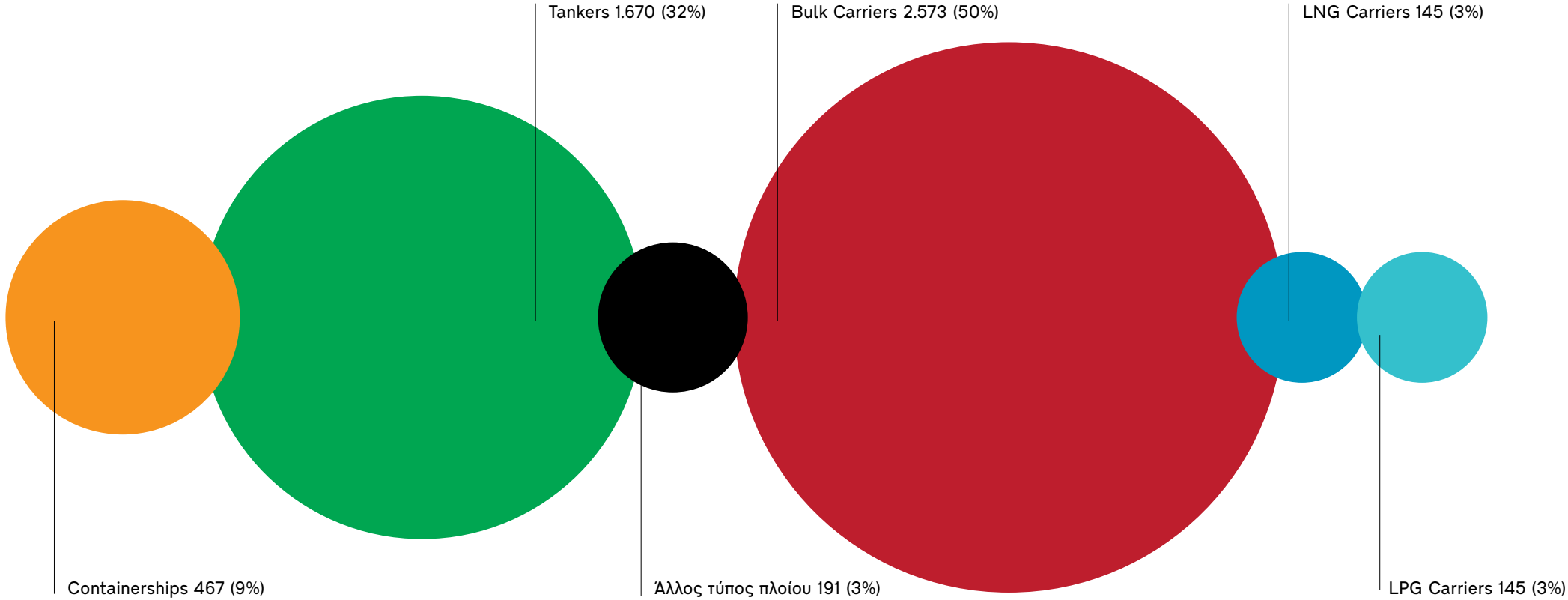
Τύπος πλοίου

Καθώς το ενδιαφέρον της ανάλυσης αφορά τον Πειραιά και την ευρύτερη περιοχή ως διαχειριστικό κέντρο της ποντοπόρου ναυτιλίας, η ανάλυση περιλαμβάνει πλοία μεγαλύτερα των 1.000 grt που δραστηριοποιούνται στις αγορές της ποντοπόρου ναυτιλίας. Με βάση αυτό το κριτήριο, ο αριθμός των πλοίων μειώνεται σε 5.191, η διαχείριση των οποίων πραγματοποιείται από 563 επιχειρήσεις. Από τα 5.191 πλοία του στόλου των επιχειρήσεων, τα 2.573 (50%) είναι πλοία χύδην ξηρού φορτίου κάθε μεγέθους. Εξίσου σημαντικό είναι και το ποσοστό των πλοίων μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων, που φτάνουν τα 1.670 και αποτελούν το 32% του στόλου. Τα containerships αποτελούν το 9% (467/5.191), ενώ τα LNG carriers το 3% (145/5.191) και τα LPG carriers επίσης το 3%.

Γράφημα 4: Η κατανομή των διαχειριστριών εταιρειών tankers με βάση το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζονται



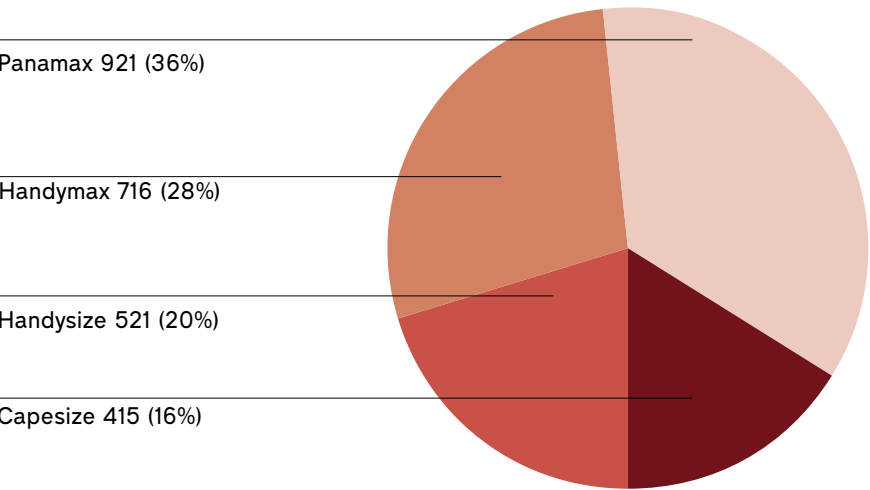
Γράφημα 5: Η κατανομή του στόλου που διαχειρίζονται οι εταιρείες που λειτουργούν στον Πειραιά/Αθήνα ανά κατηγορία πλοίου





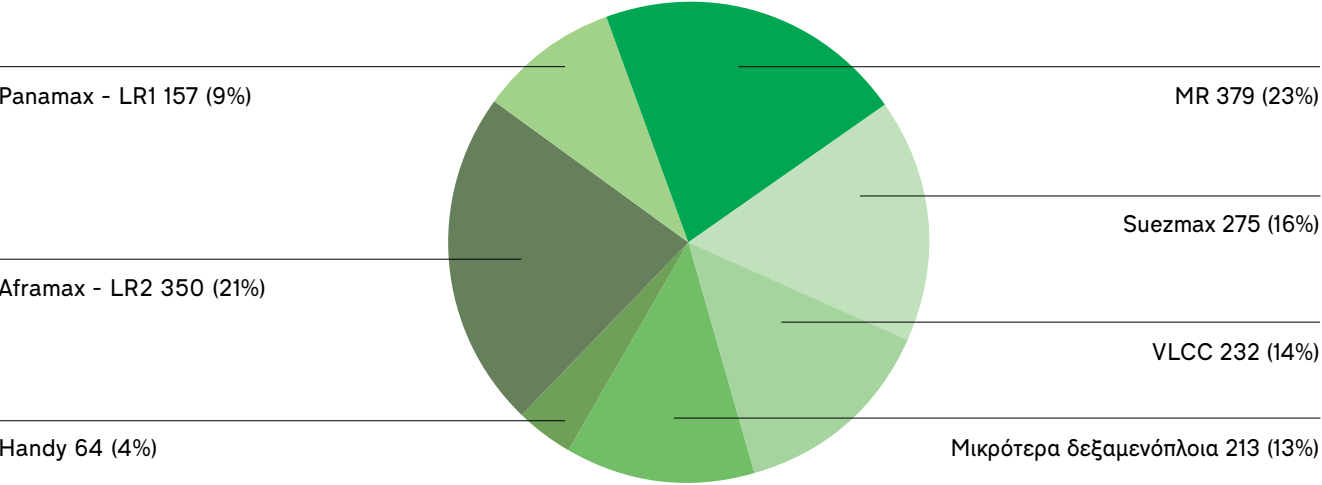
Η ανάλυση κατά κατηγορία μεγέθους δείχνει ότι στην πλειοψηφία τους τα bulk carriers είναι πλοία μεγάλου μεγέθους: 415 Capesize και 921 Panamax πλοία. Στα μικρότερα μεγέθη καταγράφονται 716 Handymax και 521 Handysize πλοία.

Γράφημα 6: Η κατηγοριοποίηση του στόλου των bulk carriers που διαχειρίζονται οι εταιρείες που λειτουργούν στον Πειραιά/Αθήνα



Σε ό,τι αφορά τα 1.670 δεξαμενόπλοια, η εικόνα έχει ως εξής: 232 VLCC, 275 Suezmax, 350 Aframax-LR2, 157 Panamax-LR1, 379 MR, 64 Handy και 213 ανήκουν στην κατηγορία «μικρότερα δεξαμενόπλοια».

Γράφημα 7: Η κατηγοριοποίηση του στόλου των tankers που διαχειρίζονται οι εταιρείες που λειτουργούν στον Πειραιά/Αθήνα

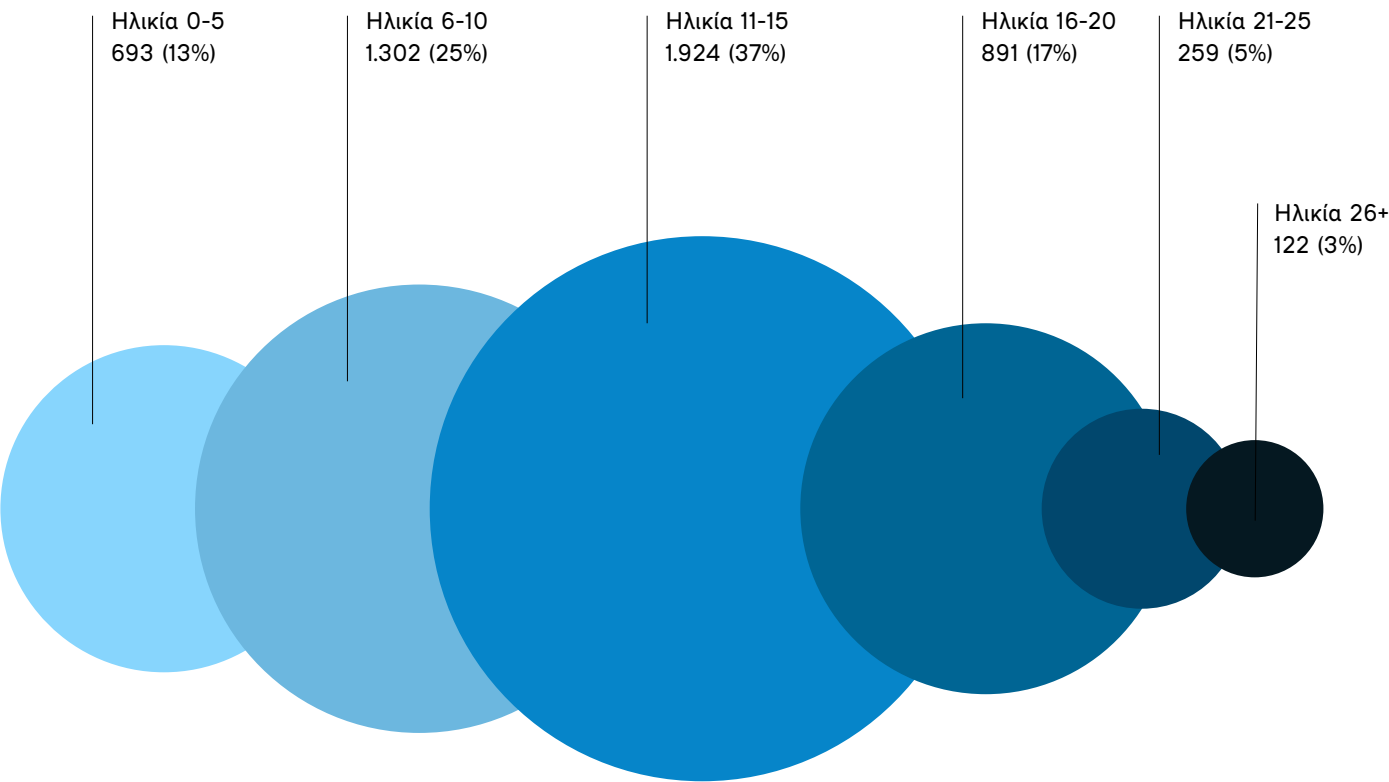


Ηλικία

Για την ανάλυση της ηλικίας του στόλου των επιχειρήσεων, η κατηγοριοποίηση περιλαμβάνει έξι ηλικιακές κατηγορίες: 0-5 ετών, 6-10 ετών, 11-15 ετών, 16-20 ετών, 21-25 ετών και 26+. Τα στοιχεία, όπως περιέχονται στο Γράφημα 8, επιβεβαιώνουν τον δυναμισμό του στόλου των επιχειρήσεων του Πειραιά: το 75% του συνολικού αριθμού των πλοίων έχει ηλικία μικρότερη των 15 ετών, το 38% μικρότερη των 10 ετών και το 13% μικρότερη των πέντε ετών. Η πλειονότητα, δηλαδή περίπου το 37% (1.924 πλοία), ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 11-15 ετών, ενώ ακολουθούν τα πλοία (1.302) των οποίων η ηλικία κυμαίνεται μεταξύ 6 και 10 ετών.



