

Η συνδεσιμότητα αναβαθμίζει τον ρόλο των ελληνικών λιμένων

2022/07/18 08:36 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Το ελληνικό λιμενικό σύστημα βιώνει μια περίοδο σημαντικών εξελίξεων.

Οι ελληνικοί λιμένες διατήρησαν με επιτυχία τη λειτουργία τους σε συνθήκες lockdown και άλλων περιορισμών σχετικών με την COVID. Την πανδημία ακολούθησαν αλλαγές αλλά και σημαντικές κρίσεις στις θαλάσσιες εφοδιαστικές αλυσίδες.

Τα δρομολόγια των ναυτιλιακών τακτικών γραμμών και τα μοντέλα εξυπηρέτησης των αναγκών της παγκόσμιας οικονομίας επανεξετάζονται, δημιουργώντας προοπτικές και προκλήσεις.

Οι ιδιώτες διαχειριστές -αλλά και ιδιοκτήτες- των δύο μεγάλων ελληνικών λιμανιών, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, καθώς και οι δημόσιες αρχές οι οποίες είναι υπεύθυνες για το υπόλοιπο ελληνικό λιμενικό σύστημα προσπαθούν να **α επωφεληθούν από τις προοπτικές που δημιουργούνται και να αντιμετωπίσουν τις σχετικές προκλήσεις.**

Στο επίκεντρο των προσπαθειών τους είναι ο τομέας των εμπορευματοκιβωτίων και η ενδυνάμωση της παρουσίας τους στη διεθνή λιμενική αγορά.

Ύστερα από μια δεκαετία συνεχούς ανάπτυξης, η οποία κορυφώθηκε το 2019, ακολούθησαν δύο διαδοχικά έτη μείωσης των εξυπηρετούμενων εμπορευματοκιβωτίων (2020-2021).

Πρόκειται λοιπόν για μια προσπάθεια αντιστροφής της στασιμότητας που έχει παρατηρηθεί τα τελευταία δύο χρόνια, συνέπεια της κρίσης που δημιούργησε η πανδημία. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι η συνολική διακίνηση το 2021 ήταν σχεδόν τριπλάσια από το αντίστοιχο σύνολο μια δεκαετία νωρίτερα.

Τι έχουν πετύχει Πειραιάς και Θεσσαλονίκη

Η αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στην Ελλάδα οφείλεται κυρίως στη δυναμική που διαμορφώνεται στον Πειραιά και στην ανάληψη της λειτουργίας του από διεθνή διαχειριστή τερματικών που συνδέεται με μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών (COSCO Shipping Ports Ltd).

Σε μικρότερο, αλλά σημαντικό βαθμό, οφείλεται και στη δυναμική που διαμορφώθηκε **μετά την ιδιωτικοποίηση του λιμένα της Θεσσαλονίκης.**

Ο παράγοντας που φαίνεται ικανός να ενισχύσει τις μακροπρόθεσμες προοπτικές των δύο μεγαλύτερων λιμένων της χώρας είναι η αναβάθμιση στη συνδεσιμότητά τους, με την ενσωμάτωσή τους σε ευρύτερα θαλάσσια μεταφορικά δίκτυα.

Κατά την τελευταία πενταετία (2017-2021), η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά αυξήθηκε κατά 28%, φθάνοντας τα 5,3 εκατομμύρια TEU.

Ο Πειραιάς είναι σήμερα **το πέμπτο μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και το τρίτο μεγαλύτερο στη Μεσόγειο μετά τη Βαλένθια και την Ταγγέρη (Tangier-Med).** Την ίδια περίοδο, ο Πειραιάς διεύρυνε την ενσωμάτωσή του στις κύριες ναυτιλιακές γραμμές.

