

«Ελεγχόμενες», επί του παρόντος, οι επιπτώσεις στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης από την κρίση στην Ερυθρά Θάλασσα

2024/01/19 08:36 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μικρές είναι προς το παρόν οι επιπτώσεις στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης από τις εξελίξεις στην Ερυθρά Θάλασσα, την ίδια στιγμή που το τίμημα των επιθέσεων των ανταρτών Χούθι έχει βαρύ σε χρόνο και χρήμα τίμημα, σύμφωνα με το ΑΠΕ - ΜΠΕ.

«Το ένα τρίτο του παγκόσμιου εμπορίου, ειδικά σε containerized cargo (φορτίο που μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτια) διέρχεται μέσω Σουέζ.

Οι εξελίξεις έχουν αναγκάσει τις περισσότερες ναυτιλιακές που επείγονται να αλλάξουν ρότα και να στέλνουν τα πλοία τους να κάνουν τον γύρο της Αφρικής, περνώντας από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, κάτι που στοιχίζει καθυστερήσεις περίπου 10 ημερών και κοστίζει σε χρήμα», εξηγεί στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL) Βορείου Ελλάδος Δημήτρης Τσιτσάμης.

Όπως λέει, αν τον περασμένο Δεκέμβριο **το κόστος για να φτάσει ένα κοντέινερ από την Άπω Ανατολή στη Μεσόγειο κυμαινόταν γύρω στα 1400 ευρώ, πλέον έχει εκτοξευτεί κοντά στα 2500 ευρώ.**

«Οι παρακάμψεις και οι καθυστερήσεις και το αυξημένο κόστος που προκύπτουν εξαιτίας αυτών, επιβαρύνουν τόσο τον τελικό καταναλωτή, όσο και τις εταιρείες, πολλές από τις οποίες χρονομισθώνουν πλοία.

Για ένα πλοίο μικρού μεγέθους, η χρονομίσθωση είναι της τάξης των 30.000 ευρώ ανά ημέρα και στα μεγαλύτερα το κόστος της αυξάνεται σημαντικά, οπότε γίνεται προφανές τι στοιχίζει σε μια εταιρεία η καθυστέρηση των δέκα ημερών», σημειώνει ο κ. Τσιτσάμης και προσθέτει πως αν η κατάσταση αυτή συνεχίσει ως έχει και δεν γίνει κάτι για να ξεπεραστεί, τότε η επίπτωση για τις ναυτιλιακές εταιρείες και τα logistics θα είναι μεγάλη, λαμβανομένου υπόψη του τεράστιου όγκου φορτίων που διακινούνται μέσω Σουέζ και του κόστους των παρακάμψεων.

Σε γενικές γραμμές πάντως, σημειώνουν άλλες πηγές, ο περίπλους της Αφρικής για τα λιμάνια της Μεσογείου μέσω Γιβραλτάρ εκτιμάται ότι παραμένει προς το παρόν βιώσιμη διαδρομή, παρά τη σημαντική άνοδο στα ναύλα, σε τριψήφιο ποσοστό.

Σε κάθε περίπτωση, οι σοβαρές αρρυθμίες προκάλεσαν χθες την αντίδραση και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO), ο οποίος -με ανακοίνωσή του- εκφράζει την ανησυχία του για τις επιπτώσεις στα ευρωπαϊκά λιμάνια από την κλιμάκωση της κρίσης στην Ερυθρά Θάλασσα.

Επιπλέον 3.500 ναυτικά μίλια

«Με τις επιθέσεις», αναφέρεται στην ανακοίνωση, «οι αντάρτες παρεμποδίζουν σοβαρά την κυκλοφορία μέσω της διώρυγας του Σουέζ, η οποία είναι μια στρατηγική πλωτή οδός και η ταχύτερη ναυτιλιακή οδός μεταξύ Ασίας και Ευρώπης.

Η αναδρομολόγηση προσθέτει άλλα 3000 – 3500 ναυτικά μίλια (6.000 χιλιόμετρα) σε αυτή τη διαδρομή και μπορεί να κάνει το ταξίδι μεταξύ Ασίας και Ευρώπης **να διαρκεί 8 έως 15 ημέρες περισσότερο (...)** Οι λιμένες της Ευρώπης υπογραμμίζουν τις έντονες ανησυχίες τους σχετικά με αυτή την κλιμακούμενη κατάσταση, η οποία προκαλεί επίσης σημαντικές διαταραχές στην αλυσίδα εφοδιασμού και υπάρχει κίνδυνος να παρεμποδίσει βραχυπρόθεσμα τις έγκαιρες παραδόσεις σε ορισμένους κλάδους.

Επιπλέον, τα λιμάνια βλέπουν τις τιμές των εμπορευματοκιβωτίων να αυξάνονται απότομα και να φτάνουν ξανά στα εξαιρετικά υψηλά ποσοστά που εφάρμοζαν οι ναυτιλιακές εταιρείες κατά τη διάρκεια του COVID».

Έχει επηρεαστεί το λιμάνι της Θεσσαλονίκης;

Έχει επηρεάσει η κατάσταση αυτή το λιμάνι της Θεσσαλονίκης; «Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έκλεισε το 2023 με σημαντική αύξηση στα κοντέινερ. Αυτό που βλέπουμε τώρα -αλλά είναι πολύ νωρίς για ακριβή συμπεράσματα καθώς ο Ιανουάριος έχει διανύσει μόνο 18 ημέρες- είναι ότι υπάρχει πολύ μικρή πτώση. Πιο ξεκάθαρη εικόνα εκτιμώ πως θα έχουμε στους επόμενους μήνες», εκτιμά ο κ. Τσιτσάμης.

