

78 εκατ. TEU διακίνησαν, το 2021, τα 15 μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης. Στην 5η θέση ο Πειραιάς

2022/06/14 09:58 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Συνολικά 78 εκατ. TEU διακίνησαν, το 2021, τα 15 μεγαλύτερη λιμάνια της Ευρώπης, καταγράφοντας άνοδο της τάξης του 5% έναντι του 2020, σύμφωνα με τα στοιχεία του PortEconomics.

Της Βάσως Βεγιάζη

Η συντριπτική πλειονότητα εξ αυτών κατέγραψε θετικά ποσοστά ανάπτυξης το 2021, το Ρότερνταμ να εδραιώνει τη θέση του ως το μεγαλύτερο ευρωπαϊκό λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη με **αύξηση 7,8% το 2021, έπειτα από πτώση 3,2% το 2020.**

Το λιμάνι της Αμβέρσας ήταν το μόνο μεγάλο λιμάνι στην Ευρώπη που μπόρεσε να παρουσιάσει θετικά ποσοστά ανάπτυξης (+1,4%) στο 2020. Ωστόσο, πέρυσι, ο όγκος εμπορευματοκιβωτίων που **διακίνησε παρέμεινε σταθερός στα 12 εκατ. TEU.**

Τόσο το Ρότερνταμ όσο και η Αμβέρσα διακίνησαν ελαφρώς περισσότερο όγκο το 2021 από ό,τι το 2019, και σημαντικά περισσότερα εμπορευματοκιβώτια σε σύγκριση με το 2007 (**+42% και +47%**, αντίστοιχα).

«Φρένο» στην ανάπτυξη του Αμβούργου;

Το 2019, οι αλλαγές στα δρομολόγια των τακτικών γραμμών των συμμαχιών (εν μέρει εις βάρος του Bremerhaven) και το πρόγραμμα εμβάθυνσης και διεύρυνσης του Έλβα στήριξαν την αναβίωση του Αμβούργου.

Ωστόσο, ο COVID-19 φαίνεται να έχει σταματήσει αυτή την αναπτυξιακή πορεία με πτώση 7,9% το 2020 και **μέτρια ανάπτυξη 2,2% το 2021.** Ο όγκος εμπορευματοκιβωτίων του Αμβούργου εξακολουθεί να είναι κατά 5,9% χαμηλότερος σε σχέση με το 2009 προ Covid και κατά 11,9% χαμηλότερος έναντι του 2007, μια έντονη αντίθεση σε σύγκριση με τα μοτίβα ανάπτυξης που παρατηρήθηκαν σε Ρότερνταμ και Αμβέρσα.

Το χάσμα Ρότερνταμ – Αμβούργου ανέρχεται πλέον σε περίπου 6,6 εκατ. TEU, ενώ η Αμβέρσα διαχειρίστηκε 3,3 εκατ. TEU περισσότερα από το Αμβούργο.

Τα 3 κορυφαία λιμάνια της Ευρώπης διακίνησαν **36 εκατ. TEU το 2021** (+3,2% σε σύγκριση με το 2020 και +0,3% σε σύγκριση με το 2019).

Απώλειες για Πειραιά, Algeciras και Gioia Tauro

Τα μεγάλα hub μεταφόρτωσης Πειραιάς, Algeciras και Gioia Tauro κατέγραψαν πτώση στα TEU το 2021.

Αναλυτικότερα, η απότομη ανάπτυξη του Πειραιά σταμάτησε τα τελευταία χρόνια με ετήσια πτώση 2,2% το 2021 και 3,8% το 2020. **Ο Πειραιάς έχασε την 4η θέση του** στην κατάταξη από τη Βαλένθια, αν και η διαφορά στα TEU παραμένει μικρή.

Το ισπανικό Algeciras επίσης δεν μπόρεσε να διατηρήσει τη θέση του στην κατάταξη, καθώς το λιμάνι αισθάνεται τον πλήρη αντίκτυπο του εντεινόμενου ανταγωνισμού για φορτίο μεταφόρτωσης γύρω από τα στενά του Γιβραλτάρ. Ενώ Βαρκελώνη, Βαλένθια και Sines χειρίστηκαν περισσότερες μεταφόρτωσης το 2021, η διακίνηση στο Algeciras **μειώθηκε κατά 6,1%**.

