



BECAUSE WE JUST
KEEP SHIPS MOVING

Marine Chemicals & Equipment
Gases & Refrigerants
Fire, Rescue & Safety Services

www.marichem-marigases.com

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΑΘΗΝΑ

Έρευνα και Ανάλυση: Μάνος Χαρίτος, Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Μια αποκλειστική καταγραφή και ανάλυση δεδομένων προερχόμενων από την Greek Shipping Publications.



ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ/ΑΘΗΝΑΣ ΣΤΟ ΜΙΚΡΟΣΚΟΠΙΟ

Σε ένα περιβάλλον σημαντικών προκλήσεων για την παγκόσμια ναυτιλία, ο Πειραιάς/Αθήνα κατάφερε για μία ακόμα χρονιά να διατηρήσει, αν όχι να διευρύνει, τη θέση του μεταξύ των κορυφαίων κέντρων διαχείρισης πλοίων. Η ανάλυση των πρόσφατων δεδομένων για τα βασικά χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στο λεκανοπέδιο Αττικής καθώς και των στόλων που διαχειρίζονται έρχονται να επιβεβαιώσουν αυτή τη δυναμική.

Προς επίρρωση του ανωτέρω, ανεξάρτητες μελέτες (DNV και Menon, Baltic-Χίηνα) αναγνωρίζουν τον πρωταγωνιστικό ρόλο του Πειραιά/Αθήνας ως κέντρου διαχείρισης πλοίων, ο οποίος, παρά την άνοδο άλλων ναυτιλιακών κέντρων, όπως για παράδειγμα το Ντουμπάι, μοιάζει ακλόνητος. «Είναι η τεράστια βάση μεγάλων και μικρών πλοιοκτητριών και διαχειριστριών εταιρειών που υποστηρίζουν τη θέση της Αθήνας και του Πειραιά ως κορυφαίου παγκόσμιου hub για τη ναυτιλία», σημειώνεται χαρακτηριστικά στην έκθεση *Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index Report (2023)*. Πέραν τούτου, στην ίδια έκθεση τονίζεται ότι ο Πειραιάς/Αθήνα αναδεικνύεται σε ανταγωνιστικό κέντρο για προμηθευτές ναυτιλιακών εξοπλισμών και ναυτιλιακές start-ups, που με τη σειρά τους υποστηρίζουν, μέσω των δραστηριοτήτων τους, το ευρύτερο ναυτιλιακό cluster.

Ο Πειραιάς/Αθήνα χαρακτηρίζεται ως το κύριο επιχειρηματικό hub του ελληνόκτητου στόλου, ο οποίος, βάσει της τελευταίας έκθεσης της UNCTAD¹, αντιπροσωπεύει, σε όρους χωρητικότητας, το 17,4% του παγκόσμιου. Ακόμη, στην ίδια έκθεση σημειώνεται ότι το 11,8% του παγκόσμιου στόλου, σε όρους αξίας, είναι ελληνόκτητο².

Ως εκ τούτου, η ακτινογραφία των επιμέρους χαρακτηριστικών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στο λεκανοπέδιο της Αττικής και του προφίλ διαχείρισης του στόλου τους αποτελεί αντικείμενο ανάλυσης υψηλού ενδιαφέροντος για την ευρύτερη ναυτιλιακή κοινότητα, που καλείται να επαναπροσδιορίσει τη θέση της σε ένα περιβάλλον μεταβολών σε οικονομικό, περιβαλλοντικό και κοινωνικό επίπεδο.

Η ερευνητική ομάδα των *Ναυτικών Χρονικών* εκπόνησε έρευνα με εστίαση στο προφίλ διαχείρισης των εταιρειών που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά/Αθήνας, συνεχίζοντας την πρωτοβουλία που εκκίνησε το 2023.

Η έρευνα περιέχει αναλυτικά δεδομένα των διαχειριστριών εταιρειών και του στόλου τους, όπως αυτά κοινοποιήθηκαν στην ερευνητική ομάδα από την Greek Shipping Publications τον Σεπτέμβριο του 2023. Οι όποιες αλλαγές κατεγράφησαν τους τελευταίους μήνες του έτους δεν επηρεάζουν τα δομικά χαρακτηριστικά των εταιρειών ή του υπό διαχείριση στόλου τους.

1. *Review of Maritime Transport 2023*.

2. Δεδομένα έως την 1η Ιανουαρίου 2023.

568

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΡΙΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

5.158

ΠΛΟΙΑ

Η δομή της έρευνας έχει ως εξής:

- Κατ' αρχάς παρουσιάζεται η ευρύτερη εικόνα των εταιρειών διαχείρισης του Πειραιά/Αθήνας, και δη η κατανομή των εταιρειών βάσει του μεγέθους τους αλλά και της ειδικότητάς τους.
- Επόμενο βήμα της ανάλυσης αποτελεί η εστίαση στις εταιρείες που διαχειρίζονται αποκλειστικά πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων (bulk carriers), αποκλειστικά δεξαμενόπλοια (tankers), αλλά και σε εκείνες που διαχειρίζονται διαφοροποιημένους στόλους (πολλαπλούς τύπους πλοίων).
- Έπειτα, παρουσιάζονται τα γενικά χαρακτηριστικά του στόλου των εταιρειών (τύπος πλοίου, ηλικιακή ομάδα, χώρα ναυπήγησης). Για τα bulk carriers και τα δεξαμενόπλοια, φιλοξενούνται επιμέρους αναλύσεις βάσει του μεγέθους των πλοίων, λόγω του κεντρικού ρόλου που διαδραματίζουν οι συγκεκριμένοι δύο τύποι πλοίου στο οικοδόμημα της ελληνικής ναυτιλίας.
- Το τελευταίο σκέλος της έρευνας αποτελείται από την κατανομή του στόλου του Πειραιά/Αθήνας ανά τύπο πλοίου, ηλικιακή ομάδα και χώρα ναυπήγησης, βάσει του μεγέθους των εταιρειών. Πρόκειται για μια σύγκριση που επιτρέπει την εξαγωγή συμπερασμάτων αναφορικά με το προφίλ διαχείρισης πλοίων των εταιρειών αναλόγως του μεγέθους τους.

Παράλληλα με την παραπάνω ανάλυση, πραγματοποιούνται και συγκρίσεις βάσει της αντίστοιχης έρευνας των *Ναυτικών Χρονικών* που φιλοξενήθηκε στο τεύχος Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου 2023.

Το κριτήριο μεγέθους που ακολουθείται στην έρευνα
Με κριτήριο το μέγεθος, οι εταιρείες κατηγοριοποιούνται ως εξής:

Εταιρείες μικρού μεγέθους: Στόλος έως πέντε πλοία

Εταιρείες μεσαίου μεγέθους: Στόλος από έξι έως δεκαπέντε πλοία

Εταιρείες μεγάλου μεγέθους: Στόλος τουλάχιστον δεκαέξι πλοίων

Δεν λαμβάνονται υπόψη ναυτιλιακοί όμιλοι

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 ουστηρικές στη διαχείριση πλοίων, όμως η βασική λειτουργία που αναφέρεται σε αυτή καθαυτή τη διαχείριση των πλοίων οργανώνεται, κατά κανόνα, αυτόνομα σε κάθε εταιρεία. Στην κατηγορία αυτή, για παράδειγμα, ανήκει η συντριπτική πλειοψηφία των επιχειρήσεων που διαχειρίζονται πλοία μεταφοράς LNG, αφού ανήκουν σε ευρύτερους εφοπλιστικούς ομίλους μεγάλου μεγέθους, οι οποίοι στις τάξεις τους περιλαμβάνουν και άλλες εταιρείες, που διαχειρίζονται άλλους τύπους πλοίων.

Η ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ/ΑΘΗΝΑΣ

Στην ευρύτερη περιοχή Πειραιά/Αθήνας καταγράφονται 568 εταιρείες διαχείρισης πλοίων, οι οποίες δραστηριοποιούνται στη διαχείριση των bulk carriers, των δεξαμενόπλοιων, των containerships, των υγραεριοφόρων και λοιπών τύπων πλοίων της χύδην φορτηγού ναυτιλίας. Οι εταιρείες που εξετάζονται στην ανάλυση διαχειρίζονται στόλο 5.158 πλοίων (χωρητικότητας μεγαλύτερης των 1.000 gt). Στην ανάλυση δεν περιλαμβάνονται οι επιχειρήσεις της επιβατηγού ναυτιλίας, τα χαρακτηριστικά των οποίων διαφέρουν πλήρως και απαιτούν ιδιαίτερη ανάλυση.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, σε σύγκριση με την περσινή έρευνα, ο αριθμός των εταιρειών έχει καταγράψει οριακή αύξηση της τάξεως του 0,89% (πέντε εταιρείες), ενώ ο αριθμός των πλοίων οριακή μείωση της τάξεως του 0,64% (33 πλοία). Ωστόσο, είναι άξιο αναφοράς ότι, σε σύγκριση με πέρυσι, ο αριθμός των εταιρειών δεν αυξήθηκε κατά πέντε, επειδή δημιουργήθηκαν ή εισήλθαν στη βάση δεδομένων πέντε νέες εταιρείες. Πιο συγκεκριμένα, σε σύγκριση με πέρυσι, υπάρχουν 55 νέες εταιρείες στα δεδομένα που μας παραχωρήθηκαν από το Greek Shipping Publications. Από την άλλη, 50 εταιρείες που υπήρχαν στα περσινά δεδομένα δεν συμπεριλαμβάνονται στα φετινά.

Πίνακας 1
0 κατά μέσο όρο αριθμός πλοίων ανά κατηγορία μεγέθους επιχείρησης
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από την Greek Shipping Publications

