

# Ostatni taki dobry rok?

MACIEJ BORKOWSKI

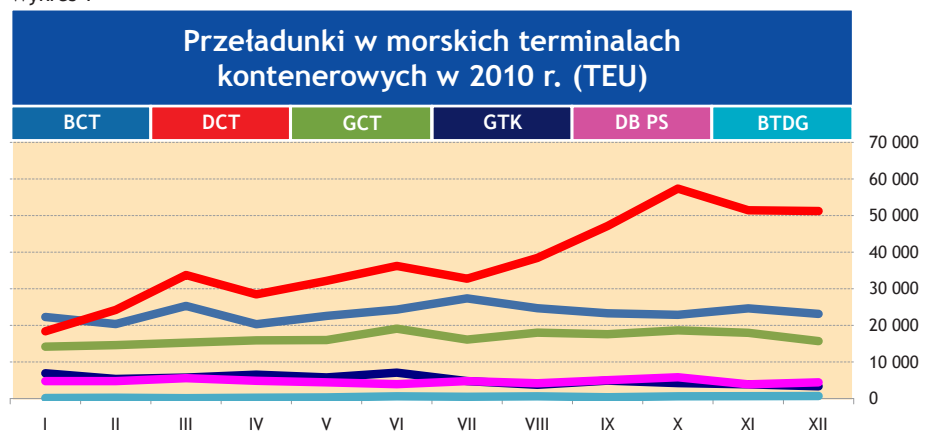
Zeszły rok był rekordowy, jeśli chodzi o portowe przeładunki kontenerów. Po raz pierwszy ich wolumen przekroczył 1 mln TEU i były one aż o 58% większe, niż rok wcześniej. Aby jednak widzieć to w odpowiednich proporcjach, warto pamiętać, że w Południowej Korei, która liczy tylko o 10 mln ludności więcej, w tym samym czasie te przeładunki były niemal dwudziestokrotnie większe niż u nas - 19,3 mln TEU.

Ponieważ 2009 r., ze względu na kryzys żeglugowy, jest mało miarodajny jako baza do porównań, zeszlatoroczne rezultaty warto odnieść (patrz: tabela 1) również do tych z 2008 r. Z porównań wynika, że w gdańskim Deepwater Container Terminal (DCT), jako że startował z bardzo niskiego poziomu, obroty od 2008 r. wzrosły aż siedemnastokrotnie, a w Gdynia Container Terminal (GCT) były o 19% lepsze. Znakomitą dynamikę miał również Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia (BTDG), ale jego przeładunki, ze względu na małą skalę, w znikomym stopniu ważą na ogólnych portowych obrotach kontenerowych. Wyniki pozostałych trzech baz: Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego (BCT), Gdańskiego Terminalu Kontenerowego (GTK) i DB Port Szczecin (DB PS) były niższe od tych z 2008 r. o odpowiednio: 36%, 20% i 9%.

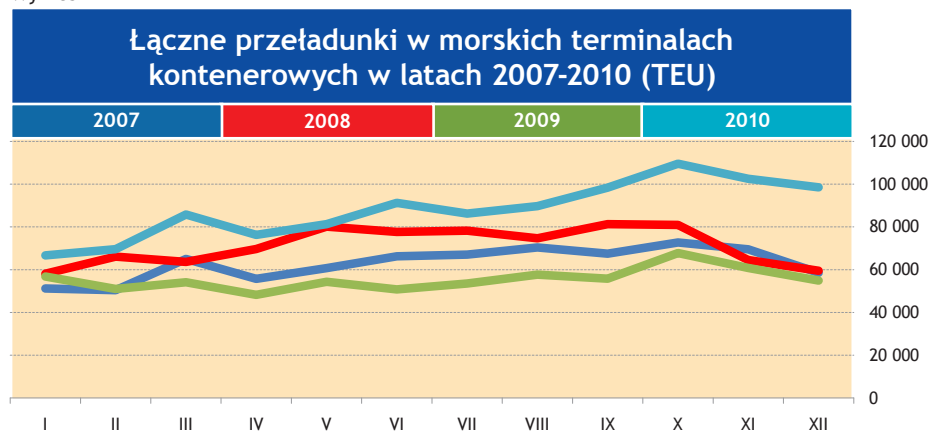
Regularne, co tydzień, pojawianie się w DCT oceanicznych statków Maersk Line, o pojemności 8 tys. TEU, spowodowało, że wysunął się on na pierwsze miejsce wśród terminali kontenerowych, a port gdański wyprzedził Gdynię, stając się największym portem kontenerowym.

