
Γιατί είναι υψηλό το κόστος μεταφοράς ενός εμπορευματοκιβωτίου μεταξύ Ασίας - Ελλάδας

2021/03/17 12:42 στην κατηγορία LOGISTICS

Πολλαπλάσιο είναι πλέον το κόστος μεταφορά ενός εμπορευματοκιβωτίου με προϊόντα μεταξύ Ελλάδας και Ασίας, εν μέσω Covid-19, με την τιμή του να έχει φτάσει σε ορισμένες περιπτώσεις ακόμα και στα 6.500 - 7.000 δολ., έναντι 1.500 δολ. προ πανδημίας.

Σύμφωνα με το Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων, η έλλειψη άδειων εμπορευματοκιβωτίων, οι μειώσεις και συγχωνεύσεις δρομολογίων ή και η μετατόπισή τους σε άλλα σημεία του χάρτη, αποτελούν -όπως επισημαίνουν φορείς της αγοράς- τους βασικούς παράγοντες, εξαιτίας των οποίων η μεταφορά προϊόντων μεταξύ Ασίας και Ελλάδας έχει εξελιχθεί σε πολύ πιο ακριβή υπόθεση.

«Ήδη από την περίοδο της οικονομικής κρίσης, πριν από την πανδημία, τόσο στην Ελλάδα, όσο και στο εξωτερικό, υπήρξε **δυσπραγία στη διακίνηση φορτίων, λόγω της πτώσης του αγοραστικού ενδιαφέροντος** και της μείωσης της κατανάλωσης και άρα και του μεταφορικού έργου», εξηγεί, μιλώντας στο Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων, ο Βασίλης Καμπάκης, πρόεδρος της Ομοσπονδίας Ναυτικών Πρακτόρων Ελλάδος (ΟΝΠΕ) και του Συλλόγου Ναυτικών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης.

Όπως υποστηρίζει, αρχής γενομένης από την οικονομική κρίση του 2009, πολλές από τις γραμμές (των ναυτιλιακών εταιρειών) είχαν ήδη συμπτυχθεί, αφού έγιναν συνέργειες μεταξύ των εταιρειών για λόγους επιβίωσης.

«Εν συνεχεία, κάποιες εταιρείες στράφηκαν σε περιοχές στις οποίες θα μπορούσαν να διακινήσουν περισσότερα φορτία είτε γιατί η αγορά εκεί ήταν μεγαλύτερη είτε γιατί είχε επηρεαστεί λιγότερο από την κρίση.

Έτσι, ενώ μια εταιρεία διακινούσε “χ” κοντέινερ μέσω των ελληνικών λιμανιών, όταν μειώθηκε λόγω της κρίσης η κατανάλωση και άρα και οι εισαγωγές προϊόντων, **τα πήρε και τα πήγε αλλού, εκεί που υπήρχε μεγαλύτερο μεταφορικό έργο.** Ήρθε και η Covid-19 και οι μεταφορές επηρεάστηκαν κι άλλο», λέει.

Προϊόντα που έμειναν φορτωμένα στα καράβια

Κατά τον κ. Καμπάκη, γνωστοποιήθηκαν ακόμα και περιπτώσεις προϊόντων που έμειναν φορτωμένα στα βαπόρια, κρατώντας κατειλημμένα χιλιάδες κοντέινερς, γιατί λόγω της πανδημίας, που κανείς δεν την περίμενε, οι επιχειρηματίες δεν τα ξεφόρτωσαν, καθώς οι προθήκες κι οι αποθήκες τους ήταν ήδη γεμάτες -συνεπεία του γεγονότος ότι η καταναλωτική κίνηση στα φυσικά καταστήματα έπεσε κάθετα και το ηλεκτρονικό εμπόριο δεν αναπλήρωσε τις απώλειες, οι προηγούμενες παραγγελίες ουδέποτε πουλήθηκαν.

«Σήμερα **πολλές εταιρείες κρατούν κάποια κενά κοντέινερ εδώ στην Ελλάδα**, αλλά οι περισσότερες τα πηγαίνουν σε μεγαλύτερες αγορές» υπογραμμίζει ο κ. Καμπάκης, εξηγώντας τους λόγους για τους οποίους, κατά την εκτίμησή του, γίνονται λιγότερα δρομολόγια και άρα το κόστος των κοντέινερ ακολουθεί -λόγω έλλειψης- την ανιούσα, «με αποτέλεσμα, για να έρθει από την Ασία ένα από αυτά, να στοιχίζει σήμερα κοντά 6.500 δολ., έναντι 1.500 δολ. πριν».

Προσθέτει, παράλληλα, πως μεγάλο ρόλο στην έλλειψη εμπορευματοκιβωτίων παίζει και η Κίνα, που λόγω πανδημίας δεν μπόρεσε να διακινήσει μεγάλο όγκο προϊόντων, με αποτέλεσμα να έχει δημιουργηθεί μεγάλο στοκ, που η χώρα προσπαθεί τώρα να διοχετεύσει στα βαπόρια, για να το προωθήσει στις αγορές.

Μείωση αφίξεων 50% στο γενικό φορτίο, πτώση 30%-40% στα δρομολόγια με κοντέινερ

Στο ερώτημα ποια μείωση έχει σημειωθεί κατά τη διάρκεια της πανδημίας στα δρομολόγια των πλοίων που πρακτορεύει, ο κ. Καμπάκης επισημαίνει πως στο γενικό φορτίο σημειώνεται μείωση της τάξης του 50% στις αφίξεις, ενώ στα κοντέινερ τα δρομολόγια είναι μειωμένα κατά 30%-40%.