Ο ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

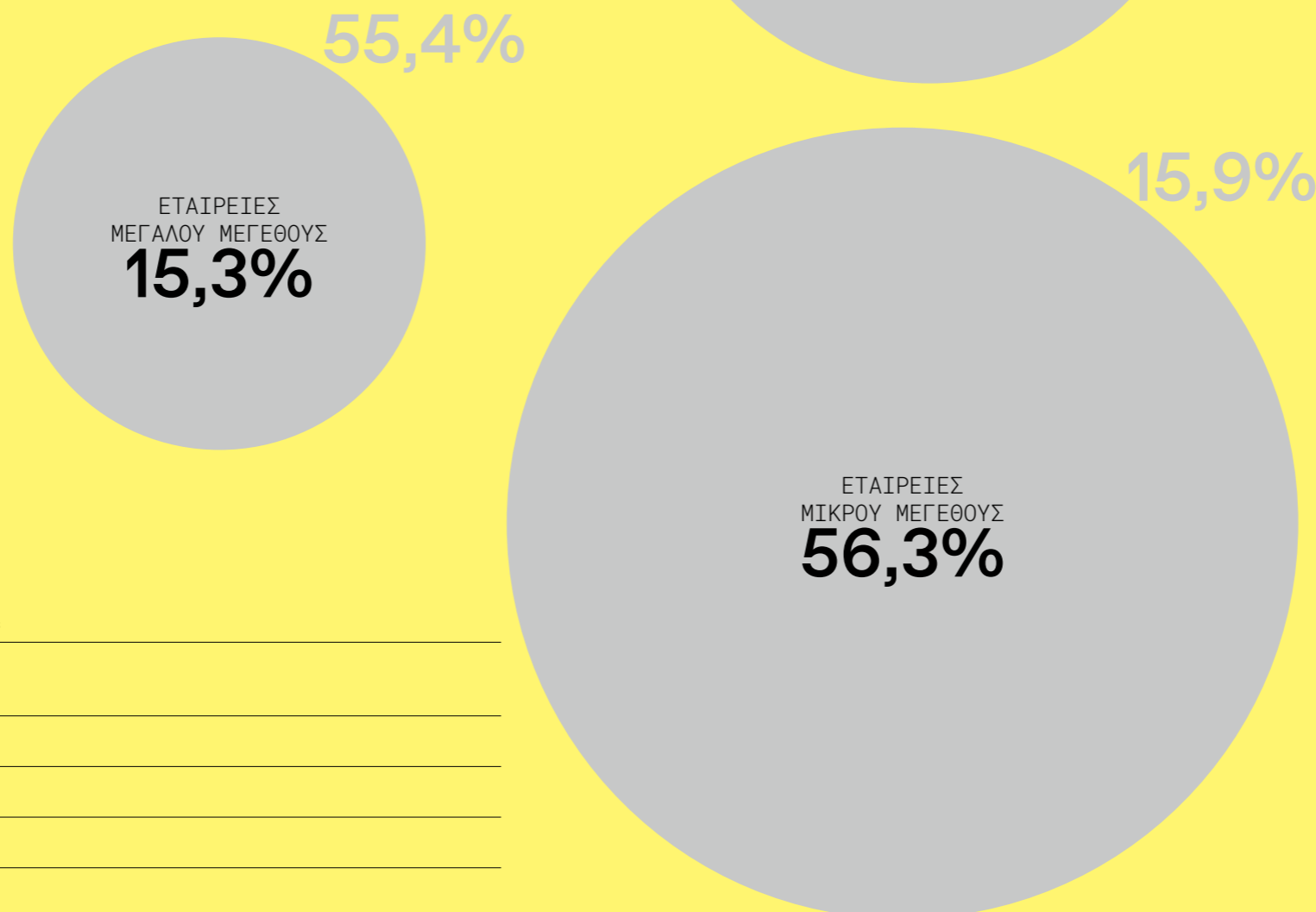
ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΜΙΚΡΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ	2,6
ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ	9,2
ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ	32,9
ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	9,1

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΤΟΥΣ

Όπως και στην περσινή έρευνα, η πλειοψηφία των εταιρειών είναι μικρού μεγέθους: συγκεκριμένα, το 56,3% των εταιρειών (320 από τις 568) είναι μικρού μεγέθους. Οι εταιρείες αυτές διαχειρίζονται αθροιστικά 817 πλοία, δηλαδή το 15,9% του στόλου. Συνεπώς, παρά τον ιδιαίτερα μεγάλο αριθμό τους, οι εταιρείες μικρού μεγέθους διαχειρίζονται ένα μικρό μέρος του στόλου. Κατά μέσο όρο σε κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση μικρού μεγέθους αντιστοιχούν 2,6 πλοία.

Όπως και πέρυσι, οι εταιρείες μεσαίου μεγέθους είναι εκείνες που παρουσιάζουν την πιο ισορροπημένη εικόνα, καθώς αποτελούν το 28,4% των εταιρειών και διαχειρίζονται αθροιστικά το 28,7% του στόλου. Υπάρχουν 161 εταιρείες μεσαίου μεγέθους, οι οποίες διαχειρίζονται 1.482 πλοία. Κατά μέσο όρο σε κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση μεσαίου μεγέθους αντιστοιχούν 9,2 πλοία.

Το 15,3% των εταιρειών (87) είναι μεγάλου μεγέθους και διαχειρίζονται αθροιστικά το 55,4% του στόλου (2.859 πλοία). Ως εκ τούτου, σε κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση μεγάλου μεγέθους αντιστοιχούν κατά μέσο όρο 32,9 πλοία.



Γράφημα 1
Η κατανομή των διαχειριστριών εταιρειών με βάση το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζονται.
Το ποσοστό του στόλου που διαχειρίζεται κάθε κατηγορία εταιρειών αναγράφεται εκτός του αντίστοιχου κύκλου του γραφήματος.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από την Greek Shipping Publications

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Όπως έχει καταστεί εμφανές και σε πρότερες έρευνες των *Ναυτικών Χρονικών*, η πλειοψηφία των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον Πειραιά/Αθήνα διαχειρίζονται στόλους που αποτελούνται από τους δύο βασικούς τύπους πλοίων της χύδην φορτηγού ναυτιλίας, δηλαδή πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (bulk carriers) και δεξαμενόπλοια. Συγκεκριμένα, το 74% των εταιρειών διαχειρίζονται είτε αποκλειστικά bulk carriers είτε αποκλειστικά δεξαμενόπλοια. Καταγράφονται 292 εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης bulk carriers (51,4% επί του συνόλου των εταιρειών) και 126 εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης δεξαμενόπλοιων (22,2%). Αξίζει να αναφερθεί ότι, στην αντίστοιχη έρευνα του τεύχους Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου 2023, κατεγράφησαν 289 εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης bulk carriers (αντιστοιχούσαν στο 51,3% του συνόλου των εταιρειών) και 137 εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης δεξαμενόπλοιων (αντιστοιχούσαν στο 24,3% του συνόλου των εταιρειών).

Συνεπώς, ενώ η διαφορά στις εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης bulk carriers είναι οριακή, στα δεξαμενόπλοια σημειώνεται μείωση 11 εταιρειών. Σε κάθε περίπτωση, οι δύο εν λόγω τύποι πλοίων συνεχίζουν να αποτελούν την κορωνίδα όχι μόνο του στόλου των εταιρειών του Πειραιά/Αθήνας, αλλά και του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου.

Τον Απρίλιο του 2023, έκθεση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, βάσει στοιχείων της S&P Global Market Intelligence, υπογραμμίζει πως η ελληνική ναυτιλία αντιπροσωπεύει σε όρους dwt το 31,27% του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων, το 15,79% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χημικών και προϊόντων πετρελαίου και το 25,32% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου.

Πέραν αυτού, η ίδια έκθεση αναφέρει ότι η ελληνική ναυτιλία ελέγχει το 22,65% του παγκόσμιου στόλου LNG carriers και το 11,46% του παγκόσμιου στόλου LPG carriers. Το γεγονός αυτό αντανακλά την ισχύ της ελληνικής ναυτιλίας διεθνώς αλλά και τη στρατηγική πρωτοπορία των Ελλήνων πλοιοκτητών σε μια niche αγορά, όπως εκείνη των LNG carriers.

Παρότι η παρουσία των Ελλήνων πλοιοκτητών στα LNG carriers και στα LPG carriers είναι σημαντική, οι συγκεκριμένοι τύποι πλοίων αποτελούν ένα μικρό σκέλος του ευρύτερου φάσματος πλοιοδιαχείρισης από την Αττική. Επί του συνόλου των εταιρειών σε Πειραιά/Αθήνα, μόλις επτά εταιρείες (1,2% των εταιρειών) διαχειρίζονται αποκλειστικά LNG carriers και μόλις έξι εταιρείες (1,1%) αποκλειστικά LPG carriers.

Μικρός είναι και ο αριθμός των εταιρειών που επιδίδονται αποκλειστικά στη διαχείριση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς στον Πειραιά/Αθήνα καταγράφονται δέκα τέτοιες εταιρείες (1,8% των εταιρειών).

Πέραν αυτού, ένας σημαντικός αριθμός εταιρειών διαχειρίζονται στόλους που απαρτίζονται από πολλαπλούς τύπους πλοίων. Συγκεκριμένα, στην Αττική υπάρχουν 95 εταιρείες διαχείρισης πολλαπλών τύπων (16,7% του συνόλου των εταιρειών). Παρότι η ποσοστιαία μεταβολή σε σύγκριση με πέρυσι δεν είναι σημαντική, αξίζει να σημειωθεί ότι το 2023 υπήρχαν 83 τέτοιες εταιρείες, που αντιστοιχούσαν στο 14,8% του συνόλου των εταιρειών.



Διαφαίνεται μια τάση διαφοροποίησης στις εταιρείες, η οποία ήταν εμφανής εντός του έτους. Ενδεικτικά, η Danaos, η Velos Tankers και η Performance Shipping προχώρησαν σε διαφοροποίηση των στόλων τους εντός του 2023. Ακόμη, σε δημόσιες τοποθετήσεις τους, κύκλοι της αγοράς έχουν υπογραμμίσει πως, για τις εισηγμένες εταιρείες, η διαχείριση πολλαπλών τύπων πλοίων συνιστά «ατού» στην προσέλκυση επενδυτικού ενδιαφέροντος και συνεπώς στην άντληση κεφαλαίων από τις χρηματιστηριακές αγορές, καθώς προσφέρουν ένα επιπλέον επίπεδο ασφάλειας για τους επενδυτές απέναντι στην έντονη μεταβλητότητα των ναυτιλιακών αγορών.

Παράλληλα, είναι άξιο αναφοράς πως υπάρχουν 32 εταιρείες (5,6% των εταιρειών) που διαχειρίζονται αποκλειστικά πλοία άλλων τύπων (πέρα από bulk carriers, tankers, containerships, LNG carriers και LPG carriers). Ο αθροιστικός στόλος των συγκεκριμένων εταιρειών αριθμεί 153 πλοία, εκ των οποίων τα 73 (47,7%) είναι πλοία μεταφοράς οχημάτων, τα 44 (28,8%) είναι πλοία γενικού φορτίου, τα 27 (17,6%) είναι πλοία-ψυγεία και τα εννέα είναι cement carriers (5,9%). Όσον αφορά την κατανομή αυτών των εταιρειών βάσει του μεγέθους τους, το 78,1% (25) είναι μικρού μεγέθους, το 12,5% (4) είναι μεσαίου μεγέθους και το 9,4% (3) είναι μεγάλου μεγέθους. Οι τρεις εταιρείες μεγάλου μεγέθους διαχειρίζονται 91 πλοία, δηλαδή το 59,5% του στόλου των εταιρειών αποκλειστικής διαχείρισης πλοίων άλλου τύπου. Πρόκειται για τις εταιρείες Stamco Ship Management (51 πλοία), Baltmed Reefer Services (21 πλοία) και Neptune Lines (19 πλοία).

Γράφημα 2
Η κατανομή των εταιρειών βάσει του τύπου πλοίου που διαχειρίζονται (στην παρένθεση εμφανίζεται ο αριθμός των διαχειριστριών εταιρειών)
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από την Greek Shipping Publications

BULK CARRIERS
51,4%
(292)

TANKERS
22,2%
(126)

ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΤΥΠΩΝ
16,7%
(95)

ΑΛΛΟΥ ΤΥΠΟΥ
5,6% (32)

CONTAINERSHIPS
1,8% (10)

LNG CARRIERS
1,2% (7)

LPG CARRIERS
1,1% (6)



created by freshdesign.gr

MONACO
LATSCO SHIPPING LIMITED

Gildo Pastor Center,
7 Rue Du Gabian,
MC 98000, Monaco
+377 9777 4670

ATHENS
LATSCO MARINE
MANAGEMENT INC

4 Xenias Street,
145 62 Kifissia,
Athens, Greece
+30 210 4595100

LONDON
LATSCO LONDON LIMITED

17 Duke of York Street,
London SW1Y 6LB,
United Kingdom
+44 (0)20 7907 5050

✉ shipping@latsco.com

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ BULK CARRIERS

Η κατανομή των εταιρειών αποκλειστικής διαχείρισης bulk carriers ανά μέγεθος εταιρειών καταδεικνύει αξιοσημείωτες διαφορές έναντι εκείνης επί του συνόλου των εταιρειών. Συγκεκριμένα, μόλις το 8% (23) των εταιρειών αποκλειστικής διαχείρισης bulk carriers είναι μεγάλου μεγέθους έναντι 15% επί του συνόλου των εταιρειών. Από την άλλη, σημειώνεται αύξηση των εταιρειών μικρού μεγέθους, με το αντίστοιχο ποσοστό να ανέρχεται σε 63% (184) (56% επί του συνόλου των εταιρειών). Το υπόλοιπο 29% (85) των εταιρειών αμιγούς διαχείρισης bulk carriers είναι μεσαίου μεγέθους.

