

SKOZI SUEŠKI PREKOP

SPET STEKEL PROMET

Kakšne bodo posledice nesreče?

O tem izrednem dogodku, ki je zamajala logistični svet smo se pogovarjali s sodelavci fakultete **prof. dr. Tomažem Krambergerjem**, **izr. prof. dr. Darjo Topolšek**, **izr. prof. dr. Matjažem Knezom**, **doc. dr. Igorjem Jakominom** in **asist. Tino Cvahte Ojsteršek**.

V SUEŠKEM PREKOPU JE 24. MARCA OKOLI 7. 40 PO LOKALNEM ČASU NASEDLA

KONTEJNERSKA LADJA MV EVER GIVEN (EVERGREEN)

– GRE ZA IZJEMNO VELIKO KONTEJNERSKO LADJO S KAPACITETO 20.124 TEU.

NASEDLA LADJA JE USTAVILA VES PROMET V SUEŠKEM PREKOPU IN JE POSLEDIČNO MOČNO PRETRESLA SVETOVNE OSKRBOVALNE

VERIGE IN PREHOD KRITIČNEGA BLAGA, NAFTE, KEMIKALIJ, ŽIT IN DRUGIH SUROVIN PO VSEM SVETU.

PREKO SUEŠKEGA PREKOPA POTEKA NAMREČ KAR 12 % SVETOVNE POMORSKE TRGOVINE.

NEKAJ VEČ KOT PET DNI JE TRAJALO, DA SO UPRAVLJAVCI PREKOPA IZ

EGIPTA, USPELI »REŠITI« LADJO IN DA JE TA PONOVRNO PLOVNA. MOTNJE V SVETOVNI TRGOVINI PA SE NE BODO

KONČALE S PONOVNIM SPLAVLJENJEM KONTEJNERSKE LADJE. KOT POUČARJA **DOC. DR. IGOR JAKOMIN**

SE ZASTOJI V OSKRBOVALNI VERIGI ŠELE ZAČENJAJO.



Vir: Adobe Stock, Corona Borealis

Zastoji v oskrbi se bodo poznali še več mesecev

»Če pogledamo samo na mikro primeru Koprca: po pravilu prihajata preko Sueškega prekopa v pristanišče dve kontejnerski ladji iz Azije, kar pomeni, da trenutno obe zamujata. Kaj hitro se lahko po sprostitvi prekopa zgodi, da bosta prišli istočasno. Kapacitete, ki jih ima koprsko pristanišče, pa dveh tako velikih ladij ne more raztovoriti hkrati, saj imajo omejene terminalske kapacitete in omejene vlakovne kapacitete zaradi železniške infrastrukture. Prav hitro se lahko zgodi, da se bodo kontejnerji nakopičili in če potem pride še nova ladja, ki je že v plovbi iz Daljnega Vzhoda, bo trajalo kar nekaj časa, da bo tok poslovanja postal spet normalen, sinhroniziran in brez zastojev«, predstavi **doc. dr. Igor Jakomin**.

In če se zavedamo, da je peti dan nesreče na obeh straneh prekopa stalo kar **367 ladij**, bodo zamude v vseh pristaniščih velike. Nekatere ladje so regijo že zapustile in raje ubrale drugo, daljšo pot okoli južne konice Afrike. Pri tem se jim bodo pridružila še druga plovila, ki svojo pot iz vzhodne Azije v Evropo šele pričenjajo, saj so se operaterji odločili, da ne bodo tvegali čakanja, da se kanal ponovno odpre, kar pomeni, da se bodo predvideni vozni redi porušili. »Ker večji pomorski prevozniki ocenjujejo, da bo za vsak dan, ko je promet skozi kanal zaustavljen, trajalo vsaj dva dni, da se zamude nadoknadijo, lahko pričakujemo večje zamude v prometu še nekaj tednov po sprostitvi prometa skozi kanal. Več prevoznikov se je tudi odločilo, da svoje ladje preusmerijo okoli Afrike, kar bo poti dodalo tudi do dva tedna. Tako bo prišlo do zamikov prihodov ladij v namembna pristanišča, kar bo povzročalo težave v pristaniščih v naslednjih tednih. Trenutno pa teh posledic še ni čutiti.«, poudari **asist. Tina Cvahte Ojsteršek**.