“Νικητής” σε αυτήν την περιοχή είναι το λιμάνι Tanger Med στο Μαρόκο με **ανάπτυξη 24,3%**, που έφτασε τα 7,1 εκατ. TEU το 2021, ενώ το 2020 είχε καταγράψει άνοδο 20%.

Το μεσογειακό hub μεταφόρτωσης Gioia Tauro κατέγραψε ισχυρή ανάπτυξη το 2020, καθώς η Terminal Investment Limited (TiL) έγινε ο πλήρης ιδιοκτήτης του Medcenter Container Terminal (“MCT”), αποκτώντας το 50% των μετοχών από την Contship Italia το καλοκαίρι του 2019. Το 2021, το Gioia Tauro παρουσίασε μια **μικρή πτώση 1,5%**.



Η... επιστροφή των «πρωταθλητών»

Τα περισσότερα λιμάνια στο κάτω μισό του πίνακα του PortEconomics παρουσίασαν διψήφια ποσοστά ανάπτυξης κατά το εξεταζόμενο έτος.

Η ισχυρή ανάπτυξη, το 2021, της Βαρκελώνης, της Χάβρης, του Marsaxlokk, της Γένοβας και του Γκντανσκ αντισταθμίζει τις μεγάλες απώλειες κυκλοφορίας που σημειώθηκαν το 2020

Από όλα αυτά τα λιμάνια, μόνο η Γένοβα δεν κατάφερε να κατέγραψε δυναμικότητα TEU μεγαλύτερη από το 2019. Ωστόσο, ο αριθμός της Γένοβας εξαιρεί την κοντινή εγκατάσταση Vado Ligure που διαχειρίζεται η ίδια αρχή του λιμενικού συστήματος. Αυτή η νέα εγκατάσταση σημείωσε σημαντική ανάπτυξη το 2021.

Οι επιστροφές σε Χάβρης και Βαρκελώνης είναι αρκετά εντυπωσιακές. Το 2020, η Χάβρη αρχικά επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό από την εθνική απεργία της Γαλλίας τον Δεκέμβριο του 2019 και τον Ιανουάριο του 2020 και αργότερα γνώρισε τον πλήρη αντίκτυπο της μείωσης του ασιατικού φορτίου. Το 2021, ωστόσο, το γαλλικό λιμάνι ανέκαμψε έντονα με περισσότερους αερομεταφορείς να επιλέγουν τη Χάβρη, εν μέρει λόγω των διαταραχών της εφοδιαστικής αλυσίδας σε άλλα μεγάλα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης.

Η απότομη πτώση στη Βαρκελώνη, το 2020, αποδόθηκε σε μεγάλο βαθμό στην κατάρρευση της διαμετακομιστικής κίνησης στο α' εξάμηνο του 2020. Οι ροές

εμπορευματοκιβωτίων εισαγωγών/εξαγωγών στο καταλανικό λιμάνι επηρεάστηκαν λιγότερο. Το 2021, η Βαρκελώνη ενίσχυσε τη θέση της στην αγορά μεταφόρτωσης sea-sea, ενώ υποδέχτηκε επίσης περισσότερα φορτία.

Παρατεταμένη ανάπτυξη σε Zeebrugge και Sines

Τα λιμάνια Zeebrugge και Sines ολοκληρώνουν την πρώτη 15άδα της κατάταξης. Αυτά τα λιμάνια σημείωσαν ισχυρές επιδόσεις το 2020 και ενίσχυσαν περαιτέρω τις θέσεις τους το 2021. Ο όγκος του Zeebrugge το 2021 ήταν κατά 23,9% υψηλότερος έναντι του 2019, εν μέρει λόγω της ισχυρής απόδοσης του terminal της Cosco Shipping Ports.

Τέλος, το πορτογαλικό Sines κατάφερε να τα πάει ακόμα ελαφρώς καλύτερα με εντυπωσιακή ανάπτυξη 28,2% σε μια διετία.