

Ενημερωτική εκδήλωση | Δευτέρα, 26 Φεβρουαρίου 2024 | 15:00

“Οι επιπτώσεις της κρίσης στην Ερυθρά Θάλασσα στο Διεθνές Εμπόριο και την Εφοδιαστική Αλυσίδα”



Θανάσης Καρλής (Δρ)

ΟΛΠ ΑΕ

ΟΛΠ ΑΕ - ιστορικοί σταθμοί

1930: Ίδρυση
ΟΛΠ

2003:
Εισαγωγή της
ΟΛΠ ΑΕ στο
Χρηματιστήριο

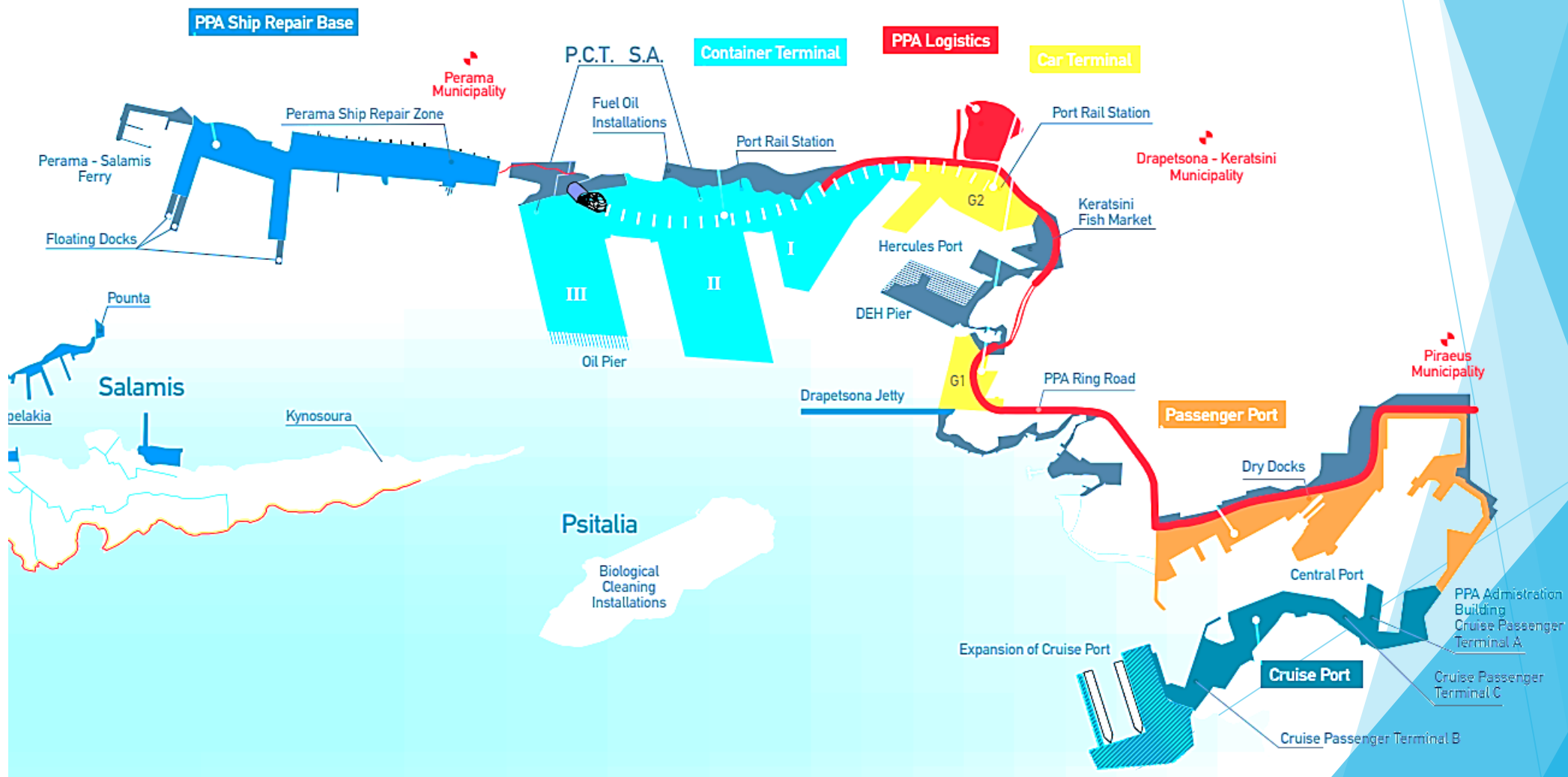
2016: COSCO
Shipping αποκτά
το 51% της ΟΛΠ ΑΕ