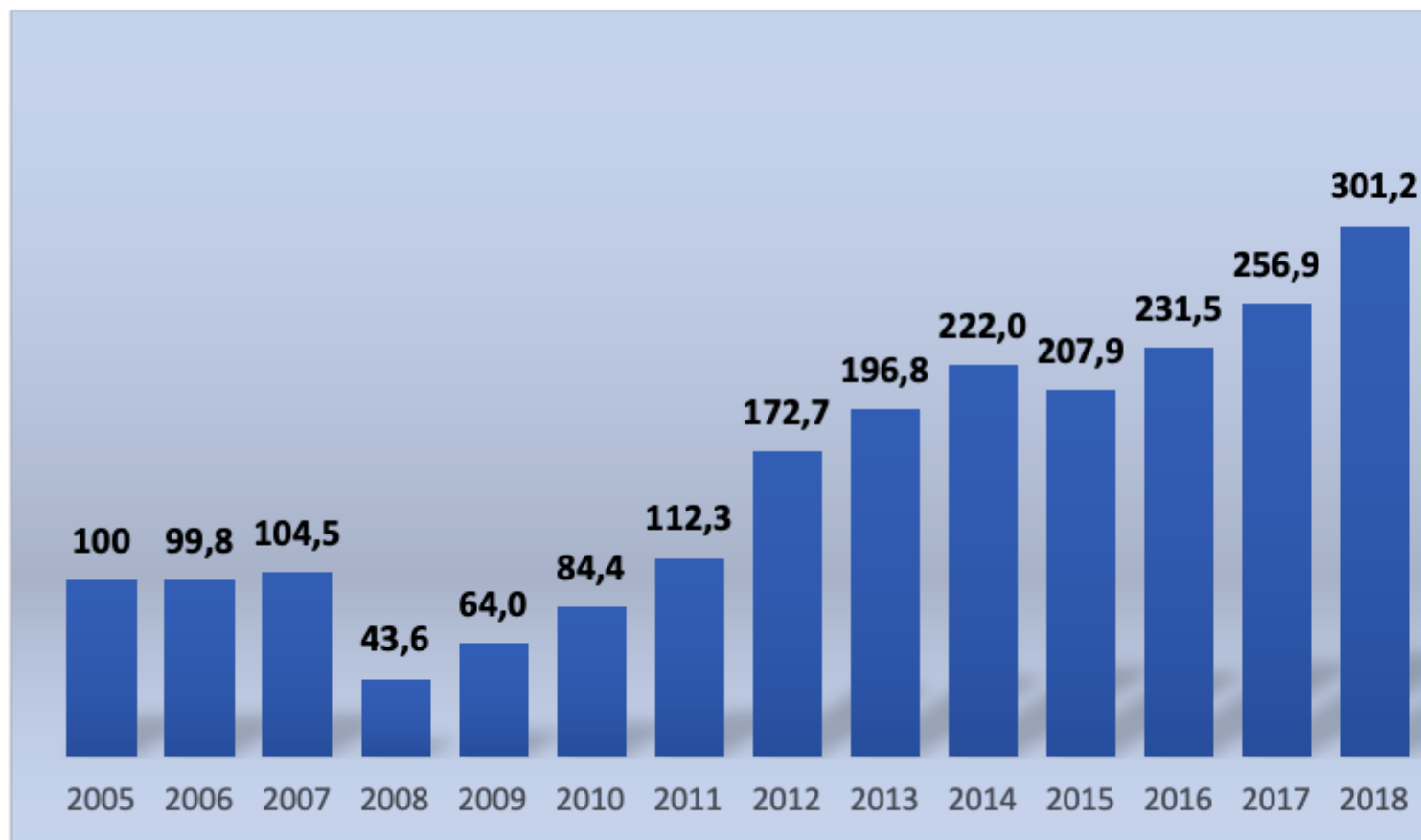
Ειδικότερα, στα τέλη του 2021, 9% των καταγεγραμμένων προσεγγίσεων αφορούσαν πλοία χωρητικότητας 12.500-18.000 TEU, με το 5% αυτών να αφορά πλοία χωρητικότητας άνω των 18.000 TEU. Από το 2018 ο Πειραιάς εξυπηρετεί πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας άνω των 20.000 TEU.

