

Οι προοπτικές / ευκαιρίες, αλλά και οι κίνδυνοι / αβεβαιότητες για το λιμάνι του Πειραιά

2023/10/05 16:26 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Η φύση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του ΟΛΠ εξαρτάται από διάφορα εγχώρια και διεθνή μακροοικονομικά και γεωπολιτικά δεδομένα, με εστίαση στις χώρες της Νοτιοανατολικής Μεσογείου και χώρες που εξυπηρετούνται μέσω του λιμανιού του Πειραιά.

Σύμφωνα με τον Οργανισμό, επηρεάζονται περαιτέρω από τις εξελίξεις στην παγκόσμια λιμενική βιομηχανία γενικότερα, καθώς και από την εξέλιξη των μεμονωμένων λιμενικών δραστηριοτήτων, οι οποίες συνδέονται άμεσα με το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας, καθώς και με το επίπεδο υπηρεσιών που παρέχονται στους χρήστες του λιμένα.

Η αύξηση των επιτοκίων στην Ευρωζώνη που ξεκίνησε το 2022 έχει επιπτώσεις στην αγοραστική δύναμη των καταναλωτών, καθώς και στο κόστος δανεισμού επιχειρήσεων και νοικοκυριών.

Ως αποτέλεσμα επηρεάζονται οι όγκοι διευρωπαϊκού και διεθνούς εμπορίου. Παρά το γεγονός ότι οι χαμηλότερες τιμές ενέργειας συνέβαλαν στη μείωση του πληθωρισμού, ο βασικός πληθωρισμός αποδεικνύεται «επίμονος».

Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων

Ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου ανέκαμψε εν μέρει το πρώτο τρίμηνο του 2023, με εκτιμώμενη άνοδο 1,8% (με ετήσιο ρυθμό), αλλά το παγκόσμιο εμπόριο παρέμεινε πολύ αδύναμο.

Μετά από δύο διαδοχικά τρίμηνα πτώσης, το παγκόσμιο εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών ανέκαμψε μεταξύ Ιανουαρίου και Μαρτίου 2023. Ωστόσο, οι προοπτικές για το υπόλοιπο του έτους είναι δυσόιωνες.

Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη κατέγραψε μείωση τον Μάιο έναντι του υψηλού έτους του Απριλίου κατά περίπου 3%.



Οι ανωτέρω συνθήκες εμπορίου και οικονομικής πραγματικότητας **καταγράφηκαν στο μειωμένο φορτίο διαμετακόμισης εμπορευματοκιβωτίων.**

Ειδικότερα, καταγράφηκε **μείωση του φορτίου μεταφόρτωσης από 260.759 TEU, σε 199.621 TEU (-23,4%).**

Αντίστοιχη εικόνα καταγράφει το εξωτερικό εμπόριο της χώρας, κυρίως λόγω της μείωσης του εμπορίου, με χώρες εκτός ΕΕ που μειώθηκε κατά 15,8% σε όρους αξίας την περίοδο Ιανουαρίου – Μαΐου 2023 έναντι της αντίστοιχης περιόδου το 2022.

Η διακίνηση αυτοκινήτων

Με βάση τα στοιχεία της Ευρωπαϊκού Συνδέσμου Κατασκευαστών Αυτοκινήτων, το πρώτο εξάμηνο του 2023, οι ταξινομήσεις νέων αυτοκινήτων στην ΕΕ αυξήθηκαν σημαντικά (+17,9%), φτάνοντας τα 5,4 εκατομμύρια μονάδες. Ωστόσο, σωρευτικά οι όγκοι είναι 21% χαμηλότεροι σε σύγκριση με το 2019.

Η αύξηση αυτή αντικατοπτρίζεται και στην αύξηση διακίνησης αυτοκινήτων για την εγχώρια αγορά που κατέγραψε αύξηση 38,6% συγκριτικά με το 2022, φτάνοντας τις

82.269 μονάδες από 59.364.

Η αυξημένη διακίνηση εγχωρίου φορτίου δυσκολεύει την παραλαβή από τους εισαγωγείς, **λόγω έλλειψης αποθηκευτικών χώρων και διαθεσιμότητας νταλικών μεταφοράς που μειώθηκαν την περίοδο της πανδημίας.**

Ως αποτέλεσμα, πολλά τερματικά αυτοκινήτων σε όλη την Ευρώπη καταγράφουν μεγάλους χρόνους παραμονής του φορτίου, με αποτέλεσμα την μείωση διαθέσιμης δυναμικότητας.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι, το 2021, για πρώτη φορά οι εισαγωγές της Ευρώπης από Κίνα ξεπέρασαν αυτές της Ιαπωνίας.

