
Το κλίμα είναι ένα “πρόβλημα” της εφοδιαστικής αλυσίδας που δεν μπορεί να αγνοηθεί

2022/08/29 12:24 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Σοβαρά προβλήματα δημιουργεί η ξηρασία στην Ευρώπη με αποτέλεσμα η πτώση των υδάτων σε μεγάλα ποτάμια να δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στις ποτάμιες μεταφορές.

Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι μετά από εβδομάδες καύσωνα, μπορούσες να περπατήσεις στην αποξηραμένη κοίτη του ποταμού Loire.

Τα χαμηλά επίπεδα ύδατος στον Δούναβη έχουν αναγκάσει χώρες στην ανατολική Ευρώπη να αρχίσουν τη βυθοκόρηση προκειμένου να μπορέσουν να συνεχίσουν να κινούνται οι φορτηγίδες στον κρίσιμη σημασίας υδάτινο δρόμο.

Ο Ρήνος, σε κάποια βασική στενωπό, έχει πέσει κάτω από τα επίπεδα εκείνα που τον καθιστούν οικονομικό για πολλά πλοία. Σε όρους επερχόμενων προκλήσεων, αυτό μπορεί απλά να είναι η «προθέρμανση».

Το Διακυβερνητικό Πάνελ για την Κλιματική Αλλαγή (Intergovernmental Panel on Climate Change) αναφέρει ότι είναι ξεκάθαρο, πως τα ακραία καιρικά γεγονότα, όπως η ξηρασία, οι πλημμύρες ή οι ισχυρές καταιγίδες, θα γίνουν πιο συνηθισμένα και πιο σοβαρά στο άμεσο μέλλον, καθώς αλλάζει το κλίμα.

Οι επιπτώσεις για την παραγωγή, μεταποίηση και διανομή τροφίμων και αγαθών **ανά τον κόσμο είναι σχεδόν ακατανόητα μεγάλες και περίπλοκες.**

Η πρώτη ανησυχία των εταιρειών μπορεί να είναι ποιες μονάδες τους ή ποιοι προμηθευτές τους είναι εκτεθειμένοι στους αυξανόμενους κινδύνους.

Οι κυβερνήσεις επικεντρώνονται στις απειλές στον εφοδιασμό τροφίμων. Αλλά οι φετινές ξηρασίες τονίζουν τον κίνδυνο **πως οι ποτάμιες υποδομές του παγκόσμιου εμπορίου θα ξεραθούν ή θα κλείσουν, καθώς εντείνεται η κλιματική αλλαγή.**

Παραδείγματα υπάρχουν πάμπολλα: Οι περισσότερες εξαγωγές από τις σοδειές της Αργεντινής διέρχονται κατά μήκος του ποταμού Παρανά, όπου τα επίπεδα του νερού μειώνονται εδώ και πολλά χρόνια, διαταράσσοντας την διακίνηση της σόγιας, της οποίας η χώρα είναι ο τρίτος μεγαλύτερος εξαγωγέας στον κόσμο.

Οι πλημμύρες στη Μαλαισία πέρυσι προκάλεσαν ζημιά στο Port Klang, ανατρέποντας τις προμήθειες προηγμένων ημιαγωγών που κατασκευάζονται στην Ταϊβάν, πολλοί από τους οποίους συσκευάζονται εκεί πριν αποσταλούν σε όλο τον κόσμο.

Το εμπόριο στον Ρήνο, που πέρυσι απειλήθηκε από την υπερβολική ποσότητα νερού, πλήττεται από δεύτερη σοβαρή ξηρασία μέσα σε πέντε χρόνια. Το 2018, σταμάτησε η μεταφορά φορτίων, μειώνοντας κατά 0,4 ποσοστιαίες μονάδες την οικονομική ανάπτυξη της Γερμανίας το δ' τρίμηνο.