Η συνδεσιμότητα του λιμένα του Πειραιά έχει αναβαθμιστεί. Ο λιμένας αποτελεί σήμερα έναν σημαντικό κόμβο που συνδέεται απευθείας με 72 λιμάνια σε 30 χώρες. Δεκαεπτά (17) από αυτές τις χώρες βρίσκονται στην Ευρώπη, δέκα (10) στην Ασία και τρεις (3) στην Αφρική.

Απευθείας δρομολόγια τον συνδέουν με αρκετούς από τους μεγαλύτερους λιμένες-κόμβους παγκοσμίως, όπως τη Σιγκαπούρη (21 δρομολόγια τον μήνα), το Port Klang στη Μαλαισία (6), το Colombo στη Σρι Λάνκα (4), το Ρότερνταμ (15) και την Αμβέρσα (9).

Πλοία τροφοδοσίας εξυπηρετούν τακτικά λιμένες στην Τουρκία, στην Ιταλία, στην Ελλάδα, στην Αίγυπτο και στο Ισραήλ. Τα παραπάνω αναδεικνύουν τον ρόλο του Πειραιά στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου καθώς και σε ευρύτερα γεωγραφικά δίκτυα.

Figure 1. Container throughput in Greek Ports (GREPORT Container Ind



Source: GREPORT 2022.

Ο ρόλος αυτός επιβεβαιώνεται από την επιλογή όλων των μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών να καταπλέουν στον Πειραιά. Ο λιμένας προσελκύει κυρίως (40% των προσεγγίσεων) πλοία των μελών της Ocean Alliance της συμμαχίας στην οποία συμμετέχει ο ιδιοκτήτης του (COSCO).

Τα πλοία της συμμαχίας 2M ισοδυναμούν με περίπου 15% του συνόλου των προσεγγίσεων, ενώ τα πλοία της Alliance προσεγγίζουν στον Πειραιά σε μικρότερο βαθμό. Τα πλοία της COSCO προσεγγίζουν συχνότερα από οποιαδήποτε άλλη ναυτιλιακή γραμμή (20% των συνολικών μηνιαίων προσεγγίσεων), ακολουθούμενα από τα πλοία των Harag Lloyd και MSC, Evergreen και CMA-CGM.

Ανάλογα είναι τα επιτεύγματα και στην περίπτωση του λιμένα της Θεσσαλονίκης, η συνδεσιμότητα του οποίου έχει αναπτυχθεί εντυπωσιακά.

Ο αριθμός των χωρών που συνδέονται άμεσα με το λιμάνι έχει αυξηθεί κατά 62%, ο αριθμός των λιμένων που συνδέονται άμεσα με αυτό έχει αυξηθεί πάνω από 53%, ενώ το μέγεθος της χωρητικότητας του μικρότερου πλοίου που καταπλέει στη Θεσσαλονίκη έχει διπλασιαστεί.

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης **συνδέεται σήμερα απευθείας με 22 λιμάνια σε 12 χώρες.**

Τα πλοία τροφοδοσίας κατευθύνονται κυρίως από/προς Ελλάδα (30% του συνόλου των πλοίων που προσεγγίζουν τον λιμένα της Θεσσαλονίκης) και Τουρκία (επίσης 30%) και λιγότερο συχνά σε Κύπρο, Αίγυπτο και Μάλτα.

Ο λιμένας του Πειραιά αποτελεί τον πιο δημοφιλή κατάπλου πριν ή μετά τη Θεσσαλονίκη, ακολουθούμενος από τη Λεμεσό και το Asyarort, ένα από τα εννέα τουρκικά λιμάνια με το οποίο η Θεσσαλονίκη συνδέεται απευθείας.

Το 36% των προσεγγίσεων στον λιμένα της Θεσσαλονίκης αφορά πλοία της MSC. Η συνδεδεμένη με την ιδιοκτησία του λιμανιού (μέσω Terminal Link) CMA-CGM διαθέτει επίσης συχνές προσεγγίσεις στο λιμάνι (19%), με τα πλοία τροφοδοσίας της COSCO και X-Press να είναι οι επόμενοι πιο συχνοί χρήστες.