1999:
Μετατροπή
σε ΑΕ

2009: PCT S.A
αναλαμβάνει
την
παραχώρηση
των
προβλητών
II&III από την
ΟΛΠ ΑΕ

2021:
COSCO
Shipping
αυξάνει το
ποσοστό σε
67%

Το λιμάνι του Πειραιά



Η στρατηγική θέση του Πειραιά

- ▶ Το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται στο σταυροδρόμι 3 ηπείρων
- ▶ Ο Πειραιάς, η Σιγκαπούρη και το Tanger Med είναι τα μόνα 3 λιμάνια στον κόσμο που περιλαμβάνονται και στους δύο πίνακες
- ▶ Μεταξύ των 10 λιμένων με τους χαμηλότερους περιορισμούς δικτύου (αριθμός των κόμβων που συνδέονται απευθείας σε έναν δεδομένο εστιακό κόμβο) και
- ▶ Στα 10 κορυφαία λιμάνια με τις υψηλότερες κεντρικότητες (ένα μέτρο της κεντρικότητας σε ένα γράφημα που βασίζεται στις συντομότερες διαδρομές).

Top 10 ports with the lowest network constraints.

Rank	Port name	Country	The value of network constraint	Rank based on betweenness centralities
1st	Piraeus	Greece	0.095458	8th
2nd	Tanger Med	Morocco	0.098775	7th
3rd	Singapore	Singapore	0.099972	1st
4th	Algeciras	Spain	0.103774	24th
5th	Marsaxlokk	Malta	0.108141	23rd
6th	Sines	Portugal	0.109866	141th
7th	Las Palmas	Spain	0.112848	43rd
8th	Cartagena	Columbia	0.114761	18th
9th	Everglades	U.S.A	0.122898	66th
10th	Marief	Cuba	0.126385	228th

Top 10 ports with the highest betweenness centralities.

Rank	Port name	Country	Standardized value of betweenness centrality
1st	Singapore	Singapore	0.543137
2nd	Shanghai	China	0.326270
3rd	Busan	South Korea	0.238330
4th	Yantian	China	0.229687
5th	Rotterdam	Netherlands	0.194722
6th	Hong Kong	China	0.123834
7th	Tanger Med	Morocco	0.109582
8th	Piraeus	Greece	0.109205
9th	Keelang	Malaysia	0.106295
10th	Yokohama	Japan	0.099732

