

Νέα δεδομένα για τη ναυτιλία μετά τη βύθιση του ελληνόκτητου Tutor από τους Χούθι. Αύξηση των ναύλων

2024/06/24 08:42 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Αλλαγή βαθμού επικινδυνότητας για τους ναυτικούς και τα πλοία που διαπλέουν την Ερυθρά Θάλασσα σηματοδοτεί η νέα τακτική των επιθέσεων από τους αντάρτες Χούθι, στον απόηχο της σύρραξης στην Μ. Ανατολή, όπως μετέδωσε το ΑΠΕ - ΜΠΕ.

Οι αντάρτες πλέον εκτός των επιθέσεων drones αναπτύσσουν βάρκες με οπλισμό, έτοιμες να καταφέρουν σοβαρά πλήγματα σε εμπορικά πλοία και στη συνέχεια τη βύθισή τους, δημοσιοποιώντας μάλιστα βίντεο προκειμένου να προκαλέσουν φόβο και ανησυχία.

Την περασμένη εβδομάδα, μια πρώτη επίθεση στο είδος της στην επτάμηνη εκστρατεία των Χούθι κατά της εμπορικής ναυτιλίας, σκότωσε έναν ναυτικό και οδήγησε στη βύθιση του ελληνόκτητου πλοίου μεταφοράς χύδην φορτίου Tutor.

Σε βίντεο που έδωσαν στη δημοσιότητα οι Χούθι, η πρύμνη του Tutor δέχεται επίθεση από ένα μικρό σκάφος και στη συνέχεια το μέσο του πλοίου υφίσταται άλλη μια μεγάλη έκρηξη από ξεχωριστό βλήμα.

Στο Tutor επέβαιναν 22 μέλη πληρώματος, όλοι υπήκοοι Φιλιππίνων, οι οποίοι απομακρύνθηκαν από καταδρομικό πολεμικό πλοίο USS Philippine Sea, ενώ ένα μέλος του πληρώματος του πλοίου αγνοείται.

Είναι το δεύτερο πλοίο που βυθίζεται από τους Χούθι, μετά το Rubymar στις αρχές Μαρτίου. Η τύχη ενός άλλου πλοίου, του ουκρανικού Verbena, ενός πλοίου γενικού φορτίου, παραμένει άγνωστη.

Σύμφωνα με τις τελευταίες πληροφορίες υπέστη σοβαρή πυρκαγιά και εγκαταλείφθηκε ενώ υπήρχε κίνδυνος βύθισής του.

Διεθνείς Οργανισμοί της Ναυτιλίας έχουν ζητήσει άμεση αντιμετώπιση της κατάστασης

Ο γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO, Arsenio

Dominguez, σε ανακοίνωσή του έχει δηλώσει “συγκλονισμένος από το γεγονός ότι οι ναυτικοί που κάνουν τη δουλειά τους εξακολουθούν να γίνονται στόχοι” ενώ κάλεσε τις κυβερνήσεις και τους αρμόδιους Οργανισμούς να παράσχουν τη μέγιστη δυνατή βοήθεια και να προσπαθήσουν για εξεύρεση λύσης σε αυτή την κρίση.

Πάντως, το επόμενο διάστημα δεν αποκλείεται τόσο οι σημαίες όσο και οι ναυτασφαλιστικές εταιρείες να θέσουν νέο πλαίσιο λειτουργίας μπροστά στο ενδεχόμενο συνεχούς κλιμάκωσης των επιθέσεων των Χούθι εναντίον εμπορικών πλοίων.

Αύξηση κόστους στα εμπορευματοκιβώτια

Την ίδια ώρα ο παγκόσμιος δείκτης εμπορευματοκιβωτίων της Drewry παρουσιάζει αύξηση κατά 2%, στα 4.801 δολάρια ανά εμπορευματοκιβώτιο 40 ποδών την περασμένη εβδομάδα, ενώ παρουσιάζει ανοδική πορεία κατά 202% σε σύγκριση με την ίδια εβδομάδα πέρυσι.

