

Τα μερίδια αγοράς των liners (Maersk 17%, MSC 15,9%, Cosco 12,4%, CMA 11,9%) και η ελληνική διάσταση

2020/08/27 10:38 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Τα μερίδια αγοράς των liners (ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών) έδωσε στη δημοσιότητα η [Alphaliner](#).

Σύμφωνα με τη σχετική κατάταξη, την 1η θέση καταλαμβάνει η δανέζικη Maersk με 17%, την 2η θέση η ελβετο-ιταλική MSC με 15,9%, την 3η η κινεζική Cosco με 12,4%, την 4η η γαλλική CMA - CGM με 11,9% και την 5η η γερμανική Harpag Lloyd με 7,1%.

Σημειώνεται ότι, **το 2017**, τα αντίστοιχα ποσοστά ήταν: Στην 1η θέση ήταν η Maersk με 15,7%, στη 2η η MSC με 13,8%, στην 3η η CMA με 10,8%, στην 4η η Cosco με 8%, στην 5η θέση η Evergreen με 4,8% και στην 6η η Harpag Lloyd με 4,7%.

Image not found or type unknown



Έχουν ελληνική διάσταση τα ανωτέρω; Έχουν, διότι η **Cosco είναι ο μεγαλομέτοχος του ΟΛΠ** και η **CMA - CGM μέτοχος του ΟΛΘ**.

Τα δυο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας έχουν εστιαστεί στις εμπορευματικές μεταφορές, οπότε οι επιδόσεις των μητρικών εταιρειών αποκτούν επιπρόσθετη σημασία, δεδομένου ότι από αυτές προέρχονται οι μεγαλύτερες ροές σε Πειραιά και Θεσσαλονίκη.

Έτσι, λοιπόν διαπιστώνεται **άνοδος της Cosco στην 3η θέση των liners**, η οποία κέρδισε μερίδιο αγοράς 4,4% μέσα σε σχεδόν 4 χρόνια.

Αντίστοιχα, λόγω της ανόδου της Cosco, **η CMA - CGM έχασε μια θέση** (είναι πλέον 4η), παρόλο που αύξησε το μερίδιο αγοράς κατά 1,1%, σε σχέση με το 2017.

Γενικότερα, ο κλάδος των liners έχει έρθει αντιμέτωπος, τα τελευταία χρόνια, με σειρά προκλήσεων, όπως τη μείωση των ναύλων και την ήπια ανάπτυξη των εμπορευματικών ροών μεταξύ των ανεπτυγμένων περιοχών, η οποία ανατράπηκε «βίαια» από την πανδημία του κορωνοϊού, με τη σημαντική μείωση φορτίων.

Image not found or type unknown



Έτσι, οι εταιρείες προχώρησαν σε στρατηγικές συμμαχίες και συνέργειες, προκειμένου να ελαχιστοποιήσουν τα λειτουργικά τους κόστη, ενώ άλλες δεν τα κατάφεραν και πτώχευσαν (π.χ. Hanjin), ενώ άλλες προχώρησαν σε ευρεία αναδιάταξη («σπάσιμο» δραστηριοτήτων της Maersk σε ενέργεια και logistics).

Την περίοδο της πανδημίας παρατηρήθηκε **μεγάλη συσσώρευση container στα λιμάνια, λόγω καθυστερήσεων στις παραλαβές, αλλά και την έλλειψη κενών containers** σε λιμάνια φόρτωσης για τις φορτώσεις των εξαγωγών.

Πάντως, ο κλάδος ενδέχεται να καταγράψει απώλειες έως και 23 δισ. δολαρίων, εξαιτίας της μειωμένης ζήτησης που έχει προκαλέσει η πανδημία του κορωνοϊού.

Είναι ενδεικτικό ότι, για πρώτη φορά ύστερα από 20 χρόνια, το ποσοστό των υπό παραγγελία νεότευκτων έπεσε κάτω από το 10% του εν ενεργεία στόλου.