Το σημαντικό ποσοστό εταιρειών μικρού μεγέθους στα bulk carriers δεν προκαλεί έκπληξη. Τα bulk carriers αποτελούν παραδοσιακά τον τύπο πλοίου όπου ειδικεύονται οι Έλληνες πλοιοκτήτες. Πέραν αυτού, τα bulk carriers συνεπάγονται χαμηλότερο επενδυτικό κόστος έναντι ενός δεξαμενόπλοιου ή υγραεριοφόρου.

Από τις 184 εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης bulk carriers μικρού μεγέθους, οι 42 διαχειρίζονται ένα πλοίο, οι 48 δύο πλοία, οι 34 τρία πλοία, οι 33 τέσσερα πλοία και οι 27 πέντε πλοία. Συνεπώς, η πλειοψηφία των εταιρειών εμπίπτει στην υποκατηγορία των εταιρειών πολύ μικρού μεγέθους που διαχειρίζονται μόλις ένα ή δύο πλοία.

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Η κατανομή των εταιρειών αποκλειστικής διαχείρισης δεξαμενόπλοιων ανά μέγεθος πλοίου δεν παρουσιάζει διαφορές έναντι εκείνης επί του συνόλου του στόλου. Το 56% των εταιρειών (71) είναι μικρού μεγέθους, το 28% (35) μεσαίου μεγέθους και το 16% (20) μεγάλου μεγέθους.

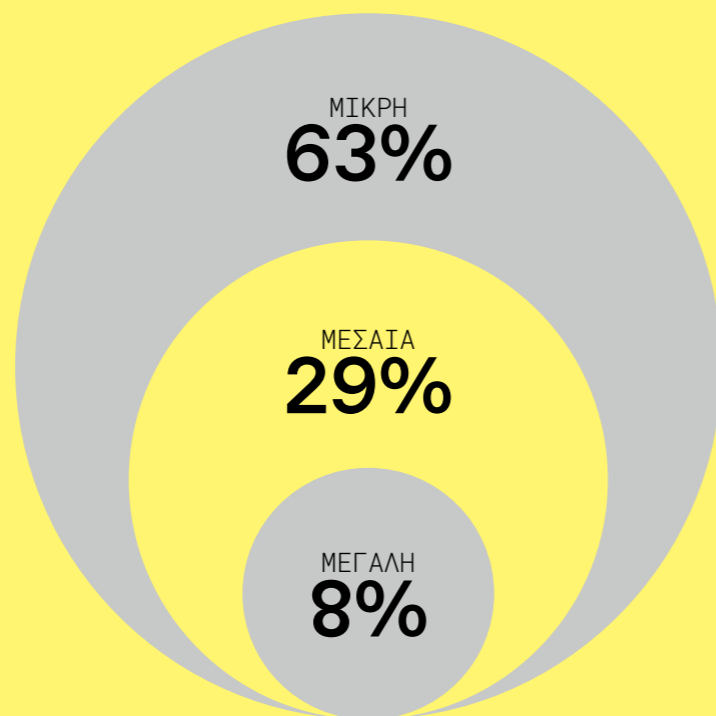
Τα εν λόγω ποσοστά δεν συνιστούν σημαντική διαφορά ούτε σε σύγκριση με την έρευνα του 2023, οπότε το 58% των εταιρειών ήταν μικρού μεγέθους, το 28% μεσαίου και το 14% μεγάλου μεγέθους.

Όπως έχει υπογραμμιστεί και σε παλαιότερες έρευνες, παρότι και η διαχείριση δεξαμενόπλοιων ανήκει στην ευρύτερη κατηγορία της διαχείρισης πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων, η συγκεκριμένη αγορά εμφανίζει σειρά διακριτών χαρακτηριστικών, τα οποία καθιστούν το μέγεθος του στόλου παράγοντα που επηρεάζει την αποτελεσματική λειτουργία του.

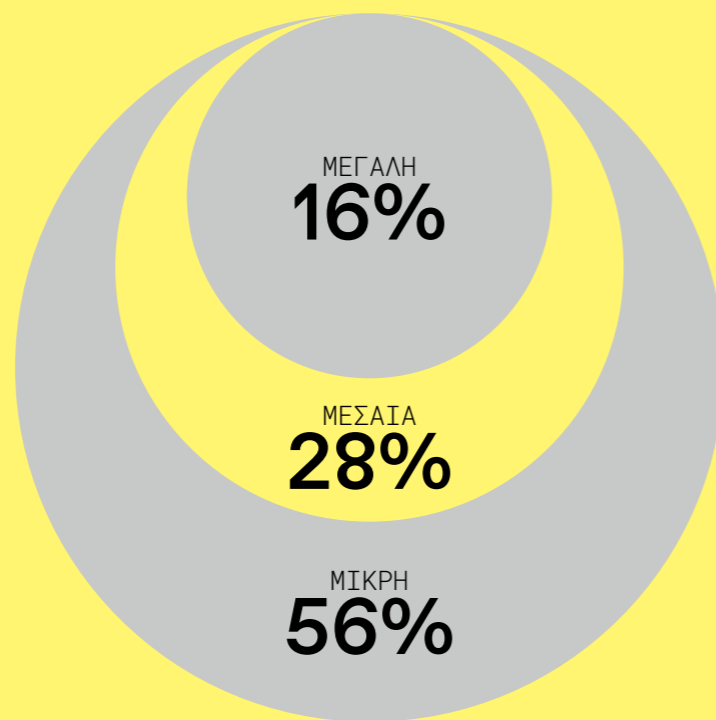
Επιπλέον, το μέγεθος μιας εταιρείας επιδρά και με επιπρόσθετους τρόπους στην ικανότητά της να είναι ανταγωνιστική στις διεθνείς αγορές. Στην αγορά των δεξαμενόπλοιων, οι απαιτήσεις των ναυλωτών –οι οποίοι σε πληθώρα των περιπτώσεων είναι ενεργειακοί κολοσσοί– είναι ιδιαίτερα υψηλές. Ακόμη, οι ίδιοι ναυλωτές θα επιλέξουν εταιρείες με ισχυρή παρουσία στην αγορά και με καλή φήμη.

Στο πλαίσιο αυτό, είναι άξιο αναφοράς πως στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά/Αθήνας καταγράφονται εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης δεξαμενόπλοιων οι οποίες είναι μικρού ή μεσαίου μεγέθους, που όμως αποτελούν μέρος ευρύτερων ναυτιλιακών ομίλων μεγάλου μεγέθους.

Γράφημα 3
Η κατανομή των εταιρειών που διαχειρίζονται αποκλειστικά bulk carriers με βάση το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζονται
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από την Greek Shipping Publications



Γράφημα 4
Η κατανομή των εταιρειών που διαχειρίζονται αποκλειστικά δεξαμενόπλοια με βάση το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζονται
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από την Greek Shipping Publications



COSTAMARE INC.

One of the world's leading owners and providers of containerships



Γράφημα 5 Η κατανομή των εταιρειών που διαχειρίζονται διαφοροποιημένους στόλους με βάση το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζονται
 Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από την Greek Shipping Publications

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΣΤΟΛΩΝ

Η δεύτερη επιμέρους κατηγορία στην οποία καταγράφονται ουσιαστικές διαφορές σε σύγκριση με το σύνολο των εταιρειών είναι οι εταιρείες διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων. Το 31% των εταιρειών (30) είναι μικρού μεγέθους και συνεπώς διαχειρίζονται από δύο έως πέντε πλοία, το 35% (33) είναι μεσαίου μεγέθους και συνεπώς διαχειρίζονται από έξι έως δεκαπέντε πλοία, ενώ το 34% (32) των εταιρειών είναι μεγάλου μεγέθους και συνεπώς διαχειρίζονται τουλάχιστον δεκαέξι πλοία.

Σε σύγκριση με το σύνολο των εταιρειών, σημειώνεται σημαντική μείωση των εταιρειών μικρού μεγέθους: επί του συνόλου του στόλου αντιστοιχούν στο 56,3%. Η μείωση αυτή δεν προκαλεί ιδιαίτερη έκπληξη. Η διαχείριση πολλαπλών τύπων πλοίων εΐθισται να αφορά εταιρείες που ειδικεύονται σε έναν τύπο πλοίου και διαχειρίζονται και άλλους τύπους σε μικρότερη κλίμακα. Οπότε, είναι δυσκολότερο για μια εταιρεία να είναι διαφοροποιημένη και μικρού μεγέθους.

Άνοδος καταγράφεται στο ποσοστό των εταιρειών μεσαίου μεγέθους στις εταιρείες διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίου σε σύγκριση με το σύνολο του στόλου, στο 35% έναντι 28%. Αύξηση καταγράφεται και στο ποσοστό των εταιρειών μεγάλου μεγέθους, η οποία μάλιστα είναι σημαντική, από το 15% στο 34%.

Ωστόσο, αξίζει να καταγραφούν και οι διαφορές σε σχέση με την αντίστοιχη έρευνα πέρυσι. Το ποσοστό των εταιρειών διαφοροποιημένων στόλων μεγάλου μεγέθους μειώθηκε από το 40% το 2023 στο 34% το 2024. Ακόμη, αύξηση σημειώθηκε στο ποσοστό των εταιρειών μεσαίου μεγέθους από το 28% στο 35%. Το ποσοστό των εταιρειών μικρού μεγέθους παρέμεινε ίδιο.

Οι προαναφερθείσες μεταβολές οφείλονται στο γεγονός ότι αυξήθηκε σημαντικά ο αριθμός των εταιρειών μεσαίου μεγέθους στις διαφοροποιημένες εταιρείες, από 23 το 2023 στις 33 το 2024. Από την άλλη, οι αριθμητικές μεταβολές στις εταιρείες μικρού μεγέθους και μεγάλου μεγέθους ήταν οριακές.

Από τις 95 εταιρείες που διαχειρίζονται πολλαπλούς τύπους πλοίων, οι 84 διαχειρίζονται δύο τύπους πλοίων, οι επτά τρεις τύπους πλοίων, μία διαχειρίζεται τέσσερις τύπους πλοίων, ενώ τρεις διαχειρίζονται πέντε τύπους πλοίων.

Δημοφιλέστερη επιλογή διαχείρισης αποτελεί ο συνδυασμός bulk carriers και tankers, γεγονός που αντανακλά τη μακρά παράδοση των Ελλήνων πλοιοκτητών στη χύδην φορτηγό ναυτιλία. Υπάρχουν 31 εταιρείες που διαχειρίζονται στόλους που απαρτίζονται από bulk carriers και δεξαμενόπλοια.

