

Οι επιδράσεις της γεωπολιτικής κρίσης και της πανδημίας στην εφοδιαστική αλυσίδα

2022/11/17 11:36 στην κατηγορία LOGISTICS

Στη συνολική σύντομη χαρτογράφηση των όσων χαρακτήρισαν τον κλάδο logistics κατά το δεκάμηνο Ιανουαρίου - Οκτωβρίου 2022, προχώρησε η Επιτροπή Logistics του Ελληνογερμανικού Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου, προκειμένου να κωδικοποιήσει και να συγκεντρώσει τις επιδράσεις που υπήρξαν στις οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και ναυτιλιακές μεταφορές από τον πόλεμο στην Ουκρανία, το ενεργειακό, καθώς και τη συνεχιζόμενη πανδημία.

Βάσει των συμπερασμάτων σχετικής ανάλυσης, που έκαναν τα μέλη της Επιτροπής, προέκυψε ότι οι εταιρείες, που αναπτύσσονται στους τομείς των μεταφορών και αποθηκείσεων, έδωσαν ιδιαίτερη έμφαση στη λιτή διαχείριση με σκοπό την εξοικονόμηση πόρων, ενώ αναπροσάρμοσαν τους τιμοκαταλόγους τους σε συμφωνία με τους πελάτες - αποθέτες, πάντα με πρόθεση τη διασφάλιση της ομαλής ανανέωσης των σχετικών συμφωνιών και της απρόσκοπτης λειτουργίας της αλυσίδας.

Αποθήκευση

Σε ό,τι αφορά το κομμάτι των αποθηκείσεων, ο κλάδος ήλθε αντιμέτωπος με μια σειρά από έκτακτες προκλήσεις, όπως η έλλειψη αποθηκευτικών χώρων, η μείωση του «γυρίσματος» των αποθεμάτων κατά 17%, η αύξηση των ενοικίων των αποθηκών κατά 12% λόγω της διογκούμενης ζήτησης, η επιβάρυνση του λειτουργικού κατά 14% λόγω της ενεργειακής ακρίβειας, των ανατιμήσεων στα αναλώσιμα και της διόγκωσης του κόστους συντήρησης, η έλλειψη ειδικευμένου προσωπικού αποθήκης και η επιβάρυνση κατά 9% του κόστους μισθοδοσίας των ειδικοτήτων αποθήκης.

Η γενικότερη τάση, που επικράτησε, ήταν η αύξηση του στοκ των προϊόντων, διότι η αγορά φοβάται ελλείψεις και αύξηση του κόστους κτήσης.

Ναυτιλιακές μεταφορές

Στις ναυτιλιακές μεταφορές και τη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων το σημαντικότερο όλων ήταν η αισθητή αποκλιμάκωση των ναύλων από την Άπω Ανατολή, σε ποσοστό άνω του 60% σε σχέση με το 2021, εξέλιξη η οποία αποδόθηκε

κατά κύριο λόγο στο πλεόνασμα εμπορευματοκιβωτίων που έχει δημιουργηθεί στα λιμάνια της Ασίας.

Επίσης, συνεχίστηκαν, αποσπασματικά, lockdowns σε λιμάνια της Κίνας εξαιτίας της πανδημίας με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν καθυστερήσεις στη διακίνηση, ενώ ελλείψεις σε πρώτες ύλες στην Κίνα κράτησαν την παραγωγή πίσω σε πολλά προϊόντα, οπότε επηρεάστηκαν ανάλογα κι οι αναχωρήσεις.

Οι πολιτικές μισθοδοσίας στους εργαζόμενους των λιμένων του Ηνωμένου Βασιλείου, αλλά και λιμένων στην Βόρεια Ευρώπη, όπως αυτού στην Αμβέρσα, οδήγησαν σε απεργιακές κινητοποιήσεις προκαλώντας καθυστερήσεις και στη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων.

Το ίδιο σκηνικό καταγράφηκε και στα λιμάνια της Νοτιοδυτικής Ευρώπης, σε χώρες, όπως η Γαλλία, η Ισπανία και η Πορτογαλία.

Τέλος, η υπερβολική αύξηση των τιμών ενέργειας στην Ευρώπη αναμένεται τους επόμενους μήνες να μειώσει τη ζήτηση, αλλά και την παραγωγή, επιδρώντας αρνητικά στα δίκτυα μεταφορών και στους χρόνους διακίνησης.

