12 Ιουλίου 2018

Η ελληνική ναυτιλία πρώτη σε τάνκερ, φορτηγά και πλοία

/ Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός





Πρώτη δύναμη στα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου αλλά και τρίτη πλέον στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι η ελληνόκτητη ναυτιλία, σύμφωνα με την έκθεση The Review of Maritime Transport 2017 της UNCTAD. Παράλληλα, παραμένει πρώτη, και με διευρυμένη διαφορά, στη συνολική παγκόσμια κατάταξη με βάση τη μεταφορική δυναμικότητα.

Τα παραπάνω μπορεί να μην αποτελούν έκπληξη για όσους παρακολουθούν τον κλάδο, ωστόσο τα αυξανόμενα μερίδια του ελληνικού στόλου εμπορευματοκιβωτίων αλλά και των ποιοτικών του χαρακτηριστικών είναι αξιοσημείωτα. Οντας ένας από τους κλάδους που η κρίση στις ναυλαγορές ήταν εντονότατη, αποκτά πρόσθετη σημασία το γεγονός ότι τα ελληνικά μερίδια έχουν αυξηθεί εις βάρος κυρίως των γερμανικών.

Ειδικότερα, το μερίδιο των ελληνόκτητων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε όρους χωρητικότητας (αριθμός εμπορευματοκιβωτίων που μπορεί να διακινήσει) έχει αυξηθεί στο 8,13% (από λιγότερο του 3% στις αρχές της δεκαετίας) και η μέση χωρητικότητα των 563 πλοίων του ελληνόκτητου στόλου έχει ανεβεί στα 3.224 εμπορευματοκιβώτια. Την ίδια ώρα, το μερίδιο του γερμανικού στόλου, που προ μερικών ετών ήταν υψηλότερο του 30%, έχει μειωθεί στο 21,46% και η μέση χωρητικότητα των 2.100 πλοίων του βρίσκεται στα 2.277 εμπορευματοκιβώτια. Την ώρα δηλαδή που ο ελληνικός στόλος εμπορευματοκιβωτίων μεγεθυνόταν και σε χωρητικότητα και σε μεγέθη πλοίων, ο γερμανικός συρρικνώθηκε. Ανάμεσα στην Ελλάδα και στη Γερμανία

βρίσκεται η Κίνα με μερίδιο 9,39% και μέση χωρητικότητα πλοίων μικρότερη από την ελληνική.

Η έκθεση του φορέα των Ηνωμένων Εθνών, όμως, αποκαλύπτει επίσης πως μεταξύ των λιμανιών διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων που παρακολουθεί διεθνώς ο Πειραιάς εμφανίζει τους μεγαλύτερους ρυθμούς ανάπτυξης (14,1%, σύμφωνα με την UNCTAD) και κατατάσσεται πλέον στην 36η θέση παγκοσμίως και στην τρίτη θέση μεταξύ των λιμανιών της Μεσογείου και στην 7η μεταξύ όλων των ευρωπαϊκών λιμένων.
Στην έκθεση της UNCTAD επισημαίνεται, μάλιστα, πως «οι απεργίες στον Πειραιά μοιάζουν να έχουν σταματήσει μετά την ιδιωτικοποίησή του» και ότι η αύξηση των διακινηθέντων όγκων αποδίδεται στην παρουσία της China Ocean Shipping (Group) Company. Ο αντίκτυπος της αυξανόμενης προτίμησης των μεταφορέων φαίνεται να επηρεάζει τους λιμένες μεταφόρτωσης της Μεσογείου και του Βορρά στην Ευρώπη, με το συνολικό φορτίο να παραμένει σχετικά σταθερό, αλλά τα μερίδια να ενισχύονται στον Νότο εις βάρος του Βορρά.
Επιστρέφοντας στον παγκόσμιο στόλο, στο Review of Maritime Transport επισημαίνεται πως οι πέντε κορυφαίοι εθνικοί πλοιοκτήτες όσον αφορά τη μεταφορά φορτίου (dwt) είναι κατά σειράν η Ελλάδα, η Ιαπωνία, η Κίνα, η Γερμανία και η Σιγκαπούρη: μαζί, αυτές οι πέντε χώρες διαθέτουν μερίδιο 49,5% σε όρους χωρητικότητας dwt επί του παγκόσμιου στόλου.
Η Ελλάδα εξακολουθεί να είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή χώρα όσον αφορά τη χωρητικότητα (309 εκατ. τόνοι dwt). Επίσης, έχει το μεγαλύτερο μερίδιο των πετρελαιοφόρων, ενώ η Κίνα έχει το μεγαλύτερο μερίδιο των πλοίων γενικού φορτίου και η Γερμανία εμπορευματοκιβώτιων. ΗΠΑ και Νορβηγία έχουν σχετικά μεγάλα μερίδια στα πλοία και τα ναυπηγήματα υποστήριξης της υπεράκτιας βιομηχανίας υδρογονανθράκων.

Πηγή: iellada.gr