Γράφημα 8: Η κατανομή του στόλου που διαχειρίζονται οι εταιρείες με έδρα τον Πειραιά/Αθήνα ανά ηλικιακή ομάδα





COSTAMARE INC.
One of the world's leading owners and providers of containerships

CMRE
LISTED
NYSE

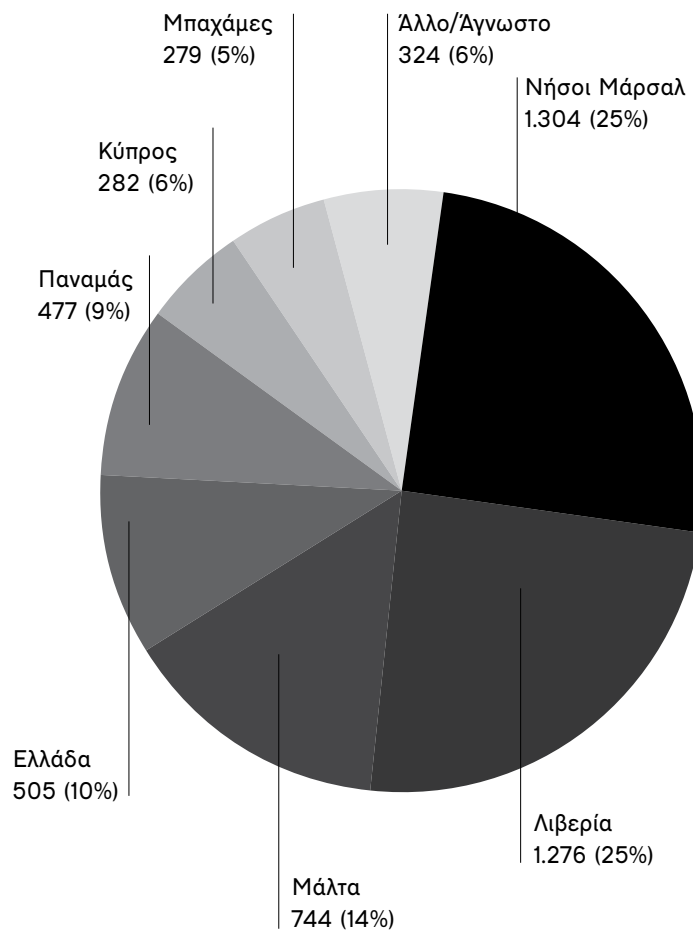
Νηολόγιο

Αναφορικά με τα νηολόγια που φέρουν τα πλοία, η εικόνα έχει ως εξής: 1.304 πλοία (25%) φέρουν τη σημαία των Νήσων Μάρσαλ (99,2 εκατ. dwt), 1.276 (25%) τη σημαία της Λιβερίας (110,4 εκατ. dwt), 744 (14%) φέρουν τη σημαία της Μάλτας και 505 πλοία (10%) την ελληνική σημαία (Γράφημα 9). Στο νηολόγιο του Παναμά είναι εγγεγραμμένα 477 πλοία (9%), ενώ 282 (6%) και 279 (5%) πλοία είναι αντίστοιχα εγγεγραμμένα σε Κύπρο και Μπαχάμες. Συνεπώς, το 94% φέρει μία από τις προαναφερθείσες σημαίες. Σε 31 σημαίες είναι εγγεγραμμένα τα υπόλοιπα 324 (6%) πλοία.

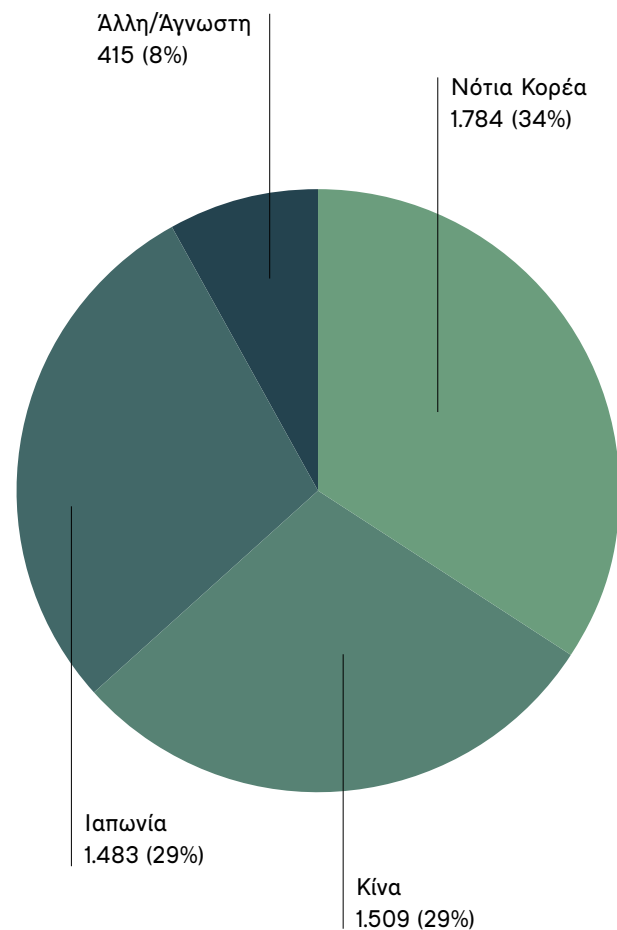
Χώρα ναυπήγησης

Από την ανάλυση του στόλου με βάση τη χώρα ναυπήγησης των πλοίων που διαχειρίζονται οι εταιρείες του Πειραιά προκύπτει ότι το 92% του αριθμού τους έχει κατασκευαστεί στις τρεις κυρίαρχες ναυπηγικές δυνάμεις της Ασίας, δηλαδή τη Νότια Κορέα, την Ιαπωνία και την Κίνα (Γράφημα 10). Η Νότια Κορέα κρατά τα ηνία των ναυπηγήσεων, με το 34% (1.784) του αριθμού των πλοίων να έχει κατασκευαστεί στα εγχώρια ναυπηγεία της. Ακολουθούν τα ναυπηγεία της Κίνας, με ένα μερίδιο αγοράς της τάξης 29% (29,1% - 1.509 πλοία) και αυτά της Ιαπωνίας με ποσοστό 29% (28,5% - 1.483).

Γράφημα 9: Η κατανομή του στόλου που διαχειρίζονται εταιρείες εγκατεστημένες στον Πειραιά/Αθήνα ανά νηολόγιο (σε αριθμό πλοίων)



Γράφημα 10: Η κατανομή του στόλου που διαχειρίζονται εταιρείες εγκατεστημένες στον Πειραιά/Αθήνα ανά χώρα ναυπήγησης



ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕ ΒΑΣΙΚΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΤΟΝ

ΤΥΠΟ/ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ



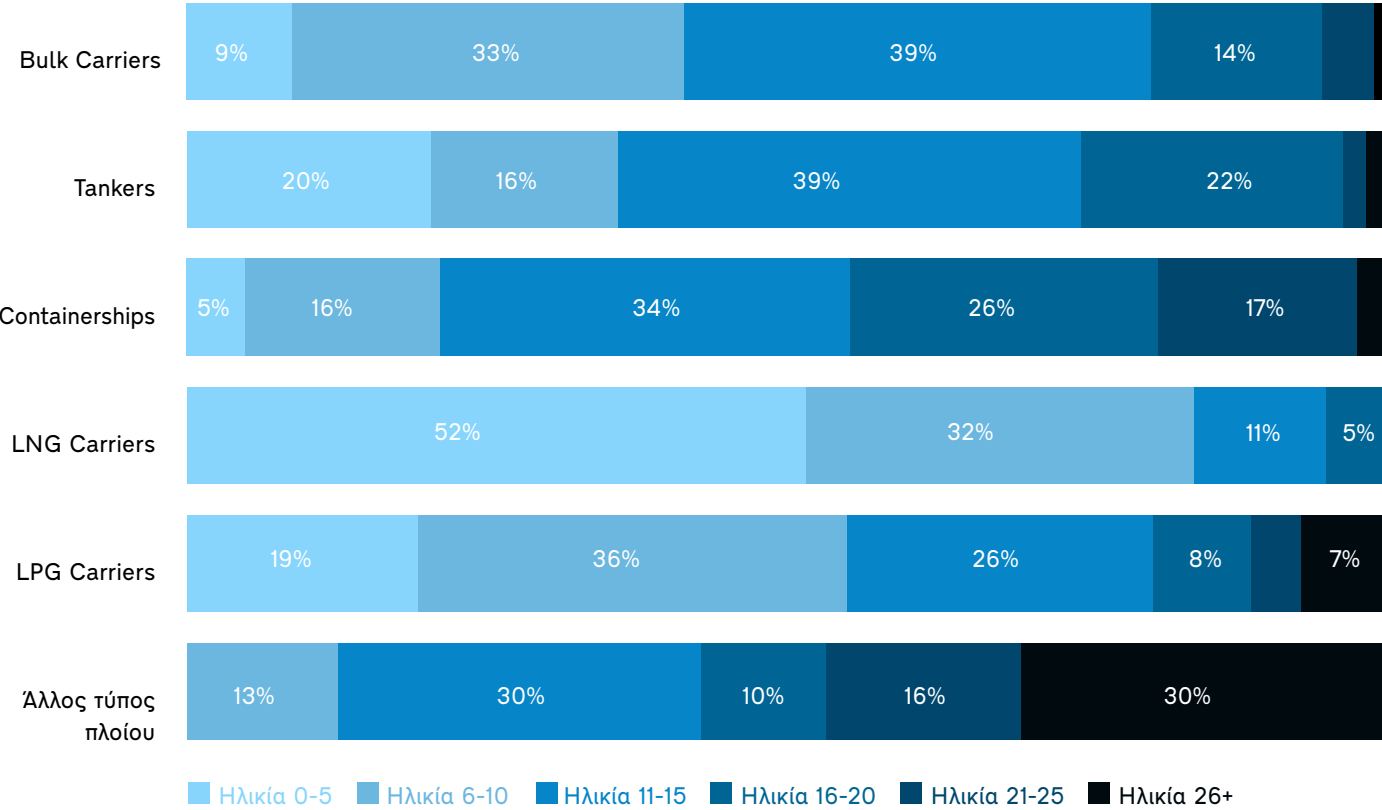
Τύπος/Κατηγορία πλοίου – Ηλικιακή ομάδα

Από τα bulk carriers των οποίων η διαχείριση πραγματοποιείται από επιχειρήσεις εγκατεστημένες στον Πειραιά/Αθήνα, το 9% έχει ηλικία έως 5 ετών, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο του στόλου είναι 13%. Όσον αφορά την ηλικιακή ομάδα 6 έως 10 ετών, η παρουσία των bulk carriers είναι υψηλή: ένα στα τρία (33%) bulk carriers του στόλου ανήκει σε αυτή την ηλικιακή ομάδα, παρά το γεγονός ότι ένα στα τέσσερα (25%) πλοία του συνολικού στόλου έχει αυτή την ηλικία. Η εν λόγω ηλικιακή ομάδα αφορά αποκλειστικά πλοία τα οποία παραδόθηκαν μεταξύ του 2012 και 2016, με μεγάλο αριθμό παραγγελιών να τοποθετείται το 2013. Στα δεξαμενόπλοια, η εικόνα μεταβάλλεται ελαφρά: Ένα στα πέντε (20%) δεξαμενόπλοια έχει ηλικία έως πέντε έτη και ένα στα τέσσερα (25%) ηλικία μεγαλύτερη των 15 ετών. Μόλις το 16% των δεξαμενόπλοιων έχουν ηλικία

