
Η επιστροφή των containerships στην Ερυθρά Θάλασσα θα φέρει νέο “χάος” στην αγορά και κατάρρευση των ναύλων, υποστηρίζει η Xeneta

2025/01/27 09:54 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η συμφωνία Ισραήλ - Χαμάς για παύση του πυρός δημιούργησε ελπίδες σχετικά με την προοπτική επιστροφής των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στην Ερυθρά Θάλασσα.

Επιμέλεια: Β. Βεγιάζη

Ωστόσο, σύμφωνα με την ανάλυση της Xeneta, εκτιμάται ότι θα φέρει μια νέα περίοδο αβεβαιότητας και αστάθειας στις θαλάσσιες εφοδιαστικές αλυσίδες.

Πόσο πιθανό είναι να επιστρέψουν τα containerships στην Ερυθρά Θάλασσα;

Μια συμφωνία για παύση του πυρός δεν σημαίνει απαραίτητα μια μεγάλης κλίμακας επιστροφή των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στην Ερυθρά Θάλασσα.

Όπως επισημαίνει η Xeneta, ενώ η κατάπαυση του πυρός είναι ένα σημαντικό βήμα προς τα εμπρός, υπάρχει ακόμη πολύς δρόμος για να επιτευχθεί μια πραγματική ειρηνευτική συμφωνία.

Οι μεταφορείς θα θέλουν να διασφαλίσουν ότι θα έχουν ασφαλή διέλευση για τα πληρώματα και τα πλοία τους μακροπρόθεσμα και ότι η κατάσταση δεν θα επιδεινωθεί ξαφνικά.

Οι εκτροπές γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας δεν είναι αυτό που θέλει ο κλάδος, αλλά η κατάσταση είναι σταθερή και αντιμετωπίζεται. Χρειάστηκαν πολλοί μήνες και ακραίες διαταραχές για να επιτευχθεί αυτή η σταθερότητα, επομένως οι μεταφορείς θα είναι επιφυλακτικοί να επιστρέψουν στην Ερυθρά Θάλασσα πολύ σύντομα. Αν πάει στραβά, επιστρέφουν στην αρχή.

Επομένως, μια άμεση επιστροφή μεγάλης κλίμακας είναι εξαιρετικά απίθανη.

Είναι προετοιμασμένοι οι μεταφορείς να επιστρέψουν και πώς θα το κάνουν;

Αρκετοί θαλάσσιες μεταφορείς έχουν δημοσιεύσει δύο εκδόσεις των υπηρεσιών τους για το 2025 – μία όπου τα πλοία συνεχίζουν να πλέουν γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας και άλλη μια όπου διέρχονται από την Ερυθρά Θάλασσα.

Οι μεταφορείς είναι έτοιμοι να κάνουν την αλλαγή όταν έρθει η κατάλληλη στιγμή, αλλά αυτό θα γίνει σταδιακά. Θα ξεκινήσουν στέλνοντας πλοία χωρητικότητας κάτω των 10.000 TEUs μέσω της Ερυθράς Θάλασσας. Μόλις γίνει αυτό, θα αυξήσουν σταδιακά το μέγεθος των πλοίων που διέρχονται από την περιοχή πριν την αποστολή των πολύ μεγάλων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 18.000-24.000 TEUs.

Η πολυπλοκότητα των θαλάσσιων δικτύων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σημαίνει ότι μπορεί να χρειαστούν 1-2 μήνες για τη μετάβαση των δρομολογίων σε «κανονικές» συνθήκες λειτουργίας μέσω της Ερυθράς Θάλασσας.

Τι θα συμβεί όταν τα πλοία αρχίσουν να διασχίζουν την Ερυθρά;

Σύμφωνα με την Xeneta, θα υπάρξει σοβαρή αναστάτωση αμέσως μετά την επιστροφή των πλοίων στην Ερυθρά Θάλασσα.

Όταν θεωρείται ότι ο χρόνος πλεύσης για ένα εμπόριο που συνήθως διέρχεται από τη Διώρυγα του Σουέζ, για το δρομολόγιο Σαγκάη – Νέα Υόρκη, είναι στις 30-40 ημέρες, καταλαβαίνουμε γιατί θα χρειαστεί χρόνος για να προσαρμοστούν τα χρονοδιαγράμματα.

Τα πλοία δεν θα βρίσκονται εκεί που υποτίθεται ότι είναι και θα φτάνουν στα λιμάνια πολύ νωρίτερα (ή αργότερα) από το προγραμματισμένο. Εάν μεγάλος αριθμός πλοίων φτάσουν στα λιμάνια ταυτόχρονα, θα προκληθούν τεράστιες καθυστερήσεις και συμφόρηση στις θαλάσσιες εφοδιαστικές αλυσίδες.

Όταν η σύγκρουση στην Ερυθρά Θάλασσα κλιμακώθηκε τον Δεκέμβριο του 2023, ακολούθησε αναστάτωση. Ωστόσο, ήταν περισσότερο από έξι μήνες αργότερα, όταν η πραγματική δύναμη της κυκλοφοριακής συμφόρησης χτύπησε και εκτόξευσε τα ναύλα.

Στην εμπορική γραμμή Άπω Ανατολής – Βόρειας Ευρώπης, ο **μέσος όρος των spot τιμών των ναύλων αυξήθηκε κατά 426% τον Ιούλιο** σε σύγκριση με την περίοδο προ της κρίσης της Ερυθράς Θάλασσας.

Τα προβλήματα στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να εμφανίζονται με αργοπορία, αλλά εμφανίζονται σε απροσδόκητους χρόνους και με απροσδόκητους τρόπους – οι μεταφορείς πρέπει να παραμείνουν σε κατάσταση αυξημένης εγρήγορσης.

Τι θα γίνει με τους ναύλους;

Θα επικρατήσει χάος, εκτιμά η Xeneta, καθώς τα δρομολόγια προσαρμόζονται στα δρομολόγια μέσω της Διώρυγας του Σουέζ. Οι τιμές spot θα είναι εξαιρετικά ασταθείς, αλλά θα έχουν έντονη πτωτική τάση.

Πολλά θα εξαρτηθούν από τη διαχείριση της χωρητικότητας των μεταφορέων. Μια μεγάλης κλίμακας επιστροφή στην Ερυθρά Θάλασσα θα σήμαινε πτώση των μέσων παγκόσμιων αποστάσεων ναυσιπλοΐας στα προ κρίσης επίπεδα.

Με τη σειρά του, αυτό θα έφερνε πτώση της παγκόσμιας ζήτησης για TEUs, η οποία επηρεάζει την απόσταση που μεταφέρεται κάθε εμπορευματοκιβώτιο καθώς και τον αριθμό που θα αυτών που θα μεταφερθεί.

Ακόμη και με προβλεπόμενη **αύξηση 3% του παγκόσμιου όγκου το 2025**, η ζήτηση σε TEUs θα μπορούσε να μειωθεί κατά 11% από το 2024, εάν υπάρξει επιστροφή μεγάλης κλίμακας στην Ερυθρά Θάλασσα.

Σε συνδυασμό με τις παραδόσεις ρεκόρ νέων πλοίων, η αγορά θα “πλημμυρίσει” με χωρητικότητα, με τους μεταφορείς να **χρειάζεται να αφαιρέσουν περίπου 1,8 εκατομμύρια TEUs** για να διατηρήσουν το status quo.