»Učinki se bodo multiplicirali in jih bomo v oskrbovalni verigi občutili še mesece«, poudarja Jakomin.

Prav hitro se lahko zgodi, da se bodo stroški pošiljanja blaga zvišali. »Plovila, ki potujejo iz Singapurja v Rotterdam prek Rta dobrega upanja, so se za celotno potovanje soočila z dodatnimi stroški v višini 400.000 USD na plovilo«, pove **izr. prof. dr. Darja Topolšek**. Ne moremo pa tudi mimo stroškov obratovanja ladje, ki mora več dni čakati na prehod preko Sueza, saj kljub čakanju nenehno ustvarja stroške. »Ti so lahko od 10.000 USD/dan za majhne ladje do več kot 100.000 USD/dan«, doda Jakomin. »Za primer takšna ladja kot je nasedla je njen strošek med 100.000 –

120.000 USD/dan.« Cvahte Ojsteršek pa opozori še na en vidik: »Razmere v pomorskih prevozih med Kitajsko in Evropo so v zadnjem letu utrpeli veliko sprememb, še posebej na področju kontejnerskega prevoza. S pojavom pandemije je celotna globalna trgovina utrpela padce aktivnosti, potrošništvo pa se je v večji meri preselilo na splet. V zadnjih mesecih se kaže rast trgovanja, zaradi povečanega povpraševanja po izvozu iz azijskih držav in zmanjšane gospodarske aktivnosti v Evropi in ZDA pa se je pojavila težava z neuravnoteženostjo dostopnosti praznih kontejnerjev, saj se prazni kontejnerji ne vračajo dovolj hitro. To se kaže tudi v izjemnem porastu cen kontejnerskega prevoza, ki so na primer na linijah med Kitajsko in Evropo zrasle tudi za 400 %. Novi zastoji pri dobavi do končnih kupcev, bodo verjetno cene še podražile.«

Nasedla ladja zamajala tudi trg nafte

Nekatere posledice nasedle ladje, pa so vidne že sedaj. »V petek so pri U.S. West Texas Intermediate in pri Brent crude cene nafte poskočile za 4%. Danes pa Hong Kong (CNN Business) piše, da cene nafte padajo po tem, ko je bila ladja za kontejnerje Ever Given delno »osvojenjena« v Sueškem prekopu. Terminalske pogodbe za surovo nafto Brent so nazadnje padle za 2% na 63,28 USD za sod, medtem ko so za West Texas Intermediate padle za 2% na 59,77 USD«, pove Topoliškova.

Brent Oil Futures Overview



Vir: <https://www.investing.com/commodities/brent-oil>

Kaj pa okoljska dimenzija tega dogodka?

Situacija v Sueškem kanalu je primer nepredvidenega dogodka, ki je zamajala celotno svetovno gospodarstvo in dokazala, kako hitro smo lahko ranljivi. Pa ne samo to, ta dogodek ima vpliv tudi na okolje in naravo, kar je danes, kot se mi zdi bolj postranska zadeva, saj se vsi ukvarjajo predvsem z reševanjem gospodarskega problema, ki je s tem nastal.

»Pregledal sem številne svetovne medije in opazil, da se okoljska dimenzija tega dogodka zelo redko omenja, kar še enkrat dokazuje, da sta narava in okolje, ki zaradi številnih eksternalij izvajanja gospodarskih in logističnih dejavnosti trpita škodo, tudi v tem smislu, še vedno zanemarjena. Treba je vedeti, da se je sedaj v tistem okolju skoncentriralo veliko število tovornih ladij, ki čakajo na prehod, kar že ima in bo imelo katastrofalen vpliv na živež in tamkajšnjo naravo. Kdo bo plačal za to škodo? Verjetno narava! Zato poziv EU in svetovnim voditeljem – »Čimprej internalizirajmo eksterne stroške!« pa izpostavi **izr. prof. dr. Matjaž Knez**.