μεταξύ 6 και 10 ετών, παρά το γεγονός ότι το 25% του στόλου ανήκει σε αυτή την ηλικιακή ομάδα. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η ηλικιακή κατανομή των containerships: Το 21% των containerships έχει ηλικία μικρότερη ή ίση των δέκα ετών, ενώ στο σύνολο των πλοίων του στόλου το αντίστοιχο ποσοστό ανέρχεται σε 38%. Την ίδια ώρα, το 17% των containerships έχει ηλικία μεταξύ 21 και 25 ετών, ενώ τα αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου των πλοίων είναι 5%. Μεταξύ των ετών 2017 και 2022 έχει παραδοθεί μόλις το 5% των containerships που απαρτίζουν τον στόλο πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Τα νωχελικά επίπεδα της ναυλαγοράς τα προπανδημικά έτη αποτέλεσαν σημαντικό παράγοντα στην εστίαση του επενδυτικού ενδιαφέροντος στη second-hand αγορά, έναντι εκείνης των ναυπηγήσεων. Εξίσου μεγάλο ενδιαφέρον έχει και η ηλικιακή κατανομή των LNG carriers: Μόλις το 16% (23 πλοία) των LNGCs έχουν ηλικία μεγαλύτερη των δέκα ετών.

Η άνθηση της αγοράς των LNG carriers έχει επέλθει τα τελευταία έτη, με τη ζήτηση να αυξάνεται ως απόρροια της ανόδου του φυσικού αερίου στο ενεργειακό μείγμα. Το επενδυτικό ενδιαφέρον για τα LNG carriers έχει καταγράψει εκρηκτική αύξηση τα τελευταία έτη: Πάνω από ένα στα δύο (52%) LNGCs είναι έως πέντε ετών (έναντι 13% για το σύνολο των πλοίων του στόλου). Στο σύνολό τους τα υγραεριοφόρα είναι νεότερα σε ηλικία. Πάνω από τα μισά LPGCs (55%) έχουν ηλικία μέχρι δέκα ετών (έναντι 38% για όλο τον στόλο). Ακόμη, το 19% των LPGCs έχει ηλικία μεγαλύτερη των 15 ετών (αντίστοιχο ποσοστό για όλο τον στόλο – 24%). Όσον αφορά τους λοιπούς τύπους εμπορικών πλοίων, το 87% έχουν ηλικία μεγαλύτερη των δέκα ετών (έναντι 61% για το σύνολο του στόλου). Το γεγονός αυτό καταδεικνύει ότι τα εν λόγω πλοία, λόγω της κατασκευής και της εμπορικής χρήσης τους, διαθέτουν μεγαλύτερη οικονομική ζωή έναντι των bulk carriers, tankers, containerships και gas carriers.

Γράφημα 11: Η κατανομή του στόλου ανά τύπο πλοίου και ανά ηλικιακή ομάδα
Δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%





Τύπος/κατηγορία πλοίου – Νηολόγιο

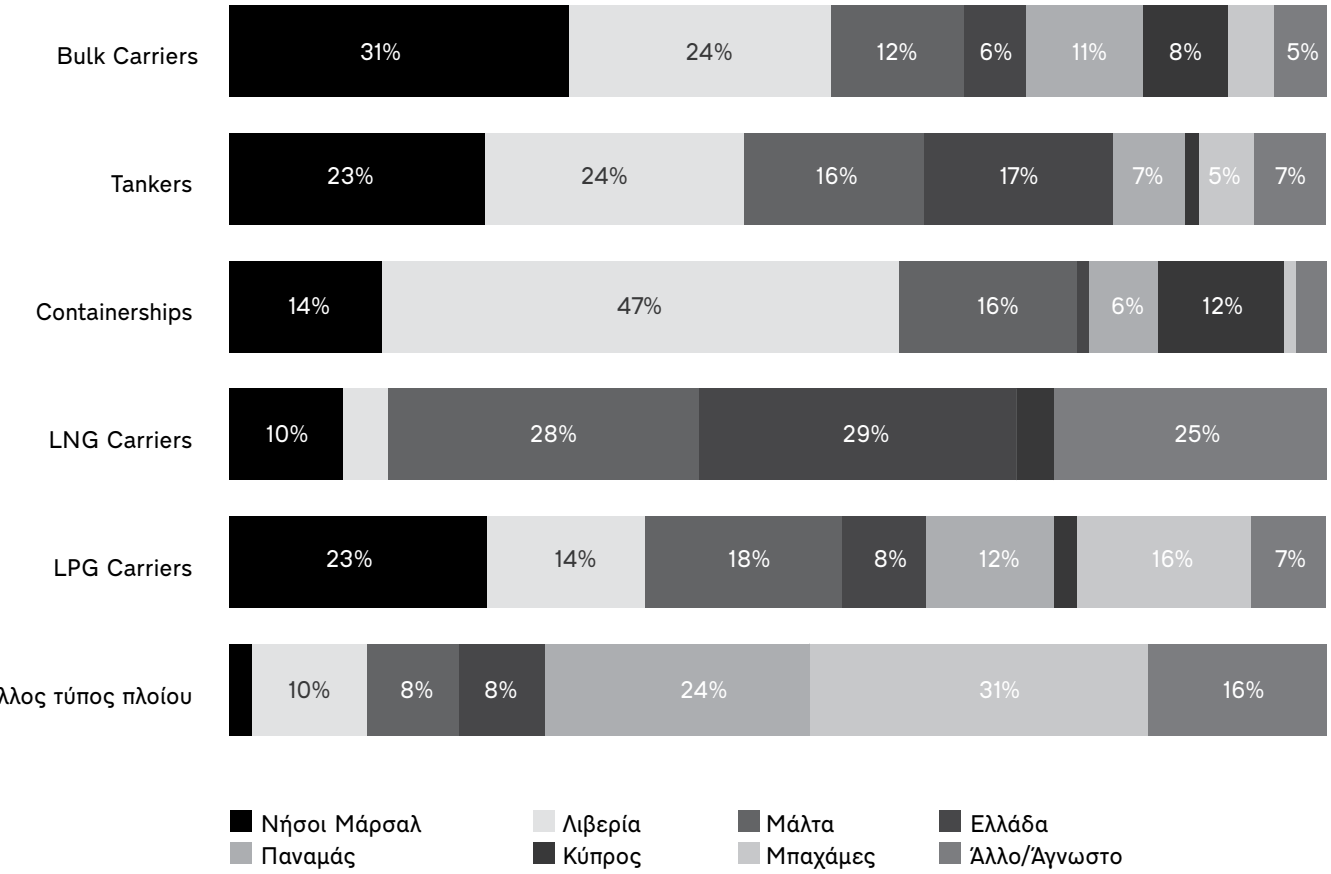
Στην ενότητα αυτή επιχειρείται η συσχέτιση των τύπων πλοίων με τα νηολόγια στα οποία είναι εγγεγραμμένα. Αναφορικά με τα bulk carriers, πάνω από ένα στα δύο (55%) είναι νηολογημένο είτε στις Νήσους Μάρσαλ είτε στη Λιβερία. Συγκεκριμένα, το 31% (έναντι 25% για το σύνολο του στόλου) είναι νηολογημένα στις Νήσους Μάρσαλ και το 24% είναι νηολογημένα στη Λιβερία (έναντι 25% στο σύνολο του στόλου). Στα δεξαμενόπλοια, στα νηολόγια των Νήσων Μάρσαλ και της Λιβερίας είναι εγγεγραμμένο σχεδόν το ίδιο ποσοστό: το 24% των tankers φέρει τη σημαία της Λιβερίας και το 23% τη σημαία των Νήσων Μάρσαλ. Τα ποσοστά αυτά είναι παρεμφερή με εκείνα που καταλαμβάνουν τα νηολόγια αυτά επί του συνόλου του εμπορικού στόλου. Ακόμη, αξίζει να αναφερθεί ότι σημαντικό

ποσοστό των δεξαμενόπλοιων φέρουν την ελληνική σημαία (17%), αντανakλώ- ντας τη δυναμική του εθνικού νηολογίου στην αγορά των tankers, σε σύγκριση με την παρουσία της στο σύνολο του στόλου, που είναι ίση με 10%. Η δυναμική του ελληνικού νηολογίου καθίσταται εμφανής και στο μερίδιό του στα πλοία LNG carriers. Το 29% των LNGCs (42) φέρουν την ελληνική σημαία, με το ελληνικό νηολόγιο να κατακτά την πρώτη θέση στον εν λόγω τύπο πλοίου. Στη δεύτερη θέση βρίσκεται η Μάλτα, με ποσοστό 28% (41 πλοία). Και τα δύο νηολόγια «απολαμβάνουν» πολύ μεγαλύτερο ποσοστό στην εν λόγω κατηγορία πλοίου σε σύγκριση με εκείνο στο σύνολο του στόλου (νηολόγιο Μάλτας: 14%, νηολόγιο Ελλάδας: 10%). Στα LPGCs, οι Νήσοι Μάρσαλ καταλαμβάνουν την πρώτη θέση, με ποσοστό 23% (ποσοστό περίπου ίδιο με το αντίστοιχο

του εν λόγω νηολογίου στο σύνολο του στόλου). Μειωμένη είναι η παρουσία της Λιβερίας, η οποία καταλαμβάνει ποσοστό 14% (έναντι 25% επί του συνόλου των πλοίων). Σημαντικό ποσοστό καταλαμβάνει το νηολόγιο των Μπαχαμών (16% έναντι μόλις 5% επί του συνόλου των πλοίων). Στα containerships, κορυφαίο με διαφορά νηολόγιο είναι εκείνο της Λιβερίας, καθώς τα 220 από τα 467 (47%) πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι εγγεγραμμένα στο εν λόγω νηολόγιο, την ίδια στιγμή που στο σύνολο των πλοίων το ποσοστό της Λιβερίας φτάνει στο 25%. Όσον αφορά τους λοιπούς τύπους πλοίων, τα σημαντικότερα νηολόγια είναι εκείνα των Μπαχαμών και του Παναμά, τα οποία καταλαμβάνουν ποσοστό 31% και 24% αντίστοιχα (ενώ επί του συνόλου των πλοίων τα ποσοστά τους είναι ίσα με 5% και 9% αντίστοιχα).