Όπως ανέφεραν στο ΑΠΕ-ΜΠΕ άλλες πηγές της αγοράς, σε ό,τι αφορά το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, από το τέλος Οκτωβρίου, οπότε άρχισε να εκδηλώνεται η νέα κρίση του Σουέζ, παρατηρείται σταδιακή επιβράδυνση του ρυθμού αύξησης των διακινούμενων με εμπορευματοκιβώτια φορτίων, ενώ τον Ιανουάριο σημειώθηκε πράγματι πολύ μικρή κάμψη.

Κατά τις ίδιες πηγές, η τρέχουσα κρίση δεν είναι τεχνική, όπως η προηγούμενη με το

γιγαντιαίο πλοίο εμπορευματοκιβωτίων, «Ever Given», που απέκλεισε επί σχεδόν μία εβδομάδα τη Διώρυγα, πριν η κυκλοφορία αποκατασταθεί. Συνεπώς, δεν είναι εξίσου εύκολο με τότε να προβλεφθεί η διάρκειά της.

Όπως το έθεσε στην ανακοίνωση του ESPO κι ο πρόεδρος του Zeno D' Agostino, «στην περίπτωση του Ever Given, αντιμετωπίσαμε ένα ατυχές ατύχημα και η λύση εξαρτιόταν από την τεχνική και επιχειρησιακή εμπειρογνωμοσύνη. Τώρα, αντιμετωπίζουμε ένα γεωπολιτικό εμπόδιο σε μια σημαντική εμπορική διαδρομή, **γεγονός που καθιστά πιο δύσκολη και απρόβλεπτη την επίλυση της κρίσης**».

Ωστόσο, προσθέτουν οι ίδιες πηγές, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν είναι τόσο ευάλωτο στη νέα κρίση, όσο άλλοι λιμένες, **καθώς εξυπηρετεί feeder vessels, δηλαδή μικρότερα καράβια που κυρίως κάνουν μεταφορτώσεις**, και όχι μεγάλα «μητρικά» πλοία (mother vessels), που έρχονται απευθείας από το Σουέζ.

Μείωση εσόδων κατά 40%

Υπενθυμίζεται ότι τα έσοδα της Διώρυγας του Σουέζ (Αίγυπτος), εκπεφρασμένα σε δολάρια, έχουν μειωθεί κατά 40% από την αρχή της χρονιάς σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2023, καθώς οι επιθέσεις των Χούθι εξώθησαν μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες να την αποφεύγουν, όπως δήλωσε πριν από λίγες ημέρες ο επικεφαλής της αρχής που τη διαχειρίζεται, ο Οσάμα Ράμπι.

Η κίνηση των πλοίων μειώθηκε κατά 30% σε σχέση με πέρυσι κατά τις πρώτες 11 ημέρες του Ιανουαρίου, στα 544 έναντι 777 πέρυσι, διευκρίνισε. Συνολικά το 2022 υπολογίζεται ότι διήλθαν από τη Διώρυγα περίπου 23.800 πλοία.

Η Διώρυγα του Σουέζ αποτελεί σημαντική τροφοδότρια για την οικονομία της Αιγύπτου συνολικά, εισφέροντας έσοδα δισεκατομμυρίων δολαρίων σε συνάλλαγμα. Κατά την προηγούμενη οικονομική χρήση εκτιμάται ότι εισέφερε περί τα 9,4 δισεκατομμύρια δολάρια, ενώ υπολογίζεται ότι **καθημερινά παράγει, κατά μέσο όρο, έσοδα 25-30 εκατ. δολαρίων για την Αίγυπτο**, χάρη στα ναύλα και τις πρόσθετες υπηρεσίες που παρέχονται. Μάλιστα, η νέα κρίση του Σουέζ έρχεται, σε μια περίοδο που στην περιοχή της Διώρυγας βρίσκονται σε εξέλιξη μεγάλες επενδύσεις για την αύξηση της δυναμικότητας των υποδομών της.

Για παράδειγμα, όπως είχε επισημάνει σε πρόσφατη συνέντευξή του στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο Aly Assem Ibrahim (Άλι Άσεμ Ιμπραήμ), γενικός διευθυντής του ανατολικού λιμένος του Πορτ Σαΐντ (East PortSaid Port), στη βόρεια είσοδο της Διώρυγας του Σουέζ, το λιμάνι, που αναπτύσσεται αλματωδώς μετά το 2015, έχοντας πολλαπλασιάσει το εμβαδόν του, εξελίσσεται σταδιακά σε ολοκληρωμένη υποδομή με ζώνες logistics και βιομηχανικές δραστηριότητες υπό την ίδια ομπρέλα.

Στα επόμενα χρόνια σχεδιάζεται να λειτουργήσουν πέντε νέοι τερματικοί σταθμοί, εκ των οποίων στόχος ήταν οι τρεις πρώτοι να τεθούν σε λειτουργία εντός του 2024: ο νέος σταθμός εμπορευματοκιβωτίων αναμένεται να λειτουργήσει στο τρίτο ή τέταρτο τρίμηνο του 2024, ενώ εντός του ίδιου έτους εκτιμάται ότι θα τεθεί σε λειτουργία τερματικός σταθμός πολλαπλών χρήσεων και το νέο terminal RORO, στο πλαίσιο συμμαχίας των εταιρειών MSC, NYK και Toyota Tsusho Corporation.

Ο τέταρτος θα είναι ένας τερματικός σταθμός ικανός να διαχειρίζεται περισσότερους από 6 έως 7 εκατομμύρια τόνους σιτηρών διαφόρων ειδών, που εκτιμάται ότι θα λειτουργήσει στις αρχές του 2025 και ο πέμπτος ένα terminal μέσα στο λιμάνι. Άραγε, θα επηρεάσει τελικά αυτή η κρίση τον εν εξελίξει επενδυτικό σχεδιασμό και πώς;