

Οικονομικά - Εταιρικά Νέα



ΟΟΣΑ: Ποιες μεταρρυθμίσεις χρειάζεται η Ελλάδα μετά την πανδημία

Η πανδημία προσθέτει επείγοντα χαρακτήρα στη μακροχρόνια πρόκληση της Ελλάδας για την ενίσχυση των επενδύσεων και της παραγωγικότητας ώστε να διαφοροποιηθεί η ελληνική οικονομία και να βελτιωθεί η δημιουργία θέσεων εργασίας, αναφέρει ο ΟΟΣΑ.

Παρά τη συνεχιζόμενη πρόοδο στις μεταρρυθμιστικές προσπάθειες, όπως η ψηφιοποίηση της δημόσιας διοίκησης, η γραφειοκρατία, οι χαμηλής ποιότητας κανονισμοί και η αργή ρυθμοί της δικαιοσύνης καταστρέφουν το επιχειρηματικό περιβάλλον, αναφέρεται στην έκθεση του οργανισμού Going for Growth.

Όλα αυτά σε συνδυασμό με τα σημαντικά κενά στις δεξιότητες του εργατικού δυναμικού, εμποδίζουν τη σταθερή ανάπτυξη και παράλληλα αποθαρρύνουν την καινοτομία και τις επενδύσεις, οι οποίες θα είναι απαραίτητες για την ανάκαμψη από την πανδημία αλλά και για την βιώσιμη ανάπτυξη.

Τι προτείνεται για τη δικαιοσύνη

Οι ανεπάρκειες στη δημόσια διοίκηση και η μεγάλη γραφειοκρατική επιβάρυνση επιβραδύνουν την αποτελεσματικότητα του κράτους, επιδεινώνουν το επενδυτικό κλίμα και αποθαρρύνουν τις επιχειρήσεις από το να αναπτυχθούν, περιορίζοντας την παραγωγικότητα.

Η ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της δημόσιας διοίκησης και του δικαστικού συστήματος είναι απαραίτητη για την αντιμετώπιση τόσο της κρίσης του COVID-19 όσο και των μακροπρόθεσμων προκλήσεων, αναφέρει ο ΟΟΣΑ αναγνωρίζοντας τις προσπάθειες της κυβέρνησης να μειώσει τη γραφειοκρατία και να βελτιώσει την πρόσβαση και την ανταπόκριση των δημόσιων υπηρεσιών μέσω της ψηφιοποίησης. Οι προσπάθειες αυτές αποδίδουν, όπως αναφέρει, και πρέπει να συνεχιστούν.

Η κωδικοποίηση υφιστάμενων νόμων και κανονισμών, η βελτίωση της εκπαίδευσης του προσωπικού και των δικαστών, και η ενθάρρυνση της χρήσης εναλλακτικών μηχανισμών επίλυσης διαφορών θα βελτιώσει την πρόσβαση στη δικαιοσύνη και το επιχειρηματικό περιβάλλον, θα οικοδομήσει ένα περιβάλλον εμπιστοσύνης στα δημόσια ιδρύματα και θα ενθαρρύνει τις επενδύσεις, υπογραμμίζει ο ΟΟΣΑ.

Τι προτείνεται για τις τράπεζες

Ενώ η πρόοδος στη μείωση των μη εξυπηρετούμενων δανείων (NPL) των τραπεζών έχει επιταχυνθεί, τα κόκκινα δάνεια παραμένουν σε υψηλά επίπεδα και, παράλληλα με τον αναβαλλόμενο φόρτο, περιορίζουν το κεφάλαιο και την κερδοφορία των τραπεζών και την ικανότητά τους να χρηματοδοτούν το κεφάλαιο κίνησης ή τις νέες επενδύσεις των επιχειρήσεων.

Το πτωχευτικό είναι πολύ κατακερματισμένο, όπως αναφέρεται, με αποτέλεσμα τον μεγάλο αριθμό στρατηγικών δανειοληπτών που δεν αποπληρώνουν και την επιβράδυνση της διαχείρισης των NPL.

Η τόνωση των επενδύσεων θα είναι απαραίτητη για μια βιώσιμη ανάκαμψη από την κρίση του COVID-19, για την διαφοροποίηση της οικονομίας και την ενίσχυση της παραγωγικότητας.

