

Ναυτιλία - Logistics: Ο μαύρος κύκνος και άλλα ζώα

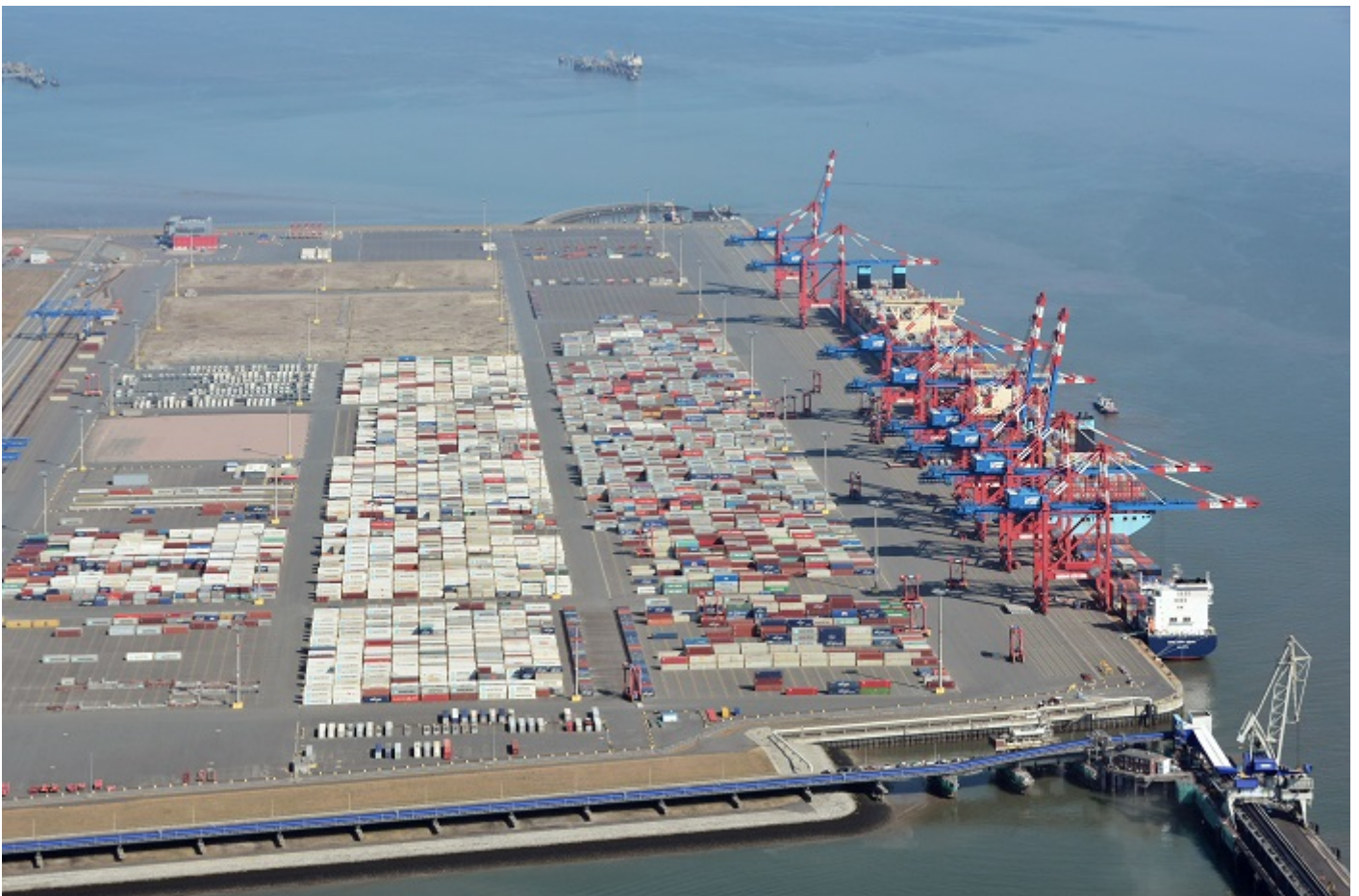
2022/09/13 15:19 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Η πανδημία του Covid-19 έδωσε, και συνεχίζει να δίνει, ένα πολύ σημαντικό μάθημα στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα.

Αυτό δεν είναι άλλο από την παραδοχή ότι, ανεξαρτήτως πόσο σκληρά έχεις προσπαθήσει να προβλέψεις τις μελλοντικές τάσεις της αγοράς και να χτίσεις τις θέσεις σου ώστε να αντεπεξέλθεις επιτυχώς σε αυτές, κάτι παντελώς απρόβλεπτο μπορεί να γίνει και να ανατραπούν πλήρως οι σχεδιασμοί σου.

