

Ukrajina, Gaza in suša pomenijo težave za pomorstvo

Vojne in podnebje so podaljšali ladijske poti, dobava traja dlje ter povzroča višje stroške in emisije.

Pretevor kontejnerjev je še naprej tisti del pomorske trgovine, ki najhitreje raste.

Delo, [Damjan Viršek](#) 18. 11. 2024



Kombinacija geopolitičnih napetosti, podnebnih vplivov in konfliktov je pretresla svetovno trgovino in ogrozila delovanje pomorskih dobavnih verig, opozarja agencija ZN za trgovino in razvoj (Unctad). Kritične točke so predvsem Panamski prekop (povezuje Tih in Atlantski ocean), Rdeče morje in Sueški prekop (skozi

teče pot med Sredozemskim morjem in Indijskim oceanom) ter Črno morje (pomembno vozlišče za izvoz žita).

Pomorska trgovina, ki se je leta 2023 povečala za 2,4 odstotka in dosegla 12,3 milijarde ton, je v primerjavi s krčem v letu 2022 začela okrevati, vendar prihodnost ostaja negotova. Unctadovo poročilo *Review of Maritime Transport* predvideva za leto 2024 skromno dvoodstotno rast, ki jo ob naraščanju kontejnerskih prevozov spodbuja tudi povpraševanje po blagu v razsutem stanju, kot so železova ruda, premog in žito.

Pomorska trgovina je leta 2023 narasla za 2,4 odstotka in dosegla 12,3 milijarde ton.

Letos naj bi bila rast bolj skromna, dvoodstotna, kar je tudi posledica negotovosti.

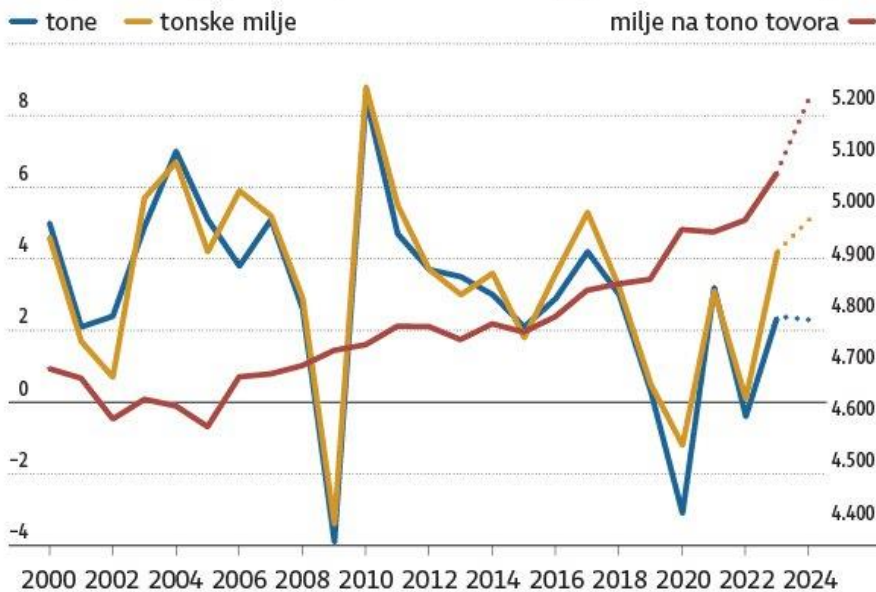
Ob varnostno-političnih tveganjih povzročajo težave tudi podnebne spremembe.

Vendar te številke prikrivajo globlje izzive. Kontejnerska trgovina, ki je leta 2023 narasla le za 0,3 odstotka, naj bi se leta 2024 okrepila za 3,5 odstotka, vendar bo njena dolgoročna rast odvisna od tega, kako se bo lahko ta segment prilagodil nenehnim motnjam, kot so vojna v Ukrajini in naraščajoče geopolitične napetosti na Bližnjem vzhodu.

Ponudba zmogljivosti kontejnerskih ladij se je v letu 2023 na primer povečala za 8,2 odstotka, kar bi v običajnih okoliščinah pomenilo presežek zmogljivosti in pritisk navzdol na cene prevozov. Vendar so motnje na ključnih pomorskih točkah podaljšale ladijske poti in tako povečale povpraševanje po ladjah. Te na poti med Azijo in Evropo potujejo dlje in jih je torej treba več za prevoz enakega tovora). To je olajšalo vprašanje presežne zmogljivosti, a prevoznine so se kljub temu povečale. Če pa se ladijske poti vrnejo v normalno stanje, lahko neravnovesje med ponudbo in povpraševanjem hitro povzroči, da bo del kontejnerskih ladij ostal prazen.