Το νέο σύστημα προστασίας των περιουσιακών στοιχείων της κυβέρνησης «Ηρακλής» βοηθά τις τράπεζες να διαθέσουν μεγάλο μέρος των ήδη μη εξυπηρετούμενων δανείων και ένα νέο πτωχευτικό πλαίσιο αναμένεται να επιλύσει τις οικονομικές δυσχέρειες πιο αποδοτικά.

Ο ΟΟΣΑ, αναφέρει όμως πως η κρίση του κορωνοϊού δημιουργεί τον κίνδυνο για νέες χρεοκοπίες και για αυτό απαιτούνται επείγουσες προσπάθειες για την αντιμετώπιση του μεγάλου αποθέματος των μη εξυπηρετούμενων δανείων που θα παραμείνουν και για τη βελτίωση της ποιότητας των κεφαλαίων των τραπεζών.

Οι δαπάνες για δημόσιες επενδύσεις έχουν μειωθεί κατά πολύ τα τελευταία χρόνια, αναφέρεται επίσης. Για να αξιοποιηθούν στο έπακρο των κονδύλια του EU Next Generation της ΕΕ και να διπλασιαστούν οι επενδυτικές δαπάνες όπως έχει προγραμματιστεί, η ποιότητα και η ταχύτητα της εκτέλεσης των δημόσιων επενδύσεων πρέπει να βελτιωθεί, τονίζεται.

Τι προτείνεται για την απασχόληση

Παρά την υψηλή ανεργία πριν από την πανδημία, οι ελλείψεις περιζήτητων δεξιοτήτων εμποδίζουν την ικανότητα των επιχειρήσεων δημιουργούν θέσεις εργασίας και να αυξάνουν την παραγωγικότητα, καθώς οι εργοδότες συχνά δεν μπορούν να βρουν εργαζόμενους με τις απαραίτητες δεξιότητες.

Η ενίσχυση των ενεργών προγραμμάτων της αγοράς εργασίας, η εκπαίδευση και η επαγγελματική κατάρτιση θα βοηθούσαν άτομα που αναζητούν εργασία να βρίσκουν ευκαιρίες που προκύπτουν μετά την κρίση του COVID-19, αναφέρεται.

Η ενίσχυση των δημόσιων υπηρεσιών απασχόλησης θα βελτιώσει την αντιστοίχιση θέσεων εργασίας και θα βοηθούσε στην προσαρμογή μαθημάτων κατάρτισης για άτομα που αναζητούν εργασία.

Η απασχόληση πιο εξειδικευμένων συμβούλων, η ανάπτυξη ψηφιακών εργαλείων και η σύνδεση δημόσιας και ιδιωτικής αναζήτησης εργασίας. Ο ΟΟΣΑ προτείνει επίσης την τριτοβάθμια εκπαίδευση να αναπτύξει μαθήματα προσαρμοσμένα στις ανάγκες των μαθητών ώριμης ηλικίας, και καλύτερη αξιολόγηση και πιστοποίηση της ποιότητας μαθημάτων που θα βοηθούσαν στην αναβάθμιση δεξιοτήτων για την οικονομία μετά τον COVID-19. Οι ψηφιακές δεξιότητες είναι ζωτικής σημασίας, δεδομένης της επικείμενης αλλαγής από την ψηφιοποίηση και τον αυτοματισμό, τονίζεται.

Τι προτείνεται για την εκπαίδευση

Οι μαθητές συχνά δεν είναι καλά προετοιμασμένοι για την αγορά εργασίας, φτάνοντας συχνά με αδύναμες ψηφιακές δεξιότητες.

Η βελτίωση της ποιότητας της εκπαίδευσης θα πρέπει να στοχεύει στη θέσπιση κινήτρων για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων μέσω καλύτερης ποιότητας συμβολαίων για τους καθηγητές, αυξημένης αυτονομίας των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και επιβράβευσης των επιδόσεών τους.