Παράλληλα, υπάρχουν 20 εταιρείες με στόλους που απαρτίζονται από bulk carriers και άλλους τύπους πλοίων. Ακόμη, 19 εταιρείες διαχειρίζονται bulk carriers και containerships.

ΜΕΓΑΛΗ
34%

ΜΕΣΑΙΑ
35%

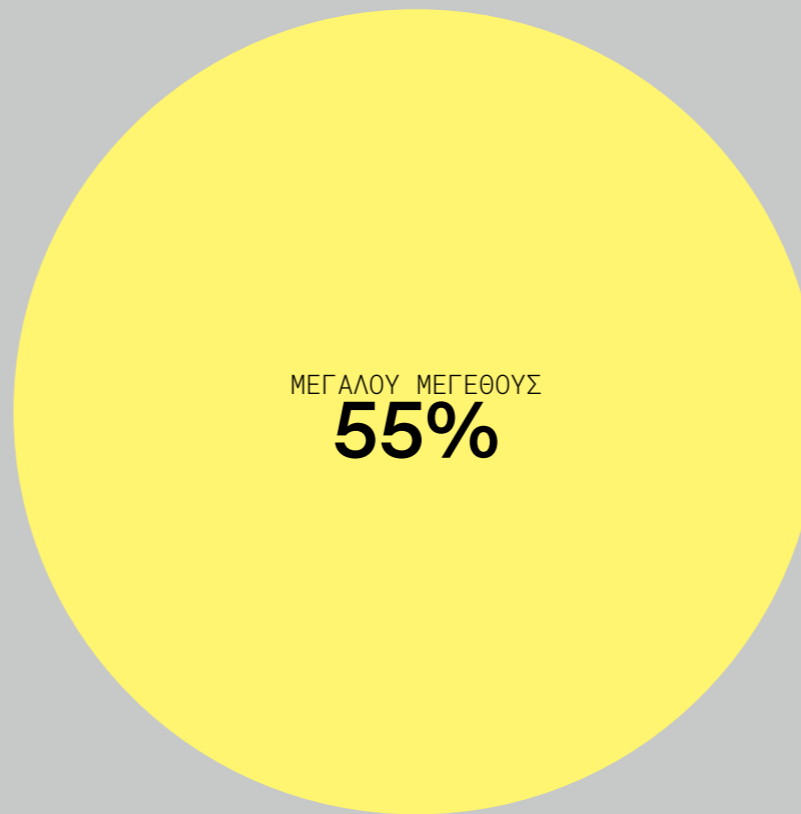
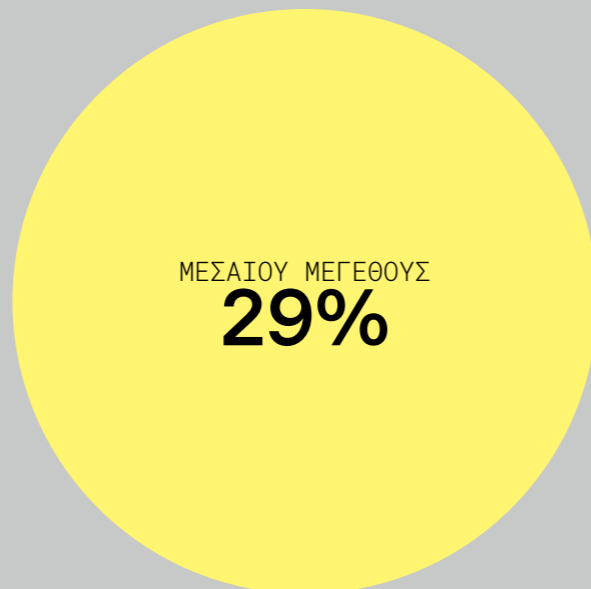
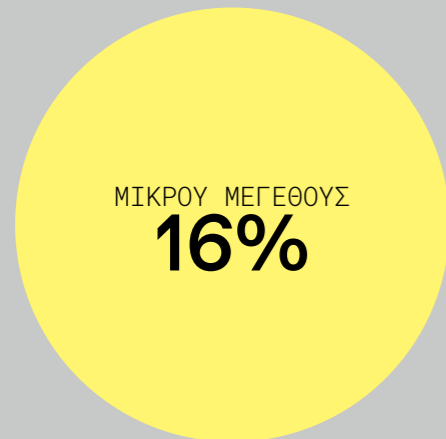
ΜΙΚΡΗ
31%

ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΥΠΩΝ	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	BULK CARRIERS	TANKERS	CONTAINERSHIPS	LNG CARRIERS	LPG CARRIERS	ΑΛΛΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ
2 ΤΥΠΟΙ		●	●					31
		●					●	20
		●		●				19
		●				●		2
			●			●		9
			●			●		2
					●		●	1
3 ΤΥΠΟΙ		●	●				●	2
		●	●			●		1
		●	●		●			1
		●		●			●	1
		●				●	●	1
			●	●		●		1
4 ΤΥΠΟΙ		●	●	●			●	1
5 ΤΥΠΟΙ		●	●	●	●	●		2
		●	●		●	●	●	1

Πίνακας 2 Η κατανομή των εταιρειών διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων βάσει του αριθμού διαφορετικών τύπων που διαχειρίζονται και των τύπων αυτών καθ'αυτών. Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ/ΑΘΗΝΑΣ



Γράφημα 6
Κατανομή του στόλου βάσει του μεγέθους των διαχειριστριών εταιρειών
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από την Greek Shipping Publications

Το επόμενο σκέλος της παρούσας έρευνας εστιάζει στο προφίλ διαχείρισης των εταιρειών που βρίσκονται στην Αττική. Στο πλαίσιο αυτό, πρωταρχικό κριτήριο συνιστά το μέγεθος των εταιρειών. Καταγράφονται δομικές διαφορές στο προφίλ διαχείρισης μεταξύ των εταιρειών μικρού, μεσαίου και μεγάλο μεγέθους. Βάσει των επιλεχθέντων κριτηρίων μεγέθους, ο στόλος του Πειραιά/Αθήνας χωρίζεται σε τρεις διαφορετικές κατηγορίες:

- Στόλος των εταιρειών μικρού μεγέθους: 817 πλοία – 15,9% του στόλου
- Στόλος των εταιρειών μεσαίου μεγέθους: 1.482 πλοία – 28,7% του στόλου
- Στόλος των εταιρειών μεγάλο μεγέθους: 2.859 πλοία – 55,4% του στόλου

Με άξονα ανάλυσης το μέγεθος των εταιρειών, επιλέγονται τρεις κατηγορίες που θα αναλυθούν: τύπος πλοίου, ηλικιακή ομάδα, χώρα ναυπήγησης. Πέραν αυτού, φιλοξενείται ειδική ανάλυση για τα πλοία του στόλου που φέρουν την ελληνική σημαία. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, υπάρχουν 320 εταιρείες μικρού μεγέθους, οι οποίες αντιστοιχούν στο 56,3% του συνόλου των

εταιρειών. Ωστόσο, παρά τον μεγάλο αριθμό τους, οι εταιρείες αυτές διαχειρίζονται το 15,9% του στόλου (817 πλοία). Ακόμη, οι 161 εταιρείες μεσαίου μεγέθους (28,4% των εταιρειών) διαχειρίζονται 1.482 πλοία (28,7% του στόλου). Επιπλέον, οι 87 εταιρείες μεγάλο μεγέθους (15,3% των εταιρειών) διαχειρίζονται 2.859 πλοία (55,4% του στόλου).

Συνεπώς, για ακόμα ένα έτος καταγράφεται η αντίστροφη εικόνα στα ποσοστά μικρών και μεσαίων εταιρειών. Το μεγαλύτερο μέρος του στόλου (πάνω από ένα στα δύο πλοία) βρίσκεται στη διαχείριση μόλις 87 εταιρειών. Ο παράγοντας «μέγεθος» θεωρείται ολοένα σημαντικότερος όσον αφορά την ικανότητα μιας εταιρείας να συμμετάσχει στον ιδιαίτερα ανταγωνιστικό στίβο της παγκόσμιας ναυτιλίας. Λαμβάνοντας υπόψη το κύμα των περιβαλλοντικών κανονισμών, το οποίο, πέραν του αυξημένου κόστους, συνεπάγεται και αυξημένο φόρτο εργασίας, σε συνδυασμό με τη μείωση της χρηματοδότησης στη ναυτιλία, η οποία καθίσταται ακόμα δυσκολότερα προσβάσιμη για εταιρείες μικρότερου μεγέθους, οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν αυτές οι εταιρείες είναι σημαντικές.

Πίνακας 3
Πληροφορίες για τη χωρητικότητα και την ηλικία του στόλου που διαχειρίζονται οι εταιρείες ανάλογα με το μέγεθός τους. Χωρητικότητα σε dwt και ηλικία σε έτη.
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από την Greek Shipping Publications.
Σημείωση: Διάμεσος ενός συνόλου αριθμών είναι η μεσαία τιμή του συνόλου αφότου αυτό καταταχθεί σε αύξουσα ή φθίνουσα σειρά.

	ΜΕΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΣΕ DWT)	ΔΙΑΜΕΣΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΕ DWT)	ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ	ΔΙΑΜΕΣΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ
ΣΤΟΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΜΙΚΡΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ	57.166	52.468	15,4	14
ΣΤΟΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ	71.948	60.309	12,4	12
ΣΤΟΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΜΕΓΑΛΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ	98.707	80.996	11,3	12
ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΟΛΟΥ	84.444	66.622	12,2	12

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΤΟΛΟ

Ο συνολικός στόλος των 568 εταιρειών αριθμεί 5.158 εμπορικά πλοία, καθένα εκ των οποίων διαθέτει χωρητικότητα μεγαλύτερη των 1.000 gt. Η χωρητικότητα των πλοίων αυτών, στα οποία δεν συμπεριλαμβάνονται αυτά της επιβατηγού ναυτιλίας, αγγίζει τα 436 εκατ. dwt. Συνεπώς, σε σύγκριση με την έρευνα του 2023, ο στόλος εμφανίζεται μειωμένος κατά περίπου 5 εκατ. dwt.

Η μέση χωρητικότητα του στόλου ανέρχεται σε 84.444 dwt, ενώ η διάμεσος της χωρητικότητας του στόλου σε 66.622 dwt. Η μέση ηλικία του στόλου ανέρχεται σε 12,2 έτη, ενώ η διάμεσος της ηλικίας του στόλου στα 12 έτη. Σε σύγκριση με την έρευνα του 2023, σημειώνεται μείωση τόσο στη μέση χωρητικότητα του στόλου όσο και στη διάμεσό του, αλλά και στη μέση ηλικία του.

Οι εταιρείες μικρού μεγέθους διαχειρίζονται κατά μέσο όρο μικρότερα πλοία μεγαλύτερης ηλικίας. Η μέση χωρητικότητα του στόλου των εταιρειών μικρού μεγέθους είναι 57.166 dwt, ενώ η μέση ηλικία 15,4 έτη, με τη διάμεσο της χωρητικότητας να διαμορφώνεται στα 52.468 dwt και τη διάμεσο της ηλικίας στα 14 έτη.

Συνεπώς, οι περισσότερες εταιρείες μικρού μεγέθους διαχειρίζονται πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 57.166 dwt αλλά και ηλικίας μικρότερης των 15,4 ετών. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει πως υπάρχουν κάποια συγκεκριμένα πλοία μεγάλης ηλικίας τα οποία ωθούν τον μέσο όρο της ηλικίας των πλοίων άνω της διαμέσου.

