

Πειραιάς, 21 Δεκεμβρίου 2023

## ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

### Η «αποφυγή» του Σουέζ κοστίζει πολύ ακριβά στο παγκόσμιο Εμπόριο



Ο πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς, **Βασίλης Κορκίδης**, σχετικά με τις επιθέσεις στον Κόλπο του Άντεν στα εμπορικά πλοία που διέρχονται από την Ερυθρά Θάλασσα και την Διώρυγα του Σουέζ με προορισμό την Μεσόγειο και το λιμάνι του Πειραιά, επισημαίνει:

«Εφόσον η παρέμβαση των Η.Π.Α. με την πρώτη ομάδα των χωρών της Ε.Ε. και του ΝΑΤΟ, που ανέλαβαν δράση για τη διαφύλαξη της ελεύθερης ναυσιπλοΐας στην Ερυθρά Θάλασσα, δεν αποδώσει σύντομα, τότε οι οικονομικές ζημιές, σε παγκόσμια κλίμακα, θα ανέλθουν ημερησίως σε πολλά δις δολάρια. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των ειδικών, το προ διετίας δεκαήμερο κλείσιμο της Διώρυγας δημιούργησε καθυστέρηση 2 εβδομάδων στις αφίξεις στον Πειραιά και άλλα λιμάνια της Μεσογείου, καθώς και 3-4 εβδομάδες επιπλέον χρόνο στις τελικές παραδόσεις εμπορευμάτων. Η τότε αναμονή των πλοίων, με φορτία αξίας άνω των 9 δις δολαρίων, εκτιμάται ότι κόστισε, σε παγκόσμια κλίμακα, περίπου 6 δις δολάρια για κάθε εβδομάδα καθυστέρησης. Ευνοήθηκαν, βεβαίως, τα ναύλα, ειδικά στα πετρελαιοφόρα που διπλασιάστηκαν, λόγω αλλαγής πλεύσης πολλών πλοίων, στη μακρά ρότα 15.000 μιλίων γύρω από την Αφρική, ενώ δημιουργήθηκε μεγαλύτερη ζήτηση πλοίων λόγω του εγκλωβισμού 320 πλοίων στο Σουέζ. Τον μεγαλύτερο αντίκτυπο από την αποφυγή της διώρυγας δέχεται η ενεργειακή αγορά, παρασύροντας ανοδικά την τιμή του πετρελαίου. Μεταξύ των πλοίων που βρίσκονται σε αναμονή από την πλευρά της Μεσογείου, είναι πολλά τάνκερς που μεταφέρουν ημερησίως 9 εκατ. βαρέλια πετρελαίου, από και προς την Ασία, με φορτία κυρίως από Καζακστάν, Ρωσία, Λιβύη και Αζερμπαϊτζάν. Επιπλέον, η Διώρυγα εξυπηρετεί τη διακίνηση του 4% του παγκόσμιου όγκου LNG, σε ετήσια βάση. Οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες μεταφορών θα επιβαρυνθούν και, αντίστοιχα, θα επιβαρύνουν, με επιπλέον κόστος για κάθε ημέρα καθυστέρησης, τους παραλήπτες των φορτίων. Να σημειωθεί ότι η Διώρυγα του Σουέζ, μήκους 120 μιλίων, αποτελεί την ταχύτερη διαδρομή ναυσιπλοΐας που συνδέει την Ευρώπη και την Ασία, με μηνιαία διέλευση καθαρού φορτίου άνω των 100 εκατ. Τόνων, που αντιστοιχεί στο 12% του παγκόσμιου όγκου και του 30% των εμπορευματοκιβωτίων, που ανέρχονται σε 1,4 εκατ. μηνιαίως. Με φόντο το ενεργειακό και τις πληθωριστικές πιέσεις, το παγκόσμιο εμπόριο, αιφνιδίως, βρίσκεται ενώπιον ενός ιδιότυπου "εκβιασμού" από τους Χούτι, που έχουν συμπαραταχθεί με την Χαμάς, και εξαπολύουν πυραυλικές επιθέσεις κατά πλοίων, εμπλέκοντας τη διεθνή ναυτιλία και το εμπόριο. Μια καταδικαστέα πράξη που, ενώ έχει τα χαρακτηριστικά περιφερειακού χαρακτήρα, εντούτοις, επηρεάζει τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Φορείς της ποντοπόρου ναυτιλίας όπως, *Vimco*, *Intercargo*, *ICS* και *ECSA* έχουν ζητήσει την λήψη μέτρων με τον σχηματισμό πολυεθνικής δύναμης από έναν στόλο πολεμικών πλοίων για την αστυνόμευση της

περιοχής και την αποκλιμάκωση της έντασης. Οι εταιρίες BP, Maersk, MSC, CMA, Harag Lloyd, μετά και την αύξηση των ασφαλίσεων κατά κινδύνων πολέμου, αμέσως ανακοίνωσαν αναστολή διελεύσεων από την Ερυθρά και αναδρομολόγηση με περίπλου της Αφρικής, που σημαίνει 10 ημέρες επιπρόσθετο ταξίδι για 700.000 TEU, με εμπορεύματα αξίας 35 δις δολαρίων και βεβαίως ζημιά για τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου και κυρίως του μεγαλύτερου που είναι ο Πειραιάς. Από το ελληνικό υπουργείο Ναυτιλίας αναμένονται οδηγίες προς τα ελληνόκτητα πλοία που κινούνται στη θαλάσσια περιοχή, ενώ η Διεύθυνση Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Λ.Σ. έχει ήδη εκδώσει συστάσεις προς τα πληρώματα για επαγρύπνηση και νυχτερινό διάπλου. Δεδομένου ότι το 90% του παγκοσμίου εμπορίου διακινείται δια θαλάσσης, η επίδραση στη διαμόρφωση των τιμών διαμετακόμισης, αλλά και στα κόστη των καυσίμων, είναι αναπόφευκτη. Σε αναμονή, λοιπόν, των εξελίξεων, ευχόμαστε να υπάρξει ταχεία αποκλιμάκωση της έντασης και να αποφευχθεί η "τέλεια καταιγίδα", γιατί διανύουμε μια περίοδο που το παγκόσμιο εμπόριο έχει ανάγκη από ηρεμία και η εφοδιαστική αλυσίδα χρειάζεται τη διαθεσιμότητα της μεγαλύτερης Διώρυγας του κόσμου.»