Οι πρόσφατες μεταρρυθμίσεις για την καλύτερη σύνδεση της επαγγελματικής κατάρτισης με τις ανάγκες της αγοράς εργασίας μπορεί να είναι αναπτυχθούν περαιτέρω για να ενισχύσουν την επαγγελματική εστίαση στο σχολείο, την τριτοβάθμια εκπαίδευση και την εκπαίδευση ενηλίκων.

Τι προτείνεται για την φτώχεια

Οι νέες και οι χαμηλές εισοδήματος οικογένειες, που υπέφεραν από τα υψηλά ποσοστά φτώχειας πριν από την κρίση, έχουν πληγεί ιδιαίτερα πληγεί από τον αντίκτυπο της πανδημίας.

Ο ΟΟΣΑ προτείνει τη συνέχιση του εκσυγχρονισμού των προγραμμάτων κοινωνικής προστασίας της Ελλάδας. Η βελτίωση της προσβασιμότητας, της στόχευσης και της αποτελεσματικότητας της διαχείρισης είναι βασικά στοιχεία για τον περιορισμό των δυσμενών επιπτώσεων στη φτώχεια και την ενσωμάτωση, τονίζει.



Bloomberg: Σχέδιο ΕΕ για έκδοση κοινού χρέους 1 τρισ. δολ. μέχρι και το 2026 - Στόχος τα ομόλογά της να ανταγωνίζονται εκείνα των ΗΠΑ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα ανακοινώσει σύντομα το σχέδιό της για άντληση έως 1 τρισ. δολαρίων από τις αγορές σε ορίζοντα πενταετίας, στην προσπάθειά της να χρηματοδοτήσει την ανάκαμψη της οικονομίας των 27 χωρών - μελών της από τις επιπτώσεις της πανδημίας του κορονοϊού.

Στόχος του μπλοκ είναι η πρώτη έκδοση κοινού χρέους υπό το σχήμα του Ταμείου Ανάκαμψης (NextGenerationEU) να πραγματοποιηθεί τον Ιούνιο, με τη χρήση "βέλτιστης" πλατφόρμας για την πώληση ομολόγων και γραμματειών μέσω ενός τραπεζικών δικτύων έως τον Σεπτέμβριο, σύμφωνα με εσωτερικό έγγραφο που περιήλθε σε γνώση του πρακτορείου Bloomberg. Περίπου το ένα τρίτο των 806 δισ. ευρώ (962 δισ. δολ.) θα είναι πράσινα ομόλογα, στο πλαίσιο όρων που θα ανακοινωθούν στις αρχές του καλοκαιριού.

"Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα χρειαστεί να εκτελεί πράξεις χρηματοδότησης ύψους 150-200 δισ. ευρώ τον χρόνο για την περίοδο μέχρι το τέλος του 2026", αναφέρεται στο έγγραφο. "Μέχρι τον Ιούνιο του 2021, η Επιτροπή θα είναι έτοιμη να κινητοποιήσει τους σχετικούς πόρους".

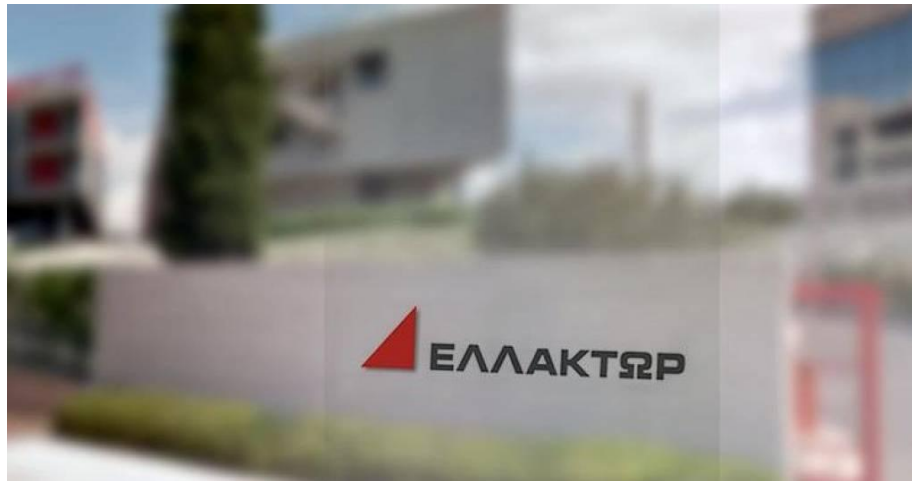
Το έγγραφο υπογραμμίζει τη φιλοδοξία της ΕΕ να εισέλθει για πρώτη φορά ουσιαστικά ως ενιαία οντότητα στην αγορά ομολόγων, με μακροπρόθεσμο στόχο τα ομόλογά της να ανταγωνιστούν τα κρατικά ομόλογα των ΗΠΑ ως "ασφαλές επενδυτικό καταφύγιο", δίνοντας ώθηση στην ενοποίηση του μπλοκ, αλλά και της ευρωζώνης, που περιλαμβάνει τις 19 από τις 27 χώρες-μέλη της Ένωσης.

