

Η παγκόσμια οικονομία προσάραξε στο Σουέζ

Η παγκοσμιοποιημένη εφοδιαστική αλυσίδα έγινε από ευχή κατάρα με το μποτιλιάρισμα 400 πλοίων στη διώρυγα που εξυπηρετεί το 12% του διαμετακομιστικού εμπορίου

● Εν συντομία

Το απόρροιο στο Σουέζ, μια από τις κύριες εμπορικές αρτηρίες του πλανήτη, δείχνει πόσο εύθραυστη είναι η παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα και πόσο αναγκαία η διαφοροποίηση στη διαμετακομιστική ναυτιλία.

● Γιατί ενδιαφέρει

Η «θρόμβωση» στην Αίγυπτο προκάλεσε ρίγη ανά την ήδη ταλαιπωρημένη από την πανδημία υφήλιο.

Σε ένα συνέδριο μηχανικών για τα ατμόπλοια το μακρινό 1877 ο Βρετανός μηχανικός *Αλφρεντ Χολτ* εξέφρασε μια σιβυλλική εκτίμηση: «Είναι γνωστό πως οτιδήποτε μπορεί να πάει στραβά στη θάλασσα γενικά όντως πάει στραβά, αργά ή γρήγορα». Λίγα χρόνια νωρίτερα, το 1869, άνοιξε τις πύλες του στον κόσμο το κανάλι του Σουέζ, ένα από τα σημαντικότερα σημεία του πλανήτη από γεωπολιτική άποψη. Χρειάστηκαν δέκα χρόνια κι ενάμιση εκατομμύριο εργάτες για να το ανοίξουν και μόλις μερικές στιγμές κι ένα τεράστιο... μεθυσμένο καράβι 152 χρόνια αργότερα για να το κλείσουν, επιβεβαιώνοντας τον αφορισμό του Χολτ με τον εμφατικότερο τρόπο.

Το τελευταίο πράγμα που χρειαζόταν η ασθμαίνουσα παγκόσμια οικονομία ήταν ένα μπλοκάρισμα της εφοδιαστικής αλυσίδας. Παρόλο που το φορτηγό πλοίο «Ever Given» ξεκόλλησε έπειτα από προσπάθειες έξι ημερών και απελευθέρωσε την κυκλοφορία στην υδάτινη αρτηρία του Σουέζ, το ιστορικών διαστάσεων μποτιλιάρισμα και από τις δύο πλευρές του, με πάνω από 400 πλοία να περιμένουν τη σειρά τους, ήταν απλώς η κορυφή του παγόβουνου των συνεπειών.

Το διεθνές εμπόριο βάλτωσε στα ρηγά

Οι επιπτώσεις στην πραγματική οικονομία έγιναν ορατές από την πρώτη στιγμή. «Οι βραχυπρόθεσμες συνέπειες ήταν πολλές: καθυστερημένες αποστολές, ασφαλιστικές οικονομικές απαιτήσεις, αύξηση της τιμής του πετρελαίου», δηλώνει στο Documento η επίκουρη καθηγήτρια

στο πανεπιστήμιο της Στοκχόλμης και ειδική σε θέματα logistics, **Χέγκε Λάιφφεσταντ**. «Για όσους εργάζονται πάνω σε αυτά τα θέματα όμως, οι μεγάλες αναταράξεις που προκάλεσε στην παγκόσμια οικονομία αυτή η παύση δεν αποτελούν έκπληξη», προσθέτει χαρακτηριστικά. «Με όλη την εφοδιαστική αλυσίδα βασισμένη στη λογική του “just in time” (πάνω στην ώρα) οποιαδήποτε διακοπή έχει σημαντικές συνέπειες σε διαφορετικά μέρη της αλυσίδας», προσέθεσε.