Παρόλα αυτά, όπως σημειώνει ο Mark van Koningsveld, καθηγητής λιμένων και πλωτών οδών στο Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο του Ντελφτ, «έχει δοθεί πολύ μεγαλύτερη προσοχή στον αντίκτυπο της ναυτιλίας στο κλίμα παρά στον αντίκτυπο του κλίματος στη ναυτιλία».

Περίπου το 80% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται κάποια στιγμή με πλοία, με το θαλάσσιο εμπόριο να έχει σχεδόν τριπλασιαστεί στα 30 χρόνια έως το 2020.

Οι αλλαγές, εκτός του κλίματος, έχουν κάνει το σύστημα πιο επιρρεπές σε διαταραχές. Τα πλοία έχουν γίνει προοδευτικά μεγαλύτερα και η «διάσωσή» τους είναι πιο δύσκολη και δαπανηρή όταν τα πράγματα πάνε στραβά.

Επίσης, δεν υπάρχει εύκολη εναλλακτική όταν επικρατεί ξηρασία. Ένα πλοίο μεταφοράς μέσω ποταμιών ισοδυναμεί με περίπου 100 έως 150 φορτηγά, επομένως ο δρόμος ή ο σιδηρόδρομος απλά δεν μπορούν να αντεπεξέλθουν στην πίεση.

Η τυπική αντίδραση είναι η μερική φόρτωση σκαφών ή η εκτέλεση περισσότερων ταξιδιών με μικρότερα πλοία.

Αυτό δεν σημαίνει μόνο έναν φαύλο κύκλο εκπομπών, ειδικά καθώς τα χαμηλά επίπεδα νερού σημαίνουν μεγαλύτερη αντίσταση και περισσότερα καύσιμα – έχει επίσης επιπτώσεις σε όρους κόστους και συμφόρησης γύρω από τις πλωτές οδούς και το σύστημα λιμένων.

Επιπλέον, δεν λειτουργεί πάντα καλά: παρά τις προσπάθειες, ο συνολικός όγκος φορτίου μειώθηκε περίπου κατά 60% στην κορύφωση της ξηρασίας του 2018, σύμφωνα με τον van Koningsveld.

Το πρόβλημα είναι ότι «ο κίνδυνος από το κλίμα είναι τόσο καταναμεμημένος σε όλες

τις πτυχές του συστήματος, που είναι δύσκολο για συγκεκριμένες οντότητες να έχουν το κίνητρο να προσπαθήσουν να τον αντιμετωπίσουν», λέει ο Austin Becker, από το πανεπιστήμιο του Ρόουντ Άιλαντ, ο οποίος μελετά την επίδραση της κλιματικής αλλαγής σε 3.800 παράκτια λιμάνια του κόσμου.

Το ένα τρίτο βρίσκεται σε τοποθεσίες επιρρεπείς σε τροπικές καταιγίδες, όπου μικρές αλλαγές στη μέση ένταση της καταιγίδας μπορεί να μεταφραστούν σε μεγάλες αυξήσεις στο χρόνο διακοπής λειτουργίας του λιμανιού.

Γενικότερα, αυτά τα καιρικά φαινόμενα τείνουν να αντιμετωπίζονται ως διακριτές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, παρά ως μέρος ενός επιδεινούμενου συστημικού προβλήματος.

Το γεγονός δημιουργεί αυτό το φαινόμενο που το γραφείο του ΟΗΕ για τη μείωση του κινδύνου καταστροφών (UN's office for disaster risk reduction) αποκαλεί ως κύκλο: καταστροφή-απόκριση-ανάκαμψη-επανάληψη (disaster-response-recovery-repeat).

Για τις κυβερνήσεις και τις εταιρείες, το κλίμα είναι ένας επιπλέον κίνδυνος της εφοδιαστικής αλυσίδας που πρέπει σήμερα να ληφθεί υπόψη, με μεγαλύτερη προσοχή.

Πηγή: *Climate is a supply chain problem that can't be ignored, Helen Thomas, Financial Times*