Ο τελευταίος σύνθετος δείκτης Drewry WCI των 4.801 δολαρίων ανά εμπορευματοκιβώτιο 40ft **είναι 238% υψηλότερος από τις μέσες τιμές του 2019 (προ πανδημίας) των 1.420 δολαρίων.**

Ο μέσος σύνθετος δείκτης για το τρέχον έτος ανέρχεται σε 3.443 δολάρια ανά εμπορευματοκιβώτιο 40ft, δηλαδή 707 δολάρια υψηλότερα από τη μέση τιμή 10ετίας των 2.736 δολαρίων (η οποία διογκώθηκε από την εξαιρετική για τα ναύλα περίοδο Covid 2020-22).

Οι τιμές των ναύλων από τη Σαγκάη προς τη Γένοβα και από το Ρότερνταμ προς τη Σαγκάη αυξήθηκαν κατά 3% σε 6.862 και 661 δολάρια ανά εμπορευματοκιβώτιο 40 ποδών αντίστοιχα.

Οι τιμές από τη Σαγκάη προς το Ρότερνταμ και από τη Νέα Υόρκη προς το Ρότερνταμ διογκώθηκαν κατά 2% σε 6.177 και 640 δολάρια ανά τευ αντίστοιχα.

Οι τιμές από τη Σαγκάη προς το Λος Άντζελες και από τη Σαγκάη προς τη Νέα Υόρκη αυξήθηκαν κατά 1% στα 6.025 και 7.299 δολάρια ανά 40ft box αντίστοιχα.

Η Drewry αναμένει ότι οι ναύλοι από την Κίνα θα συνεχίσουν να αυξάνονται την επόμενη εβδομάδα λόγω των προβλημάτων συμφόρησης στα ασιατικά λιμάνια

Σημειώνεται ότι η συσσώρευση εμπορευματοκιβωτίων σε λιμάνια της Ασίας και της δυτικής Μεσογείου συνεχίζεται. Σύμφωνα με αναλυτές της Linerlytica η συμφόρηση των λιμένων παγκοσμίως συνέχισε να αυξάνεται την περασμένη εβδομάδα, με πάνω από 2,4 εκατ. τευ χωρητικότητας πλοίων να περιμένουν στα αγκυροβόλια στις 16

Ιουνίου, εκ των οποίων το 60% βρισκόταν στην Ασία.

Η έντονη συμφόρηση παρέμεινε στη Σιγκαπούρη, με τον μέσο χρόνο αναμονής να μειώνεται ελαφρώς, επειδή τα περισσότερα πλοία παρέλειπαν τις προσεγγίσεις στα λιμάνια.

Όπως αναφέρει ο αναλυτής η συνολική συμφόρηση σε εμπορευματοκιβώτια βρίσκεται σε υψηλό 18 μηνών.

Η Διώρυγα του Σουέζ

Στο μεταξύ η Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ, όπως αναφέρει η alpaliner επέκτεινε την έκπτωση για τα εμπορευματοκιβώτια-πλοία που διέρχονται από την πλωτή οδό σε ορισμένες μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, καθώς παλεύει με τη σοβαρή πτώση των διελεύσεων πλοίων και των εσόδων.

Από τον Οκτώβριο, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που έρχονται απευθείας από λιμάνια της Βόρειας Δυτικής Ευρώπης καθώς και από την Ταγγέρη και κατευθύνονται απευθείας σε λιμάνια στην Άπω Ανατολή και τα ανατολικά λιμάνια της νοτιοανατολικής Ασίας **έχουν εξαιρεθεί από την αύξηση των ναύλων κατά 15% που ανακοίνωσε η SCA τον περασμένο Αύγουστο.**

Η εξαίρεση αυτή θα παραταθεί τώρα τουλάχιστον μέχρι το τέλος του 2024, και ισχύει τόσο για τα φορτωμένα πλοία όσο και για τα πλοία με έρμα. Ακολουθεί η συνεχή μείωση της κίνησης στη διώρυγα, με τα έσοδα να μειώνονται σχεδόν 65% σε ετήσια βάση τον Μάιο.

Η SCA ανέφερε έσοδα ύψους 337,8 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ για το μήνα (όλα τα πλοία τύποι πλοίων).

Αυτό συγκρίνεται με έσοδα ύψους 648,0 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ ένα χρόνο νωρίτερα, με τη διώρυγα να συμβάλλει σημαντικά στην οικονομία της χώρας.