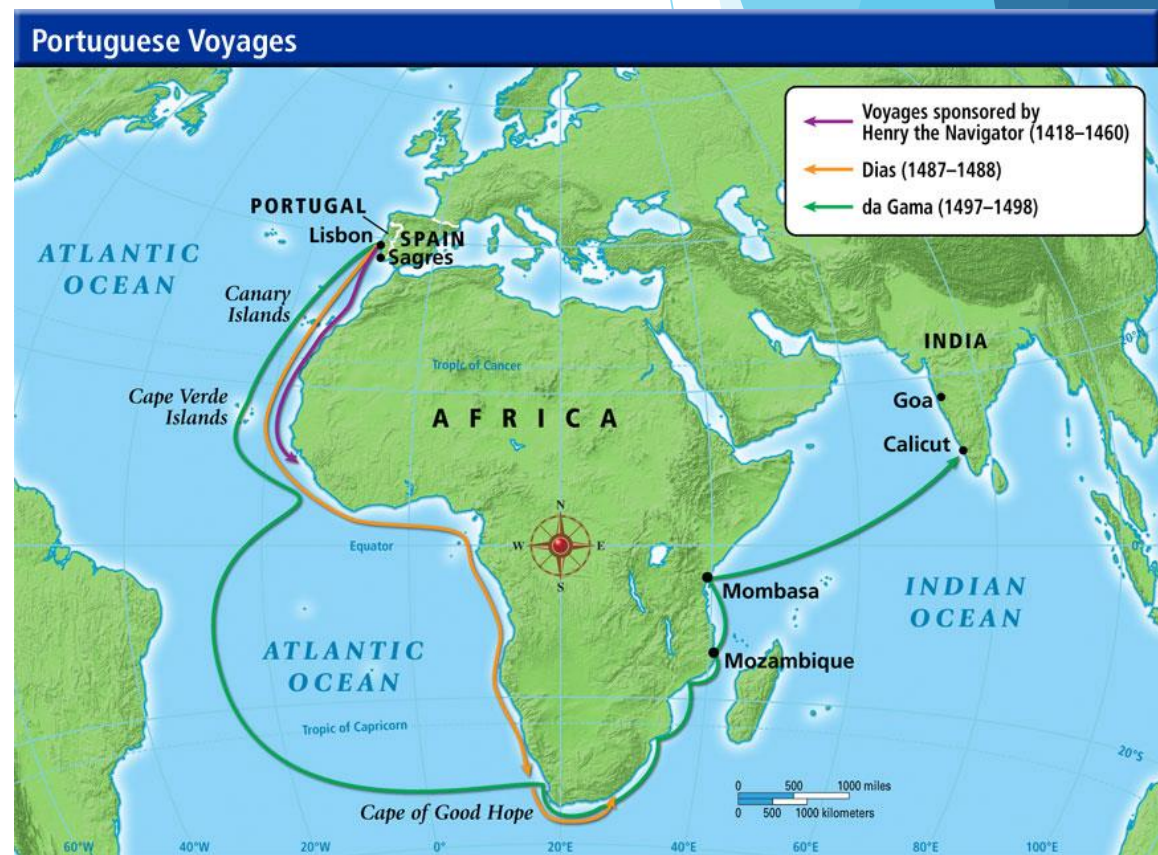
*Source: “Revisiting important ports in container shipping networks: A structural hole-based approach”
 Qiang Zhang, Shunhao Pu, Lihua Luo, Zhichao Liu, Jie Xu - *Transport Policy*, Volume 126, 2022, Pages 239-248