Οι εταιρείες μεσαίου μεγέθους διαχειρίζονται πλοία μέσης χωρητικότητας 71.948 dwt και μέσης ηλικίας 12,4 ετών. Η διάμεσος της χωρητικότητας διαμορφώνεται στα 60.309 dwt και η διάμεσος της ηλικίας στα 12 έτη.

Όπως και στην περίπτωση των εταιρειών μικρού μεγέθους, οι εταιρείες μεσαίου μεγέθους διαχειρίζονται κατά κύριο λόγο πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 71.948 dwt και ηλικίας μικρότερης των 12,4 ετών.

Οι εταιρείες μεγάλο μεγέθους διαχειρίζονται πλοία μέσης χωρητικότητας 98.707 dwt και μέσης ηλικίας 11,3 ετών. Η διάμεσος της χωρητικότητας διαμορφώνεται στα 80.996 dwt, ενώ εκείνη της ηλικίας στα 12 έτη.

Εν προκειμένω, οι εταιρείες μεγάλο μεγέθους διαχειρίζονται κατά κύριο λόγο πλοία ηλικίας μεγαλύτερης των 11,3 ετών. Οπότε και υπάρχουν ορισμένα πλοία μικρής ηλικίας τα οποία ωθούν τον μέσο όρο ηλικίας κάτω της διαμέσου.

ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Ο κύριος όγκος του στόλου του Πειραιά/Αθήνας αποτελείται από bulk carriers (2.555 πλοία – 50% του στόλου) και δεξαμενόπλοια (1.622 πλοία – 31% του στόλου). Συνεπώς, το 81% του στόλου απαρτίζεται από πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου. Το 9% του στόλου απαρτίζεται από containerships, το 3% από LNG carriers, το 3% από LPG carriers και το 4% από πλοία άλλου τύπου.

Η εστίαση συγκεκριμένα στη μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου καθίσταται εντονότερη στις εταιρείες μικρού και μεσαίου μεγέθους. Το 69% και το 61% του στόλου των εταιρειών μικρού και μεσαίου μεγέθους αντίστοιχα απαρτίζονται από bulk carriers. Από την άλλη, το αντίστοιχο ποσοστό για τις εταιρείες μεγάλου μεγέθους μειώνεται στο 38%. Για ακόμα μία φορά, ο κρίσιμος ρόλος της χύδην φορτηγού ναυτιλίας για τις εταιρείες μικρότερου μεγέθους είναι ξεκάθαρος.

Τουναντίον, η διαχείριση δεξαμενόπλοιων καταδεικνύεται εκ νέου ως μια επιχειρηματική δραστηριότητα στην οποία το μέγεθος διαδραματίζει καίριο ρόλο. Ένα στα πέντε (21%) πλοία των εταιρειών μικρού μεγέθους είναι δεξαμενόπλοια. Από την άλλη, ένα στα τρία πλοία των εταιρειών μεσαίου και μεγάλου μεγέθους είναι δεξαμενόπλοια (32% και 34% αντίστοιχα).

Είναι άξιο αναφοράς ότι ο στόλος των εταιρειών μεγάλου μεγέθους απαρτίζεται κατά 15% από containerships (έναντι 9% επί του συνόλου του στόλου) και κατά 5% από LNG carriers. Είναι εμφανές ότι ο κύριος όγκος των containerships και των LNG carriers βρίσκεται υπό τη διαχείριση εταιρειών μεγάλου μεγέθους.

Παράλληλα, λόγω του κριτηρίου μεγέθους που έχει επιλεγεί, η κατηγορία των εταιρειών μεγάλου μεγέθους περιλαμβάνει τόσο εταιρείες που διαχειρίζονται στόλους 16 πλοίων όσο και εταιρείες που διαχειρίζονται στόλους 50 πλοίων. Συνεπώς, είναι αναγκαία μια ενδότερη ανάλυση στις εταιρείες μεγάλου μεγέθους, προκειμένου να αποσαφηνιστεί κατά πόσο υπάρχουν δομικές διαφορές στο προφίλ διαχείρισής τους.

Στο πλαίσιο αυτό, διακρίνονται τρεις επιπλέον υποκατηγορίες μεγάλων εταιρειών: εταιρείες με στόλο μεταξύ 16 και 29 πλοίων, εταιρείες με στόλο μεταξύ 30 και 49 πλοίων, εταιρείες με στόλο τουλάχιστον 50 πλοίων.

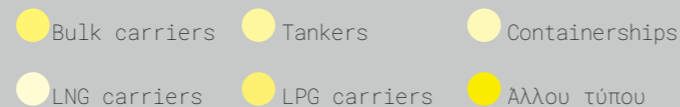
Εταιρείες 16-29 πλοίων

Υπάρχουν 54 εταιρείες που διαχειρίζονται μεταξύ 16 και 29 πλοίων. Ο αθροιστικός στόλος τους ανέρχεται σε 1.151 πλοία. Συνεπώς, το 9,5% των εταιρειών που βρίσκονται στην Αττική διαχειρίζονται το 22,3% του συνολικού στόλου. Κατά μέσο όρο, κάθε εταιρεία της συγκεκριμένης κατηγορίας διαχειρίζεται 21 πλοία. Το προφίλ διαχείρισης αυτών των εταιρειών δεν παρουσιάζει σημαντικές διαφορές έναντι εκείνου επί του συνόλου των εταιρειών μεγάλου μεγέθους. Το 44,5% των πλοίων είναι bulk carriers, το 33,5% δεξαμενόπλοια, το 8,5% containerships, το 3,8% LNG carriers, το 5,7% LPG carriers και το 3,9% πλοία άλλου τύπου.

Εταιρείες 30-49 πλοίων

Υπάρχουν 18 εταιρείες που διαχειρίζονται μεταξύ 30 και 49 πλοίων. Ο αθροιστικός τους στόλος απαρτίζεται από 677 πλοία. Συνεπώς, το 3,1% των εταιρειών διαχειρίζονται το 13,1% του στόλου. Κατά μέσο όρο, κάθε εταιρεία της συγκεκριμένης κατηγορίας διαχειρίζεται 38 πλοία.

Γράφημα 7 Κατανομή του στόλου ανά μέγεθος διαχειρίστριας εταιρείας και τύπο πλοίου (δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%)
 Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από την Greek Shipping Publications.



ΜΙΚΡΗ	ΜΕΣΑΙΑ	ΜΕΓΑΛΗ	ΣΥΝΟΛΟ
69%	61%	38%	50%
		34%	31%
21%	32%	15%	9%
6%		5%	


Nereus Shipping S.A.
ΠΑΡΑΔΟΣΗ - ΑΣΦΑΛΕΙΑ - ΑΕΙΟΠΙΣΤΙΑ

 Σταθερή προσήλωση
 στην Ελληνική Σημαία & Ελληνικά Πληρώματα


35 - 39 Akti Miaouli - 185 35 Piraeus - Greece

 T : +30 210 4292262 - F : +30 210 4292334 - Email : piraeus@nereuship.gr



Στη συγκεκριμένη υποκατηγορία εταιρειών μεγάλου μεγέθους καταγράφεται αύξηση στον αριθμό των containerships, με το 21,6% του στόλου να είναι πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Το ποσοστό αυτό είναι ιδιαίτερα κοντά με εκείνο των tankers, το οποίο διαμορφώνεται στο 22,3%, γεγονός άξιο αναφοράς, δεδομένου ότι, επί του συνόλου των εταιρειών μεγάλου μεγέθους, το 34% είναι δεξαμενόπλοια και το 15% containerships.

Εταιρείες 50+ πλοίων

Υπάρχουν 15 εταιρείες οι οποίες διαχειρίζονται έκαστη τουλάχιστον 50 πλοία. Το σύνολο του υπό διαχείριση στόλου τους αγγίζει τα 1.031 πλοία. Συνεπώς, 15 εταιρείες διαχειρίζονται το 20% του συνόλου του στόλου, του οποίου η διαχείριση πραγματοποιείται από τον Πειραιά/Αθήνα. Κατά μέσο όρο, κάθε εταιρεία διαχειρίζεται 69 πλοία.

Η κύρια δραστηριότητα των συγκεκριμένων εταιρειών είναι η διαχείριση δεξαμενόπλοιων, δεδομένου ότι το 42,8% του στόλου απαρτίζεται από tankers. Σημαντικός είναι και ο ρόλος των bulk carriers (27,4%), αλλά και των containerships (18,9%).

ΟΙ ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΞΕΧΩΡΙΖΟΥΝ

Λόγω του υψηλού ποσοστού που καταλαμβάνουν τα bulk carriers και τα δεξαμενόπλοια, στην ανάλυση λαμβάνονται υπόψη και οι επιμέρους τύποι bulk carriers και δεξαμενόπλοιων που διαχειρίζονται οι εταιρείες. Διαχωρίζουμε τα bulk carriers σε τέσσερις γενικές κατηγορίες (Handysizes, Handymaxes, Panamaxes και Capesizes) και τα δεξαμενόπλοια σε επτά κατηγορίες (Small Tankers, Handysizes, Medium Range Tankers, Panamaxes, Aframaxes, Suezmaxes και VLCCs).