Γράφημα 12: Η κατανομή του στόλου ανά τύπο πλοίου και ανά νηολόγιο

Δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%



For already more than 25 years your
TRUSTED partner for SAFER and more
SUSTAINABLE shipping

Τύπος/κατηγορία πλοίου – Χώρα ναυπήγησης

Όπως προαναφέρθηκε, το μεγαλύτερο μέρος του στόλου των πλοίων (92%) προέρχεται από τα ναυπηγεία της Κίνας, της Νότιας Κορέας και της Ιαπωνίας. Συγκεκριμένα, το 96% των bulk carriers, το 93% των δεξαμενόπλοιων και το 79% των containerships έχουν ναυπηγηθεί σε μία από τις τρεις χώρες.

Στην περίπτωση των bulk carriers, η Ιαπωνία και η Κίνα έχουν διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο: Το 41% των bulk carriers έχουν ναυπηγηθεί στην Ιαπωνία και το 39% στην Κίνα. Συνεπώς, οκτώ στα δέκα (80%) bulk carriers έχουν ναυπηγηθεί σε μία από τις δύο χώρες, ενώ, από το σύνολο των πλοίων του στόλου, λιγότερο από έξι στα δέκα (58%) πλοία έχουν κατασκευαστεί σε ιαπωνικά ή κινεζικά ναυπηγεία. Η ιαπωνική παράδοση στον ναυπηγικό στίβο είναι καθαρά συνυφασμένη με τη ναυπήγηση bulk carriers, ενώ η άνοδος των κινεζικών ναυπηγείων έχει στο επίκεντρό της τα bulk carriers, τα οποία αποτελούν πλοία χαμηλότερης τεχνολογικής εξειδίκευσης.

Στα δεξαμενόπλοια, η πρωτοκαθεδρία της Νότιας Κορέας είναι αδιαμφισβήτητη: πάνω από ένα στα δύο (54%) δεξαμενόπλοια του στόλου έχει κατασκευαστεί σε νοτιοκορεατικά ναυπηγεία. Καταγράφεται ότι η ναυπηγική βιομηχανία της Νότιας Κορέας εστιάζεται στη ναυπήγηση πλοίων υψηλότερων τεχνολογικών προδιαγραφών, γεγονός που αντανακλάται και στον ρόλο που διαδραματίζουν στις ναυπηγήσεις υγραεριοφόρων. Ειδικότερα, το 91% των LNG carriers και το 55% των LPG carriers έχουν ναυπηγηθεί στη Νότια Κορέα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, στην περίπτωση των LPG carriers, η Ιαπωνία βρίσκεται στη δεύτερη θέση με ποσοστό 31%.

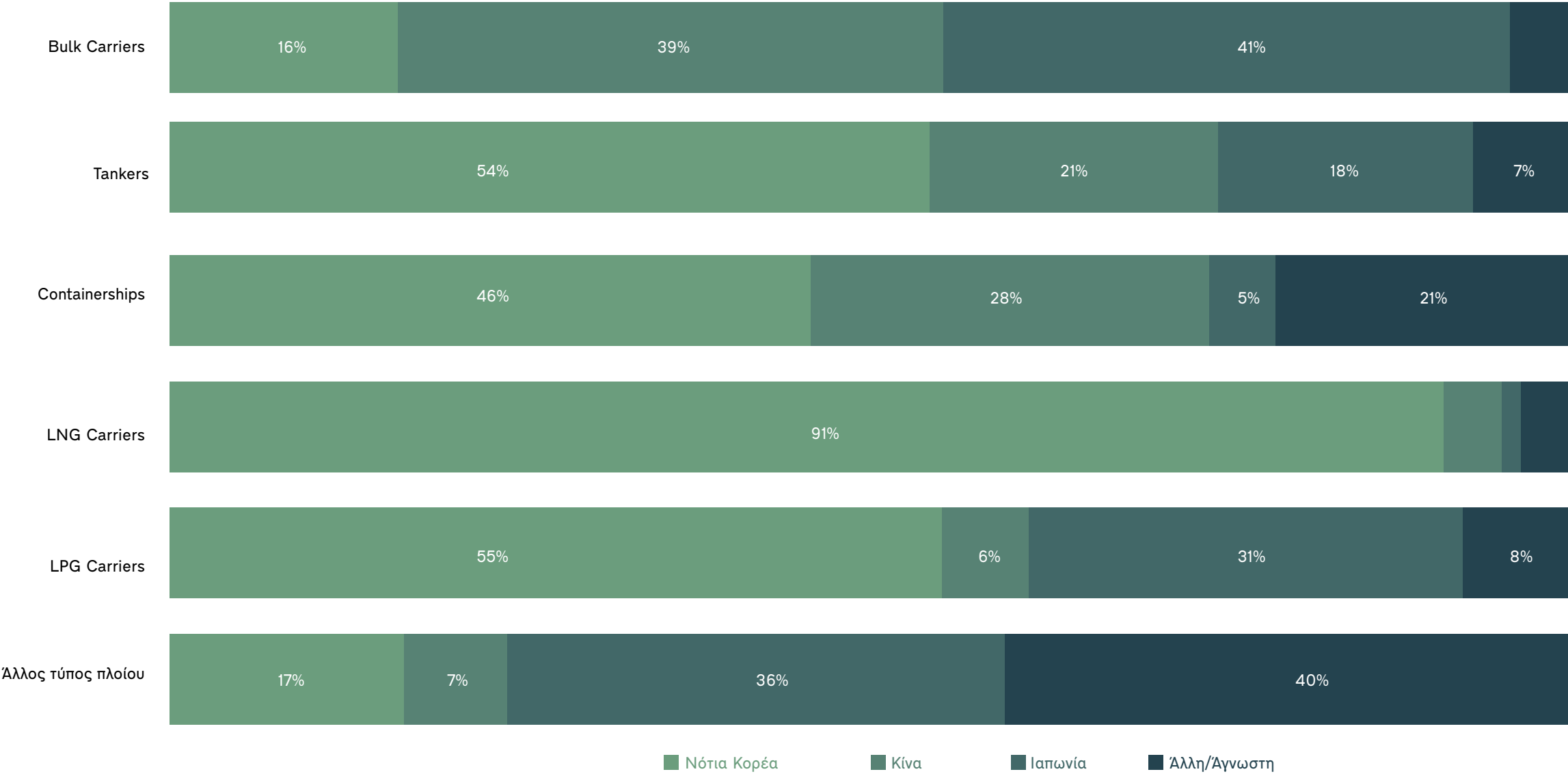
Ηγετική θέση καταγράφεται και στην περίπτωση των containerships για τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία. Πιο συγκεκριμένα, το 46% των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχουν ναυπηγηθεί στη Νότια Κορέα, το 28% στην Κίνα, το 5% στην Ιαπωνία, ενώ το 21% σε χώρα πέραν των τριών σημαντικότερων ναυπηγικών χωρών. Ωστόσο, τα κινεζικά ναυπηγεία αποτελούν ολοένα ελκυστικότερη επιλογή για τη ναυπήγηση containerships: από τα containerships ηλικίας μικρότερης των πέντε ετών, το

57% έχει ναυπηγηθεί στην Κίνα. Συνεπώς, με την πάροδο των ετών, η παραπάνω εικόνα δείχνει να μεταβάλλεται. Όσον αφορά τη ναυπήγηση λοιπών εμπορικών πλοίων, σημαντικό ποσοστό (40%) έχει ναυπηγηθεί σε άλλες χώρες πέραν των Νότιας Κορέας, Κίνας, Ιαπωνίας. Η εξέλιξη αποτελεί, μεταξύ άλλων, απόρροια του γεγονότος πως πολλά από τα πλοία αυτά έχουν μεγαλύτερη μέση ηλικία και είχαν ναυπηγηθεί σε μια περίοδο όπου τα επίπεδα συγκέντρωσης στον ναυπηγικό στίβο ήταν μικρότερα. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι η Ιαπωνία συγκεντρώνει υψηλό ποσοστό (36%) επί των ναυπηγημένων λοιπών εμπορικών πλοίων που ανήκουν στον στόλο.



Γράφημα 13: Η κατανομή του στόλου ανά τύπο πλοίου και ανά χώρα ναυπήγησης

*Δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%





ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕ ΒΑΣΙΚΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΟΜΑΔΑ

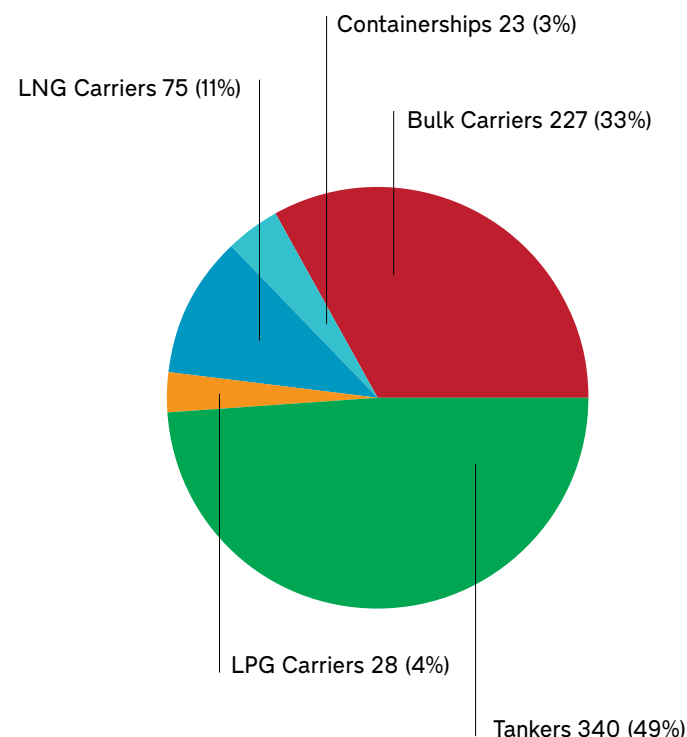
Στην ενότητα αυτή, η ανάλυση εστιάζεται στην ηλικία των πλοίων. Συγκεκριμένα εξετάζεται καθεμία από τις ηλικιακές κατηγορίες, με βάση την ειδικευση (τύπο), το νηολόγιο και τη χώρα κατασκευής.



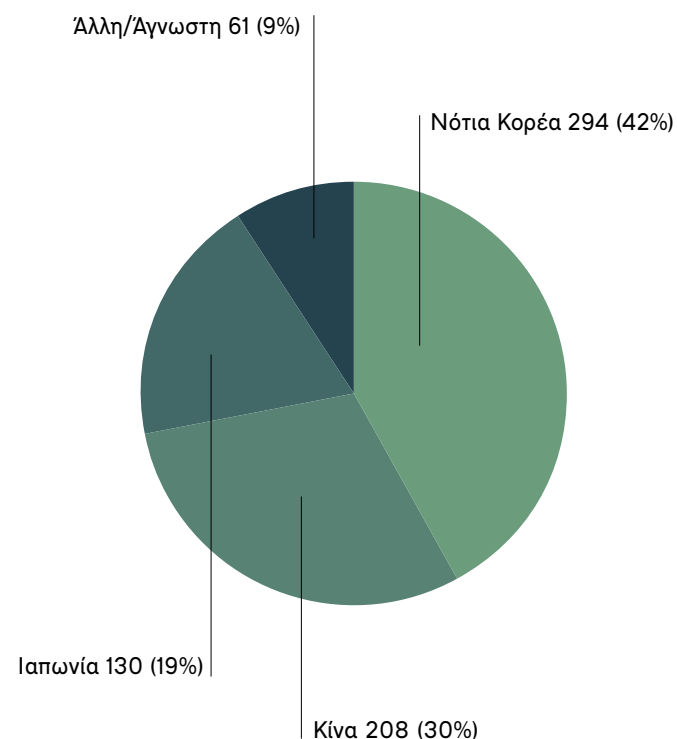
Sea en

43, Iroon Polytechniou Ave., 185 35 Piraeus, Greece
Tel: +30 210 422 8085 / Fax: +30 210 422 8076
E-mail: tankerops@seaven.gr / dryops@seaven.gr
www.seaven.gr



Ηλικιακή ομάδα 0 έως 5


Γράφημα 14: Κατανομή του στόλου ηλικίας έως πέντε ετών ανά τύπο πλοίου



Γράφημα 15: Κατανομή του στόλου ηλικίας έως πέντε ετών ανά χώρα ναυπήγησης

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, στην ομάδα πλοίων με ηλικία έως πέντε έτη ανήκει το 13% (693) των πλοίων. Από αυτά τα 693 πλοία, ένα στα τέσσερα είναι νηολογημένο στις Νήσους Μάρσαλ (25%), ενώ ένα στα πέντε είναι νηολογημένο στη Λιβερία (20%). Το 18% φέρει τη σημαία της Μάλτας (127), ενώ το 13% (92) φέρει την ελληνική. Ακόμη, το 7% των πλοίων ηλικίας έως πέντε ετών είναι εγγεγραμμένο στο νηολόγιο των Μπαχαμών, το 5% στο νηολόγιο της Κύπρου, το 4% στο νηολόγιο του Παναμά.