Επιπτώσεις από την Ερυθρά Θάλασσα

Προ κρίσης στην Ερυθρά Θάλασσα

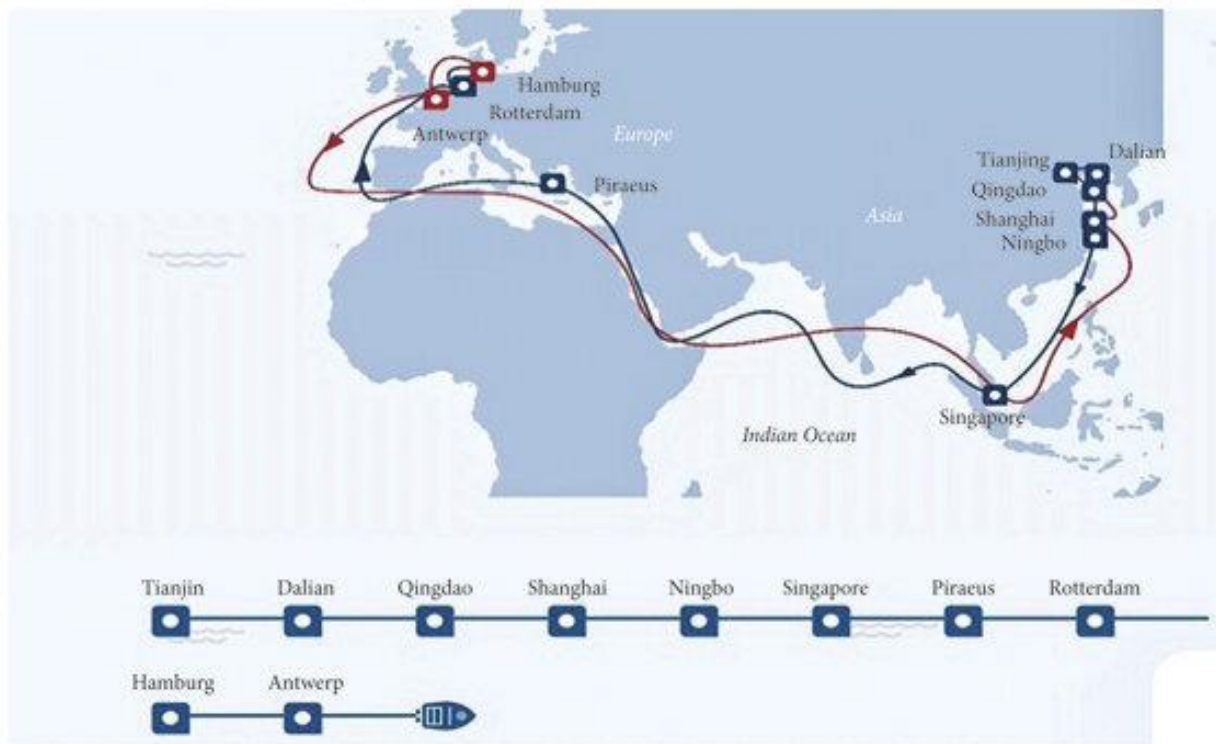


Μετά κρίσης στην Ερυθρά Θάλασσα



Η Cosco Shipping θα συνεχίσει να υποστηρίζει τον Πειραιά

- Παρέχοντας απευθείας συνδέσεις με Ασία και Δ. Ευρώπη.
- Πραγματοποιώντας μεταφορτώσεις στον Πειραιά.