Οδικές μεταφορές

Στις οδικές μεταφορές η χρονιά άρχισε με αυξημένη τάση στα ναύλα προς όλες τις αγορές και κυρίως προς την Ιταλία και την Ιβηρική.

Μάλιστα, μετά την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία (24-02-2022) καταγράφηκε γενικευμένη αύξηση των ναύλων, η οποία ήταν συνακόλουθη των ανατιμήσεων στα υγρά καύσιμα.

Στο μεταξύ, η γενικευμένη και συντονισμένη αύξηση στα ναύλα της Αδριατικής έφερε παγίωση των ανατιμήσεων, ειδικά σε όλες τις γραμμές προς την Ελλάδα.

Σε ό,τι αφορά το capacity της αγοράς, σημειώθηκε μείωση της διαθεσιμότητας σε χώρους ιδιαίτερα στη Βόρεια Ευρώπη, ενώ στην Ιβηρική διαπιστώθηκε μεγάλη αποσταθεροποίηση.

Αλλά και στο Ηνωμένο Βασίλειο, σχεδόν σε καθημερινή βάση, υπήρξαν σκληρές διαπραγματεύσεις για χώρους, καθώς ήταν παντελής η έλλειψη ελεύθερων φορτηγών οχημάτων.

Στο χώρο της εργασίας, καταγράφηκε μεγάλη έλλειψη οδηγών, καθώς ως μεγάλη δεξαμενή εργαζομένων λογίζονται οι χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, όπου σημειώθηκε μείωση του διαθέσιμου προσωπικού λόγω των χαμηλών μισθών, των γενικών παροχών, των συνθηκών εργασίας αλλά και του πολέμου στην Ουκρανία.

Μεγαλύτερες ήταν οι ελλείψεις στη Μ. Βρετανία και τη Γερμανία, συνολικά στην Ευρώπη οι ελλείψεις οδηγών υπολογίζονται στις 100.000 θέσεις εργασίας.

«Πλέον, πολλοί οδηγοί προτιμούν τα κοντινά δρομολόγια, όπως παραδόσεις εντός των πόλεων και το courier services, παρά τα μεγάλα ταξίδια. Μάλιστα, οι καθυστερήσεις που υπήρξαν στα logistics hub της Γερμανίας (1-2 ημέρες αναμονή) αποθάρρυναν ακόμη περισσότερο του οδηγούς στο να επιλέγουν μακρινά δρομολόγια». Προβλήματα δημιουργήθηκαν και από τους περιορισμούς στη χωρητικότητα των πλοίων για φορτηγά, λόγω αύξησης της τουριστικής κίνησης και του εξορθολογισμού των γραμμών.

Σιδηροδρομικές μεταφορές

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές, στην ΝΑ Ευρώπη και ειδικά στα Βαλκάνια, βίωσαν το τελευταίο 8μηνο τη χειρότερη δυνατή κατάσταση εξαιτίας των πολλαπλών εργασιών συντήρησης / αναβάθμισης των δικτύων σε διάφορες χώρες, όπως η Σερβία, Ουγγαρία και Ρουμανία.

Η ασυντόνιστη, μεταξύ των εθνικών δικτύων, εκτέλεση αυτών των έργων και σε παράλληλο χρόνο, είχε ως αποτέλεσμα τη δραματική μείωση της χωρητικότητας, με αλληπάλληλες καθυστερήσεις στα προγραμματισμένα δρομολόγια και επιστροφές κενών βαγονιών, ενώ ειδικά τον Αύγουστο υπήρξε πλήρης κατάρρευση, καθότι δεν εκτελέστηκε κανένα δρομολόγιο συμβατικών βαγονιών από και προς τα Βαλκάνια.

Παράλληλα, παρατηρήθηκαν σοβαρές ελλείψεις προσωπικού στην κεντρική Ευρώπη και ειδικά στους μηχανοδηγούς, όπου το κενό που δημιουργήθηκε από τον μεγάλο αριθμό των συνταξιοδοτούμενων επαγγελματιών, δεν καλύφθηκε από νέες προσλήψεις, με αποτέλεσμα την περαιτέρω μείωση των καθημερινών δρομολογίων.

Οι δε δραματικές αυξήσεις στο κόστος της ηλεκτρικής ενέργειας επηρέασαν, όπως εξηγεί, τις σιδηροδρομικές μεταφορές περισσότερο από κάθε άλλο είδος μεταφοράς, εξαιτίας της ηλεκτροδότησης στο μεγαλύτερο μήκος των ευρωπαϊκών δικτύων.

