

πτε πρόσθετο κόστος όσον αφορά τη μεταφορά των προϊόντων, το οποίο, σύμφωνα με οικονομολόγους και φορείς της αγοράς, θα μετακυλιστεί στις τιμές των εισαγόμενων προϊόντων από την Ασία.

9 δισ. ευρώ

Σύμφωνα με στοιχεία του ΣΕΒΕ - Συνδέσμου Εξαγωγέων, μόνο από την Κίνα και την Ινδία το 2022 η χώρα μας πραγματοποίησε εισαγωγές προϊόντων συνολικής αξίας περίπου 9 δισ. ευρώ. Ειδικότερα, οι εισαγωγές από την Κίνα ανήλθαν στα 7,9 δισ. ευρώ και από την Ινδία σε περίπου 1,1 δισ. ευρώ. Τα κυριότερα προϊόντα που εισάγονται στην Ελλάδα από την Κίνα είναι μηχανήματα, οχήματα και διάφορα βιομηχανικά προϊόντα, χημικά, τρόφιμα και πρώτες ύλες, ενώ από την Ινδία η χώρα μας προμηθεύεται βιομηχανικά προϊόντα, χημικά, πετρελαιοειδή, μηχανήματα, οχήματα και τρόφιμα.

Όπως επισημαίνει στη Realnews ο **Χαράλαμπος Σημαντώνης**, πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτι-

λίας Μικρών Αποστάσεων, «οι επιθέσεις εναντίον εμπορικών πλοίων από τους Χούθι έχουν ως συνέπεια την επιλογή της διαδρομής γύρω από το νοτιοαφρικανικό Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Η διαδρομή, όμως, αυτή είναι χρονοβόρα και σαφώς περισσότερο δαπανηρή. Εάν αυτό παγιωθεί, παρακάμπτεται το λιμάνι του Πειραιά,

που παραδοσιακά ενώνει την Ασία με την Ευρώπη, και αυτό θα μπορούσε να έχει ολέθριες επιπτώσεις στην ελληνική ναυτιλία μικρών αποστάσεων (shortsea)». Επίσης, ο Χ. Σημαντώνης επισημαίνει ότι ο ρόλος της Ερυθράς Θάλασσας είναι κομβικός για το παγκόσμιο εμπόριο, αφού το 12% των διακινούμενων αγαθών όλου του κόσμου περνά από εκεί. «Τα τελευταία στοιχεία δείχνουν πως από τα μέσα Νοεμβρίου ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων μειώθηκε κατά 70%. Στην κατάσταση αυτή προστίθεται και το ήδη υπάρχον πρόβλημα επιβράδυνσης διέλευσης πλοίων από τη Διώρυγα του Παναμά, λόγω ξηρασίας». Καταλήγοντας, τονίζει ότι «επιπλέον, το κόστος ασφάλισης των πλοίων που διέρχονται από την περιοχή έχει εκτοξευθεί. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων διακινεί το ευρωπαϊκό εμπόριο, με αποτέλεσμα να μην πλήττει άμεσα από τις επιθέσεις των Χούθι, όμως το εμπόριο είναι μια αλυσίδα και, εάν ένας κρίκος της διαταραχθεί, επηρεάζεται έμμεσα το σύνολο της εφοδιαστικής ομαλότητας. Τα προϊόντα θα φτάνουν στα ευρωπαϊκά λιμάνια με καθυστερήσεις και σε υψηλότερες τιμές, ενώ ταυτόχρονα θα υπάρξουν πιθανώς κραδασμοί στις αγορές πετρελαίου, αυξάνοντας το κόστος για όλα τα πλοία. Ήδη υπάρχουν προβλήματα στη διακίνηση και στην προσφορά του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG), καύσιμο που χρησιμοποιούν πολλά πλοία και της shortsea ναυτιλίας. Η έκβαση, ο βαθμός αλλά και το βάθος του χρόνου των συνεπειών στο εμπόριο και στην παγκόσμια ναυτιλία θα εξαρτηθούν από τη διάρκεια της κρίσης».



Στοιχεία

Το πρώτο δεκαπενθήμερο του Ιανουαρίου οι εισαγωγές εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά έχουν μειωθεί κατά 45% και οι εξαγωγές κατά 14%

Από την πλευρά του, μιλώντας στην «R», ο **Παναγιώτης Πετράκης**, ομότιμος καθηγητής Οικονομικών στο Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, επισημαίνει ότι «μέχρι στιγμής, η κρίση στη Διώρυγα του Σουέζ δεν έχει πάρει μια μορφή που θα μας φέρει σε επίπεδα συναγερμού. Οι επιχειρησιακές δυνατότητες των Χούθι είναι περιορισμένες και μόνο εάν το Ιράν εμπλακεί, θα προκύψει μια εξαιρετικά ανησυχητική κατάσταση. Παρ' όλα αυτά, η ένταση στην περιοχή της Ερυθράς

Θάλασσας θα φέρει κάποιες περιορισμένες ανατιμήσεις και περιορισμούς στη διάθεση των προϊόντων και θα έχει αρνητικές επιπτώσεις σε λιμάνια της Μεσογείου, όπως είναι ο Πειραιάς. Σε κάθε περίπτωση, μέχρι στιγμής, η κατάσταση είναι ελεγχόμενη».

