

Άνοδος εσόδων για τον προβλήτα I του ΟΛΠ (45,39 εκατ. ευρώ το 2023). Διακίνηση 0,51 εκατ. teus, οι προοπτικές του 2024

2024/04/01 07:09 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Άνοδο εσόδων, παρά τη μείωση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων σημείωσε, το 2023, ο προβλήτας I του ΟΛΠ, βελτιώνοντας το οικονομικό αποτέλεσμά του.

Επιμέλεια: Φ. Φωτεινός

Ο τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ (προβλήτας I) έχει ετήσια χωρητικότητα 1,1 εκατ. teus, λειτουργώντας 24 ώρες και 365 ημέρες τον χρόνο, με υποδομές που φιλοξενούν τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με συνολικό μήκος προβλήτας 1.150 μέτρων, μέγιστο βάθος 18 μέτρων και συνολική αποθηκευτική επιφάνεια 72.400 τ.μ.

Ο τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων, εάν και βελτίωσε το οικονομικό αποτέλεσμα (**άνοδος εσόδων στα 45,39 εκατ.**, με συρρίκνωση ζημιών), παρουσίασε μείωση διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων κατά το 2023.

Πιο συγκεκριμένα, η συνολική διακίνηση του προβλήτα I μειώθηκε κατά 20,7% (**από 648.889 TEUs το 2022, σε 514.382 TEUs το 2023**), λόγω της αντίστοιχης μείωσης των όγκων μεταφόρτωσης, παρά τη σημαντική αύξηση του εγχώριου φορτίου.

Οι όγκοι μεταφόρτωσης σημείωσαν μείωση 31,4% (από 498.815 το 2022, σε 342.234 TEUs το 2023), ενώ το εγχώριο φορτίο σημείωσε αύξηση 14,7% (από 150.074 TEUs το 2022 σε 172.148 το 2023) κατ' αντιστοιχία της αύξησης εισαγωγών/εξαγωγών της χώρας.

Οι προοπτικές για το 2024

Σύμφωνα με τον ΟΛΠ, οι προοπτικές για το 2024 είναι μικτές. Από τη μία πλευρά, η αναμενόμενη βελτίωση του οικονομικού κλίματος στη χώρα, στα πλαίσια εκτιμώμενης ανάπτυξης το 2024 κατά 2,5% εκτιμάται ότι θα συνεχίσει να δίνει ώθηση στις εισαγωγές και τις εξαγωγές, συμβάλλοντας στην περαιτέρω αύξηση εγχωρίου φορτίου.

Από την άλλη πλευρά, η διακοπή της διέλευσης των πλοίων από την Ερυθρά Θάλασσα και η αναδρομολόγηση με τον περίπλου της Αφρικής από την Ασία για την Ευρώπη (και το αντίθετο) αντί διαμέσου της Μεσογείου, «πλήττει» το γεωγραφικό πλεονέκτημα του Πειραιά, ως το πρώτο ηπειρωτικό λιμάνι της ΕΕ μετά τη διέλευση από τη διώρυγα του Σουέζ.

Ειδικότερα, ο περίπλους της Αφρικής, έχει οδηγήσει εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όχι μόνο στην αναδιάταξη των δρομολογίων, αλλά και στην εξέταση εναλλακτικών λιμένων ως σημείων μεταφόρτωσης, καθώς ο περίπλους της Αφρικής κάνει αποδοτικότερο τον κατάπλου σε λιμάνια στο δυτικό άκρο της Μεσογείου και τη τροφοδοσία της ανατολικής Μεσογείου, μέσω πλοίων διανεμητών (feeder ships).

Όπως υποστηρίζεται από τον ΟΛΠ, η επίπτωση στα οικονομικά μεγέθη, καθώς και στους όγκους εξυπηρέτησης της εταιρείας, μέσω του τερματικού του προβλήτα Ι στον Πειραιά θα εξαρτηθεί από τη διάρκεια της αστάθειας στην Ερυθρά Θάλασσα, **καθώς και στο βαθμό αναδιάταξης των δικτύων που δεν μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα.**

Από την άλλη μεριά, η αναμενόμενη αύξηση του εγχωρίου φορτίου που θα καταπλεύσει στο λιμάνι το 2024 εκτιμάται ότι θα απορροφήσει, σε μεγάλο βαθμό, την τυχόν οικονομική απώλεια από την πιθανή μείωση φορτίου μεταφόρτωσης.