Τα ομόλογα θα εκδίδονται και θα πωλούνται ανά τακτά διαστήματα, με ποικιλία ωρίμανσης από τα 3 έως τα 30 έτη, ενώ θα υπάρχουν και βραχυπρόθεσμα γραμμάτια, σύμφωνα με το έγγραφο. Τα τελευταία θα χρησιμοποιούνται για ταχεία άντληση πόρων, ειδικά στην πρώτη φάση του προγράμματος.

Οι επενδυτές αναμένεται να αγκαλιάσουν τις εκδόσεις, εκτιμά το Bloomberg.

Το μπλοκ των 27 έχει ξεκινήσει ήδη τις εκδόσεις κοινών "κοινωνικών ομολόγων" για τη χρηματοδότηση του προγράμματος σωτηρίας θέσεων εργασίας ανά την ΕΕ εν μέσω πανδημίας ήδη από το 2020, με τη ζήτηση να σπάει κάθε ρεκόρ. Πλέον η Ένωση θα προχωρήσει για πρώτη φορά σε έκδοση χρέους μέσω δημοπρασιών. Η νέα πλατφόρμα πώλησης χρέους θα αποτελέσει παροχή μεγάλης εθνικής κεντρικής τράπεζας χώρας-μέλους η οποία είναι "μεγάλος εκδότης ομολόγων", αναφέρεται τέλος.

Το Ταμείο Ανάκαμψης της ΕΕ (NGEU) προβλέπει επιχορηγήσεις και δάνεια προς τα κράτη - μέλη. Τα δάνεια θα έχουν ωρίμανση 30 ετών, με περίοδο χάριτος 10 ετών για την έξοδο από την κρίση.



Greenhill: Μόνο μετά από ανάκληση του ΔΣ θα ψηφίσουμε την ΑΜΚ στην ΕΛΛΑΚΤΩΡ

Στην προηγούμενη Γενική Συνέλευση μετόχων, εκπρόσωποι της Reggeborgh δήλωσαν ότι δεν εμπιστεύονται το Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.) της εταιρείας και για τον λόγο αυτό δεν ψηφίζουν την αύξηση μετοχικού κεφαλαίου που είχε προταθεί. Για τον ίδιο ακριβώς λόγο, την έλλειψη εμπιστοσύνης στο σημερινό ΔΣ, η Greenhill Investments Limited δεν θα υπερψηφίσει την προτεινόμενη αύξηση μετοχικού κεφαλαίου αν δεν ανακληθεί το ΔΣ., υποστηρίζουν κύκλοι της τελευταίας.

Όπως γράφει το euro2day.gr, όπως επισημαίνει η πλευρά των εφοπλιστών Μπάκου-Καϊμενάκη, η απόφαση αυτή στηρίζεται σε σειρά γεγονότων που την καθιστούν «αναπόφευκτη».

