

# Η κρίση στην Ερυθρά Θάλασσα “δοκιμάζει” τις αντοχές της εφοδιαστικής αλυσίδας

2024/03/01 16:25 στην κατηγορία LOGISTICS

Οι επιχειρήσεις καλούνται να προσαρμόσουν το λειτουργικό τους μοντέλο και τη στρατηγική τους αναφορικά με την εφοδιαστική αλυσίδα, για να ενισχύσουν την ανθεκτικότητά τους, μέσα σε ένα περιβάλλον αλληλοκαλυπτόμενων πλέον κρίσεων.

Αυτό ήταν το βασικό μήνυμα που προέκυψε από την εκδήλωση που διοργάνωσε ο ΣΕΒ για τις εντεινόμενες επιπτώσεις που επιφέρει η κρίση στην Ερυθρά Θάλασσα, στο διεθνές εμπόριο και την εφοδιαστική αλυσίδα.

Είναι γεγονός ότι η παρούσα κατάσταση δοκιμάζει τις αντοχές της εφοδιαστικής αλυσίδας και την προσαρμοστικότητα των επιχειρήσεων. Η προσπάθεια συγκράτησης του κόστους χωρίς μετακύληση στο τελικό προϊόν έχει αντικειμενικά όρια.

Όσο διαρκεί η κρίση, **θα χρειαστούν μέτρα στήριξης για τις πληττόμενες επιχειρήσεις**, λαμβάνοντας υπόψη τη συνεχή κρατική στήριξη που απολαμβάνουν και υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνιστές τρίτων χωρών, οι οποίοι απευθύνονται στις ίδιες εξαγωγικές αγορές.

Σημειώνεται ότι, την εκδήλωση παρακολούθησαν πάνω από 100 επιχειρήσεις και θεσμικοί φορείς.

Οι κ.κ. Καλλίνικος Καλλίνικος, πρόεδρος της Επιτροπής Εφοδιαστικής Αλυσίδας του ΣΕΒ και εκτελεστικός αντιπρόεδρος του ομίλου Goldair και Πάνος Λώλος, πρόεδρος της Επιτροπής Εξωστρέφειας του ΣΕΒ και γενικός διευθυντής του κλάδου χαλκού της ΕΛΒΑΛΧΑΛΚΟΡ, τόνισαν **τη σημασία της κρίσης, στην προσπάθεια της χώρας μας να καταστεί ένας διαμετακομιστικός κόμβος**, με τον κ. Λώλο να προσθέτει «ότι αυτή η προσπάθεια και το momentum που υπάρχει εδώ και αρκετά χρόνια, πρέπει να συνεχιστεί και να δοθεί μεγάλη έμφαση στην μετατροπή της χώρας μας σε ένα πραγματικά πολύ ανταγωνιστικό, περιφερειακό τουλάχιστον, διαμετακομιστικό κέντρο».

Ταυτόχρονα, επισήμανε την **αντικειμενική απώλεια μεριδίων αγορών που έχει επιφέρει η διαταραχή** αυτή σε ορισμένες επιχειρήσεις, λόγω της γεωγραφικής τοποθεσίας, η οποία όμως μπορεί να αποτελέσει και συγκριτικό πλεονέκτημα.

Για τις επιπτώσεις στο λιμάνι του Πειραιά μίλησε ο Δρ. Αθανάσιος Καρλής, deputy manager marketing του ΟΛΠ, ο οποίος τόνισε ότι οι απώλειες είναι μέχρι στιγμής περιορισμένες και ότι **η Cosco Shipping θα συνεχίσει να υποστηρίζει τον Πειραιά**, παρέχοντας απευθείας συνδέσεις με Ασία και Δ. Ευρώπη και πραγματοποιώντας μεταφορτώσεις στον Πειραιά.