Από εδώ και πέρα, όλες οι προβλέψεις των αγορών, ναυτιλιακών και μη, θα περιέχουν πιο σοβαρά και στοιχειοθετημένα την πιθανότητα ύπαρξης ενός απροσδόκητου γεγονότος, ενός Μαύρου Κύκνου.

Σύμφωνα με τον στατιστικό αναλυτή Nassim Taleb, που είναι ο πατέρας του όρου αυτού, Μαύρος Κύκνος θεωρείται ένα χαμηλής πιθανότητας αλλά υψηλών επιπτώσεων γεγονός που είναι αδύνατο να προβλεφθεί.



Όταν όμως συμβεί, οι επιπτώσεις του ποικίλλουν από δραματικές έως και τραγικές. Η πλειονότητα των ανθρώπων θεώρησε ότι η πανδημία ήταν αδύνατο να προβλεφθεί, όπως και οι συνέπειες αυτής στην εφοδιαστική αλυσίδα, αλλά ήταν ακριβώς έτσι τα πράγματα;

Οι προειδοποιητικές βολές ήταν αρκετές και με μεγάλη συχνότητα από το 2000 και μετά: Ο ιός SARS το 2002 με διάδοση αρχικά στην Κίνα και έπειτα στην Ασία, ο ιός H1N1 (γρίπη των χοίρων) το 2009 που κυρίως έπληξε την Αμερική αλλά συναντάται πια σε όλον τον πλανήτη, ακόμη και ο ιός Έμπολα στην Αφρική το 2014 που έμεινε περιορισμένος σε λίγα κρούσματα λόγω της υψηλότατης θνησιμότητας.

Καθώς η βιομηχανία του τουρισμού και η καταναλωτική δύναμη της Κίνας είχε πολλαπλασιαστεί από το 2002 (SARS) έως το 2019 που ξέσπασε ο Covid-19, δεν ήταν τελικά καθόλου παράδοξη η πιθανότητα ότι ο επόμενος πανδημικός ιός θα σάρωνε τον πλανήτη σε χρόνο dt.

Ο Μαύρος Κύκνος ήταν πάντα μέσα στο δωμάτιο κατά τη διάρκεια των αποφάσεων των μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών και των εταιρειών διαχείρισης λιμένων και των εταιρειών logistics.

Δημιουργείται έτσι ένα εκρηκτικό μίγμα για τα επόμενα τρίμηνα, που σίγουρα θα επηρεάσει την παγκόσμια αλυσίδα μεταφοράς και διανομής προϊόντων σε σαφώς μεγαλύτερο βαθμό και διάρκεια από ό,τι η πανδημία του κορονοϊού

Ο λόγος που αυτοί οι κολοσσοί και το management τους συνειδητά επέλεξαν να αγνοούν τις συνέπειες ενός γεγονότος που θα διατάρασσε βίαια το σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας σίγουρα δεν ήταν από έλλειψη ικανότητας.

Ήταν καθαρά από συνειδητή επιλογή, καθώς δεν υπήρχαν μέτρα που θα μπορούσαν να παρθούν προκαταβολικά ως αντιμετώπιση της συντονισμένης σε παγκόσμιο επίπεδο διαταραχής της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Καμία ναυτιλιακή εταιρεία – οι περισσότερες των οποίων παρεμπιπτόντως μέχρι και το τέλος του 2020 φυτοζωούσαν με ισχνότατη κερδοφορία ή ζημιές για πάνω από μία δεκαετία – δεν θα επέλεγε **να έχει έναν έξτρα στόλο εμπορευματοκιβωτίων και πλοίων εν υπνώσει**, ώστε να αντιμετωπίσει πιθανή έλλειψη κουτιών κοντέινερ και χώρου στα πλοία της.

Ομοίως οι διαχειρίστριες εταιρείες λιμενικών εγκαταστάσεων δεν θα έπαιρναν ποτέ

απόφαση να προβούν σε προληπτικές επενδύσεις επέκτασης των terminals και επιπλέον γερανογεφυρών αλλά και έμψυχου δυναμικού ώστε να αντιμετωπίσουν μια ξαφνική αύξηση του φορτίου κάτω από καθεστώς λειψανδρίας λόγω πανδημίας.

