

262 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «απέφυγαν» την Ερυθρά Θάλασσα. Η επίπτωση στα ναύλα

2024/01/07 15:50 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ασταθής εξακολουθεί να παραμένει η κατάσταση για τη ναυτιλία στην Ερυθρά Θάλασσα από τις συνεχιζόμενες επιθέσεις των ανταρτών Χούθι εναντίον εμπορικών πλοίων παρά τη δραστηριοποίηση της πολυεθνικής ομάδας ναυτικής προστασίας που συγκροτείται υπό την αιγίδα των ΗΠΑ, όπως μετέδωσε το ΑΠΕ - ΜΠΕ.

Στελέχη της ναυτιλίας χαρακτηρίζουν την κατάσταση που έχει διαμορφωθεί ιδιαίτερα κρίσιμη, αφού η επιλογή 18 ναυτιλιακών εταιρειών, κυρίως μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων να επαναδρομολογήσουν τα πλοία τους γύρω από τη νότια Αφρική έχει εκτοξεύσει το κόστος των ναύλων, με ό,τι αυτό σημαίνει στη διαμόρφωση της τελικής τιμής των προϊόντων με τελικό αποδέκτη τον καταναλωτή.

Σύμφωνα με τον ναυλομεσιτικό οίκο Linerlytica, 262 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είχαν εκτραπεί προς τη διαδρομή του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας έως τις 31 Δεκεμβρίου, **με συνολική χωρητικότητα 3,4 εκατ. TEUs, ή το 12% της παγκόσμιας χωρητικότητας.**

Αύξηση στα ναύλα

Λόγω των αλλαγών στις διαδρομές των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μέσω του διάπλου της Αφρικής ο δείκτης Freightos Baltic Index (FBX), κατέγραψε ότι οι τιμές από την Ασία προς την Ευρώπη είχαν αυξηθεί κατα περίπου κατά 86% έως τις 2 Ιανουαρίου στη spot αγορά.

Η μεταφορά ενός εμπορευματοκιβωτίου 40 ποδών που ήταν στα 2.452 δολάρια, αυτή τη στιγμή φθάνει στα 4.042 δολάρια. Επίσης, οι τιμές στη διαδρομή από την Ασία προς τη Μεσόγειο αυξήθηκαν κατά 2.774 δολάρια, στα 5.175 δολάρια, ανά εμπορευματοκιβώτιο.

Ο δείκτης Shanghai Containerized Freight Index κατέγραψε επίσης αύξηση **80% στις τιμές spot από τη Σαγκάη προς την Ευρώπη την εβδομάδα έως τις 29 Δεκεμβρίου.**

Οι τιμές αυξήθηκαν στα 2.694 δολάρια ανά εμπορευματοκιβώτιο σε μια εμπορική διαδρομή όπου ήταν κάτω από 1.000 δολάρια για σχεδόν έναν χρόνο. Επίσης, οι τιμές από την Κίνα προς τη Μεσόγειο αυξήθηκαν κατά 70%, στα 3.491 δολάρια ανά εμπορευματοκιβώτιο, στο τέλος Δεκεμβρίου.

Η A.P. Moller – Maersk, μετά την επίθεση που δέχθηκε το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της Maersk Hangzhou στις 30 Δεκεμβρίου, ανακοίνωσε ότι διακόπτει όλες τις διελεύσεις από την Ερυθρά Θάλασσα/Κόλπο του Άντεν μέχρι νεωτέρας.

Σε ανακοίνωσή της, η εταιρεία αναφέρει ότι για την ασφάλεια των ναυτικών και του φορτίου στα πλοία, διακόπτει τις μετακινήσεις μέσω της περιοχής, αξιολογώντας συνεχώς την κατάσταση με αναδρομολόγηση των πλοίων γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας.

Η δανέζικη ναυτιλιακή εταιρεία μετά την επίθεση είχε αρχικά προχωρήσει σε 48ωρη παύση στις διελεύσεις μέσω της Ερυθράς Θάλασσας, ενώ τις προηγούμενες ημέρες μετά τη σύσταση της διεθνούς ναυτικής αποστολής υπό την ηγεσία των ΗΠΑ για την προστασία της ναυτιλίας, είχε επανεκκινήσει τα δρομολόγια των πλοίων της μέσω της διώρυγας του Σουέζ.

Σημειώνεται ότι όσες εταιρείες αποφασίζουν τον διάπλου των πλοίων τους από την Ερυθρά Θάλασσα, μέσω της διώρυγας του Σουέζ οδηγούνται και σε σημαντική άνοδο των ασφαλίσεων για τα πλοία τους.

Η κίνηση των δεξαμενόπλοιων μέσω της Ερυθράς Θάλασσας διατηρείται, με τις τιμές των ναύλων να αυξάνονται σε ορισμένες διαδρομές, παρά τους φόβους για επιθέσεις κατά της ναυτιλίας.

Ναυλομεσίτες υποστηρίζουν ότι οι ιδιοκτήτες επιθυμούν να αποφύγουν τον επαναπρογραμματισμό μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, διότι το επιπλέον κόστος θα ανέλθει σε περίπου 1,1 εκατ. δολάρια για ένα δεξαμενόπλοιο LR.

Σύμφωνα με την Clarksons Research, ο αριθμός των δεξαμενόπλοιων που διέρχονται από τη διώρυγα του Σουέζ παραμένει παρόμοιος με τα επίπεδα πριν από τις επιθέσεις σε πλοία στην περιοχή, οι οποίες αυξήθηκαν απότομα τον Δεκέμβριο.

Σχεδόν το 15 τοις εκατό του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου διέρχεται από την Ερυθρά Θάλασσα, συμπεριλαμβανομένου του 8 τοις εκατό του παγκόσμιου εμπορίου σιτηρών, του 12 τοις εκατό του πετρελαίου που διακινείται μέσω θαλάσσης και του 8 τοις εκατό του παγκόσμιου εμπορίου υγροποιημένου φυσικού αερίου.

Με κοινή δήλωσή τους, 12 κράτη ζήτησαν τον άμεσο τερματισμό των επιθέσεων των

Χούθι προειδοποιώντας για την ευθύνη των συνεπειών εάν συνεχίσουν να απειλούν ζωές, την παγκόσμια οικονομία και την ελεύθερη ροή του εμπορίου στις κρίσιμες πλωτές οδούς της περιοχής.