

COVID-19 zerwał światowe łańcuchy dostaw

3 września 2021

COVID-19 wprowadził chaos w światowych łańcuchach dostaw i na razie nie widać rozwiązań problemów.

Doświadcza ich na przykład Voltera, producent obwodów drukowanych (PCB) z Kitchener, Ont. Na początku ubiegłego roku Voltera powoli zaczęła wychodzić z poprzedniego kryzysu, który wiązał się z brakiem aluminium. W związku z pandemią wstrzymano jednak loty, więc pojawił się problem z wysyłaniem produktów do klientów. Voltera musiała się przestawić na wolniejszy transport morski. Potem zaczęły rosnać koszty usług transportowych. Na domiar złego producent tworzyw sztucznych, u którego zaopatrywała się firma z Kitchener, podpisał umowę z amerykańskim rządem na produkcję materiałów potrzebnych do walki z pandemią. Na koniec jeszcze zaczęło brakować półprzewodników.

Z podobnymi problemami borykają się inne kanadyjskie firmy działające w sektorze nowych technologii. Menedżerowie prognozują, że potrzeba wielu miesięcy, by wszystkie procesy związane z zaopatrzeniem i dostawami wróciły do normy. Na odrobienie strat trzeba będzie czekać latami.

Shawn Baron, menedżer ds. operacyjnych Voltery, mówi, że w porównaniu z 2019 rokiem sprzedaż spadła o 20 proc. Dodaje, że firmie udało się przetrwać.

Braki na rynku półprzewodników pojawiły się, gdy ludzie, zmuszeni do siedzenia w domu, zaczęli kupować coraz więcej elektronicznych gadżetów. Jednocześnie fabryki były zamykane ze względu na koronawirusa, fabryka w Japonii spaliła się, a w Teksasie została zamknięta w czasie mrozów.

Apple prognozował, że z tego powodu straci 4 miliardy dolarów,

General Motors czasowo zwolnił 1500 osób z Ingersoll, Ont., a producent zabawek Spin Master Corp. na początku ostrzegał, że może podnosić ceny.

Wzrosła też cena transportu. Przykładowo transport kontenera na trasie Szanghaj–Rotterdam w tym tygodniu kosztował 13 787 dol. amerykańskich i w porównaniu z ubiegłym rokiem był o 637 proc. wyższy. Do tego dochodzą koszty załadunku, ubezpieczenia, opłaty portowe i celne. Ponadto w porcie Ningbo-Zhoushan we wschodnich Chinach, uznawanym za jeden z największych na świecie portów towarowych, pojawiło się ognisko COVID-19. Port częściowo zamknięto, co wywołało opóźnienia, których skutki mogą być odczuwalne jeszcze w przyszłym roku. Z kolei w porcie w Montrealu w marcu strajkowali pracownicy. Do tego zablokowany był Kanał Sueski.

Ci, którzy przestawili się na transport lotniczy, też płacą więcej. Przykładowo w maju na trasie Hong Kong–USA cena za transport 1 kilograma towaru wynosiła średnio 8,70 dol. amerykańskiego i była najwyższa w roku. Do lipca spadła do 7,90 dol., ale i tak była dwa razy wyższa niż latem 2019 roku.

Dan Breznitz, profesor z University of Toronto, mówi, że teraz firmy by zyskały, gdyby polegały na lokalnych dostawcach. Dotąd każdy patrzył na cenę, ale w czasie pandemii okazało się, że równie ważne jest miejsce wytwarzania. Jego zdaniem Kanada powinna wspólnie ze Stanami Zjednoczonymi stworzyć północnoamerykańskie łańcuchy dostaw, które stanowiłyby alternatywę dla Chin i Indii.

Autorstwo: Katarzyna Nowosielska

Źródło: [Goniec.net](https://goniec.net)