«Αφύσικη έξαρση στη ζήτηση για κοντέινερ» διαπιστώνει στέλεχος ναυτιλιακής

«Πελάτες που πριν την πανδημία πλήρωναν 1000 ευρώ, για να κινηθεί ένα κοντέινερ μεταξύ Ελλάδας και Κίνας, τώρα πληρώνουν πολύ παραπάνω. Γιατί; Διότι υπάρχει αφύσικη έξαρση στη ζήτηση για κοντέινερ, με αποτέλεσμα να υπάρχει έλλειψη.

Με απλά λόγια, δεν υπάρχουν άδεια εμπορευματοκιβώτια για να φορτωθούν, κι η έλλειψη οδηγεί στην αύξηση στην τιμή»: με τις φράσεις αυτές, ο Δημήτρης Αθανασίου-Λυκουρέζος, διευθυντής ναυτιλιακής εταιρείας με έδρα τον Πειραιά, περιγράφει από την πλευρά του τα αίτια, στα οποία κατά τη γνώμη του οφείλεται η μεγάλη αύξηση που σημειώνεται, αρχής γενομένης από τον Μάρτιο του 2020, στην

τιμή διακίνησης ενός εμπορευματοκιβωτίου.

Ποιοι κλάδοι τροφοδοτούν, κατά τη γνώμη του, τη μεγάλη αυτή έξαρση στη ζήτηση εμπορευματοκιβωτίων εν μέσω πανδημίας; «Τρόφιμα, ηλεκτρονικά και προϊόντα τεχνολογίας, ενώ υπάρχει και μεγάλη άνοδος στα commodities. Το δε **ηλεκτρονικό εμπόριο έχει αυξηθεί κατά 500%**» σημειώνει και προσθέτει ότι το πρόβλημα, που εμφανίζεται εντονότερο στη διακίνηση φορτίων από την Κίνα προς την Αμερική και την Ευρώπη, έχει ενταθεί από το φθινόπωρο και μετά.

Μειώνουν ή διαλέγουν δρομολόγια

Κατά τον αντιπρόεδρο του Συνδέσμου Εξαγωγέων (ΣΕΒΕ), Παναγιώτη Χασάπη, ένας παράγοντας που έχει οδηγήσει στην αύξηση των κόμιστρων είναι η μείωση του αριθμού των δρομολογίων, για διάφορους λόγους. «Αφενός, λόγω κρουσμάτων που σημειώθηκαν σε πληρώματα, γίνονταν λιγότερα δρομολόγια.

Αφετέρου, πολλές ναυτιλιακές εταιρείες διαλέγουν τα δρομολογιά τους, επιλέγουν να δρομολογήσουν τα καράβια τους σε πιο κοντινές αποστάσεις, π.χ., μεταξύ Ινδίας και Κίνας, αντί μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, για τον πρόσθετο λόγο πως θέλουν να αποφύγουν τη Μεσόγειο, λόγω της έξαρσης της πειρατείας στα ανοιχτά της Αφρικής» επισημαίνει στο Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων, ενώ -σε ό,τι αφορά το κόστος διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων- προσθέτει ότι πιο «αλμυρός» βγαίνει ο λογαριασμός στα ψυχόμενα κοντέινερ, όπου από 1.800 ευρώ/κοντέινερ προπανδημικά, η «λυπητερή» **ξεπερνά εσχάτως ενίοτε ακόμα και τις 7.000 ευρώ.**

«Βραχνάς» η αύξηση του κόστους των πρώτων υλών

Στο μεταξύ, κατά τον κ. Χασάπη, πέραν της δυσθεώρητης αύξησης των κομίστρων, σε «βραχνά» για πολλούς Έλληνες επιχειρηματίες εξελίσσεται τους τελευταίους δύο-τρεις μήνες το κόστος των πρώτων υλών, ιδίως σε κατηγορίες προϊόντων όπως τα χημικά, ενώ διαπιστώνονται και ελλείψεις, άλλοτε πραγματικές και άλλοτε τεχνητές.

«Αυτή η αύξηση αφορά τόσο τις πρώτες ύλες per se, όσο και με παράδοση στην πόρτα του εργοστασίου, με τις δεύτερες να επιβαρύνονται επιπλέον με τα αυξημένα κόμιστρα» εξηγεί.

Ερωτηθείς πώς αντεπεξέρχονται οι εξαγωγείς ειδικά στη Βόρεια Ελλάδα, σημειώνει ότι σε αυτή την περίπτωση η κατάσταση είναι πιο ομαλή, δεδομένου ότι μεγάλο μέρος των εμπορευμάτων προς εξαγωγή διακινούνται προς την Ευρώπη οδικώς, με φορτηγά, και οι μεταφορείς σε αυτή την περίπτωση έχουν προσαρμοστεί στα νέα

δεδομένα, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν μεγάλες αρρυθμίες.

Η κατάσταση στις αερομεταφορές εμπορευμάτων μέσω Θεσσαλονίκης

Ο αντιπρόεδρος του ΣΕΒΕ σημειώνει ακόμα πως, σε ό,τι αφορά τις αερομεταφορές, η κατάσταση στα εμπορικά φορτία στη Θεσσαλονίκη είναι η εξής: «Μία μόνο εταιρεία, επειδή έχει μεγάλο αεροσκάφος, μεταφέρει εμπορεύματα χωρίς περιορισμούς, ενώ άλλες δύο μεταφέρουν μόνο έως 70 κιλά. Υπάρχουν και κάποιες εμπορικές πτήσεις, αλλά και αυτές γίνονται με πολλούς περιορισμούς».