Σε σύγκριση με το 2019, δεν υπάρχουν αλλαγές ούτε στο μέγεθος των πλοίων που προσεγγίζουν ούτε στη χωρητικότητα του μεγαλύτερου πλοίου που καταπλέει στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Στο τέλος του 2021, η μέση χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που καταπλέουν στη Θεσσαλονίκη ήταν 1.573 TEU. Επιπλέον, παρά τις όποιες εξελίξεις, οι αναβαθμίσεις σε υποδομές βρίσκονταν **ακόμη στο στάδιο του σχεδιασμού και οι γερανοί γενιάς post-Panamax παραδόθηκαν μόλις τον Μάιο του 2022.**

Ωστόσο, οι λειτουργικές βελτιώσεις και η δημιουργία dry port στη Σόφια επέτρεψαν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης να αναδειχθεί στον πιο δυναμικό λιμένα-πύλη στην περιοχή.

Οι προοπτικές

Οι προοπτικές των ελληνικών λιμένων συνδέονται κυρίως με την ικανότητά τους να ανταποκριθούν επιτυχώς στις διαρθρωτικές αλλαγές στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο και όχι μόνο, όπως αποκάλυψε πρόσφατα το IAPH World Port Tracker.

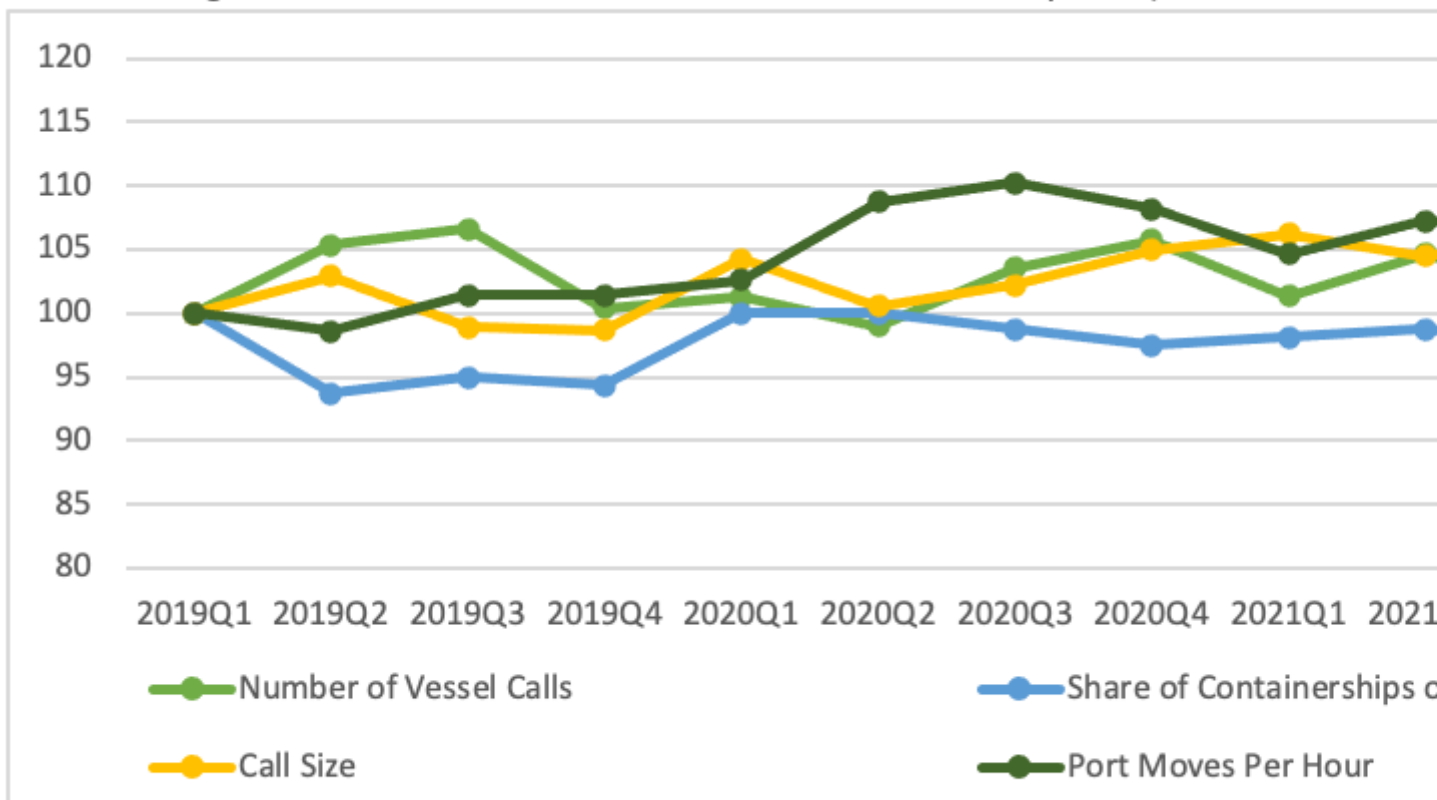
Μόνο κατά το τελευταίο έτος ο αριθμός των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια της Μεσογείου μειώθηκε κατά -11,5%. Ταυτόχρονα, το μερίδιο των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας άνω των 8.500 TEU αυξήθηκε κατά 3,9%.