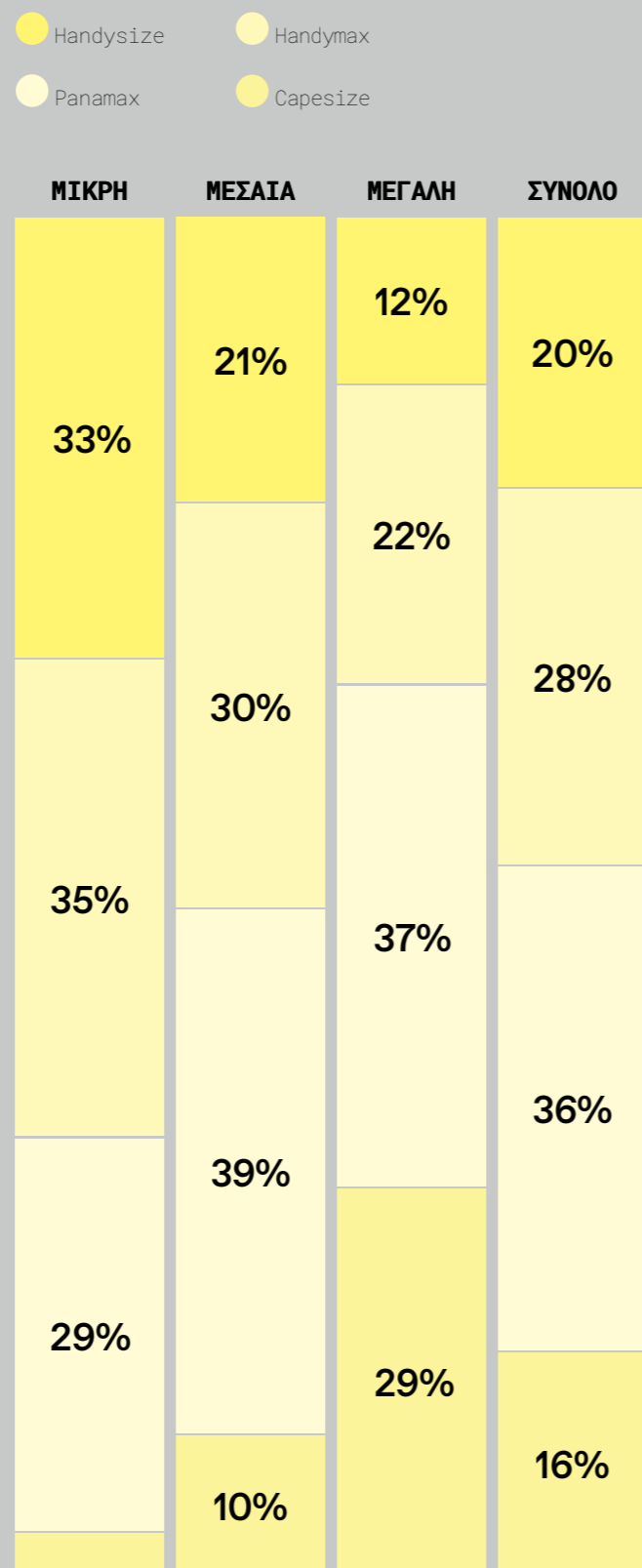
Bulk carriers

Επί του συνόλου του στόλου, πρωταγωνιστικό ρόλο διαδραματίζουν τα bulk carriers μεσαίου μεγέθους, και δη τα Handymax και Panamax bulk carriers. Από τα 2.555 bulk carriers του στόλου, τα 711 είναι Handymaxes (28%) και τα 916 Panamaxes (36%). Σε κάθε περίπτωση, καταγράφονται μεταβολές ανάλογα με το μέγεθος της εταιρείας. Στις μικρές εταιρείες, το ποσοστό των Handysize bulk carriers αυξάνεται στο 33% έναντι 20% επί του συνόλου του στόλου bulk carriers. Αύξηση καταγράφεται και στο ποσοστό των Handymaxes, στο 35% από 28% επί του συνόλου του στόλου, ενώ μικρότερα διαφαίνονται τα ποσοστά των Panamaxes (29% έναντι 36%) και των Capesizes (3% έναντι 16%).

Πρόκειται για ακόμα μία απόδειξη της στρατηγικής επιλογής των εταιρειών μικρού μεγέθους να διαχειρίζονται πλοία μικρότερου μεγέθους. Τα εν λόγω πλοία έχουν μεγαλύτερη εμπορική ευελιξία, δεδομένου ότι μεταφέρουν μεγαλύτερο εύρος εμπορευμάτων και συνεπώς δραστηριοποιούνται σε περισσότερα routes. Πέραν αυτού, το βύθισμά τους επιτρέπει την προσέγγιση περισσότερων λιμένων, ενώ ο εξοπλισμός φόρτωσης και εκφόρτωσης εμπορευμάτων επιτρέπει την προσέγγιση λιμένων που δεν διαθέτουν τις αντίστοιχες υποδομές.

Όσον αφορά τις εταιρείες μεσαίου μεγέθους, η μοναδική ουσιαστική διαφορά σε σύγκριση με το σύνολο των εταιρειών διαχείρισης bulk carriers είναι το μειωμένο ποσοστό των Capesizes, το οποίο διαμορφώνεται στο 10% (έναντι 16% επί του συνόλου του στόλου).

Γράφημα 8 Κατανομή του στόλου των bulk carriers ανά μέγεθος εταιρείας και τύπο bulk carrier (δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%)
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από την Greek Shipping Publications



- Handysize
- Handymax
- Panamax
- Capesize



Andriaki Shipping Co. Ltd.

Since 1953



Heading towards new business frontiers and innovations while staying true to our family tradition for excellence, continuous improvement and dedication to environmental sustainability and respect for our people



9, Fragoklissias str, 151 25 Maroussi, Greece

Tel: 2106152300

www.andriaki.gr

Οι εταιρείες μεγάλο μεγέθους συνιστούν έως έναν βαθμό το αντίστροφο είδωλο των εταιρειών μικρού μεγέθους. Καταγράφεται μείωση των ποσοστών των Handysizes και των Handymaxes, στο 12% και 22% αντίστοιχα, και άνοδος των Capesizes στο 29%.

Οι εταιρείες μεγάλο μεγέθους προτιμούν τα πλοία μεγαλύτερου μεγέθους, τα οποία, λόγω της περιορισμένης τους ευελιξίας, υπόκεινται περισσότερο στη μεταβλητότητα των αγορών. Σημειώνεται ότι, σε σύγκριση με την αντίστοιχη κατανομή bulk carriers ανά μέγεθος εταιρείας και τύπο πλοίου στην έρευνα του 2023, δεν καταγράφονται σημαντικές μεταβολές. Μοναδική εξαίρεση συνιστά το μειωμένο ποσοστό που καταλαμβάνουν τα Handysize bulk carriers στον στόλο των μεσαίων εταιρειών, από το 28% το 2023 στο 21% το 2024.

Δεξαμενόπλοια

Περνώντας στην επιμέρους ανάλυση του στόλου δεξαμενόπλοιων, υπενθυμίζεται ότι, επί του συνόλου του στόλου των εταιρειών που βρίσκονται σε Πειραιά/Αθήνα, καταγράφονται 1.622 δεξαμενόπλοια.

Όπως είχε αναφερθεί και στην αντίστοιχη έρευνα του 2023, ο ρόλος των MR tankers είναι καθοριστικής σημασίας, με σχεδόν ένα στα τέσσερα δεξαμενόπλοια (24%) να είναι τύπου MR. Υψηλής σημαντικότητας παραμένουν και τα Aframax, Suezmax και VLCC tankers, με ποσοστά 19%, 17% και 14% του στόλου αντίστοιχα.

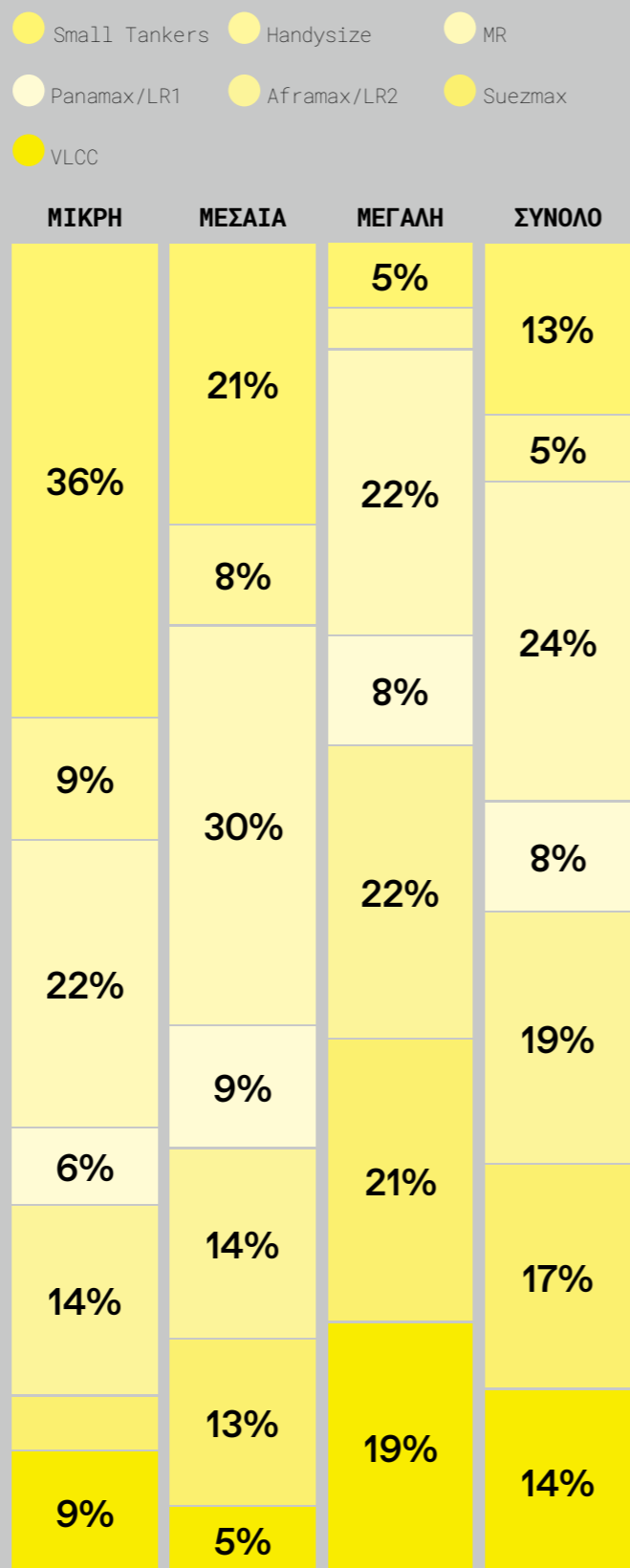
Παρά το αξιοσημείωτο ποσοστό 13% των Small Tankers, τα συγκεκριμένα δεξαμενόπλοια, λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους, δεν αποτελούν μείζον αντικείμενο εξέτασης στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας. Πρόκειται για 210 πλοία μικρής χωρητικότητας και μεγαλύτερης ηλικίας, τα οποία πραγματοποιούν ταξίδια μικρών αποστάσεων, γεγονός που περιορίζει την έκθεσή τους στον ανταγωνισμό που διέπει την παγκόσμια αγορά ποντοπόρων δεξαμενόπλοιων.

Τα εν λόγω δεξαμενόπλοια διαδραματίζουν πρωτεύοντα ρόλο στον στόλο των εταιρειών μικρού μεγέθους, καθώς αντιπροσωπεύουν ποσοστό 36%, εξαιρετικά αυξημένο έναντι του αντίστοιχου επί του συνόλου του στόλου. Αντίστοιχα, μικρότερο ποσοστό καταλαμβάνουν τα δεξαμενόπλοια μεγαλύτερου μεγέθους: το ποσοστό των Aframaxes/LR2s μειώνεται στο 14% από 19% επί του συνόλου του στόλου δεξαμενόπλοιων, ενώ εκείνα των Suezmaxes και VLCCs μειώνονται στο 4% και 9% αντίστοιχα.

