

## Πως η ελληνική αγορά θα αντιμετωπίσει το «Σύνδρομο της Κίνας»

2021/10/13 12:14 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Ο «κίτρινος πυρετός» στην εφοδιαστική αλυσίδα ήρθε για να μείνει και να επιμείνει. Δυστυχώς ο χρόνος αναμονής των πλοίων στα λιμάνια φέρνει κύμα καθυστερήσεων, ελλείψεων και ανατιμήσεων στην παγκόσμια αγορά, από πρώτες ύλες μέχρι προϊόντα υψηλής προστιθέμενης αξίας.

Σήμερα υπολογίζεται πως το **12,5% του παγκόσμιου στόλου βρίσκεται σε πολυήμερη αναμονή**, σχηματίζοντας ουρές στα λιμάνια της Ασίας και προσθέτουν «σταλίες», αυξάνοντας περαιτέρω τα ναύλα στις θαλάσσιες μεταφορές.

Τα προβλήματα 18 μηνών στην παραγωγή και η μεγάλη αύξηση στα ναυτιλιακά κόστη



ές

Το

αποτέλεσμα των επιπτώσεων είναι να μην μπορεί να ομαλοποιηθεί για δεύτερη

συνεχή χρονιά η επάρκεια στην παγκόσμια αγορά, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται μεγάλες ελλείψεις από πρώτες ύλες μέχρι προϊόντα υψηλής προστιθέμενης αξίας, που οδηγούν τελικά σε αυξήσεις τιμών για τον καταναλωτή.

Το «σύνδρομο της Κίνας» στη παγκόσμια οικονομία και βεβαίως της Ελλάδας είναι εδώ. Οι δυσκολίες να ανταποκριθεί η παραγωγή στη ζήτηση από τρόφιμα μέχρι μικροτσιπ και οι προκλήσεις για τις ναυτιλιακές, από τις μεταφορές κοντέινερ, μέχρι το ξηρό φορτίο και τα καύσιμα από τάνκερ, έχουν αλλάξει σημαντικά τα δεδομένα που ίσχυαν στην αγορά μέχρι τις αρχές του 2020.

Είναι ενδεικτικό ότι λόγω των στρεβλώσεων αυτών το κόστος μεταφοράς ενός κοντέινερ 40ft από τη Σανγκάη προς τον Πειραιά έχει ξεπεράσει τα \$13.500. Πρόκειται από την αρχή του 2021 για ιλιγγιώδεις αυξήσεις από 285% έως 635%, σύμφωνα με τα νεότερα στοιχεία του Σεπτεμβρίου και Οκτωβρίου.

Οι πολύ υψηλές διεθνείς τιμές και οι συνεχείς αυξήσεις στο ενεργειακό κόστος ήρθαν σε μια περίοδο **που η ελληνική αγορά προσπαθεί να πάρει ανάσα από την πανδημία.**

Μάλιστα την ίδια στιγμή οι περισσότεροι έμποροι προσπαθούν να αυξήσουν παραγγελίες για να αναπληρώσουν τα στοκ τους, ενώ ταυτόχρονα τρέχουν οι εποχικές παραγγελίες από τις επιχειρήσεις για την περίοδο των Χριστουγέννων.

Τα κομμάτια του ντόμινο άρχισαν να πέφτουν το δεύτερο εξάμηνο του 2020, όταν η πανδημία ελαχιστοποίησε τη ζήτηση προϊόντων στα φυσικά καταστήματα κάνοντας τις επιχειρήσεις και τις ναυτιλιακές να μειώσουν τα δρομολόγια και τις παραγγελίες αντίστοιχα.

**Το κόστος μεταφοράς ενός κοντέινερ 40ft από τη Σανγκάη προς τον Πειραιά έχει ξεπεράσει τα \$13.500. Πρόκειται από την αρχή του 2021 για ιλιγγιώδεις αυξήσεις από 285% έως 635%, σύμφωνα με τα νεότερα στοιχεία του Σεπτεμβρίου και Οκτωβρίου**

Ομως στη συνέχεια προκλήθηκε έκρηξη σε διαδικτυακές παραγγελίες από πελάτες λιανικής, εξαντλώντας τα αποθέματα των επιχειρήσεων.