Η αγωγή ακυρώσεως που είχαμε προβάλλει εναντίον του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΛΛΑΚΤΩΡ δικαιώθηκε πλήρως και εντυπωσιακά από ανεξάρτητη Αρχή, την ανακοίνωση της Επιτροπής Ανταγωνισμού που διερευνά την παραβίαση των όρων Ανταγωνισμού στην κατασκευαστική αγορά. Ωστόσο ακόμα και πριν δημοσιοποιηθούν οι συγκλονιστικές διαπιστώσεις της ανεξάρτητης Αρχής, το Δ.Σ. με σειρά πράξεων ή παραλείψεων έβλαψε την εταιρία. Εκδήλωσε εχθρική συμπεριφορά εναντίον της Greenhill Investments Limited παρότι είναι οι μεγαλύτεροι μέτοχοι εκδίδοντας μάλιστα και δημόσιες ανακοινώσεις που περιέχουν ανοίκειους χαρακτηρισμούς. Ο πρόεδρος του Δ.Σ. μεροληπτεί αποκάλυπτα αρνούμενος να διαβουλευτεί για ζητήματα εταιρικής διακυβέρνησης αλλά και εκδίδοντας ψευδείς ανακοινώσεις για δήθεν απειλές από την πλευρά μας προς τράπεζα προκειμένου να εμποδιστεί η έκδοση ομολόγου.

Κατά τους ίδιους κύκλους, το Δ.Σ. στο σύνολό του ενεργεί ως εκπρόσωπος ενός μετόχου σε βάρος των άλλων ενώ ταυτόχρονα εμφανίζονται πρωτοφανείς υποθέσεις παράβασης καθήκοντος. Δεν μπορεί να θεωρηθεί τυχαίο ότι η εταιρεία απέτυχε να καταθέσει προσφορά στον μεγαλύτερο διαγωνισμό του δημοσίου που αφορά την παραχώρηση της Εγνατίας. Εκτός όμως από την περίπτωση αυτή, προκαλεί θλιβερή εντύπωση ότι η ΕΛΛΑΚΤΩΡ δεν κατάφερε να καταθέσει προσφορά ούτε σε διαγωνισμούς μικρότερες αξίας. Είναι μάλιστα τόσο οφθαλμοφανής η απαξίωση που ακόμα και στην περίπτωση της αποκατάστασης ζημιών που προκάλεσαν θεομηνίες που έπληξαν διάφορες περιοχές της χώρας, το δημόσιο απευθύνθηκε σε κατασκευαστικές εταιρείες στις οποίες δεν περιλαμβάνεται η ΑΚΤΩΡ.

Παράλληλα, συνεχίζουν, σε μια επίδειξη ανεξήγητων αστοχιών, προανήγγειλαν «επαναδιαπραγμάτευση» απαιτήσεων προμηθευτών και υπεργολάβων με αποτέλεσμα η εταιρεία να κατακλύζεται από αγωγές και αιτήσεις κατασχέσεων από όσους επιδιώκουν να διασφαλίσουν τις απαιτήσεις τους.

Αλλά και η αύξηση κεφαλαίου που σχεδιάζουν επιδιώκεται χωρίς προηγούμενη διαβούλευση με μεγάλους μετόχους ώστε να διασφαλιστεί η επιτυχία της ενώ η έκδοση ομολόγου που επιχείρησαν απέτυχε επειδή δεν κατάφεραν να συγκεντρώσουν επαρκείς εγγυήσεις.

Είναι φανερό, καταλήγουν, ότι το παρόν Διοικητικό Συμβούλιο αποδείχθηκε πολύ γρήγορα ανίκανο να διαχειριστεί μια πολύπλοκη κατάσταση αλλά επιπλέον με πράξεις και παραλείψεις επιδείνωσε την κρίση την οποία προκάλεσε. Γι'αυτό είδαμε την υποβάθμιση της αξιολόγησης της εταιρείας όσον αφορά την εταιρική διακυβέρνηση με μακροχρόνιες αρνητικές επιπτώσεις. Ακόμα και οι ολίγοι μήνες που ασκεί διοίκηση αποδείχθηκαν επαρκείς για να βλάψει την εταιρεία και την πλειοψηφία των μετόχων.