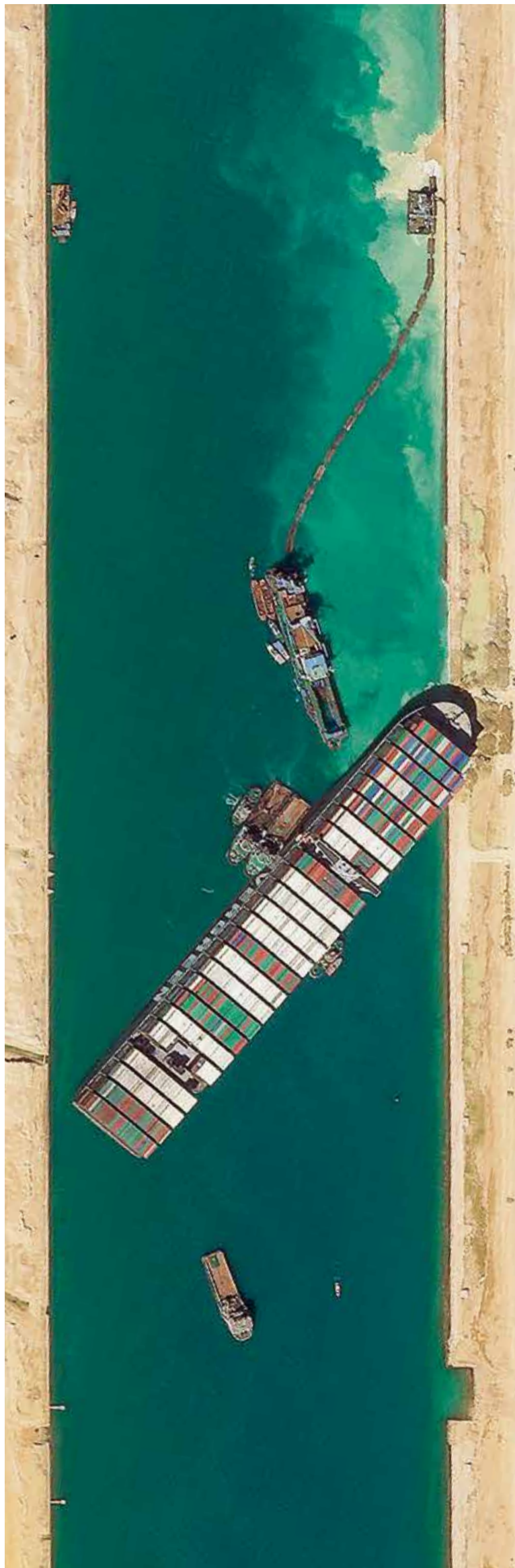
Το μπλοκάρισμα αυτό εκτιμάται ότι κόστισε στην παγκόσμια οικονομία 10 δισ. δολάρια την ημέρα, ενώ αύξησε την τιμή του πετρελαίου κατά 6% και εκτόξευσε τα ναύλα μέχρι και 47%.

Το εμπόριο γύρισε εκατονταετίες πίσω καθώς πολλά πλοία που προέρχονταν από την Ασία επέλεξαν να πλεύσουν προς το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, κάνοντας τον περίπλο της Αφρικής, για να φτάσουν σε Αμερική και Ευρώπη. Αυτή η επιλογή φυσικά κόστισε 26-30 χιλ. δολάρια –ανάλογα τον τύπο του πλοίου– για κάθε παραπάνω μέρα σε καύσιμα, με τον περίπλο να κρατά μέχρι και δύο εβδομάδες επιπλέον. Χώρες όπως η Συρία και ο Λίβανος αποφάσισαν να δίνουν πετρέλαιο με δελτίο μέχρι τη λύση του προβλήματος, ενώ η καθυστέρηση αναμένεται να στοιχίσει τη ζωή σε περίπου 200.000 ζώα που μεταφέρονται με τα φρακαρισμένα πλοία.

Βλάπτει τελικά η πολλή παγκοσμιοποίηση;

Από το Σουέζ περνούν κάθε μέρα το 12% του παγκόσμιου διαμετακομιστικού εμπορίου, το 8% του υγροποιημένου αερίου και 1 εκατ. βαρέλια πετρελαίου. Το γεγονός ότι ένα τέτοιο ατύχημα μπορεί να προκαλέσει σοβαρές επιπλοκές από το Λος Αντζελες μέχρι τη Σανγκάι και το Ρότερνταμ υπογράμμισε για άλλη μια φορά τη μεγάλη εξάρτηση του εμπορίου από τις παγκοσμιοποιημένες εφοδιαστικές αλυσίδες.

Συμβουλευτικές εταιρείες και ειδικό στη διοίκηση τις τελευταίες δεκαετίες αποτρέπουν τις εταιρείες από το να διατηρούν αποθέματα σε απο-



«Για όσους εργάζονται πάνω σε αυτά τα θέματα όμως, οι μεγάλες αναταράξεις που προκάλεσε στην παγκόσμια οικονομία αυτή η παύση δεν αποτελούν έκπληξη. Με όλη την εφοδιαστική αλυσίδα βασισμένη στη λογική του “just in time” (πάνω στην ώρα) οποιαδήποτε διακοπή έχει σημαντικές συνέπειες σε διαφορετικά μέρη της αλυσίδας»

Χέγκε Λάιφφεσταντ

Επίκουρη καθηγήτρια στο πανεπιστήμιο της Στοκχόλμης, ειδική σε θέματα logistics

θήκες ούτως ώστε να περιορίσουν τα κόστη και να αυξήσουν τα κέρδη. Κατ' αυτό τον τρόπο βασίζονται υπερβολικά στη διεθνή διαμετακομιστική ναυτιλία και στο διαδίκτυο για να προσφέρουν στον καταναλωτή αυτό που χρειάζεται τη στιγμή που το χρειάζεται.