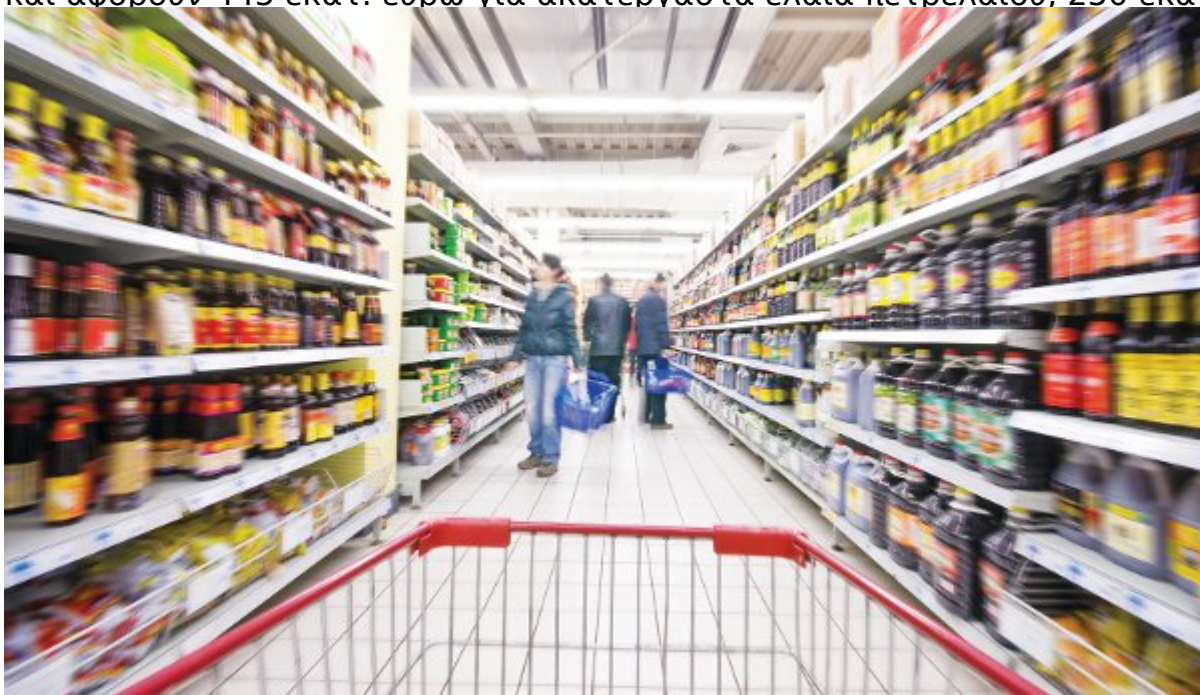
Αυτό φάνηκε κυρίως σε προϊόντα που χρησιμοποιούσαν οι καταναλωτές στα σπίτια τους, όπως Η/Υ, κινητά και τηλεοράσεις, τα οποία μεταφέρονται, δια θαλάσσης σε κονταίνερ, από άκρη σε άκρη του κόσμου.

Τον Οκτώβριο η ζήτηση ορυκτών καυσίμων έχει ήδη επανέλθει στα προ πανδημίας επίπεδα οδηγώντας τη τιμή πετρελαίου στα \$90 το βαρέλι.

Στην Ελλάδα σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία προ πανδημίας εισάγουμε εμπορεύματα αξίας 3,5 δις ευρώ από Κίνα με κύρια πύλη εισόδου το λιμάνι του Πειραιά.

Αναλυτικά σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ περίπου 580 εκατ. ευρώ αφορούν σε Η/Υ, 145 εκατ. ευρώ για συσκευές κινητής τηλεφωνίας, 105 εκατ. ευρώ για κλιματιστικά, 102 εκατ. ευρώ για παιχνίδια, 70 εκατ. ευρώ για διάφορα είδη ταξιδιού, 68 εκατ. ευρώ για συσκευές φωτισμού, 65 εκατ. για είδη υπόδησης και άλλα 2,3 δις ευρώ για διάφορες υποκατηγορίες καταναλωτικών αγαθών και πρώτων υλών όπως άργιλο.