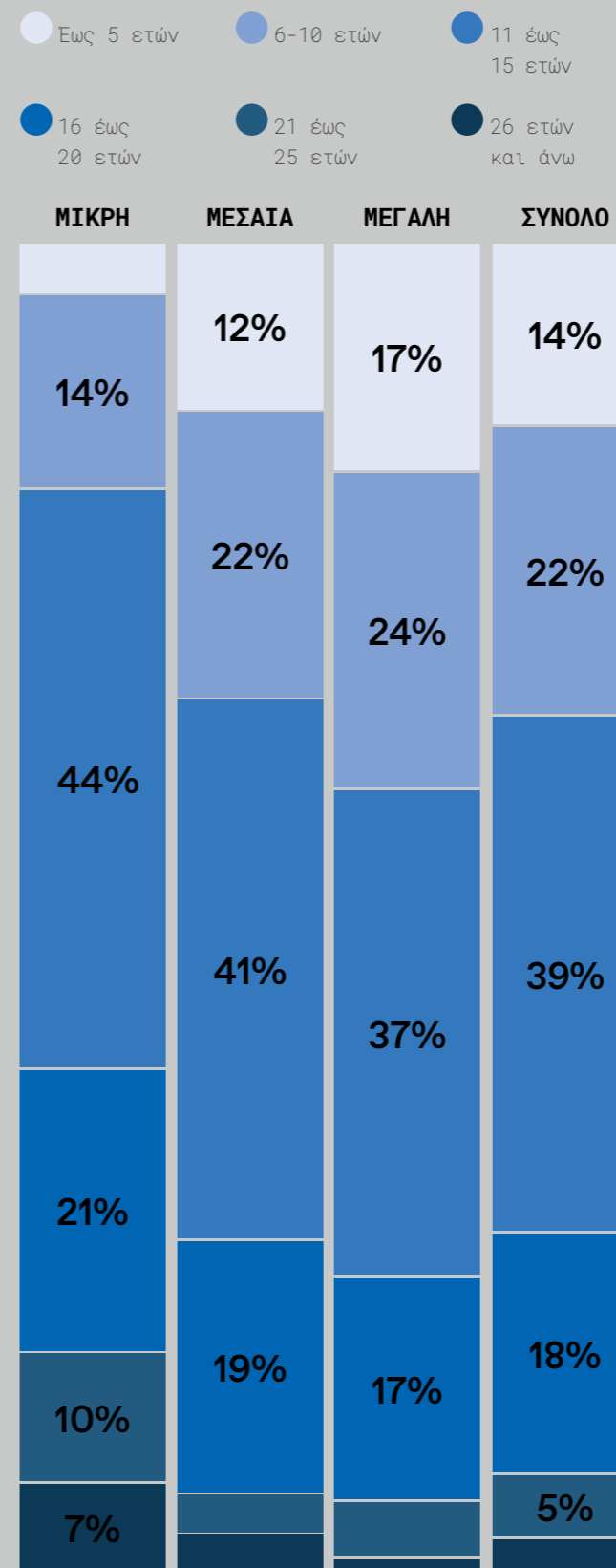
Όπως έχει αναφερθεί σε πληθώρα περιπτώσεων στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας, η ιδιαίτερα ανταγωνιστική αγορά των δεξαμενόπλοιων καθίσταται ακόμα πιο απαιτητική όσο αυξάνεται το μέγεθος των πλοίων. Το γεγονός αυτό επηρεάζει την ικανότητα των εταιρειών μικρού μεγέθους, που δεν διαθέτουν την ισχύ εταιρειών-μεγαθηρίων της αγοράς, να είναι σε θέση να τις ανταγωνιστούν.

Όσον αφορά τον στόλο των εταιρειών μεσαίου μεγέθους, αξίζει να σημειωθεί ότι το ποσοστό που καταλαμβάνουν τα Small Tankers εμφανίζεται αυξημένο στο 21%. Αυξημένο εμφανίζεται και το ποσοστό των MR tankers στο 30%. Είναι εμφανές ότι τα MRs διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο για τις εταιρείες μεσαίου μεγέθους. Σε ευρύτερο πλαίσιο και σύμφωνα και με το σχετικό εύρημα της έρευνας του 2023, και οι μεσαίες εταιρείες επιλέγουν να δραστηριοποιούνται σε σημαντικό βαθμό στις

Γράφημα 9 Κατανομή του στόλου δεξαμενόπλοιων ανά μέγεθος εταιρείας και τύπο δεξαμενόπλοιου (δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%)
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από την Greek Shipping Publications.



Γράφημα 10 Κατανομή του στόλου ανά ηλικιακή ομάδα βάσει του μεγέθους εταιρείας (δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%)
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από την Greek Shipping Publications



αγορές δεξαμενόπλοιων μικρότερου μεγέθους. Το γεγονός αυτό αντανακλάται και στα ποσοστά που καταλαμβάνουν τα δεξαμενόπλοια μεγαλύτερου μεγέθους επί του στόλου των μεσαίων εταιρειών: 14% των δεξαμενόπλοιων των μεσαίων εταιρειών είναι τύπου Aframax (έναντι 19% επί του συνόλου του στόλου) και 5% είναι τύπου VLCC (έναντι 14% επί του συνόλου του στόλου).

Στον στόλο των εταιρειών μεγάλο μεγέθους, πέραν της μείωσης του ποσοστού των Small Tankers από το 13% στο 5% και της αύξησης του ποσοστού των VLCCs στο 19% από 14%, δεν υπάρχουν μεμονωμένες αξιοσημείωτες μεταβολές σε σύγκριση με το σύνολο του στόλου. Ωστόσο, αξίζει να αναφερθεί ότι τα δεξαμενόπλοια μεγαλύτερου μεγέθους (Aframax/LR2, Suezmax, VLCC) αθροιστικά καταλαμβάνουν ποσοστό 62%. Το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου του στόλου είναι ίσο με 50%.

Η κυριαρχία των πλοίων μεγάλο μεγέθους στις εταιρείες αυτής της κατηγορίας καταδεικνύει τις ιδιαιτερότητες στο ανταγωνιστικό πλαίσιο των αγορών γι' αυτές τις κατηγορίες πλοίων και τη μεγαλύτερη ικανότητα των εταιρειών μεγάλο μεγέθους να προσαρμόζονται σε αυτό.

Όσον αφορά διαφοροποιήσεις σε σύγκριση με την έρευνα του 2023, δεν υπάρχει καμία αξία αναφοράς για την κατανομή του στόλου δεξαμενόπλοιων βάσει του μεγέθους των εταιρειών και ανά τύπο δεξαμενόπλοιου.

ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΟΜΑΔΑ

Και στη φετινή έρευνα επιβεβαιώνεται το δεδομένο ότι οι εταιρείες που λειτουργούν σε Πειραιά/Αθήνα διαχειρίζονται μικρούς ηλικιακά στόλους, καθώς το 14% του στόλου (710 πλοία) είναι έως πέντε ετών. Ακόμη, το 22% (1.126 πλοία) ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 6 έως 10 ετών και ως εκ τούτου διαπιστώνεται ότι πάνω από ένα στα τρία πλοία (36%) είναι ηλικίας έως 10 ετών. Το 39% (2.023 πλοία) είναι ηλικίας μεταξύ 11 και 15 ετών, ενώ το 18% (940 πλοία) είναι μεταξύ 16 και 20 ετών.

Δεν εντοπίζονται σημαντικές μεταβολές στην ηλικιακή κατανομή του στόλου ανάλογα με το μέγεθος των εταιρειών, ωστόσο αξίζει να σχολιαστούν τα εξής: Από τον στόλο των μικρών εταιρειών, μόλις το 4% είναι ηλικίας έως πέντε ετών, έναντι 14% για το σύνολο του στόλου. Ως απόρροια της μεγάλης αυτής διαφοράς, μεταβολές καταγράφονται και στις ηλικιακές ομάδες 21 έως 25 ετών και 26+: το 10% του στόλου των μικρών εταιρειών είναι ηλικίας μεταξύ 21 και 25 ετών (5% για το σύνολο του στόλου) και το 7% είναι ηλικίας άνω των 26 ετών (2% για το σύνολο του στόλου). Παράλληλα, το 65% του στόλου (535 πλοία) είναι ηλικίας 11-20 ετών, ενώ για το σύνολο του στόλου το ποσοστό αυτό ανέρχεται σε 57%.

Είναι συνεπώς εμφανής η δυσκολία των μικρότερων εταιρειών να εκσυγχρονίσουν τους στόλους τους, την ίδια ώρα που οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις εντείνονται και η χρηματοδότηση περιορίζεται, ειδικά αν πρόκειται για μη εισηγμένες εταιρείες. Ακόμη, όπως προαναφέρθηκε, οι μικρότερες εταιρείες σε ένα πολύ μεγάλο ποσοστό διαχειρίζονται πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται σε αγορές που επιτρέπουν την επιμήκυνση της οικονομικής τους ζωής.

Συγκρίνοντας τη φετινή με την αντίστοιχη περσινή έρευνα, σημειώνεται ότι για τις μικρές εταιρείες τα πλοία ηλικίας έως 10 ετών πλέον αντιστοιχούν στο 19% έναντι 26% στην έρευνα του 2023.

ΧΩΡΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ

Η επιλογή ναυπηγείου αλλά και η χώρα ναυπήγησης αποτελούν μια στρατηγική απόφαση για τις διοικήσεις των ναυτιλιακών εταιρειών, με τα κριτήρια να είναι ποικίλα, σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα των *Ναυτικών Χρονικών*³.

Τα δεδομένα που προκύπτουν από την ανάλυση της χώρας ναυπήγησης του στόλου των εταιρειών σε Πειραιά/Αθήνα επιβεβαιώνουν τον σχεδόν «ολιγοπωλιακό» χαρακτήρα των ναυπηγείων Κίνας, Νότιας Κορέας και Ιαπωνίας στην παγκόσμια ναυπηγική αγορά. Πράγματι, σχεδόν το 92% του στόλου έχει ναυπηγηθεί στις τρεις αυτές χώρες. Το αν θα μεταβληθεί το σκηνικό στην παγκόσμια ναυπηγική σκακιέρα, εν τη απουσία διαθέσιμων slots στα ναυπηγεία Κίνας, Νότιας Κορέας και Ιαπωνίας, παραμένει ερωτηματικό, ωστόσο ο πρωταγωνιστικός ρόλος των εν λόγω ναυπηγικών μονάδων δύσκολα θα «αμφισβητηθεί». Το 35% των πλοίων του στόλου (1.805 πλοία) έχουν χτιστεί στη Νότια Κορέα, το 30% (1.522) στην Κίνα και το 27% (1.401) στην Ιαπωνία.

