

Ανοίγει η «ψαλίδα» μεταξύ ευρωπαϊκών και κινεζικών λιμανιών

2019/03/11 08:18 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Τις μεγάλες διαφορές στα μεγέθη του εμπορίου ανάμεσα σε Κίνα και Ευρώπη αναδεικνύουν τα τελευταία στοιχεία του Porteconomics, για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στα μεγαλύτερα λιμάνια των δύο περιοχών.

Ειδικότερα, με βάση τη δυναμική των εξαγωγών διαπιστώνεται ότι κατά την περσινή χρονιά **από τα τοπ 10 κινεζικά λιμάνια διακινήθηκαν 183 εκατ. εμπορευματοκιβώτια**, ενώ από τα **τοπ 15 ευρωπαϊκά μόλις 77,2 εκατ. εμπορευματοκιβώτια**.

Αλλά και σε επίπεδο τοπ τρία, η Ευρώπη καταγράφει 33 εκατ. εμπορευματοκιβώτια, ενώ στην Κίνα διακινήθηκαν 94 εκατ. εμπορευματοκιβώτια.

Στην Κίνα

Στην κορυφή των κινεζικών λιμανιών (αλλά και ολόκληρου του πλανήτη) παρέμεινε και το 2018 το εμπορικό λιμάνι της Σαγκάης, με 42 εκατ. teu, καταγράφοντας αύξηση 4,4% σε σχέση με το 2017.

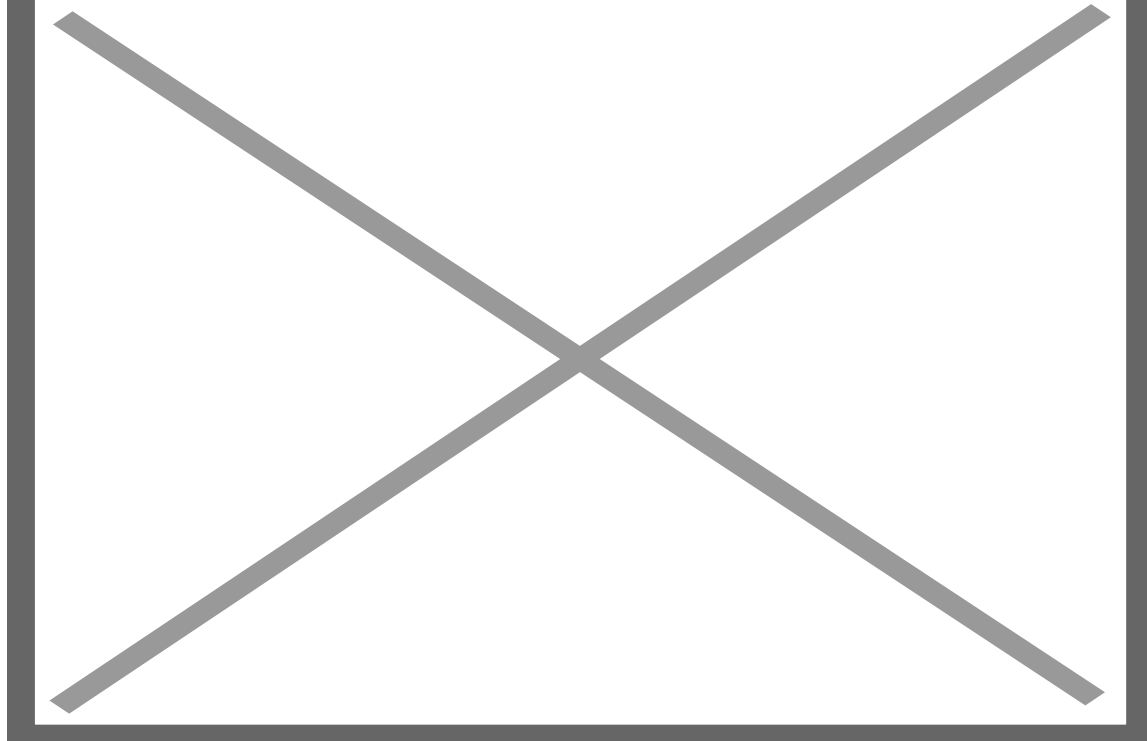
Συνολικά, τα 10 πρώτα λιμάνια της Κίνας σημείωσαν αύξηση κατά 4,7% σε σχέση με το 2017 και από το 2007 μέχρι το 2018 τα 10 πρώτα κινεζικά λιμάνια έχουν σχεδόν διπλασιάσει τον όγκο διακίνησης φορτίων (αύξηση κατά 94%).