Ο Π. Πετράκης τονίζει επίσης ότι «η διάρκεια δεν μπορεί να προβλεφθεί, αλλά εκτιμούμε ότι η ένταση θα συνεχιστεί για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, αλλά με περιορισμένες επιπτώσεις. Περισσότερο η ένταση δίνει αφορμές για κερδοσκοπία σε ορισμένες περιπτώσεις, σε σχέση με τα πραγματικά δεδομένα από τις οικονομικές επιπτώσεις. Για του λόγου το αληθές, οι τιμές του μπρεντ θα έπρεπε να απεικονίζουν την ένταση, ωστόσο βρίσκονται σε αντίθετη πορεία και μειώνονται κυρίως λόγω της παγκόσμιας "προσγείωσης" της οικονομίας».

Την ίδια στιγμή, σύμφωνα με παράγοντες της αγοράς που έχουν γνώση του θέματος, η κατάσταση στην Ερυθρά Θάλασσα προκαλεί δομική αποσταθεροποίηση στην εφοδιαστική αλυσίδα. Σύμφωνα με τον Β. Κορκίδη, «πρέπει η Ευρωπαϊκή Ένωση να υιοθετήσει άμεσα δραστικά μέτρα, προκειμένου να μην υπάρξουν μεγάλες ανατιμήσεις εξαιτίας των αυξημένων ναύλων». Σε διαφορετική περίπτωση, όπως επισημαίνει ο πρόεδρος του ΕΒΕΠ, οι τιμές των εισαγόμενων καταναλωτικών προϊόντων θα αυξηθούν σημαντικά, σε μια ήδη πολύ επιβαρυνμένη από τον πληθωρισμό ελληνική και ευρωπαϊκή αγορά, με ό,τι αγορά συνεπάγεται για την οικονομία της Ελλάδας και γενικότερα της Ευρώπης.

Από την πλευρά του, ο επίτιμος καθηγητής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών **Ιωάννης Χαλικιάς** τονίζει ότι «η κατάσταση στην Ερυθρά Θάλασσα θα πλήξει το εισαγωγικό και το εξαγωγικό εμπόριο, αλλά κανείς δεν ξέρει σε ποιο βαθμό, καθώς όλα θα κριθούν από τη διάρκεια της αναταραχής. Το γεγονός αυτό θα επηρεάσει το ύψος των ναύλων και, συνεπώς, θα υπάρξουν επιπτώσεις και στις τιμές των προϊόντων». Επίσης, ο Ι. Χαλικιάς εκτιμά ότι δεν θα υπάρξουν ελλείψεις στην αγορά, αλλά σημαντικές καθυστερήσεις στην παράδοση των προϊόντων.

Ανησυχία για τις εξαγωγές

Την ίδια στιγμή, έκδηλη είναι η ανησυχία και στις εξαγωγικές επιχειρήσεις, καθώς αυξάνεται σημαντικά το κόστος για την αποστολή των προϊόντων. Ειδικά για τα ελληνικά νωπά φρούτα το πλήγμα είναι ισχυρό, καθώς πλέον είναι η μεταφορά προϊόντων σε χώρες της Απω Ανατολής, όπως είναι η Κορέα, έχει καταστεί εξαιρετικά δυσχερής. Χαρακτηριστικές είναι οι δηλώσεις που έκανε στην «R» ο πρόεδρος του ΣΕΒΕ - Συνδέσμου Εξαγωγέων **Συμεών Διαμαντίδης**, σύμφωνα με τον οποίο «εξαιτίας της εμπόλεμης κατάστασης στην Ερυθρά Θάλασσα, τριπλασιάζεται το μεταφορικό κόστος. Οι εξαγωγείς πλήττονται διπλά, γιατί αυξάνεται το κόστος των πρώτων υλών και ταυτόχρονα διπλασιάζεται ο χρόνος μεταφοράς των προϊόντων. Επίσης, έχουμε πρόβλημα στα νωπά προϊόντα που εξαγωγήμε, όπως το ακτινίδιο, το οποίο δεν μπορεί να φτάσει στις χώρες της Απω Ανατολής. Ήδη έχουν χαθεί κάποια συμβόλαια πώλησης ακτινιδίου στην Κορέα». Επίσης, ο Σ. Διαμαντίδης αναφέρει ότι «σε ένα πλοίο στις 18 Δεκεμβρίου που χτυπήθηκε από τους Χούθι υπήρχαν ελληνικά ακτινίδια, τα οποία έφτασαν στην Κορέα αλλοιωμένα και οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν ασφαλίζουν τα προϊόντα λόγω του πολέμου και των τρομοκρατικών ενεργειών».



Ο πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς, Βασίλης Κορκίδης



Ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, Χαράλαμπος Σημαντώνης



Ο ομότιμος καθηγητής Οικονομικών στο Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Παναγιώτης Πετράκης



Ο επίτιμος καθηγητής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, Ιωάννης Χαλικιάς



Ο πρόεδρος του ΣΕΒΕ-Συνδέσμου Εξαγωγέων, Συμεών Διαμαντίδης



4.700

δολλάρια

το κόστος μεταφοράς ενός τυποποιημένου εμπορευματοκιβωτίου από την Κίνα στην Ευρώπη, όταν πριν από τη σύρραξη κόστιζε περίπου 1.000 δολάρια