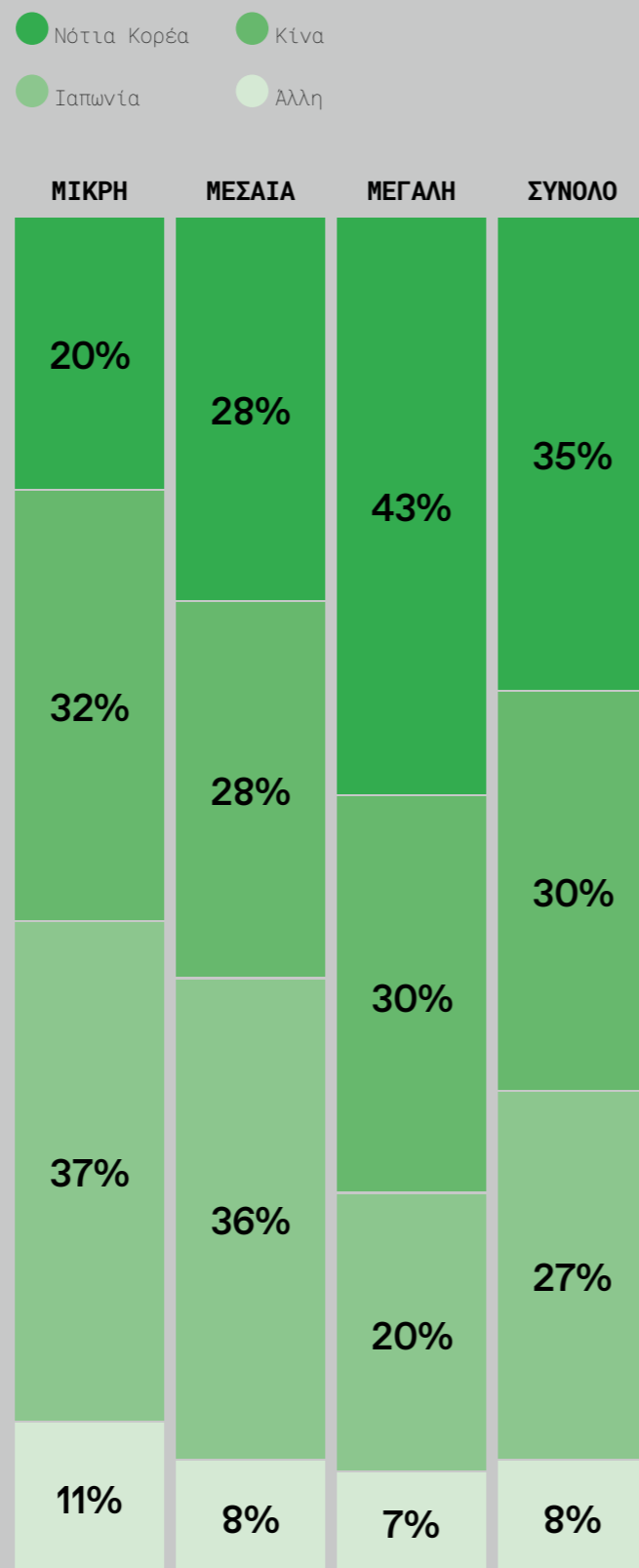
Στα επιμέρους στοιχεία, η κατανομή του στόλου ανά χώρα ναυπήγησης βάσει του μεγέθους εταιρείας παρουσιάζει ενδιαφέρον. Ειδικά για τις μικρές εταιρείες εντοπίζονται οι εξής μεταβολές άξιες αναφοράς: το 20% (164 πλοία) του στόλου τους έχουν ναυπηγηθεί στη Νότια Κορέα έναντι 35% για το σύνολο του στόλου, ενώ αντίστροφη είναι η εικόνα για την Ιαπωνία, καθώς στα τοπικά ναυπηγεία έχει κατασκευαστεί το 37% (302 πλοία) έναντι 27% για το σύνολο του στόλου. Το εύρημα αυτό ερμηνεύεται ίσως από το γεγονός ότι περίπου επτά στα δέκα πλοία που διαχειρίζονται οι μικρότερες εταιρείες είναι bulk carriers, στη ναυπήγηση των οποίων η Ιαπωνία έχει μακρά παράδοση. Επίσης, καθώς οι μικρότερες εταιρείες διαχειρίζονται πλοία μεγαλύτερης ηλικίας, η «πρωτοκαθεδρία» της Ιαπωνίας φαντάζει επόμενη, αφού τα προηγούμενα χρόνια τα ιαπωνικά ναυπηγεία ήταν η πρώτη επιλογή για πολλές εταιρείες. Από την άλλη, το γεγονός ότι η παρουσία της Νότιας Κορέας στους στόλους μικρότερων εταιρειών είναι περιορισμένη δεν προκαλεί έκπληξη, καθώς, όπως αναδείχθηκε και σε παλαιότερες έρευνες των *Ναυτικών Χρονικών*, πλοία υψηλότερων τεχνολογικών προδιαγραφών αποτελούν τη μερίδα του λέοντος των νοτιοκορεατικών ναυπηγείων. Τα πλοία αυτά (π.χ. υγραεριοφόρα), ωστόσο, σε μικρότερο βαθμό βρίσκονται υπό τη διαχείριση μικρότερων εταιρειών.

Και στις εταιρείες μεσαίου μεγέθους εντοπίζονται διαφορές, συγκρίνοντας τα δεδομένα αυτών με τα δεδομένα για το σύνολο του στόλου. Για παράδειγμα, επί του συνόλου του στόλου που διαχειρίζονται, το 28% ναυπηγήθηκε στη Νότια Κορέα και το 36% στην Ιαπωνία.

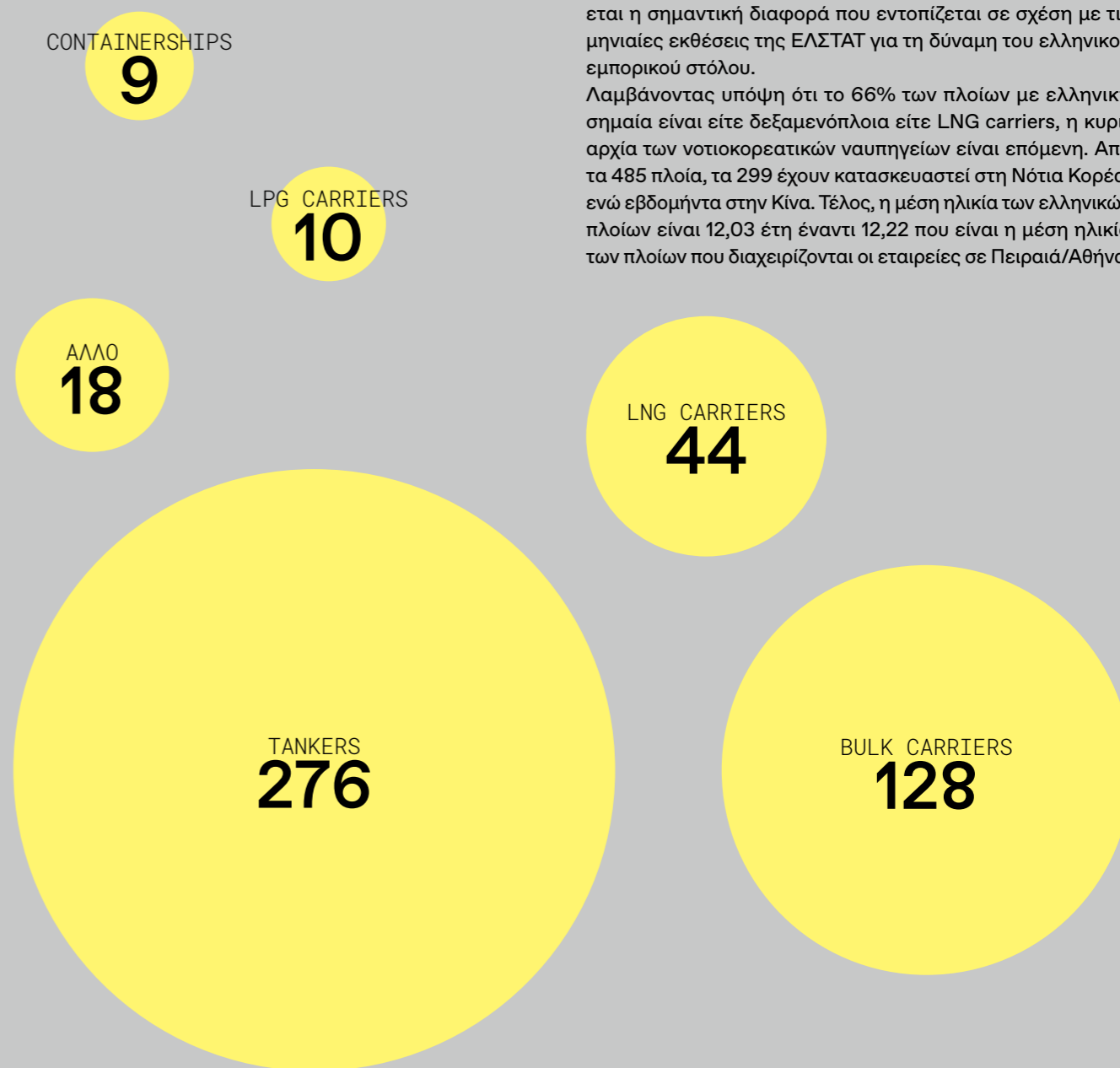
Σε ό,τι αφορά τις μεγαλύτερου μεγέθους εταιρείες, η εικόνα είναι αντίστροφη συγκριτικά με τις μικρότερες εταιρείες. Το 43% (1.221 πλοία) των πλοίων που διαχειρίζονται οι εν λόγω εταιρείες είναι ναυπηγημένα στη Νότια Κορέα έναντι 35% για το σύνολο του στόλου. Ο ρόλος της Ιαπωνίας περιορίζεται στο 20%, εύρημα λογικό, καθώς οι μεγαλύτερες εταιρείες διαχειρίζονται νεότερα σε ηλικία πλοία.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η συμμετοχή των κινεζικών ναυπηγείων στα πλοία που διαχειρίζονται οι εταιρείες εγκατεστημένες στον

Γράφημα 11 Κατανομή του στόλου ανά χώρα ναυπήγησης βάσει του μεγέθους εταιρείας
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από την Greek Shipping Publications



Γράφημα 12 Κατανομή των πλοίων που φέρουν ελληνική σημαία ανά τύπο
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από την Greek Shipping Publications



Πειραιά/Αθήνα δεν παρουσιάζει ουσιαστικές διαφορές αναλόγως του μεγέθους των εταιρειών. Έτσι, το 30% των πλοίων των μεγάλων εταιρειών, το 28% των μεσαίων και το 32% των μικρών έχουν ναυπηγηθεί στις εν λόγω ναυπηγικές μονάδες. Τέλος, δεν συναντώνται ουσιαστικές μεταβολές σε σύγκριση με την αντίστοιχη έρευνα Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου 2023.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ

Στο ελληνικό νηολόγιο είναι εγγεγραμμένα 485 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 58,8 εκατ. dwt.

Τα δεξαμενόπλοια αποτελούν τη μερίδα του λέοντος στα πλοία ελληνικής σημαίας. Συγκεκριμένα, το 57% (276) των πλοίων που είναι νηολογημένα στην ελληνική σημαία είναι δεξαμενόπλοια. Ακολουθούν τα bulk carriers σε ποσοστό 26% (128), τα LNG carriers σε ποσοστό 9% (44 πλοία). Αξίζει να σημειωθεί ότι στην έρευνα δεν συμπεριλαμβάνονται πλοία μικρότερα των 1.000 gt ή της επιβατηγού ναυτιλίας, και έτσι ερμηνεύεται η σημαντική διαφορά που εντοπίζεται σε σχέση με τις μηνιαίες εκθέσεις της ΕΛΣΤΑΤ για τη δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι το 66% των πλοίων με ελληνική σημαία είναι είτε δεξαμενόπλοια είτε LNG carriers, η κυριαρχία των νοτιοκορεατικών ναυπηγείων είναι επόμενη. Από τα 485 πλοία, τα 299 έχουν κατασκευαστεί στη Νότια Κορέα, ενώ εβδομήντα στην Κίνα. Τέλος, η μέση ηλικία των ελληνικών πλοίων είναι 12,03 έτη έναντι 12,22 που είναι η μέση ηλικία των πλοίων που διαχειρίζονται οι εταιρείες σε Πειραιά/Αθήνα.



2023 VS 2024

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

2024 **568** 2023 **563**

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ

2024 **5.158** 2023 **5.191**

ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ BULK CARRIERS

2024 **51,4%** 2023 **51,3%**

ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ TANKERS

2024 **22,2%** 2023 **24,3%**

ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

2024 **16,7%** 2023 **14,8%**

ΜΕΓΕΘΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ BULK CARRIERS

ΜΙΚΡΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

2024 **63%**
2023 **63%**

ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

2024 **29%**
2023 **29%**

ΜΕΓΑΛΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

2024 **8%**
2023 **8%**

ΜΕΓΕΘΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

ΜΙΚΡΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

2024 **56%**
2023 **58%**

ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

2024 **28%**
2023 **28%**

ΜΕΓΑΛΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

2024 **16%**
2023 **14%**

ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΜΙΚΡΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

2024 **31%**
2023 **32%**

ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

2024 **35%**
2023 **28%**

ΜΕΓΑΛΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

2024 **34%**
2023 **40%**



POLEMBROS SHIPPING

IN PURSUIT OF EXCELLENCE