Σημειώνεται ότι οι κινεζικές κυβερνήσεις από τα μέσα της δεκαετίας του '90 έχουν εστιάσει στη λιμενική ανάπτυξη της περιοχής του Δέλτα του ποταμού Yangtze, όπου βρίσκεται και το λιμάνι της Σαγκάης.

Από το 1995 μέχρι και το 2005 η μέση ετήσια αύξηση στη διακίνηση containers έφτανε κατά μέσο όρο το 30%.

Την περασμένη χρονιά το γειτονικό λιμάνι της Σαγκάης, το Ningbo-Zhoushan στην επαρχία Zhejiang, πέρασε στη δεύτερη θέση με 26,5 εκατ. teu, αφήνοντας τρίτο το Shenzhen, που είναι στο Pearl River, με 25,74 εκατ. teu.

Ένα ακόμα λιμάνι στο Δέλτα του ποταμού Pearl, το Guangzhou, παρέμεινε στην τέταρτη θέση με 21,92 εκατ. teu, ενώ το Qingdao ήταν πέμπτο με 19,3 εκατ. teu.



Το Χονγκ

Κονγκ

Το Χονγκ Κονγκ, που μέχρι πρόσφατα ήταν το μεγαλύτερο λιμάνι του κόσμου, σήμερα διακινεί περίπου 18% λιγότερα εμπορευματοκιβώτια σε σχέση με το 2007 και 5,4% λιγότερα σε σχέση με το 2017.

Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '90 το λιμάνι του Χονγκ Κονγκ ήταν η κύρια πύλη εμπορίου της Κίνας, αλλά με την ανάπτυξη των άλλων κινεζικών λιμανιών η κίνηση περιορίστηκε σταδιακά.

Στην Ευρώπη

Την περίοδο 2007-2018 που τα κινεζικά λιμάνια διπλασίαζαν τη δυναμική τους στα ευρωπαϊκά λιμάνια η διακίνηση αυξήθηκε μόλις κατά 26%.

Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν δύο λιμάνια που διακίνησαν πέρσι λιγότερα εμπορευματοκιβώτια σε σχέση με το 2007.

Το Αμβούργο, που τώρα είναι το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης, είχε λιγότερες κινήσεις κατά 11,7% σε σχέση με το 2007, ενώ σε χαμηλότερα επίπεδα βρίσκεται και το λιμάνι του Gioia Tauro στην Ιταλία.

Πρώτο ευρωπαϊκό λιμάνι παραμένει σταθερά το λιμάνι του Ρότερνταμ με 14,5 εκατ. teu το 2018, σημειώνοντας αύξηση κατά 5,7% σε σχέση με το 2017.

Ακολουθεί η Αμβέρσα με 11,1 εκατ. teu και αύξηση 6,2% σε σχέση με το 2017, ενώ το Αμβούργο με 8,7 εκατ. teu έχασε 1% της δυναμικότητάς του σε σχέση με το 2017.

Ένα ακόμα γερμανικό λιμάνι είναι στην τέταρτη θέση, αυτό του Μπρέμερχαβεν με 5,4 εκατ. teu, ενώ την πεντάδα κλείνει η Βαλένθια με 5,1 εκατ. teu και ακριβώς 200.000 πιο κάτω ο Πειραιάς, που παρουσιάζει τους υψηλότερους ρυθμούς αύξησης (20,9%) στα ευρωπαϊκά λιμάνια με 4,908 εκατ. teu.

Ανεβαίνει δυναμικά ο Πειραιάς

Το λιμάνι του Πειραιά ανεβαίνει συνεχώς στην κατάταξη, επιβεβαιώνοντας τις προβλέψεις της διοίκησης της Cosco, ότι το 2020 θα είναι στην κορυφή της Μεσογείου και στην πέμπτη θέση της Ευρώπης, αφού από το λιμάνι της Βαλένθια τον χωρίζουν πλέον μόλις 200.000 teu. Η «ψαλίδα» αυτή, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Πεκίνου, θα κλείσει μέσα στο 2019.

Αντώνης Τσιμπλάκης,

«Ναυτεμπορική»