Są jednak wątpliwości (patrz: str. 11 i 15), który z terminali czy portów jest naj-

Wykres 1



Wykres 2



ważniejszy, jeśli chodzi o obsługę ładunków polskiego handlu zagranicznego. W obrotach DCT bardzo znaczną część (nie ujawnianą jednak przez terminal) stanowią transshipmenty. Z naszych szacunków wynika, że

w przeładunkach tego gdańskiego terminalu obroty krajowe stanowią tylko nieco ponad połowę i wynoszą jakieś 140-150 tys. kontenerów (sztuk, nie TEU). To oznaczałoby, że BCT nadal pozostaje największym



nowe połączenie **Gdynia-Gdańsk-Hamburg-Oslo**

z wykorzystaniem naszych własnych kontenerów 20', 40'hcpw i 45'hcpw



**TEAMLINES**

info@teamlines.pl • www.teamlines.com • www.delphislog.eu





- terminal, jeśli chodzi o obsługę rynku krajowego, a wspólnie z GCT sprawiają, że Gdynia odgrywa pod tym względem większą rolę niż Gdańsk. Uległa ona jeszcze ostatnio wzmocnieniu, gdy do BCT zdecydowali się przejść kolejni armatorzy: Orient Overseas Container Line i Unifeeder.

Poza tym, łączny potencjał przeladunkowy portu gdyńskiego (1,05 mln TEU) nadal pozostaje znacznie większy, niż gdańskiego (0,75 mln TEU). Już w ub.r. choć nie przybyła tam żadna suwnica nabrzeżowa, podano, że roczny potencjał DCT wzrósł z 500 do 600 tys. TEU. W br. zadeklarowano, że jest on o jeszcze 50 tys. TEU większy. Tyle, czyli 650 tys. TEU, planuje się tam przeladować w br. (patrz: str. 15).

Ogólnie, inwestycje w terminalach w ub.r. wyhamowały, a w każdym razie nie odbiły się jeszcze znacząco na ich potencjale. Dotyczy to przede wszystkim terminalu DB Port Szczecin, w którym - mimo zapowiedzi - nie uruchomiono nowej części terminalu,

na Ostrowie Grabowskim. Trafity tam już wprowadzie dwie suwnice nabrzeżowe firmy Kocks oraz inny sprzęt, ale przeladunki na nowym nabrzeżu mają ruszyć dopiero w tym roku. (Dotychczasowe stanowiska prawdopodobnie służyć będą innym przeladunkom).

W sumie, we wszystkich terminalach przybyło, bądź przybędzie (w DB PS): 300 m nabrzeży, 1 stanowisko statkowe, kilka suwnic placowych, kilkanaście stanowisk dla kontenerów chłodniczych... Miejsc do składowania kontenerów na placach nawet nieco ubyło (w BTDG - patrz: tabela na str. 22).

### Inwestycje będą niezbędne

Dzięki szybkiemu przyrostowi przeladunków, bardzo wzrosło wykorzystanie potencjału terminali, z 35,7% w 2009 r. do 56,5% w ub.r. Zwłaszcza oba najnowsze: DCT i GCT, wykorzystywały już ponad 70% swoich możliwości, zatem jeśli ich obroty będą nadal wzra-

stać tak szybko jak ostatnio, kolejne inwestycje będą tam niezbędne - i to niebawem. Boris Wenzel, prezes DCT, zapowiada (patrz: str. 15), że jego terminal w przyszłym roku zamierza obsłużyć 1 mln TEU. Nie będzie to możliwe bez zakupu dodatkowych suwnic STS, a może nawet przedłużenia nabrzeża. GCT również, wspólnie z zarządem portu, zamierzają wydłużyć i pogłębić nabrzeże Bułgarskie, przy którym znajduje się terminal.

Dużymi rezerwami mocy dysponują natomiast pozostałe terminale, zwłaszcza BCT i DB PS, z których pierwszy w zeszłym roku wykorzystywał zaledwie nieco ponad jedną trzecią swojego potencjału (a jest on największy), a drugi niespełna połowę. BCT, przez to, że może zwiększać swoje obroty prawie bezinwestycyjnie, będzie miał bardzo dobrą pozycję konkurencyjną, w stosunku do pozostałych terminali. Tak jemu, jak i sąsiednim, GCT oraz BTDG, przynosić będą owoce działania prowadzone przez zarząd gdyńskiego portu. Uzyskały one naj-