Več je predvsem prevoza na daljših razdaljah

rast pomorskega prevoza po različnih kriterijih, v odstotkih oz. milijah



DELO Vir: Unctad

INFOGRAFIKA: Delo

Motnje na glavnih pomorskih točkah

Promet skozi Panamski in Sueški prekop – kritični arteriji svetovne trgovine – se je do sredine leta 2024 v primerjavi z največjimi zapisanimi številkami zmanjšal za več kot polovico. V Panamskem prekopu je upad povzročila nizka gladina vode, ki je posledica vplivov podnebnih sprememb oziroma premalo padavin na območju, ki napaja jezero Gatun, vir vode za delovanje zapornic v prekopu. Razširitev konflikta v Jemnu v povezavi z vojno v Gazi je na območju Rdečega morja prizadela Sueški prekop, saj plovba ni več varna zaradi napadov jemenskih hutijevcev na ladje. Skupna tonaža ladij, ki so plule skozi Adenski zaliv in Sueški prekop, se je v letu dni zmanjšala za 76 odstotkov.

Tovor se je preusmeril okoli Rta dobrega upanja (južna konica Afrike), število prihodov ladij se je povečalo za kar 89 odstotkov. Čeprav to pomaga vzdrževati pretok blaga med Azijo in Evropo, znatno poveča stroške, zamude in emisije ogljika. Na primer, tipična velika kontejnerska ladja, ki prevaža 20.000 do 24.000 dvajsetčveljskih ekvivalentnih enot kontejnerjev (TEU) na poti Daljni vzhod–Evropa, na enem potovanju povzroči dodatnih 400.000 dolarjev stroškov emisij če jih ocenimo po sistemu trgovanja z emisijami Evropske unije (ETS).



Promet ladij skozi Sueški prekop se je v letu dni po izbruhu vojne v Gazi zmanjšal za kar tri četrtine. FOTO: Amr Abdallah Dalsh/Reuters

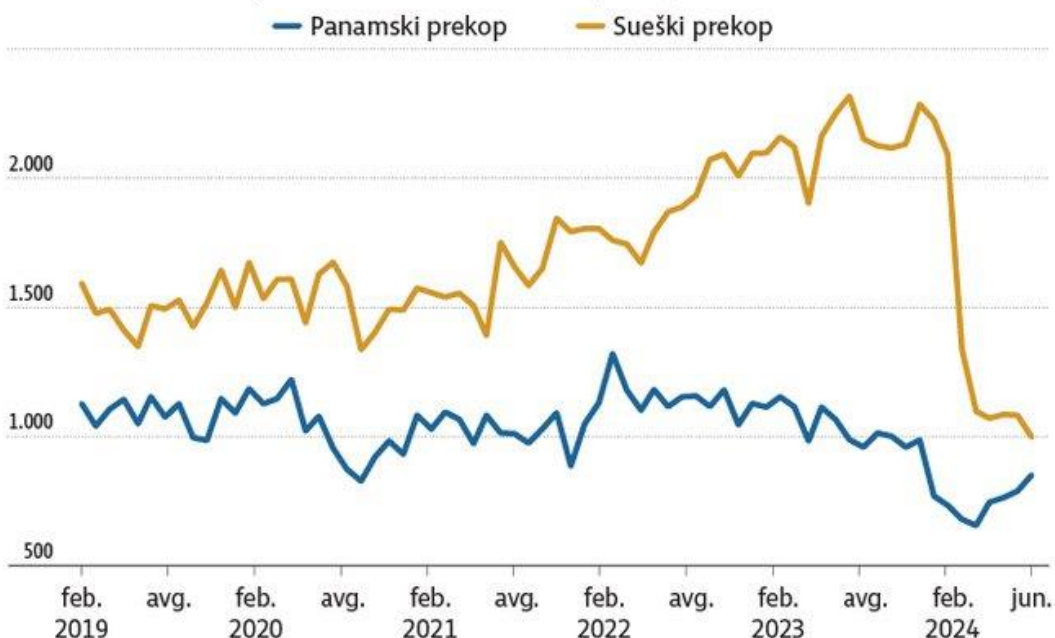
Daljšje poti, višji stroški

Te daljše poti so povzročile večjo preobremenjenost pristanišč, večjo porabo goriva, zvišali so se izdatki ladjarjev in lastnikov tovora za plače posadk in zavarovalne premije. Prav tako se je

povečala izpostavljenost piratstvu, saj je poleg Adenskega zaliva (obala Somalije) po piratih znana tudi obala Zahodne Afrike.

Pri tem, ko je fizični obseg pomorske trgovine narasel za 2,4 odstotka, pa je skupna vsota tonskih milj (kazalnik, ki odraža tako količino prepeljanega tovora kot dolžine opravljenih poti) leta 2023 zrasla za kar 4,2 odstotka, kar je povečalo stroške in emisije. Do sredine leta 2024 je preusmeritev plovil stran od Rdečega morja in Panamskega prekopa povečala svetovno povpraševanje po plovilih za tri odstotke in povpraševanje po kontejnerskih ladjah za 12 odstotkov, če vzamemo za izhodišče domnevno, da motenj ne bi bilo.