Πληροφοριακά, **οι ελληνικές εξαγωγές στη Κίνα** δεν υπερβαίνουν το 1 δις ευρώ και αφορούν 445 εκατ. ευρώ για ακατέργαστα έλαια πετρελαίου, 250 εκατ. ευρώ σε



εκατ. σε  
ύκλωσης.

Το 2021 οι

φόβοι για ραγδαία άνοδο του κόστους παραγωγής και των μεταφορών δυστυχώς επαληθεύτηκαν, **με τις πρώτες ανατιμήσεις από 20-40% να καταγράφονται σε μια μεγάλη γκάμα «ταχυκίνητων» καταναλωτικών προϊόντων.**

Δικαιολογημένα η αγορά καλείται να αντιμετωπίσει ένα «τσουνάμι» ανατιμήσεων σε εισαγόμενα καταναλωτικά αγαθά που δεν θα μπορεί να απορροφήσει το εισαγωγικό, χονδρικό και λιανικό εμπόριο.

Οι αυξήσεις διαπερνούν όλους τους κλάδους παραγωγής και εμπορίου και οι ελληνικές επιχειρήσεις είναι για τα καλά στη μέγγενη των αυξήσεων.

Ενώπιον λοιπόν ενός σεναρίου της «τέλειας καταιγίδας» μεγάλης έντασης και διάρκειας τουλάχιστον μέχρι την Άνοιξη του 2022 βρίσκεται η ελληνική αγορά και τούτο γιατί οι ελλείψεις σε πρώτες ύλες σε συνδυασμό με το εξαιρετικά υψηλό ενεργειακό κόστος δημιουργούν συνθήκες ασφυξίας στον παραγωγικό ιστό των καταναλωτικών αγαθών με πιθανές μελλοντικές ελλείψεις που θα γίνουν ορατές με «μισογεμάτα ράφια» τη περίοδο των εορτών.

**Το ζητούμενο τώρα είναι να αντιμετωπίσουμε τη νέα πληθωριστική καταιγίδα,** που μπορεί να εκτιμάται ότι στην Ευρωζώνη θα είναι παροδική, αλλά σίγουρα θα διαρκέσει 6 μήνες και μπορεί να φτάσει και τα 2 χρόνια.

Το σίγουρο είναι πως σε κάθε περίοδο υπάρχουν κερδισμένοι και χαμένοι με κύρια χαρακτηριστικά την άνοδο του πετρελαίου, των εμπορευμάτων και των χρηματιστηρίων, καθώς και απώλειες σε ομόλογα, χρυσό και νομίσματα.

Οι ελληνικές επιχειρήσεις θα πρέπει, να δημιουργήσουν αποθέματα στις αποθήκες και να γεμίσουν τα ράφια τους, από πολλές και διαφορετικές κυρίως ευρωπαϊκές πηγές, ώστε να αντέξουν χρονικά και να περιορίσουν όσο γίνεται τις συνεχείς ανατιμήσεις.

Η ελληνική κυβέρνηση πρέπει να εξετάσει τη μετάταξη περισσότερων κωδικών τροφίμων και βασικών αγαθών στον υπερμειωμένο συντελεστή ΦΠΑ 6% καθώς και τη μείωση του ειδικού φόρου κατανάλωσης στα καύσιμα, ώστε με τα επιδόματα 500 εκατ. ευρώ να απορροφήσει σημαντικές επιβαρύνσεις στις μηνιαίες δαπάνες όλων των νοικοκυριών και επιχειρήσεων.

Τρίτον και βασικότερο, η ΕΕ πρέπει να εξετάσει άμεσα στοχευμένα μέτρα με συντονισμένες παρεμβάσεις κοινής προμήθειας φυσικού αερίου και να αυξήσει την αποθήκευση αποθεμάτων καυσίμων ενόψει του φετινού, «οικονομικά βαρύ», χειμώνα.

**Άρθρο προέδρου ΕΒΕΠ, Β. Κορκίδη,**

**αναδημοσίευση από το «[enikonomia.gr](http://enikonomia.gr)»**