Η εξέταση της ειδικεύσης των πλοίων δείχνει ότι σχεδόν ένα στα δύο πλοία ηλικίας έως πέντε ετών είναι δεξαμενόπλοιο (49%), την ίδια στιγμή που τα δεξαμενόπλοια στο σύνολο των πλοίων αποτελούν το 32%.

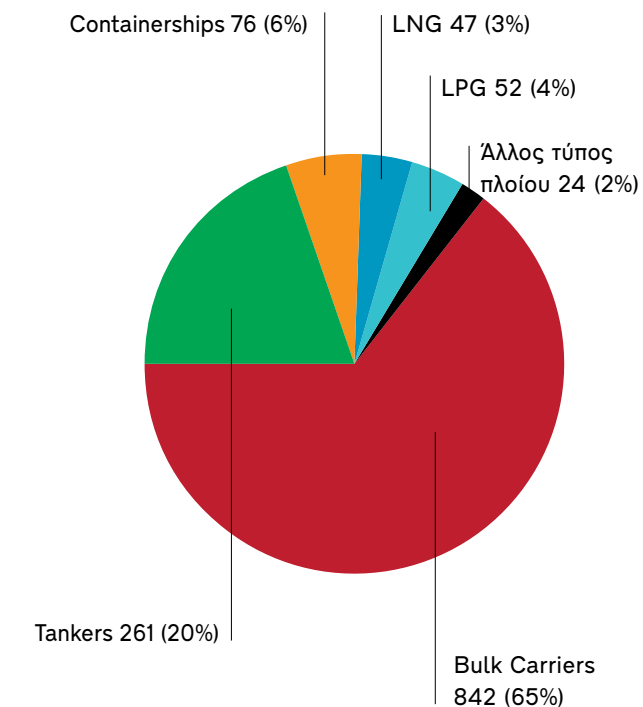
Στην αντίθετη κατεύθυνση κινούνται τα bulk carriers, τα οποία, ενώ στο σύνολο του στόλου αποτελούν σχεδόν το 50%, τα πλοία έως πέντε ετών καταγράφουν ποσοστό 33% (227 πλοία). Τα πλοία μεταφοράς LNG ενισχύουν τη δυναμική τους στο διεθνές εμπόριο ολοένα και περισσότερο με την πάροδο των ετών: ενώ τα LNG carriers αποτελούν το 3% (147 πλοία) του συνολικού εμπορικού στόλου, το ποσοστό που καταλαμβάνουν στην ηλικιακή ομάδα 0 έως 5 ετών είναι ίσο με 11% (75 πλοία). Παρόμοια εικόνα με εκείνη των bulk carriers εμφανίζουν και τα containerships: ενώ στο σύνολο του στόλου τα containerships καταγράφουν ποσοστό 9%, σε αυτή την ηλικιακή κατηγορία το ποσοστό τους είναι μόλις 3% (23 πλοία).

Σε ό,τι αφορά τη χώρα κατασκευής, η Νότια Κορέα κρατάει τα ηνία, αφού το 42% των πλοίων ηλικίας έως πέντε ετών έχουν ναυπηγηθεί εκεί. Το ποσοστό αυτό είναι υψηλότερο από το γενικό ποσοστό της Νότιας Κορέας στις ναυπηγήσεις των πλοίων των επιχειρήσεων του

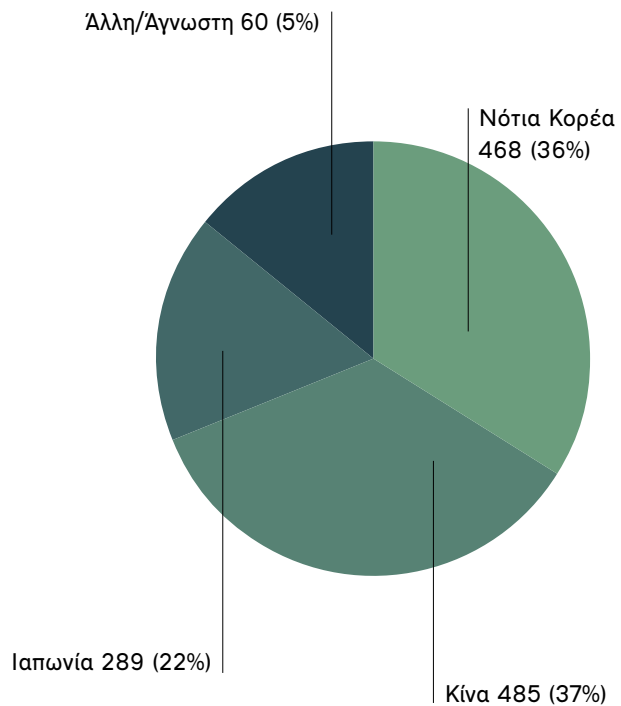
Πειραιά (34%). Ενώ για την Κίνα το ποσοστό (30%) είναι σχεδόν ίδιο με το συνολικό της ποσοστό (29%), για την Ιαπωνία η απόκλιση εμφανίζεται να είναι σημαντική, αφού, ενώ το συνολικό της μερίδιο στις ναυπηγήσεις φτάνει το 29%, στα πλοία έως πέντε ετών το ποσοστό μειώνεται στο 19%. Συνολικά, πάντως, οι τρεις κορυφαίες ναυπηγικές χώρες αντιστοιχούν στο 91% των πλοίων ηλικίας 0 έως 5 ετών, δηλαδή σχεδόν το ίδιο με το συνολικό τους ποσοστό (92%). Η κατανομή των τύπων πλοίων έως πέντε ετών ανά χώρα ναυπήγησης καταδεικνύει την προτίμηση των διαχειριστριών εταιρειών να κατασκευάζουν τα δεξαμενόπλοια τους στη Νότια Κορέα. Συγκεκριμένα, το 61% από τα δεξαμενόπλοια αυτής της κατηγορίας ετών έχουν ναυπηγηθεί στη Νότια Κορέα. Το ποσοστό γίνεται ακόμα μεγαλύτερο για τα gas carriers: τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία έχουν κατασκευάσει το 87% των LNG carriers και το 69% των LPG carriers αυτής της ηλικίας.

Από την άλλη, στην Κίνα έχει ναυπηγηθεί το 58% των bulk carriers ηλικίας μικρότερης ή ίσης των πέντε ετών και το 57% των containerships, αλλά μόλις το 6% των gas carriers. Παρότι κανένα containership αυτής της ηλικίας δεν έχει ναυπηγηθεί στην Ιαπωνία, η χώρα του Ανατέλλοντος Ηλίου συνεχίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη ναυπήγηση bulk carriers: το 37% των bulk carriers ηλικίας έως πέντε ετών έχουν ναυπηγηθεί στην Ιαπωνία, ενώ το ποσοστό της Ιαπωνίας στις ναυπηγήσεις bulk carriers ανεξαρτήτως ηλικίας είναι ίσο με 41%. Συνεπώς, η Ιαπωνία συνεχίζει να συνιστά κορυφαία επιλογή για τη ναυπήγηση bulk carriers, παρότι σε γενικό πλαίσιο το μερίδιο της ασιατικής χώρας στο ναυπηγικό στερέωμα έχει μειωθεί με την πάροδο των ετών.


**POLEMBROS
SHIPPING**
IN PURSUIT OF EXCELLENCE


Ηλικιακή ομάδα 6 έως 10


Γράφημα 16: Κατανομή του στόλου ηλικίας έξι έως δέκα ετών ανά τύπο πλοίου



Γράφημα 17: Κατανομή του στόλου ηλικίας έξι έως δέκα ετών ανά χώρα ναυπήγησης

Ένα στα τέσσερα πλοία (25% - 1.302 πλοία) έχει ηλικία μεταξύ των έξι και δέκα ετών. Από τα πλοία αυτής της ηλικίας, το 28% είναι νηολογημένο στις Νήσους Μάρσαλ και το 22% στη Λιβερία. Στο σύνολο των πλοίων, τα εν λόγω νηολόγια καταλαμβάνουν ποσοστό 25% έκαστο. Συνεπώς, στην ηλικιακή ομάδα 6 έως 10 ετών, η παρουσία των Νήσων Μάρσαλ είναι ελαφρώς εντονότερη ενώ εκείνη της Λιβερίας ελαφρώς χαμηλότερη. Η παρουσία του ελληνικού νηολογίου στη συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα ταυτίζεται με εκείνη του νηολογίου στο σύνολο του στόλου (10%). Από τα πλοία ηλικίας 6 έως 10 ετών, το 7% φέρει τη σημαία του Παναμά, ποσοστό παρεμφερές με εκείνο του νηολογίου επί του συνόλου των πλοίων, το οποίο είναι ίσο με 9%.

Παρόμοια εμφανίζεται η δυναμικότητα των νηολογίων της Μάλτας και της Κύπρου στη συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα δεδομένου του ποσοστού που καταλαμβάνουν τα νηολόγια επί του συνόλου των πλοίων (16% έναντι 14% για τη Μάλτα και 7% έναντι 6% για την Κύπρο). Όσον αφορά το νηολόγιο των Μπαχαμών, το ποσοστό ταυτίζεται με το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου των πλοίων (5%). Μεγάλο ποσοστό των πλοίων που ανήκει στην ηλικιακή ομάδα έξι έως δέκα ετών είναι bulk carriers. Συγκεκριμένα, 842 από τα 1.302 πλοία (65%) είναι bulk carriers. Η δυναμική παρουσία των bulk carriers στην εν λόγω ηλικιακή ομάδα σε σύγκριση με την παρουσία τους επί του συνόλου των πλοίων (50%) αντανάκλα το μπάραζ παραγγελιών που είχαν λάβει χώρα τα έτη μετά το 2008.

Ένα στα πέντε πλοία (20%

- 261 στα 1.302) ηλικίας έξι έως δέκα ετών είναι δεξαμενόπλοιο, αρκετά μικρότερο ποσοστό σε σύγκριση με εκείνο που καταλαμβάνουν τα δεξαμενόπλοια επί του συνόλου των πλοίων (32%).

