

---

## «Ρότα» για την διακίνηση 5,5 εκατ. εμπορευματοκιβωτίων εφέτος στον Πειραιά

---

2019/09/02 09:59 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

---

«Ρότα» για την διακίνηση 5,5 εκατ. εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά. Αυτός είναι ο εφεινός στόχος της Cosco για τους προβλήτες I του ΟΛΠ και II και III της ΡCT (ΣΕΠ), έναντι 4,9 εκατ. πέρσι., καθιστώντας **τον Πειραιά το πρώτο λιμάνι της Μεσογείου.**

Το 2018, **το λιμάνι του Πειραιά ήταν 8ο στην Ευρώπη** και 7ο ήταν το λιμάνι της Βαλένθια, με 5,1 εκατ. εμπορευματοκιβώτια.

# Top 15 container ports in Europe in 2018

Total container throughput in 1000 TEU

Rank 2018	Rank 2017	Rank 2007	Port	2018	Growth 2017/2018
1	1	1	Rotterdam (NL)	14,513	+5.7%
2	2	3	Antwerp (BE)	11,100	+6.2%
3	3	2	Hamburg (DE)	8,730	-1.0%
4	4	4	Bremerhaven (DE)	5,467	-1.3%
5	5	8	Valencia (ES)	5,104	+5.6%
6	8	-	Piraeus (EL)	4,908	+20.9%
7	6	6	Algeciras (ES)	4,772	+8.9%
8	7	7	Felixstowe (UK)	4,161	-> Figure 1
9	10	10	Barcelona (ES)	3,423	+15.3%
10	9	12	Marsaxlokk (MT)	3,310	+5.1%
11	11	9	Le Havre (FR)	2,884	+0.0%
12	12	14	Genoa (IT)	2,609	-0.5%
13	13	5	Gioia Tauro (IT)	2,301	-6.0%
14	14	13	Southampton (UK)	1,995	-> Figure 2
15	-	-	Gdansk (PL)	1,949	+23.8%
<b>TOP 15</b>				<b>77,227</b>	<b>+4.8%</b>
<b>TOP 3</b>				<b>34,343</b>	<b>+4.1%</b>



Theo M...  
21 Feb

Ειδικότερα, το λιμάνι του Πειραιά (ΟΛΠ + Cosco) διακίνησε πέρσι 4,9 εκατ. εμπορευματοκιβώτια, εκ των οποίων ο προβλήτας I του ΟΛΠ διακίνησε 498.708 TEU, έναντι 453.264 TEU το 2017, επιτυγχάνοντας αύξηση 10%.

Αντίστοιχα, η ΣΕΠ (προβλήτες II και III) διακίνησε πέρσι 4,41 εκατ. εμπορευματοκιβώτια, ξεπερνώντας την ετήσια διακίνηση των 3,69 εκατ. εμπορευματοκιβωτίων του 2017, σημειώνοντας αύξηση 19,4%.

Σε επίπεδο 7μήνου (Ιανουάριος – Ιούλιος 2019), στους προβλήτες II και III διακινήθηκαν **3,03 εκατ. εμπορευματοκιβώτια**, σημειώνοντας άνοδο της τάξης του 21,6%, εν συγκρίσει με το αντίστοιχο διάστημα του 2018.

### **Τα πλεονεκτήματα και οι... προκλήσεις**

Σημειώνεται ότι η θαλάσσια μεταφορά E/K, σε TEUs, αυξήθηκε κατά 4% το 2018. Η αύξηση στους μεταφερόμενους όγκους τροφοδοτήθηκε, κυρίως, από την αύξηση στη διαδρομή από Ασία προς Ευρώπη και από την αυξημένη διακίνηση εντός Ασίας.

Η διαδρομή Ασίας – Ευρώπης, που αφορά τον Πειραιά, αυξήθηκε κατά 6% στο τρίτο τρίμηνο του 2018, **αλλά σε ετήσια βάση, η ζήτηση ήταν περιορισμένη στο 1,7%**. Εφέτος είναι εμφανείς οι ανησυχίες, λόγω του εμπορικού πολέμου ΗΠΑ – Κίνας.

Από την άλλη πλευρά, η επενδυτική πολιτική των liners συνεχίζει να στοχεύει σε μεγάλα πλοία με οικονομίες κλίμακας, με τη συντριπτική πλειοψηφία των παραγγελιών να αφορά πλοία άνω των 11.000TEU.

Αυτή η πολιτική παραγγελιών οδήγησε σε μειωμένους ναύλους στην διαδρομή Ασίας – Ευρώπης.

Σε αυτό το πλαίσιο, η τάση για ενοικίαση χωρητικότητας (slot agreements) σε διάφορες περιφερειακές και κεντρικές διαδρομές ενισχύεται, με αποτέλεσμα τον περιορισμό των δυνητικών πελατών για τα λιμάνια.

Σε ότι αφορά το εγχώριο φορτίο, αυτό εξαρτάται από την πορεία της εθνικής οικονομίας, με τις προοπτικές για αύξηση του ΑΕΠ να παραμένουν θετικές.

Όσον αφορά το λιμάνι του Πειραιά, τα χαρακτηριστικά του τερματικού, όπως μεγάλα φυσικά βυθίσματα, 24ωρη λειτουργία με ενιαίο τιμολόγιο, πρόσβαση χωρίς αναμονή παλίστροφιας και οι καλές καιρικές συνθήκες αποτελούν πλεονεκτήματα.

Ωστόσο, στον τομέα διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, **ο μεγαλύτερος κίνδυνος προέρχεται από την υψηλή εξάρτηση από έναν μόνο πελάτη** (95% του όγκου διακίνησης).