Ali bo nesreča vplivala na izbiro pristanišč v prihodnje?

Prof. dr. Tomaža Krambergerja pa smo povprašali ali takšni izredni dogodki lahko porušijo, katera pristanišča si bodo ladjarji izbirali?
»V kolikor gre za nek krajši zastoj, potem ne. V kolikor pa bi do nesreč prihajalo tudi v prihodnje, pa morda celo ja. Sploh glede na dejstvo, da so kontejnerske ladje vedno večje in so takšni nepredvidljivi dogodki lahko stalnica.«

Lahko povemo, da so kontejnerske ladje, ki v skoraj 80 % skrbijo za podporo medkontinentalnim oskrbovalnim verigam, v 80ih letih prejšnjega stoletja imele kapacitete okoli 4.000 TEUs, na začetku tega tisočletja že kapacitete preko 8.000 TEUs in danes dosegajo kapacitete preko 21.000 TEUs. Podatki kažejo, da je od leta 2018 takšnih ladij že preko 40. V izgradnji so celo takšne s kapaciteto 24.000 TEUs in več; že v letošnjem letu naj bi takšno ladjo v upravljanje prevzel MSC, do leta 2023 pa naj bi jih bilo že vsaj 10.

»Pri izbiri pristanišča vpliva več faktorjev, nekateri so merljivi kot so dolžina plovbe, stroški pristanišča, pristaniško zaledje. Drugi pa so bolj subjektivne narave, so manj oprijemljivi – to je med drugim tudi sam imidž pristanišča (port attractiveness). V večletni raziskavi, ki smo jo opravljali na fakulteti, so ti, subjektivni dejavniki pogosto najpomembnejši dejavnik, ki vpliva na izbiro pristanišča. Zanimivo bi bilo analizirati, kako bi na izbiro vplivali takšni izredni dogodki. Zagotovo drži, da v kolikor bi v sueškem prekopu do izrednih dogodkov večkrat prišlo, bi vsa sredozemska pristanišča postala nezanimiva za transport iz Azije in bi se regija posledično precej spremenila.«

Table 4: Relative port attractiveness

	Suez Canal route			NSR			Δ (%) Attractiveness
	Cost US (\$/TEU)	Port rank	Attractiveness	Cost (\$/TEU)	Port rank	Attractiveness	
Koper	5271.3	5	0.1187	5731.3	5	0.1095	-8
Rijeka	5577.7	7	0.1121	5854.7	7	0.1072	-4
Trieste	4898.1	4	0.1277	5391.5	4	0.1164	-9
Venezia	5378.9	6	0.1163	5764.9	6	0.1088	-6
Ravenna	6257.9	8	0.0999	6308.3	8	0.0995	0
Rotterdam	4464.1	3	0.1401	4206.3	3	0.1492	+6
Hamburg	4359.6	1	0.1435	4008.0	1	0.1565	+9
Bremerhaven	4413.9	2	0.1417	4099.0	2	0.1531	+8

Note: The estimated sailing costs make no adjustment for probable slower sailing speeds on the NSR.

© 2016 Macmillan Publishers Ltd. 1479-2931 **Maritime Economics & Logistics** Vol. 19, 1, 52-67 63

Vir: BUTTON, Kenneth John, KRAMBERGER, Tomaž, VIZINGER, Tea, INTIHAR, Marko. Economic implications for Adriatic seaport regions of further opening of the Northern Sea Route. *Maritime economics & logistics*. [Spletna izd.]. Mar. 2017, vol. 19, iss. 1, str. 52-67, ilustr. ISSN 1479-294X. <http://www.palgrave-journals.com/mel/journal/vaop/ncurrent/abs/mel201525a.html>, DOI: 10.1057/mel.2015.25. [COBISS.SI-ID 512702781]