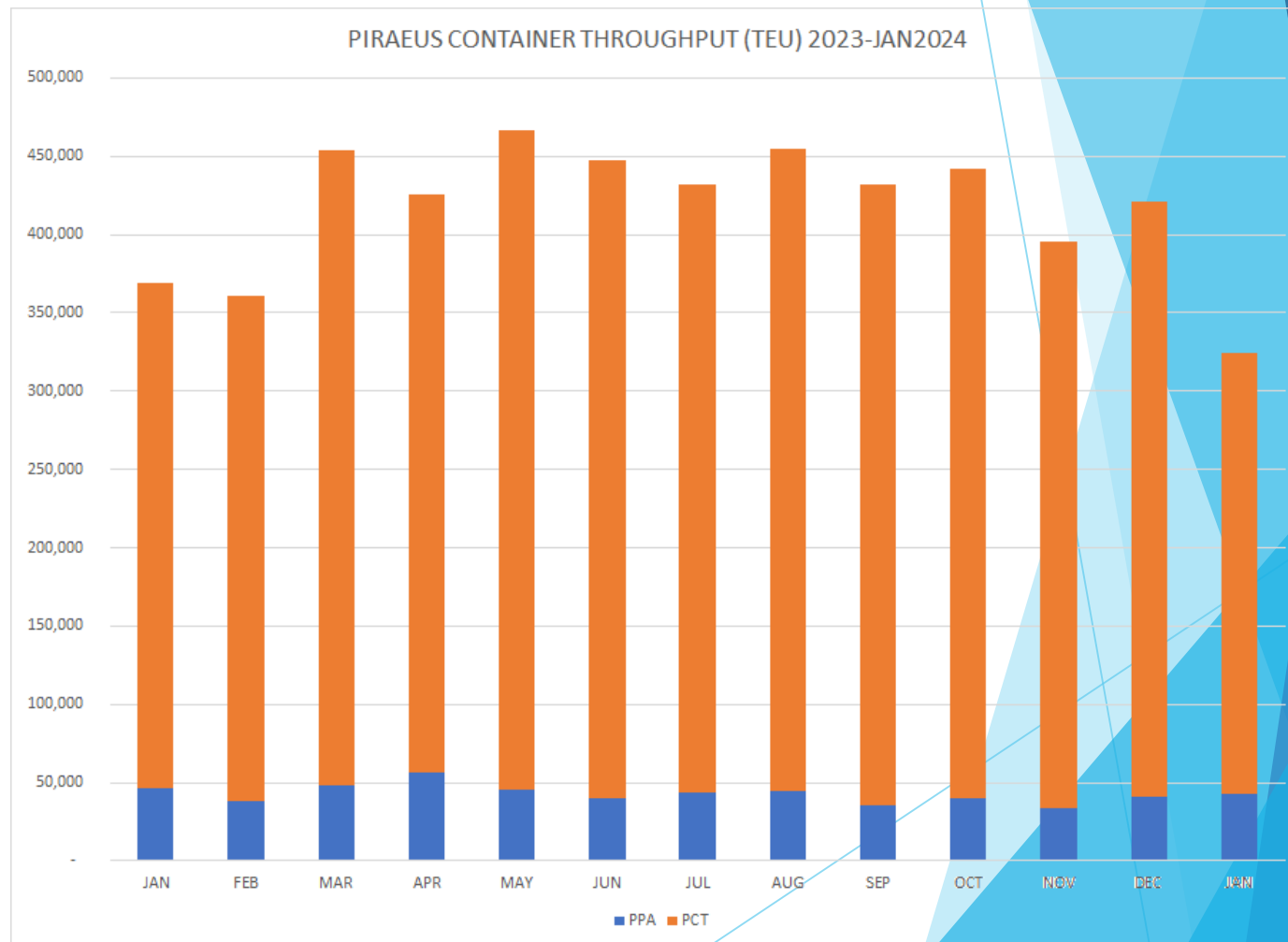


Επιπτώσεις στους όγκους διακίνησης

- ▶ Τα στρατηγικά χαρακτηριστικά του Πειραιά
- ▶ Η συνεχιζόμενη υποστήριξη της Cosco Shipping

Περιορίζουν την επίπτωση στους όγκους διακίνησης εξαιτίας της κρίσης στην Ερυθρά Θάλασσα.

- ▶ Σχετικά περιορισμένη επίπτωση τον Ιανουάριο 2024
 - ▶ -12.7% στη PCT
 - ▶ - 8% στον ΟΛΠ
 - ▶ Με συνολική διακίνηση περίπου 325K TEU τον Ιανουάριο του 2024



Επίπτωση στους ναύλους

Οι ναύλοι από SEASIA αυξήθηκαν πάνω από 300% (π.χ. από 700USD το Νοβ. 2023 σε c.3500USD τον Ιαν. του 2024).

Αυτό οφείλεται στα επιπλέον καύσιμα για το ταξίδι γύρω από την Αφρική (περίπου 28%) και

Τα επιπλέον πλοία που πρέπει να δρομολογηθούν για να διατηρηθεί μια συχνότητα κοντά στην εβδομάδα.