Από τα 1.302 πλοία αυτής της ηλικίας, το 95% (1.242 πλοία) έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα, στη Νότια Κορέα ή στην Ιαπωνία. Κίνα και Νότια Κορέα κονταροχτυπήθηκαν σθεναρά για την πρώτη θέση, με την Κίνα να καταλαμβάνει ποσοστό 37% (485 πλοία) και τη Νότια Κορέα ποσοστό 36% (468 πλοία), ενώ η Ιαπωνία ακολουθεί τρίτη με ποσοστό 22% (289 πλοία). Καθώς στην Ιαπωνία έχουν ναυπηγηθεί το 29% των πλοίων του εμπορικού στόλου, διαφαίνεται η μείωση της συμμετοχής των εγχώριων ναυπηγείων στη συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα.

Η Κίνα και η Ιαπωνία πρωταγωνιστούν στη ναυπήγηση των bulk carriers, με το 50% αυτών ηλικίας από 6 έως 10 ετών να έχουν ναυπηγηθεί σε κινεζικά ναυπηγεία και το 30% σε ιαπωνικά ναυπηγεία. Τα ποσοστά αυτά αντανakλούν εκ νέου την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των κινεζικών ναυπηγείων και τη μείωση εκείνης των ιαπωνικών με την πάροδο των ετών, καθώς, επί του συνόλου των bulk carriers, η Κίνα έχει ναυπηγήσει το 39% και η Ιαπωνία το 41%.

Την περίοδο 2012 έως 2016, η Νότια Κορέα εδραίωσε περαιτέρω τη θέση της ως ναυπηγική μητρόπολη των δεξαμενόπλοιων, καταλαμβάνοντας ποσοστό 73% επί των ναυπηγημένων tankers ηλικίας 6 έως 10 ετών. Ακόμη, καταλαμβάνει ποσοστό 98% και 69% επί των ναυπηγημένων LNG και LPG carriers αυτής της ηλικίας αντίστοιχα.

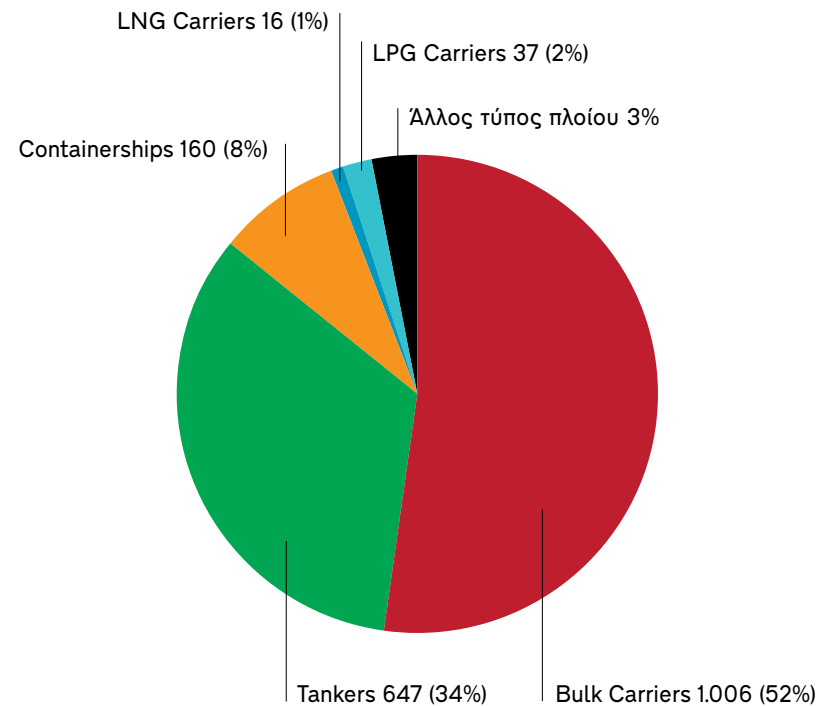


SAIL BEYOND THE FUTURE

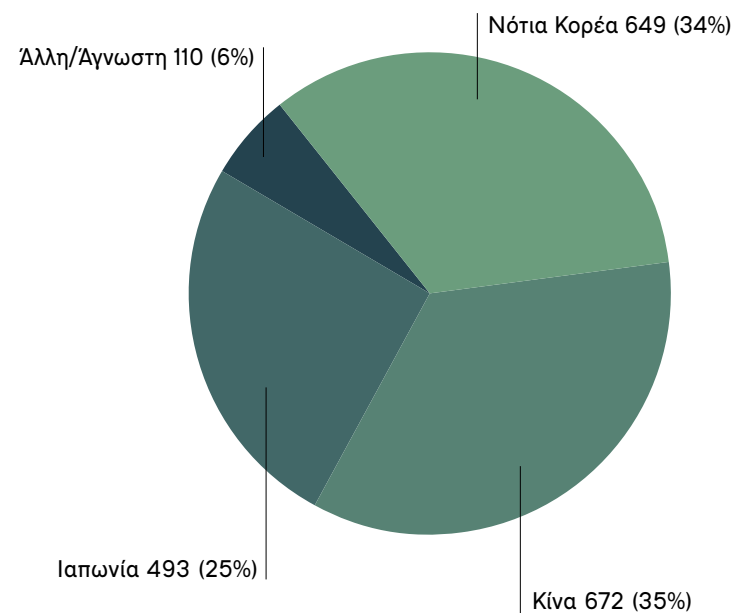


W MARINE INC
38, Patriarchou Ioakim street • 106 75 Athens, Greece
Tel.: +30 210 7248701 • E-mail: wmarine@wmarine.com
www.wmarine.com

Ηλικιακή ομάδα 11 έως 15



Γράφημα 18: Κατανομή του στόλου ηλικίας 11 έως 15 ετών ανά τύπο πλοίου



Γράφημα 19: Κατανομή του στόλου ηλικίας 11 έως 15 ετών ανά χώρα ναυπήγησης

Το 37% του στόλου (1.924 από τα 5.191 πλοία) είναι ηλικίας 11 έως 15 ετών. Το 28% των 1.924 πλοίων (544 πλοία) είναι νηολογημένα στις Νήσους Μάρσαλ, ποσοστό ελαφρώς αυξημένο σε σύγκριση με εκείνο που καταλαμβάνει το νηολόγιο επί του συνόλου των πλοίων. Σε παρόμοια επίπεδα με εκείνη επί του συνόλου του στόλου εμφανίζεται η παρουσία των νηολογίων της Λιβερίας (26% έναντι 25% επί του συνόλου των πλοίων), της Ελλάδας (8% έναντι 10% στο σύνολο των πλοίων) και του Παναμά (8% έναντι 9% στο σύνολο των πλοίων).

Πάνω από ένα στα δύο πλοία ηλικίας 11 έως 15 ετών είναι bulk carrier (1.006 πλοία – 52%), ενώ πάνω από ένα στα τρία (34% – 647 πλοία) είναι δεξαμενόπλοιο. Τα εν λόγω ποσοστά είναι παρεμφερή με εκείνα που καταλαμβάνουν οι συγκεκριμένοι τύποι πλοίων επί του συνόλου των πλοίων του στόλου. Όλες οι υπόλοιπες κατηγορίες εμπορικών πλοίων (Containerships, LNG carriers, LPG carriers, άλλος τύπος πλοίου) καταλαμβάνουν αθροιστικά ποσοστό 14% στα πλοία ηλικίας μεταξύ 11 και 15 ετών.

Το 94% των πλοίων (1.814 πλοία από τα 1.924) ηλικίας 11 έως 15 ετών έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα, στη Νότια Κορέα ή στην Ιαπωνία. Τα ποσοστά της Κίνας και της Νότιας Κορέας επί των ναυπηγημένων πλοίων αυτής της ηλικίας είναι περίπου τα ίδια, γεγονός που φανερώνει την έντονη μεταξύ τους «κόντρα»: 672 πλοία (35%) έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα και 649 πλοία (34%) έχουν ναυπηγηθεί στη Νότια Κορέα. Αξίζει να σημειωθεί ότι η παρουσία της Κίνας στη συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα είναι αυξημένη σε σύγκριση με εκείνη επί του συνόλου των πλοίων (29%). Ενδιαφέρουσα είναι η κατανομή των τύπων πλοίων σε κάθε ναυπηγική χώρα. Η Νότια Κορέα παραμένει πρώτη στις ναυπηγήσεις tankers: το 47% των δεξαμενόπλοιων της ηλικιακής ομάδας 11-15 ετών έχει ναυπηγηθεί στη Νότια Κορέα (έναντι 54% επί του συνόλου του στόλου).

Στη συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα υπήρχε πιο έντονος ανταγωνισμός μεταξύ της Κίνας και της Ιαπωνίας στις ναυπηγήσεις bulkers: το 38% (386) είχαν ναυπηγηθεί στην Κίνα και το 34% (343) στην Ιαπωνία.

Τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας καταγράφουν εξαιρετικά υψηλά ποσοστά στις ναυπηγήσεις LNG carriers και σε αυτή την ηλικιακή ομάδα. Η εξειδίκευση των νοτιοκορεατικών ναυπηγείων σε υγραεριοφόρα συνιστά μια τάση που αντανακλάται σε όλες τις ηλικιακές ομάδες.

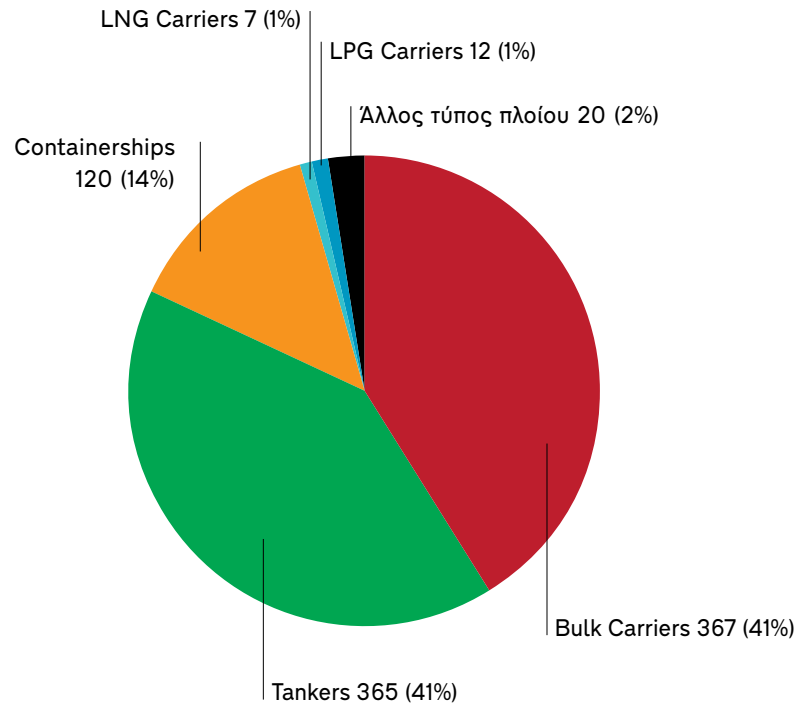
Future in the making

MAN Energy Solutions

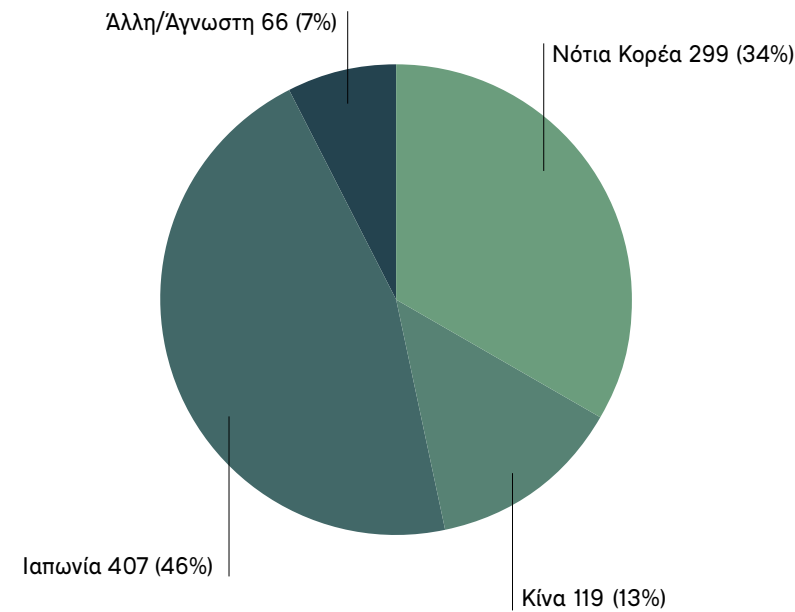


MAN Energy Solutions enables its customers to achieve sustainable value creation in the transition towards a carbon-neutral future. By addressing tomorrow's challenges within the marine, energy and industrial sectors, we improve efficiency and performance at a systemic level – step by step. Our planet and our customers need solutions to achieve climate goals and restrictions.