Ο Πειραιάς αποτελεί ήδη, σημαντικό τερματικό διαμετακόμισης οχημάτων από την Κίνα για τις χώρες της ανατολικής Μεσογείου, τα οποία φτάνουν σε εμπορευματοκιβώτια που αδειάζουν για φόρτωσης σε πλοία μεταφοράς οχημάτων για το τελικό προορισμό.

Η νέα αυτή ροή, συμβάλλει στα έσοδα και των δύο εμπλεκόμενων τερματικών (ΣΕΜΠΟ και τερματικό οχημάτων), αλλά πρωτίστως επιβεβαιώνει τη στρατηγική θέση του Πειραιά για διαμετακόμιση και την ευελιξία και αναβάθμιση των υπηρεσιών που πλέον προσφέρει το λιμάνι.

Η κρουαζιέρα

Η επανάκαμψη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα συνεχίστηκε και το 2023 και η δομική μεταβολή που εντοπίστηκε το 2022 με πολλά κρουαζιερόπλοια να χρησιμοποιούν πλέον τον Πειραιά ως λιμάνι έναρξης (homeport) εντατικοποιήθηκε το 2023.

Ειδικότερα, οι αφίξεις των πλοίων έχουν ξεπεράσει τα επίπεδα του 2022 (236 πλοία), φτάνοντας τα 273 πλοία, καταγράφοντας 15,7% αύξηση.



Στους επιβάτες από-επιβίβασης (homeport) καταγράφεται αύξηση 152,8% και στους διερχόμενους επιβάτες (transit) 68,5%.

Η αύξηση ειδικά στους επιβάτες από-επιβίβασης δημιουργεί αυξημένες ανάγκες χώρων και υποδομών και επιβεβαιώνει την ανάγκη επέκτασης των υποδομών ώστε να εξυπηρετηθεί η ζήτηση προς όφελος κυρίως των νησιωτικών προορισμών και οικονομιών.

Μεσοπρόθεσμα, εάν ο Πειραιάς δεν επεκτείνει τις εγκαταστάσεις, αυτή η θετική τάση θα είναι δύσκολο να συνεχιστεί.

Η ακτοπλοΐα

Άνοδο σημειώνει ο κλάδος της ακτοπλοΐας με τους επιβάτες να αυξάνονται κατά 9,6% και συγκεκριμένα από 6.083.997 το πρώτο εξάμηνο του 2022 σε 6.669.053 το 2023.

Η κίνηση των οχημάτων παρουσιάζει μικρή μείωση συγκριτικά με το 2022 της τάξης του 1,2%. Σημαντική αύξηση κατέγραψαν και οι αφίξεις πλοίων, φτάνοντας τις 6.268, 8,7%, **δηλαδή αύξηση σε σχέση με το 2022 (5.768 αφίξεις), ξεπερνώντας και τα προ πανδημίας επίπεδα.**

Αν και η τάση είναι προς το παρόν θετική, τα μικτά μηνύματα από τα τουριστικά δεδομένα απαιτούν προσοχή καθώς οι κρατήσεις πτήσεων έχουν αμβλυνηθεί το

δεύτερο τρίμηνο του έτους. Εάν συνεχιστεί αυτή η τάση, ο ρυθμός αύξησης των ακτοπλοϊκών επιβατών θα μπορούσε να επηρεαστεί αρνητικά.

Η ναυπηγοεπισκευή

Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2023 η προσέλκυση επισκευαστικού έργου στις δεξαμενές της ΟΛΠ Α.Ε. ακολούθησε σταθερή πορεία σε σχέση με την περσινή χρονιά καθώς εξυπηρετήθηκε ίδιος αριθμός πλοίων (85) με το 2022.

Το διάστημα παραμονής των πλοίων στις δεξαμενές **κατέγραψε αύξηση της τάξης του 12,0% (819 ημέρες) σε σύγκριση με το 2022 (734 ημέρες) και 24,7% σε σύγκριση με το 2021.**

Τα επισκευαζόμενα πλοία στη ΝΕΖ κατέγραψαν μείωση 15,1% (118 πλοία) σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2022 (139 πλοία), καθώς η αύξηση των ημερών παραμονής των πλοίων στις θέσεις αυτές σε συνδυασμό με τα έργα αναβάθμισης των υποδομών, μείωσαν τη διαθεσιμότητα των επισκευαστικών θέσεων σε όλη τη ζώνη.