
Ο κορωνοϊός και η επίδραση των «κενών» εμπορευματικών δρομολογίων στα ευρωπαϊκά λιμάνια. Η ανάλυση του PortEconomics

2020/04/07 08:00 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

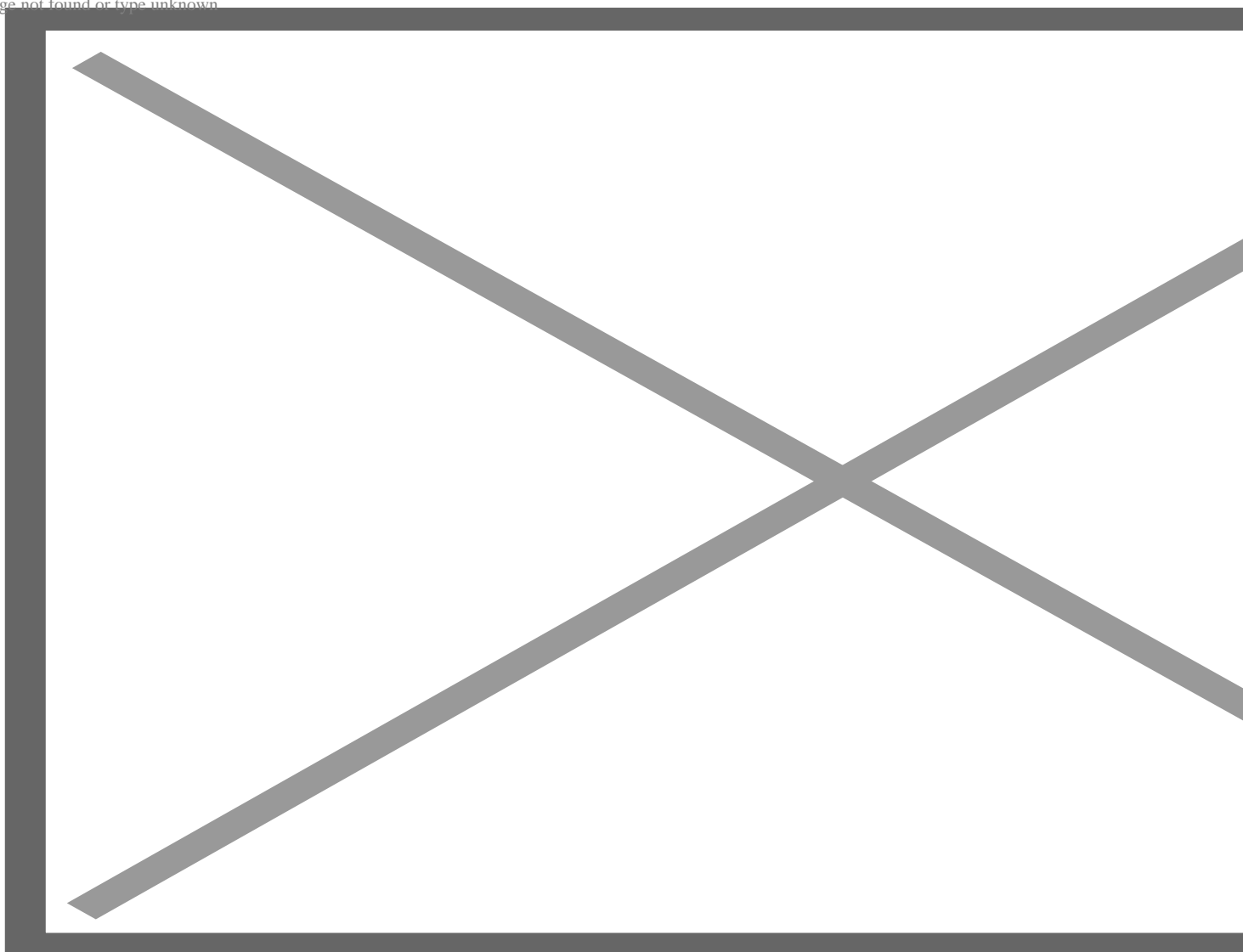
Ο κορωνοϊός Covid-19 έχει οδηγήσει σε μεγάλο αριθμό «κενών» δρομολογίων στην μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, σύμφωνα με ανάλυση του PortEconomics.

Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Μέχρι πρόσφατα, το φαινόμενο αυτό οφειλόταν στην έντονα μειωμένη δραστηριότητα των λιμένων της Κίνας, καθώς τα εργοστάσια της χώρας έκλεισαν μετά το γενικό lock down.

Ωστόσο, τις τελευταίες εβδομάδες, οι λιμενικές επιχειρήσεις της χώρας επέστρεψαν σε κάποιο βαθμό - στην κανονικότητα, μετά την εκ νέου λειτουργία των εργοστασιακών μονάδων, ενώ τόσο οι αυτοκινητιστές όσο και οι εργαζόμενοι στα λιμάνια προσέρχονται ξανά στις εργασίες τους σταδιακά.

Image not found or type unknown



Σύμφωνα με το PortEconomics, το νέο κύμα «κενών» δρομολογίων που παρατηρείται στις εμπορευματικές θαλάσσιες μεταφορές οφείλεται στην απότομη πτώση της ζήτησης στην Ευρώπη, καθώς - ουσιαστικά - όλες οι ευρωπαϊκές χώρες έχουν εφαρμόσει πλήρη ή μερικό lock down μετά την πανδημία του κορωνοϊού.

Μάλιστα, σύμφωνα με ορισμένους αναλυτές, στο εμπόριο Ευρώπης - Άπω Ανατολής εκτιμάται ότι **κατά μέσο όρο το ¼ των δρομολογίων θα ακυρωθεί τις προσεχείς 6 περίπου εβδομάδες.**

Στο γράφημα του Port Economics αποτυπώνονται οι επιπτώσεις των «κενών» δρομολογίων ανά χαμένο όγκο TEU σε ένα τυπικό ευρωπαϊκό λιμάνι.

Όπως προκύπτει, ανάλογα με το μέγεθος (μεταφορική ικανότητα του πλοίου) και της

αναλογίας των E/K transshipment που μεταφέρει, η μείωση στο λιμάνι μπορεί να είναι από **8.000 έως 18.000 TEU από ένα μόνο δρομολόγιο.**

Σε επίπεδο λιμένα, η επίδραση θα είναι προφανώς μεγαλύτερη, εάν ληφθεί υπόψη αφενός η μείωση των δραστηριοτήτων αρκετών μηνών και αφετέρου ότι τα **μεγάλα ευρωπαϊκά hubs ενδέχεται να έρχονται αντιμέτωπα με αρκετά «κενά» δρομολόγια σε εβδομαδιαία βάση.**

Επίσης, η επίπτωση στα ευρωπαϊκά λιμάνια από τις επιπτώσεις του ιού στην Κίνα εμφανίστηκαν κυρίως στα τέλη Μαρτίου, ενώ σίγουρα θα υπάρξει σημαντική επίπτωση στα αποτελέσματα διακίνησης του δεύτερου τριμήνου.

Αν η κατάσταση στην Κίνα, σε ότι αφορά την παραγωγή, δεν επανέλθει άμεσα στα προ-κρίσης επίπεδα, τότε οι επιπτώσεις στις αλυσίδες μεταφορών και στους λιμένες παγκοσμίως θα είναι εμφανείς μέχρι και το φθινόπωρο.

Τέλος, όσον αφορά στα ελληνικά λιμάνια και σύμφωνα με πληροφορίες του metaforespress.gr **πτώση σημειώθηκε το Μάρτιο, τόσο στον Πειραιά, όσο και στη Θεσσαλονίκη.** Η πτώση του Πειραιά είναι μικρότερη της Θεσσαλονίκης.