Στα ύψη οι ναύλοι των κοντέινερ

Το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών, που εκτινάχθηκε λόγω της πανδημίας και των ελλείψεων που αυτή προκάλεσε, αναμένεται να παραμείνει σε υψηλά επίπεδα. Αυτό προδίδουν τα συμβόλαια που συνάπτουν οι εμπορικές επιχειρήσεις με τις ναυτιλιακές μεταφορές φορτίου. Αναπόφευκτα ο αυξημένος ναύλος θα περάσει τελικά στην τιμή του καταναλωτή. Ειδικότερα ο ναύλος για τη μεταφορά προϊόντων από την Κίνα στα λιμάνια της Δυτικής Ακτής των ΗΠΑ και στα ευρωπαϊκά λιμάνια έχει παραμείνει επί μήνες στα ύψη και οι συνθήκες μάλλον θα τον οδηγήσουν σε περαιτέρω άνοδο, μολοντί συνήθως υποχωρεί αυτήν την περίοδο του έτους. Τα καινούργια συμβόλαια που υπογράφουν ορισμένες από τις μεγαλύτερες εισαγωγικές επιχειρήσεις των ΗΠΑ καταδεικνύουν πως δεν πρόκειται για μια προσωρινή εξέλιξη.

Αναπόφευκτα οι εξαγωγικές και οι εισαγωγικές επιχειρήσεις και οι μεσάζοντες στον κλάδο εξετάζουν την προοπτική να αγοράσουν δικούς τους εμπορευματοκιβώτια για θαλάσσια μεταφορά αλλά και να ναυλώσουν οι ίδιες πλοία για να αποφύγουν την επιβάρυνση που προεξοφλούν ότι συνεπάγεται η μελλοντική νέα αύξηση των μεταφορικών αλλά και οι καθυστερήσεις. Στις κατ' ιδίαν διαπραγματεύσεις που γίνονται παραδοσιακά αυτήν την εποχή του χρόνου, οι περισσότερες επιχειρήσεις λιανικής και οι βιομηχανίες υπογράφουν ετήσιες συμφωνίες με τις ναυτιλιακές που διαθέτουν υπερωκεάνια για τη μεταφορά φορτίου προκειμένου να κλειδώσουν το ύψος του ναύλου στα υφιστάμενα επίπεδα. Τις τελευταίες εβδομάδες στα δρομολόγια που συνδέουν την Ασία με τη Βόρεια Αμερική ο ναύλος για ένα κοντέινερ 13 μέτρων κυμαίνεται κάπου ανάμεσα σε 2.500 και 3.000 δολάρια, επίπεδο κατά 25% ως 50% υψηλότερο σε σύγκριση με το αντίστοιχο πριν από ακριβώς έναν χρόνο. Αυτό διαπιστώνει ο Τζορτζ Γκίφιτς, στέλεχος της S&P Global Platts με ειδικευση στις παγκόσμιες τιμές φορτίου. Όπως τονίζει ο ίδιος μιλώντας στο Bloomberg, «αυτό προδίδει ότι ο κόσμος θεωρεί βέβαιο πως οι τιμές θα συνεχίσουν να κινούνται ανοδικά». Επισημαίνει μάλιστα πως οι εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών φορτίου «μπαίνουν σε αυτήν τη διαπραγμάτευση από θέση ισχύος». Υπάρχουν πράγματι τόσα προβλήματα στους διαύλους εφοδιασμού των ΗΠΑ, ώστε έχει προβληματίσει ακόμη και τα στελέχη της Federal Reserve που προσπαθούν να χαράξουν νομισματική πολιτική βάσει των εκτιμήσεων για το πόσο γρήγορα θα ανακάμψει η αμερικανική οικονομία και πώς θα κινηθεί ο πληθωρισμός. Στα πρακτικά της τελευταίας συνεδρίασης της αμερικανικής ομοσπονδιακής τράπεζας είναι σαφής ο προβληματισμός των στελεχών της. Όπως αναφέρουν, «υπάρχουν ενδείξεις ότι μέσα στους επόμενους μήνες θα είναι έντονη η δραστηριότητα στις βιομηχανίες, αλλά οι ελλείψεις σε πρώτες ύλες και εργατικό δυναμικό καθώς και ο συνωστισμός στα λιμάνια και στους κόμβους μεταφοράς καταδεικνύουν πως θα υπάρξουν προβλήματα και δυσκολίες στην πορεία προς την ανάκαμψη του μεταποιητικού τομέα».