Η μείωση ή/και διακοπή εισαγωγών και εξαγωγών από και προς Ασία, η σημαντική αύξηση του χρόνου παράδοσης, η έλλειψη εμπορευματοκιβωτίων, η αύξηση του κόστους μεταφοράς, η εκτόξευση των ναύλων με πιο ραγδαίο ρυθμό σε σχέση με την πανδημία (τα ναύλα εισαγωγής αυξήθηκαν 200%-300%, ενώ τα ναύλα εξαγωγής αυξήθηκαν 300%-1400% σε ορισμένες διαδρομές), η αύξηση ασφαλίσεων, οι μαζικές αφίξεις (Bottlenecks), η αύξηση κόστους διαχείρισης και οι διαταραχές στις τοπικές αλυσίδες εφοδιασμού, αποτελούν τις **σημαντικές επιπτώσεις στην εφοδιαστική αλυσίδα και τις εταιρείες 3PL**, σύμφωνα με τη Νάνσυ Καλαϊτζή, διευθύντρια Θαλασσίων Μεταφορών της Goldair Cargo και τον Δημήτριο Καραγιάννη, chief commercial operating officer της SARMED.

Η κρίση στην Ερυθρά θάλασσα έχει διαταράξει τα δρομολόγια των πλοίων (πρωτίστως των container vessel), **αυξάνοντας τόσο τους ναύλους, όσο και το χρόνο μεταφοράς και μειώνοντας τα διαθέσιμα εμπορευματοκιβώτια**. Αυτή την στιγμή, σύμφωνα με τον Ανδρέα Λουκάκη, managing director στη VIEHAL, δεν γνωρίζουμε με σιγουριά πότε θα αφιχθούν οι πρώτες ύλες και τα ανταλλακτικά στο λιμάνι του Πειραιά, με αποτέλεσμα να δημιουργείται μεγάλο πρόβλημα στον προγραμματισμό της παραγωγής. Ένα ακόμα σοβαρό περιβαλλοντικό πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί, είναι η **αύξηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (περίπου 71%) από την μεγαλύτερη απόσταση που πρέπει να διανύσουν τα πλοία**.

Μέσα από το παράδειγμα της μακροβιότητας της NEOTEX ο Αλέξανδρος Κατραούζος, διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, ανέδειξε ως πρωταρχικό σημείο ανθεκτικότητας **τη διασπορά πελατών σε διαφορετικές αγορές και τη διαφοροποίηση προμηθευτών**. Στην υπέρβαση διαδοχικών κρίσεων σε ένα ασταθές περιβάλλον, αποκτά αυξανόμενη βαρύτητα η συμβολή των δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού.

Αναφορικά με την μετακύληση του κόστους στο τελικό προϊόν, ο Αλέξανδρος Ανδρεούλης, regional logistics manager στην INTERSPORT, δήλωσε πως η Intersport έχει κατορθώσει **να απορροφήσει τις δυσκολίες, χωρίς να υπάρξει επιβάρυνση για τον καταναλωτή** στις αγορές των Βαλκανίων όπου δραστηριοποιείται, τόσο στην παρούσα περίοδο, όσο και για το επόμενο διάστημα.

Ο Πάυλος Πασχόπουλος, διευθυντής Κλάδου Διεθνούς Εμπορίας στον όμιλο TITAN,

επεσήμανε πως «η κρίση στον Κόλπο του Άντεν αυξάνει τα μίλια πλεύσης για την πλειονότητα όλων των τύπων πλοίων, λόγω της απόκλισης προς το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Αυτό **έχει αυξήσει τη ζήτηση για πλοία κατά 2,5%** σε σύγκριση με τον Δεκέμβριο του 2023 και έχει οδηγήσει σε ανισορροπίες στην αλυσίδα εφοδιασμού. Τα βήματα που έχουν κάνει οι εταιρείες που προμηθεύονται στρατηγικά υλικά από τις αγορές του Ινδικού Ωκεανού και της Ασίας, είναι: η αύξηση της συμβατικής κάλυψης με ταξίδια στις αρχές του έτους έναντι του spot καθώς και η αντιστάθμιση και η αντικατάσταση με πηγές στρατηγικών υλικών από άλλες γεωγραφικές περιοχές. Το **βασικό ερώτημα παραμένει η διάρκεια της κρίσης**, η οποία όλοι ελπίζουν να είναι σύντομη».