Αυτό ωφέλησε τις βιομηχανίες, καθώς οι περικοπές του κόστους αποθήκευσης μπορούσαν εν μέρει να διατεθούν ως μερίσματα στους μετόχους. Αυτή η τακτική όμως εξηγεί και γιατί οι υγειονομικοί εργαζόμενοι βρέθηκαν χωρίς επαρκείς ποσότητες μάσκων στην αρχή της πανδημίας. Πολλά ιδιωτικοποιημένα συστήματα υγειονομικής περιθάλψης βασίστηκαν στον τομέα των μεταφορών, με τις καθυστερήσεις και τα απρόοπτα να έχουν θανατηφόρες συνέπειες. «Τα σύγχρονα logistics έχουν σε μεγάλο βαθμό εξαλείψει τα αποθέματα και το περιστατικό με το “Ever Given” απλώς υπογραμμίζει πόσο εύθραυστο είναι στην πραγματικότητα το σύστημα στο οποίο όλοι βασιζόμαστε!», λέει η Λάιφφεσταντ.

Κρίση της «οικονομίας του κοντέινερ»

Η εκθετική αύξηση του αριθμού των εμπορευματοκιβωτίων που μπορούν να συσσωρευτούν πάνω σε ένα πλοίο ουσιαστικά έχει συρρικνώσει τον κόσμο. Η άνοδος του φορτηγού πλοίου επέκτεινε τη διαθεσιμότητα καταναλωτικών αγαθών και μείωσε τις τιμές. Τα φορτηγά πλοία σήμερα μεταφέρουν το 24% των παγκόσμιων ξηρών προϊόντων, από ζάχαρη μέχρι τηλεοράσεις. Επομένως η ναυπήγηση όλο και μεγαλύτερων πλοίων ήταν η προφανής και πιο αποδοτική οικονομική στρατηγική.

Η Λάιφφεσταντ, με τις ερευνήτριες **Γιοχάνα Μάρκουλα** και **Ελίζαμπεθ Σόμπερ**, σε κοινή τους ανάρτηση στο ιστολόγιο του περιοδικού ανθρωπολογίας «Focaal» γράφουν: «Η γλώσσα της “οικονομίας κλίμακας” που χρησιμοποιείται για να δικαιολογήσει το μέγεθος αυτών των πλοίων είναι κάτι περισσότερο από αποδοτικής φύσης. Είναι [...] μέρος μιας ψεύτικης οικονομίας, υπό την έννοια ότι αυτά τα πλοία σηματοδοτούν μια πραγματική ανακατανομή του πλούτου από δημόσια κεφάλαια σε εταιρικές ελίτ παρά τη δημιουργία νέου πλούτου που είναι η φαινομενική νομιμοποίησή τους».

Όλο και λιγότερα λιμάνια διαθέτουν τον εξοπλισμό για να εξυπηρετήσουν τέτοια μεγα-πλοία που έχουν σημαντικά αρνητικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα, καθώς πέρα από την έκλυση τόνων διοξειδίου του άνθρακα από τα καυσαέρια, η βυθοκόρση που είναι απαραίτητη για τη φιλοξενία τους αναστατώνει το θαλάσσιο περιβάλλον. Επιπρόσθετα, το απρόοπτο στο Σουέζ έχει εντείνει τις πιέσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία, η οποία έχει λαβωθεί από την πανδημία και την αναδιοργάνωση του παγκόσμιου εμπορίου. Καθυστερήσεις στην εκφόρτωση σημαίνουν καθυστερήσεις στη φόρτωση της επόμενης αποστολής. Οι εργαζόμενοι σε λιμάνια θα επωμιστούν τεράστιο φόρτο εργασίας τις επόμενες μέρες, όταν τα μπλοκαρισμένα πλοία φτάσουν στον προορισμό τους. Με όλο και μειούμενο τον αριθμό των χεριών σε πλοία και λιμάνια, τα σοβαρά εργατικά ατυχήματα φαίνονται αναπόφευκτα.