Ozko grlo predstavljata oba pomembna prekopa mesečni tranzit ladij skozi Sueški in Panamski prekop



INFOGRAFIKA: Delo

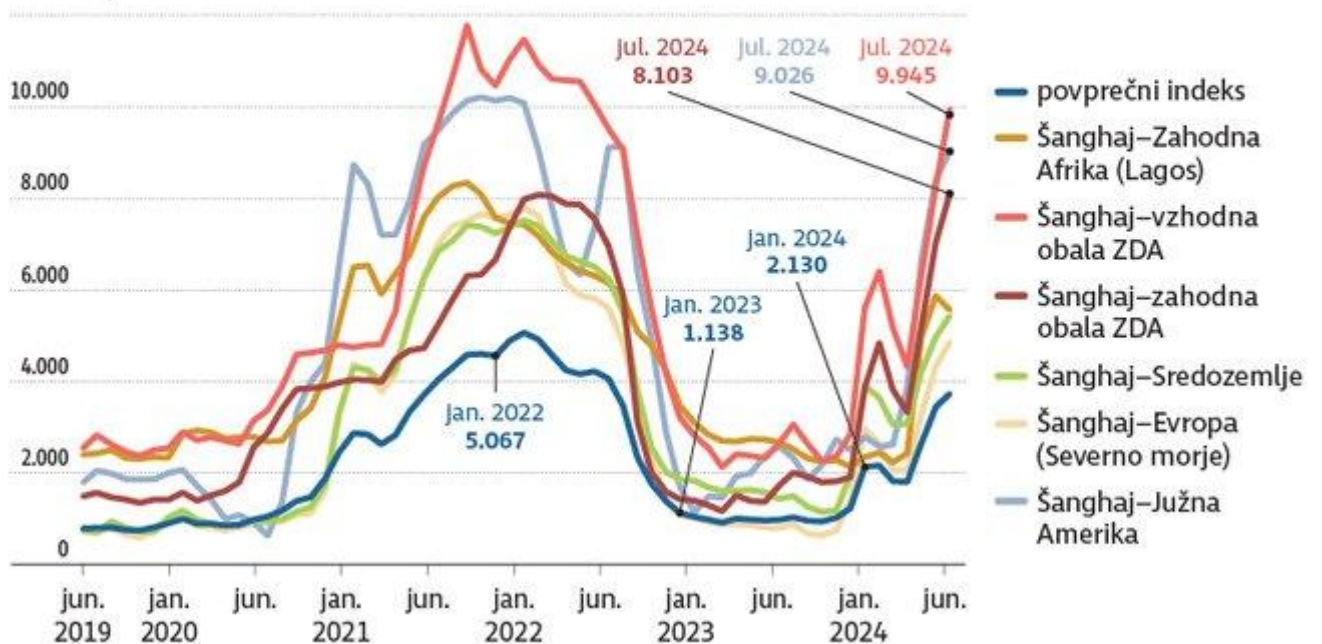
Pristaniška vozlišča, kot na primer Singapur in glavna sredozemska pristanišča, so zdaj pod pritiskom, saj se zaradi preusmeritve ladij spopadajo z naraščajočim povpraševanjem po storitvah pretovarjanja.

Najhuje so prizadete majhne otoške države

Motnje in naraščajoči stroški pa ne vplivajo enako na vse države. Najhuje posledice doživljajo majhne otoške države v razvoju (sem sodijo predvsem oddaljene države v Oceaniji) in najmanj razvite države. Unctadova analiza kaže, da če se bo rast cen prevoza kontejnerjev, kot je bila med oktobrom 2023 in junijem 2024, nadaljevala do konca leta 2025, bi lahko svetovne potrošniške cene v tem času narasle za 0,6 odstotka. A za oddaljene otoške države je potencialni vpliv še hujši, saj se bodo cene pri njih zvišale za 0,9 odstotka, cene predelane hrane pa naj bi se zvišale za 1,3 odstotka.

Prevoznine so povečale težave v Sueškem prekopu

cena prevoza kontejnerja (TEU) na izbrani relaciji (Shanghai Containerized Freight Index), v dolarjih



INFOGRAFIKA: Delo

Gospodarstva teh držav so tako rekoč za ves svoj uvoz in izvoz močno odvisna od ladijskega prometa, vendar se je njihova pomorska povezljivost v zadnjem desetletju v povprečju zmanjšala za devet odstotkov, zaradi česar je njihova izolacija še izrazitejša. Danes so pacifiške otoške države v povprečju desetkrat manj povezane z globalnimi ladijskimi omrežji v primerjavi z drugimi državami, še ugotavlja Unctad.

Skupna vsota tonskih milj je leta 2023 zrasla za kar 4,2 odstotka, kar je povečalo stroške in emisije.