Οι περισσότερες γραμμές έχουν επιβάλει επίναυλο

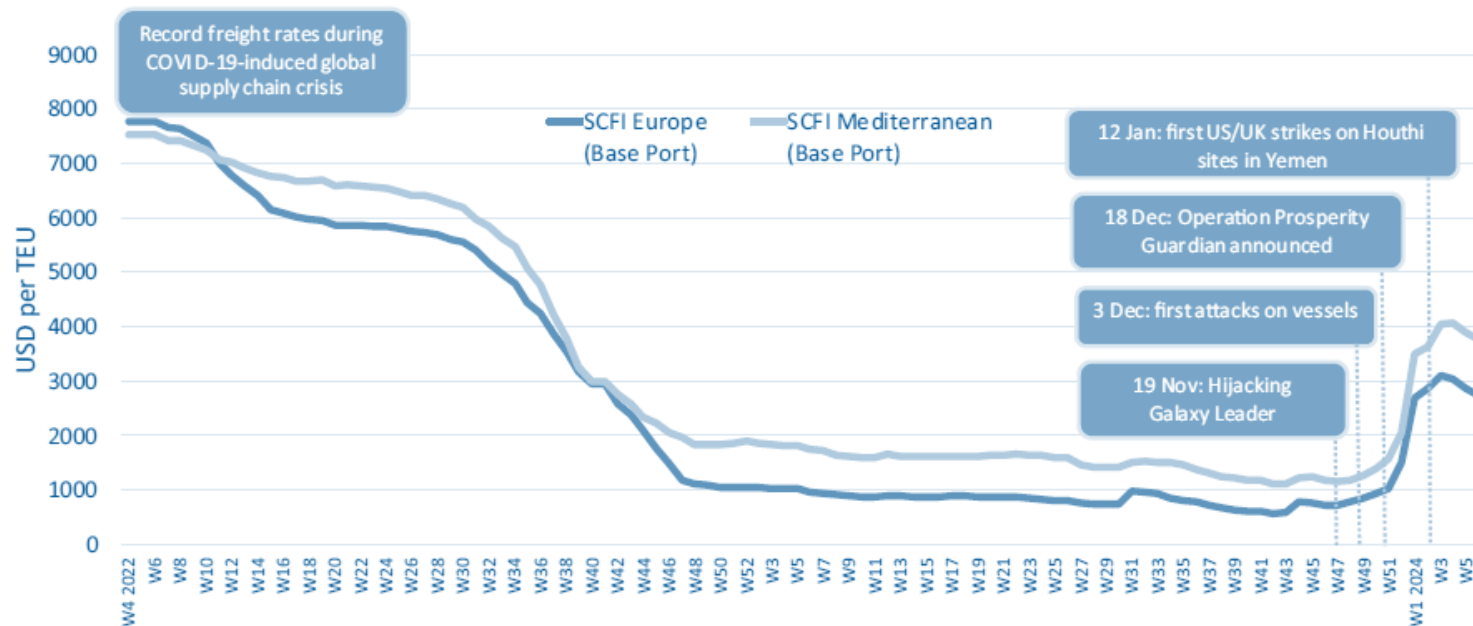


Fig. 3 Evolution of Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), North Europe and Mediterranean, week 4, 2022, to week 6, 2024, in USD per TEU.

Επίπτωση στις απευθείας συνδέσεις

Οι εισαγωγές και οι εξαγωγές θα έχουν λιγότερες επιλογές για άμεση πρόσβαση σε αγορές του εξωτερικού.

- Ο χρόνος μεταφοράς θα αυξηθεί. Εκτίμηση 14 ημέρες
- Τα συνολικά κόστη μεταφοράς θα αυξηθούν από τις επιπλέον μεταφορτώσεις



Συμπεράσματα

Το ταξίδι περίπλου της Αφρικής δεν είναι αποτελεσματικό για το εμπόριο λόγω του αυξημένου κόστους και του χρόνου διέλευσης.

Οι συνθήκες τελικά θα ομαλοποιηθούν και η διέλευση του Σουέζ θα αναβιώσει όταν η κατάσταση τεθεί υπό έλεγχο.

Στο μεταξύ, το εμπόριο θα αντιμετωπίσει υψηλότερο κόστος που θα επηρεάσει το κόστος παραγωγής, την ανταγωνιστικότητα διείσδυσης στην αγορά και τον Ευρωπαϊκό πληθωρισμό.

Λιμάνια με στρατηγική θέση όπως ο Πειραιάς θα γίνουν και πάλι βασικοί κόμβοι μεταφόρτωσης.

Ο Πειραιάς επηρεάζεται κυρίως στον τομέα εμπορευματοκιβωτίων και σε μικρότερο βαθμό στο τομέα οχημάτων

Ωστόσο, όσο μεγαλύτερη είναι η διάρκεια της κρίσης τόσο μεγαλύτερη είναι η περίοδος ανάκαμψης, καθώς ο επανασχεδιασμός των δρομολογίων είναι δαπανηρός και χρονοβόρος.



Σας ευχαριστώ θερμά



thanasis.karlis@olp.gr



(+ 30) 210 4550 486