Ως αποτέλεσμα αυτού, το κόστος μεταφορών αυξήθηκε σε κάποιες περιπτώσεις έως και 90%, σε διάστημα μάλιστα λιγότερο των 6 μηνών, ενώ οι προβλέψεις είναι ιδιαίτερα δυσοίωνες για το υπόλοιπο του έτους.

Στον αντίποδα, η συμβολή των σιδηροδρομικών μεταφορών υπήρξε και συνεχίζει να είναι η πλέον καθοριστική στην υποστήριξη του πολέμου στην Ουκρανία. Χάρης σε αυτές αποφεύχθηκε η πλήρης κατάρρευση της εφοδιαστικής αλυσίδας από και προς την Ουκρανία, ειδικά στον τομέα των καυσίμων και των σιτηρών.

Αεροπορικές μεταφορές

Η αεροπορική κίνηση το 2022 σε παγκόσμιο επίπεδο είχε πτωτική πορεία συγκριτικά με τα εξαιρετικά αποτελέσματα των δύο προηγούμενων ετών (IATA, Ιαν-Σεπ 2022/2021: -6,0%), παρέμεινε ωστόσο σε παρόμοια επίπεδα με το 2019 (IATA, Ιαν-Σεπ 2022/2019: +0,4%).

Ο πόλεμος στην Ουκρανία που επηρέασε τη χωρητικότητα, οι απαγορεύσεις στην Κίνα και η αύξηση του κόστους στα καύσιμα, αποτέλεσαν ανασταλτικούς παράγοντες για τη διατήρηση της ανοδικής πορείας της αγοράς.

Στο μεταξύ, το άνοιγμα των εργοστασίων στην Κίνα δημιούργησε ελπίδες για αυξημένη ζήτηση, ωστόσο τα υψηλά αποθέματα παγκοσμίως σε συνδυασμό με τη σταδιακή ανάκαμψη της θαλάσσιας κίνησης επηρέασαν αρνητικά την αεροπορική ζήτηση.

Η επαναφορά των επιβατικών πτήσεων, κυρίως από τον Μάιο, οδήγησε σε αύξηση της χωρητικότητας και σε σταδιακή μείωση των ναύλων, οι οποίοι όμως παραμένουν υψηλοί, συγκριτικά τόσο με το 2021 όσο και με το 2019.

Ο πληθωρισμός αναμένεται να παίξει σημαντικό ρόλο στην αντίδραση των καταναλωτών, και παρά την επερχόμενη εορταστική περίοδο, η αεροπορική ζήτηση προβλέπεται να παραμείνει ασθενής.

Στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών η κίνηση στο δεκάμηνο παρουσίασε μια αύξηση περίπου 9,5% συγκριτικά με το 2021 (+13% σε σχέση με το 2019) κυρίως λόγω των εξαγωγών.

Ωστόσο, η εν λόγω μεταβολή δεν αποτυπώνει την πραγματική εικόνα της αγοράς δεδομένου ότι οι εξαγωγές παραδοσιακών φορτίων έχουν μειωθεί – οδηγώντας στη συρρίκνωση του όγκου που διαχειρίζονται οι διαμεταφορείς – και έχουν αντικατασταθεί από όγκους μη παραδοσιακών προϊόντων που εξάγονται σε μη τακτική βάση, από συγκεκριμένους αποστολείς.

Τέλος ένα σημαντικό πρόβλημα που παραμένει, όπως και σε άλλους κλάδους της αγοράς είναι η συνεχιζόμενη έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού, αλλά και η διαπίστωση ότι γενικά το εργασιακό μοντέλο αλλάζει με αποτέλεσμα οι επιχειρήσεις

να πρέπει να αναδιοργανώσουν τη λειτουργία και τις διαδικασίες τους, την προσέγγιση προς τους εργαζόμενους αλλά και τις παροχές τους προς αυτούς.

Παρόλες όμως τις δυσκολίες είναι γεγονός ότι οι υπηρεσίες logistics και οι operators έδειξαν γρήγορα αντανακλαστικά και ευελιξία, με αποτέλεσμα να μην διακοπεί η ροή της εφοδιαστικής αλυσίδας, αλλά και ο κλάδος συνολικά να έχει θετικά οικονομικά αποτελέσματα.

Τέλος, ανεξάρτητα από την αβεβαιότητα, που διακατέχει όλους για την ερχόμενη χρονιά, τα επενδυτικά plána του κλάδου και από εγχώριους αλλά και διεθνείς οργανισμούς παραμένουν μεγάλα και σε βάθος πενταετίας.