By leading the way in advanced engineering for more than 250 years, we have built a unique portfolio of technologies, all available to the Greek Market by MAN Energy Solutions Hellas Ltd.

Ηλικιακή ομάδα 16 έως 20

Γράφημα 20: Κατανομή του στόλου ηλικίας 16 έως 20 ετών ανά τύπο πλοίου



Γράφημα 21: Κατανομή του στόλου ηλικίας 16 έως 20 ετών ανά χώρα ναυπήγησης

Από τα 5.191 πλοία των οποίων η διαχείριση γίνεται από εταιρείες που έχουν επιλέξει ως διαχειριστικό τους κέντρο τον Πειραιά/Αθήνα, τα 891 (17%) ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 16-20.

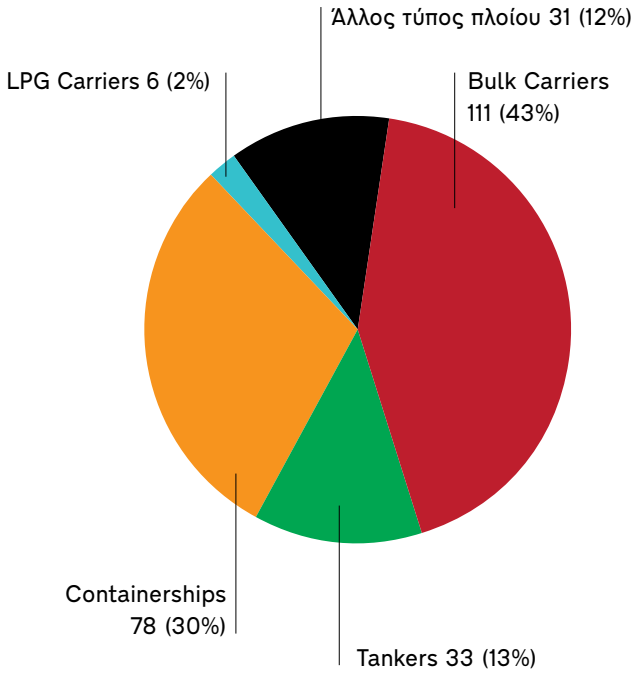
Το 11% αυτών των πλοίων (96) φέρουν την ελληνική (έναντι 10% επί του συνόλου των πλοίων), ενώ πάνω από ένα στα τέσσερα (27%) φέρει τη σημαία της Λιβερίας (έναντι 25% επί του συνόλου των πλοίων) και πάνω από ένα στα πέντε (21%) τη σημαία των Νήσων Μάρσαλ (έναντι 25% επί του συνόλου των πλοίων). Συνεπώς, τα τρία προαναφερθέντα νηολόγια καταλαμβάνουν παρεμφερή ποσοστά με εκείνα επί του συνόλου των πλοίων.

Το 41% (367) των πλοίων ηλικίας 16-20 ετών είναι bulk carriers, ενώ το 41% (365) είναι δεξαμενόπλοια και το 14% (120) είναι containerships. Στη συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα, το ποσοστό που καταλαμβάνουν τα υγραεριοφόρα είναι μόλις 2% (έναντι 6% επί του συνόλου του στόλου). Το εν λόγω εύρημα επιβεβαιώνει ότι οι προσπάθειες μείωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της παγκόσμιας οικονομίας οδήγησαν σε μεγαλύτερη ζήτηση για ναυπηγήσεις LNG και LPG carriers τα τελευταία έτη.

Στην εν λόγω ηλικιακή ομάδα παρατηρούνται σημαντικές αλλαγές ως προς τη χώρα ναυπήγησης σε σύγκριση με τα πλοία μικρότερης ηλικίας. Πιο συγκεκριμένα, το 46% των πλοίων ηλικίας 16 έως 20 ετών έχουν ναυπηγηθεί στην Ιαπωνία, το 34% στη Νότια Κορέα, ενώ μόλις το 13% στην Κίνα. Καθίσταται σαφές πως το προαναφερθέν συνιστά απόρροια της εξαιρετικής άνθησης των ιαπωνικών ναυπηγείων στο παρελθόν, σε μια χρονική περίοδο όπου τα κινεζικά ναυπηγεία έκαναν τα πρώτα βήματα με επίκεντρο την εδραίωσή τους στον ναυπηγικό στίβο. Υπενθυμίζεται ότι στα νεότερα πλοία η Ιαπωνία καταλάμβανε ποσοστά έως 26% και επί του συνόλου του στόλου 29%.

Η ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία ήταν πρωτοπόρος στην κατασκευή bulk carriers. Από τα bulk carriers ηλικίας 16-20 ετών, τα 273 (74%) έχουν ναυπηγηθεί στην Ιαπωνία. Στην Ιαπωνία έχει ναυπηγηθεί και το 30% των tankers αυτής της ηλικίας (επί του συνόλου των πλοίων το αντίστοιχο ποσοστό είναι 18%).

Η Νότια Κορέα έκτοτε κρατούσε τα ηνία στις ναυπηγήσεις δεξαμενόπλοιων, καθώς τα 197 από τα 365 (54%) δεξαμενόπλοια αυτής της ηλικίας είχαν κατασκευαστεί στα ναυπηγεία της.

Ηλικιακή ομάδα 21 έως 25

Γράφημα 22: Κατανομή του στόλου ηλικίας 21 έως 25 ετών ανά χώρα ναυπήγησης

Ηλικιακή ομάδα 26+

Στην ηλικιακή ομάδα 21-25 ετών ανήκουν 259 από τα 5.191 πλοία (5%). Όσον αφορά τα νηολόγια, ιδιαίτερα πρωταγωνιστικό ρόλο διαδραματίζουν εκείνα της Λιβερίας και του Παναμά, στα οποία είναι νηολογημένο το 31% και το 24% των πλοίων αντίστοιχα. Σημειωτέον ότι, επί του συνόλου των πλοίων, τα νηολόγια αυτά καταλαμβάνουν ποσοστό 25% και 9% αντίστοιχα. Το 43% (111) των πλοίων ηλικίας 21-25 ετών είναι bulk carriers, ενώ το 30% (78) είναι containerships και το 13% (33) είναι δεξαμενόπλοια. Το 46% (118) των πλοίων αυτής της ηλικίας είναι ναυπηγημένα στην Ιαπωνία, αντανακλώντας για ακόμα μία φορά τη δύναμη που διέθετε η χώρα του Ανατέλλοντος Ηλίου στον ναυπηγικό στίβο τις προηγούμενες δεκαετίες. Το 25% (65) των πλοίων ηλικίας 21-25 ετών έχουν ναυπηγηθεί στη Νότια Κορέα, ενώ μόλις το 8% (24 πλοία) στην Κίνα, ποσοστά αρκετά χαμηλότερα σε σύγκριση με τα αντίστοιχα επί του συνόλου του στόλου (34% για τη Νότια Κορέα και 29% για την Κίνα). Ο ρόλος της Ιαπωνίας στις

ναυπηγήσεις είναι εντονότερος στα bulk carriers. Από τα bulk carriers ηλικίας 21-25 ετών, σχεδόν τρία στα τέσσερα (74%) έχουν ναυπηγηθεί στην Ιαπωνία, ποσοστό αρκετά υψηλότερο σε σύγκριση με εκείνο επί του συνόλου των πλοίων (41%). Η Νότια Κορέα πρωταγωνιστεί στις ναυπηγήσεις containerships, έχοντας ναυπηγήσει περισσότερα από ένα στα δύο (53%) containerships της συγκεκριμένης ηλικιακής ομάδας. Ακόμη, παρότι η Νότια Κορέα πλέον αποτελεί τη νούμερο ένα επιλογή για τις ναυπηγήσεις υγραεριοφόρων, όλα τα LPG carriers μεταξύ 21 και 25 ετών έχουν ναυπηγηθεί στην Ιαπωνία. Επιπλέον, στην εν λόγω ηλικιακή ομάδα, πάνω από ένα στα πέντε (21%) πλοία δεν έχει ναυπηγηθεί σε κάποια εκ των ναυπηγικών μητροπόλεων. Το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου των πλοίων είναι 8%. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει ότι στα τέλη του 20ού και στις αρχές του 21ου αιώνα, υπήρχε μικρότερο ποσοστό συγκέντρωσης στη ναυπηγική βιομηχανία.

Μόλις 122 από τα 5.191 πλοία (2%) έχουν ηλικία μεγαλύτερη ή ίση των 26 ετών. Το 28% (αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου των πλοίων: 9%) αυτών φέρουν τη σημαία του Παναμά, το 24% (6%) άλλη ή άγνωστη σημαία, το 20% (10%) τη σημαία της Ελλάδας και το 16% (25%) τη σημαία της Λιβερίας. Από τα πλοία μεγαλύτερης ηλικίας δεν υπάρχει κάποιος τύπος πλοίου που να επικρατεί. Το 16% είναι bulk carriers, το 20% δεξαμενόπλοια και το 48% είναι άλλου τύπου, πέραν των τεσσάρων βασικών τύπων εμπορικών πλοίων (bulk carriers, tankers, containerships, gas carriers).

Η κατανομή των πλοίων αυτής της ηλικίας καταδεικνύει την έντονη ανταγωνιστικότητα στους κύριους κλάδους της εμπορικής ναυτιλίας, η οποία μειώνει την οικονομική ζωή των πλοίων που δραστηριοποιούνται σε αυτές (bulk carriers, tankers, containerships). Η Ιαπωνία κυριαρχεί ως ναυπηγική χώρα έναντι της Κίνας ή της Νότιας Κορέας στην εν λόγω ηλικιακή ομάδα: το 38% (46 από τα 122 πλοία) έχουν ναυπηγηθεί στην Ιαπωνία. Ωστόσο, η πλειονότητα (52%) των πλοίων αυτής της ηλικίας δεν έχουν ναυπηγηθεί σε καμία από τις τρεις κορυφαίες ναυπηγικές χώρες.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕ ΒΑΣΙΚΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΤΟ
ΝΗΟΛΟΓΙΟ

Νηολόγιο – Τύπος πλοίου

Τα bulk carriers καταλαμβάνουν σημαντικά ποσοστά επί των συνολικών πλοίων που είναι νηολογημένα στα περισσότερα από τα επτά κύρια νηολόγια. Από τα 1.304 πλοία που είναι νηολογημένα στις Νήσους Μάρσαλ, το 61%, ήτοι 797 πλοία, είναι bulk carriers. Το αντίστοιχο ποσοστό για τη Λιβερία είναι 48% (614 πλοία), για τη Μάλτα 42% (312), για τον Παναμά 58% (276) και για την Κύπρο 70% (198). Από τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο, η πλειονότητα είναι δεξαμενόπλοια, καθώς αποτελούν το 57%, την ίδια στιγμή που στο σύνολο του στόλου τα δεξαμενόπλοια καταλαμβάνουν ποσοστό 32%. Το ελληνικό νηολόγιο είναι το μόνο στο οποίο η συγκέντρωση δεξαμενόπλοιων είναι τόσο υψηλή: στα υπόλοιπα κύρια νηολόγια τα ποσοστά που καταλαμβάνουν τα δεξαμενόπλοια είναι παρεμφερή ή παρουσιάζουν οριακές μεταβολές σε σύγκριση

με το ποσοστό των δεξαμενόπλοιων στο σύνολο του στόλου. Ενδεικτικά, στο νηολόγιο των Νήσων Μάρσαλ, τα δεξαμενόπλοια καταλαμβάνουν ποσοστό 30%, ενώ σε εκείνα της Λιβερίας και της Μάλτας ποσοστό 31% και 37% αντίστοιχα (Γράφημα 23).