Μεταξύ αυτών των μεγαλύτερων πλοίων βρίσκονται και τα μεγαλύτερα σε μέγεθος πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία αναπτύσσονται μεταξύ των κυρίων θαλάσσιων συνδέσεων Ανατολής - Δύσης - με πολλά λιμάνια στην περιοχή να δημοσιοποιούν αφίξεις πλοίων χωρητικότητας άνω των 20.000 TEU.

Η σημαντικότερη αλλαγή όλων είναι **η αύξηση του αριθμού των εμπορευματοκιβωτίων που (εκ)φορτώνονται ανά πλοίο και η οποία στα τέλη του 2021 έφθασε σε επίπεδα-ρεκόρ.**

Από τις αρχές του 2020, κάθε τρίμηνο, οι προσεγγίσεις πλοίων στους μεσογειακούς λιμένες συνδυάζονται με την εξυπηρέτηση μεγαλύτερου αριθμού εμπορευματοκιβωτίων. Σε ετήσια βάση, στο τέλος του 2021, ο μέσος αριθμός εξυπηρετούμενων ε/κ ανά προσέγγιση ήταν 5,5% υψηλότερος.

Figure. Trends in the Mediterranean Sea container ports (index-based: Q1



Source: Notteboom & Pallis (2022). World Ports Tracker, Issue 1, May 2022.

Οι περιπτώσεις εξυπηρέτησης 3.001-4.000 TEU ανά προσέγγιση πλοίου αυξήθηκαν μέσα σε τρία χρόνια (2019-2021) κατά 26%. Οι προσεγγίσεις πλοίων τα οποία (εκ)φορτώνουν μεταξύ 4.001-6.000 TEU αυξήθηκαν και είναι σήμερα υπερδιπλάσιες από τον αριθμό των προσεγγίσεων της κατηγορίας που σημειώθηκαν στις αρχές του 2019.

Η ανάπτυξη είναι ακόμη πιο εντυπωσιακή στις προσεγγίσεις πλοίων όπου τα λιμάνια εξυπηρετούν μεγαλύτερη ποσότητα εμπορευματοκιβωτίων, δηλαδή 6.000 TEU καιάνω.

Στα τέλη του 2021, ο αριθμός των προσεγγίσεων πλοίων αυτής της χωρητικότητας στα λιμάνια της Μεσογείου ήταν εννέα (9) φορές μεγαλύτερος από ό,τι στις αρχές του 2019.