Το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών εκτινάχθηκε εξαιτίας ενός συνδυασμού παραγόντων, μεταξύ των οποίων η αυξημένη ζήτηση που προκάλεσαν οι επιταγές στα αμερικανικά νοικοκυριά, ο κορεσμός στα λιμάνια, ο μικρός αριθμός των πλοίων αλλά και η έλλειψη λιμενεργατών και οδηγών φορτηγών. Τα προβλήματα είναι ευρύτατα και υπερβολικά σύνθετα για να αντιμετωπισθούν με κάποιου είδους βραχυπρόθεσμα μέτρα και στο μεταξύ προκαλούν ντόμινο επιπτώσεων σε όλη την εφοδιαστική αλυσίδα των ΗΠΑ. Δημιουργούν σειρά από πονοκεφάλους στους ιδιοκτήτες επιχειρήσεων όπως ο Αρνολντ Κάμλερ, διευθύνων σύμβουλος της ποδηλατοποιίας της Kent Bicycles, που μιλώντας στο Bloomberg τόνισε ότι «φτιάχνεις το ένα πρόβλημα και τότε προκύπτει κάτι άλλο». Η εταιρεία του απασχολεί 225 υπαλλήλους και εισάγει εξαρτήματα από την Ασία. Όπως τονίζει ο ίδιος, ο ναύλος έχει υπερδιπλασιαστεί τους τελευταίους μήνες. Επιπλέον, οι οδηγοί φορτηγών χάνουν συχνά τα ραντεβού που έχουν κανονίσει για να πάρουν τα εμπορεύματα από τις αποθήκες, ενώ οι ελλείψεις ορισμένων ανταλλακτικών έχει ως αποτέλεσμα να μην μπορεί η παραγωγή να ανταποκριθεί στην αυξανόμενη ζήτηση. Έτσι η βιομηχανία Kent έχει αυξήσει τις τιμές της τέσσερις φορές τους τελευταίους 12 μήνες κυρίως εξαιτίας του υψηλού ναύλου αλλά και της αύξησης των τιμών των πρώτων υλών και λόγω των δασμών. Σύμφωνα με τον Γκόρντον Ντάουνς, διευθύνοντα σύμβουλο της ψηφιακής πλατφόρμας New York Shipping Exchange, που φέρνει σε επαφή εξαγωγικές επιχειρήσεις με ναυτιλιακές μεταφορικών πλοίων, οι μεγάλες επιχειρήσεις μπορούν να διασφαλίσουν χαμηλότερο ναύλο επειδή οι παραγγελίες τους είναι πολύ μεγαλύτερες. Για τις μικρότερες, όμως, τα πράγματα είναι δύσκολα καθώς είναι αναγκασμένες να υφίστανται τις αυξήσεις των τιμών.

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο από την πλευρά του υπογραμμίζει πως οι μεγαλύτερες δυσκολίες βρίσκονται στη διαχείριση των εμπορευμάτων όταν αυτά βρίσκονται ακόμη στη στεριά, ενώ η αγορά κινείται πάντα με τους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης. Ο Τζιμ Εστλ, διευθύνων σύμβουλος της καναδικής Danby Appliances, υπογραμμίζει πως ενίοτε ένα φορτίο μπορεί να παραμείνει στα λιμάνια επί μέρες μέχρις ότου φορτωθεί σε τρένα ή φορτηγά. Αυτές οι καθυστερήσεις ευθύνονται κατά τη γνώμη του για την εκτίναξη των τιμών: ένα ψυγείο που κανονικά πρέπει να κοστίζει 350 δολάρια, τώρα αποτιμάται 70 δολάρια περισσότερο εξαιτίας του κόστους της φόρτωσης. Το περασμένο τρίμηνο η βιομηχανία αθλητικών Nike ανακοίνωσε ότι τα έσοδά της μειώθηκαν κατά 10% εξαιτίας των προβλημάτων στην εφοδιαστική αλυσίδα όπως η ανεπάρκεια εμπορευματοκιβωτίων και ο συνωστισμός στα λιμάνια.

Πηγή: Bloomberg

Για πρώτη φορά μετά τις 20/02/20 υψηλότερα των 900 μονάδων το Χ.Α. Θετική η τάση, αν και υπάρχουνε μεγάλες πιθανότητες για μια συσσώρευση της αγοράς στη ζώνη των 900 – 910 μονάδων, με πιθανότητες να έχουμε και μείωση των συναλλαγών για κάποιο χρονικό διάστημα