Ούτω καθεξής, οι εταιρείες logistics δεν θα έκαναν ποτέ προληπτική επένδυση σε έξτρα χώρους αποθήκευσης, στόλου διανομών και προσωπικό.

Ιδιαίτερα στη ναυτιλία, οι οποιεσδήποτε επενδύσεις γίνονται αναλύοντας την αύξηση του εμπορίου σε ένα βάθος δεκαετίας και **βέβαια ο χρόνος κατασκευής των πλοίων έχει μία χρονική υστέρηση τουλάχιστον διετίας**, οπότε, εξ ορισμού, η ναυτιλία δεν έχει γρήγορα αντανακλαστικά σε απρόσμενες αυξομειώσεις της προσφοράς και ζήτησης στο διεθνές εμπόριο.



Συνεπώς οι αναταράξεις από την πανδημία και την απρόβλεπτη καταναλωτική συμπεριφορά των Ευρωπαίων και των Αμερικανών δημιούργησαν ένα πρωτοφανές εκρηκτικό μίγμα, που σχεδόν καθήλωσε με αλυσιδωτές αντιδράσεις την εφοδιαστική αλυσίδα. **Η όποια αντιμετώπιση και σχετική εξομάλυνση ήρθε κυρίως από την εφευρετικότητα του εμπλεκόμενου ανθρώπινου παράγοντα.**

Ο χρόνος δεν επαρκούσε για λύσεις υλικοτεχνικού περιεχομένου, η ζήτηση αυξανόταν και όλα τα μέρη της εφοδιαστικής αλυσίδας, έστω με ημίμετρα, κατόρθωσαν να συνεχιστεί η ροή των εμπορευμάτων.

Οι προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει η ναυτιλία και η εφοδιαστική αλυσίδα στο σύνολό της το προσεχές διάστημα είναι σαφώς μεγαλύτερες από την αρχική διατάραξη λόγω μόνο της πανδημίας.

Τα προληπτικά lockdowns στην Κίνα παραμένουν, έστω και πιο περιορισμένα, η

διαχείριση επιστροφής των κενών εμπορευματοκιβωτίων στα ασιατικά λιμάνια ζήτησης για εξαγωγή παραμένει προβληματική και ένας αέρας ύφεσης και στασιμοπληθωρισμού φυσάει σε όλες τις κρατικές οικονομίες.

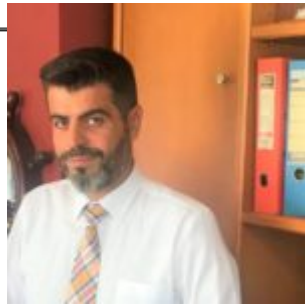
Οι νέες επιταγές του IMO και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Fit for 55 Initiative) για μείωση του αποτυπώματος άνθρακα στις θαλάσσιες μεταφορές απαιτούν κοστοβόρες επενδύσεις από τις ναυτιλιακές, καθώς τα νέου τύπου καύσιμα είναι πολύ πιο ακριβά από τα συνήθη ρυπογόνα.

Επίσης, εμπόλεμες συρράξεις στα σύνορα της Ευρώπης σε συνδυασμό με ψυχροπολεμικές τακτικές μεταξύ κρατών έχουν εκτοξεύσει το ενεργειακό κόστος σε δυσθεώρητα ύψη και την αβεβαιότητα των οικονομικών αγορών στο ζενίθ.

Δημιουργείται έτσι ένα εκρηκτικό μίγμα για τα επόμενα τρίμηνα, που σίγουρα θα επηρεάσει την παγκόσμια αλυσίδα μεταφοράς και διανομής προϊόντων σε σαφώς μεγαλύτερο βαθμό και διάρκεια από ό,τι η πανδημία του κορονοϊού.

Φέτος μέσα στο δωμάτιο των μελλοντικών αποφάσεων των διεθνών εταιρειών μεταφοράς δεν θα είναι μόνος του ο Μαύρος Κύκνος. Θα υπάρχει και ο Ελέφαντας του βαρύτατου ενεργειακού κόστους, η Αρκούδα της παγκόσμιας ύφεσης, αλλά και το Λιοντάρι του πολέμου.

Καλό θα είναι αυτή τη φορά να προετοιμαστούμε όλοι να συμβιώσουμε με αυτά τα ζώα, καθώς φαίνεται ότι ήρθαν για να μείνουν.



Αντώνης Βενιέρης,

**Πρόεδρος της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης,
αναδημοσίευση από τη «Ναυτεμπορική»**