Σε αυτές οι συνθήκες η παραγωγικότητα των λιμένων της Μεσογείου δείχνει να δοκιμάζεται, όπως φαίνεται και από τις τάσεις στις κινήσεις εμπορευματοκιβωτίων ανά ώρα: οι όποιες βελτιώσεις σημειώθηκαν την περίοδο 2019-2020 δείχνουν να εξανεμίστηκαν το 2021.

Υπό αυτές τις συνθήκες, είναι σημαντική τόσο η αναβάθμιση των υποδομών στους ελληνικούς λιμένες όσο και η αύξηση της χωρητικότητάς τους.

Στον Πειραιά, **το τελευταίο διάστημα παρατηρούνται σημάδια συμφόρησης, μετατρέποντας σε κρίσιμη την πορεία των επενδύσεων**, ενώ ξεκίνησε η συζήτηση για την ανάπτυξη τέταρτης προβλήτας εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων.

Αντίστοιχα στη Θεσσαλονίκη φαίνεται να προχωρεί η πολυαναμενόμενη επέκταση της προβλήτας εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων. Η ανάγκη επενδύσεων είναι και στις δύο περιπτώσεις επιτακτική ώστε να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα.

Αρκετά όμως θα εξαρτηθούν από τις δυνατότητες των ελληνικών λιμένων να βελτιώσουν την αποδοτικότητα και την αποτελεσματικότητά τους.

Βελτιώσεις λειτουργικής φύσεως (συμπεριλαμβανομένης της ψηφιοποίησης και της αποτελεσματικής εξυπηρέτησης υφιστάμενων και δυνητικών χρηστών), η καλύτερη παρακολούθηση της απόδοσης, η περαιτέρω βελτίωση της συνδεσιμότητας με την ενδοχώρα για τη δημιουργία καλύτερων αλυσίδων εφοδιασμού - π.χ. σιδηροδρομικές συνδέσεις, το κέντρο διανομής στο Θριάσιο (Πειραιά) και το dry ports στα Σκόπια (Θεσσαλονίκη) -, η επίλυση εκκρεμών εργατικών σχέσεων αλλά και οι βελτιώσεις στις σχέσεις λιμένων - πόλεων θα επιτρέψουν στους μεγαλύτερους ελληνικούς λιμένες να ισχυροποιήσουν τη θέση τους.

Η πρόοδος του τρέχοντος προγράμματος ιδιωτικοποιήσεων - παρά τις ιδιόμορφες επιλογές και τις πιθανές αρνητικές επιπτώσεις τους - ενδέχεται επίσης να προσφέρει περισσότερες επιλογές στους δυνητικούς χρήστες.

Η Αλεξανδρούπολη, το Ηράκλειο και η Ηγουμενίτσα θα αποκτήσουν σύντομα νέο ιδιοκτήτη και η Καβάλα νέο διαχειριστή τερματικού σταθμού φορτίων. Δεν αποτελεί έκπληξη ότι στα πρώτα στάδια της διαδικασίας τρίτα μέρη εξέφρασαν ενδιαφέρον

για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων σε αυτούς τους λιμένες. Η προσθήκη ενός τρίτου «παίκτη» - αποφεύγοντας παράλληλα τις μονοπωλιακές καταστάσεις - θα παρείχε στους χρήστες περισσότερες επιλογές και κατά συνέπεια θα ενίσχυε την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού λιμενικού συστήματος.

Ο **Θάνος Πάλλης είναι καθηγητής Λιμενικής και Ναυτιλιακής Οικονομικής & Πολιτικής, στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς και πρόεδρος της Διεθνούς Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων (IAME).*

Ο **Γιώργος Βαγγέλας είναι αναπληρωτής καθηγητής Ναυτιλίας και Λιμένων στο Τμήμα Ναυτιλίας, Εμπορίου και Μεταφορών του Πανεπιστημίου Αιγαίου. Είναι οι συντάκτες της έκδοσης για το Ελληνικό λιμενικό σύστημα - GREPORT 2022 που κυκλοφορεί ανά διετία.*

(Αναδημοσίευση από τον Οικονομικό Ταχυδρόμο)