Αντίστοιχη εικόνα παρουσιάζεται και στα υγραεριοφόρα, και δη στα LNG carriers: Από τα πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία, το 8% είναι LNG carriers, ενώ στο σύνολο του εμπορικού στόλου τα LNG carriers καταλαμβάνουν ποσοστό 3%. Το εύρημα αυτό αντανakλά τη δυναμική της Ελλάδας στην αγορά δεξαμενόπλοιων.

Οι στόλοι που είναι εγγεγραμμένοι στα νηολόγια των Νήσων Μάρσαλ, της Λιβερίας και της Κύπρου συνδέονται με τις τρεις κύριες κατηγορίες πλοίων: Το 96% των πλοίων που φέρουν τη σημαία των Νήσων Μάρσαλ είναι bulk carriers, tankers ή containerships. Το αντίστοιχο

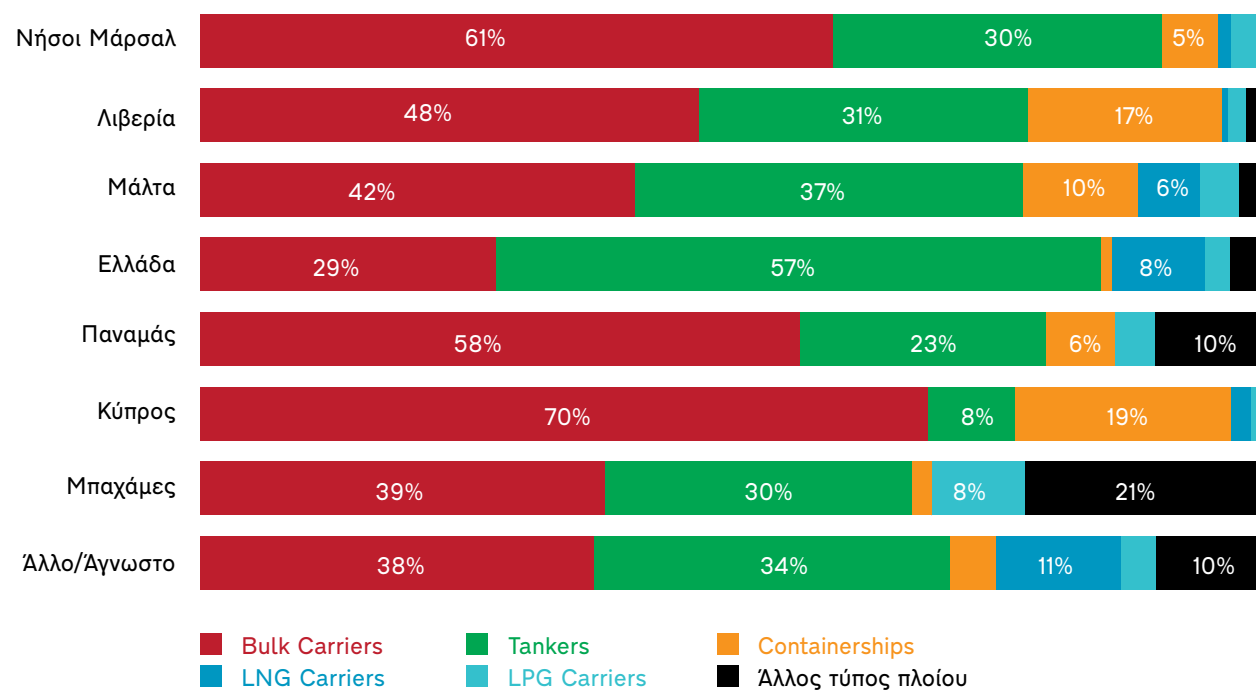
ποσοστό για το νηολόγιο της Λιβερίας είναι επίσης 96%, ενώ για εκείνο της Κύπρου 97%.

Στα νηολόγια των Μπαχαμών και του Παναμά, παρότι τα bulk carriers και τα δεξαμενόπλοια διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο, είναι εγγεγραμμένα και πλοία διαφορετικού τύπου. Το 10% των πλοίων που είναι νηολογημένα στον Παναμά ανήκουν σε κάποια άλλη πέραν των βασικών τεσσάρων κατηγοριών. Το αντίστοιχο ποσοστό για το νηολόγιο των Μπαχαμών είναι 21%.

Από το σύνολο των 744 πλοίων στο νηολόγιο της Μάλτας, τα 312 είναι bulk carriers (42%) και τα 273 είναι δεξαμενόπλοια (37%). Κατά συνέπεια, το εν λόγω νηολόγιο παρουσιάζει μια μεγαλύτερη ισορροπία σε ό,τι αφορά την κατανομή του σε bulkers και tankers, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι το 6% των πλοίων που είναι νηολογημένα σε αυτό είναι LNG carriers.

Γράφημα 23: Η κατανομή των επτά μεγαλύτερων νηολογίων στο σύνολο του στόλου ανά τύπο πλοίου

Δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%



ABS

ABS AND GREECE
OUR ROOTS
RUN DEEP

Visit us at Posidonia booth 3.101

www.eagle.org



Νηολόγιο – Ηλικιακή ομάδα

Από το σύνολο των πλοίων που απαρτίζουν τον εμπορικό στόλο του οποίου η διαχείριση πραγματοποιείται από εταιρείες που λειτουργούν στον Πειραιά/Αθήνα, το 13% έχει ηλικία μικρότερη ή ίση των 5 ετών. Το ποσοστό αυτό είναι παρεμφερές με εκείνο των πλοίων τέτοιας ηλικίας που είναι νηολογημένα στις Νήσους Μάρσαλ, στη Λιβερία και στην Κύπρο. Από την άλλη, τα πλοία ηλικίας μικρότερης ή ίσης των πέντε ετών έχουν αυξημένη δυναμική στα νηολόγια των Μπαχαμών, της Μάλτας και της Ελλάδας. Το 17% των πλοίων που είναι νηολογημένα στις Μπαχάμες ή στη Μάλτα είναι πλοία ηλικίας μικρότερης των 5 ετών, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για εκείνα που φέρουν την ελληνική σημαία είναι ίσο με 18%.

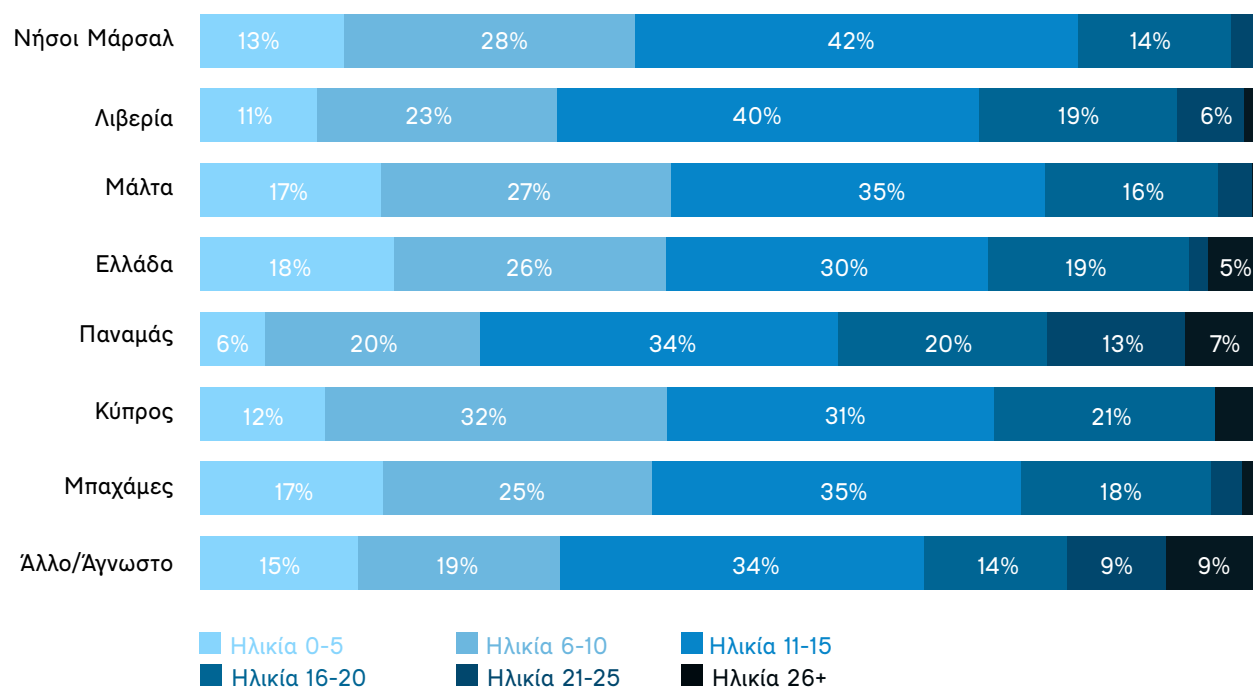
Από τα πλοία που είναι νηολογημένα στη Λιβερία, το 63% έχει ηλικία μεταξύ 6 και 15 ετών. Τα αντίστοιχα ποσοστά για τα νηολόγια της Μάλτας, της Κύπρου

και των Μπαχαμών είναι ίσα με 62%, 63% και 60%. Συνεπώς, στα εν λόγω νηολόγια ο ρόλος που διαδραματίζουν τα πλοία των οποίων η ναυπήγηση ολοκληρώθηκε μεταξύ του 2007 και του 2016 είναι παρεμφερής με εκείνον που διαδραματίζουν και στο σύνολο του εμπορικού στόλου, το 62% των πλοίων έχει ηλικία μεταξύ 6 και 15 ετών.

Από τα πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία, το 56% είναι ηλικίας μεταξύ 6 και 15 ετών, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για το νηολόγιο του Παναμά είναι ίσο με 54%. Έτσι, στα δύο αυτά νηολόγια παρατηρούνται διαφορές στο ποσοστό που καταλαμβάνουν τα πλοία αυτής της ηλικιακής ομάδας, σε σύγκριση με το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου του εμπορικού στόλου (62%). Από την άλλη, το 70% των πλοίων που είναι νηολογημένα στις Νήσους Μάρσαλ έχουν ηλικία μεταξύ 6 και 15 ετών.

Γράφημα 24: Η κατανομή των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα επτά μεγαλύτερα νηολόγια ανά ηλικιακή ομάδα

Δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%



Renewable sources such as used cooking oil can significantly reduce CO₂ emissions in aviation.

Making flying more sustainable

There you go

JOIN OUR CORPORATE SAF PROGRAM TODAY

Sustainable Aviation Fuel (SAF) is produced from renewable sources like used cooking oil. Because it is made in a cleaner process than conventional fuel, it is one of the keys to reducing our carbon footprint. Join the Corporate SAF Program to help accelerate its usage and production. By participating, your company contributes to making SAF available around the globe – and therefore to the future of flying.

We can do this together.