Tabela 1

## Przeladunki w portowych terminalach kontenerowych w latach 2008-2010

Terminal*	Rok	20'	40'	Import sztuki		Eksport sztuki		Razem sztuki	Import TEU	Eksport TEU	Razem TEU
				Puste	Pełne	Puste	Pełne				
BCT	2008	121 103	159 744	3 744	150 494	63 759	62 850	280 847	240 952	199 639	440 591
	2009	72 198	77 283	3 654	80 217	29 885	35 725	149 481	128 394	98 370	226 764
	2010	86 626	97 258	6 516	95 533	34 338	47 497	183 884	157 398	123 744	281 142
	2010/08 %	71,5	60,9	174,0	63,5	53,9	75,6	65,5	65,3	62,0	63,8
	2010/09 %	120,0	125,8	178,3	119,1	114,9	133,0	123,0	122,6	125,8	124,0
DCT	2008	2 441	7 212	684	3 931	2 335	2 703	9 653	8 101	8 764	16 865
	2009	31 439	65 407	6 952	35 023	11 434	43 437	96 846	69 127	93 126	162 253
	2010	82 700	205 995	18 223	112 623	24 740	111 629	267 215	221 277	230 453	451 730
	2010/08 %	3 388,0	2 856,3	2664,2	2 865,0	1 059,5	4 129,8	2 768,2	2 731,5	2 629,5	2 678,5
	2010/09 %	263,0	314,9	262,1	321,6	216,4	257,0	275,9	320,1	247,5	278,4
GCT	2008	40 666	63 418	7 178	40 374	28 572	27 951	104 084	76 293	91 209	167 502
	2009	35 717	56 778	6 456	38 288	18 450	29 301	92 495	71 163	78 110	149 273
	2010	40 403	79 349	13 456	41 803	18 609	45 884	119 752	90 818	108 273	199 101
	2010/08 %	99,4	125,1	187,5	103,5	65,1	164,2	115,1	119,0	118,7	118,9
	2010/09 %	113,1	139,8	208,4	109,2	100,9	156,6	129,5	127,6	138,6	133,4
GTK	2008	19 081	29 404	2 324	12 275	15 573	18 311	48 485	23 708	54 181	77 889
	2009	15 997	29 406	832	12 379	9 504	22 688	45 403	21 699	53 110	74 809
	2010	12 271	25 019	982	11 253	7 872	17 183	37 290	20 407	41 902	62 309
	2010/08 %	64,3	85,1	42,3	91,7	50,5	93,8	76,9	86,1	77,3	80,0
	2010/09 %	76,7	85,1	118,0	90,9	82,8	75,7	82,1	94,0	78,9	83,3
DB PS	2008	19 777	21 001	996	17 191	8 633	13 958	40 778	27 914	34 026	61 940
	2009	15 673	18 519	295	14 769	6 721	12 411	34 196	24 081	28 640	52 721
	2010	15 041	20 684	1 145	16 145	7 668	10 760	35 718	27 733	28 665	56 398
	2010/08 %	76,1	98,5	115,0	93,9	88,8	77,1	87,6	99,4	84,2	91,1
	2010/09 %	96,0	111,7	388,1	109,3	114,1	86,7	104,5	115,2	100,1	107,0
Razem	2008	203 068	280 779	14 926	224 265	118 872	125 773	483 847	376 968	387 819	764 787
	2009	171 024	247 393	18 189	180 676	75 994	143 562	418 421	314 464	351 356	665 820
	2010	237 041	428 305	40 322	277 357	93 227	232 953	643 859	517 633	533 037	1 050 680
	2010/08 %	116,7	152,5	270,1	123,7	78,4	185,2	133,1	137,3	137,4	137,4
	2010/09 %	138,6	173,1	221,7	153,5	122,7	162,3	153,9	164,6	151,7	157,8
BTDG**	2009	1 944	194	165	928	459	586	2 138	1 115	1 217	2 332
	2010	1 727	1 622	797	709	340	1 503	3 349	2 247	2 724	4 971
	2010/09 %	88,8	836,1	483,0	76,4	74,1	256,5	156,6	201,5	223,8	213,2

\* BCT - Bałtycki Terminal Kontenerowy Gdynia; BTDG - Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia; DCT - Deepwater Container Terminal Gdańsk; GCT - Gdynia Container Terminal; GTK - Gdański Terminal Kontenerowy; DB PS - DB Port Szczecin. \*\*Dla terminalu BTDG nie dysponujemy pełnymi danymi za 2008 r.

Źródło: Dane z poszczególnych terminali (oprac. MB)

lepszy, jak dotąd, dostęp do sieci drogowej kraju, a dzięki pogłębieniu akwenów, mogą przyjmować większe statki. Zbudowane niedawno na ich zapleczu magazyny (kolejne są w planie) powinny przyczynić się do wzrostu obrotów w porcie. Modernizowana ma być także portowa sieć kolejowa.

### Rynek ciągle niestabilny

Kiedy już wydawało się, że nasz portowy rynek kontenerowy jako się „poukładał” i armatorzy, zwłaszcza najwięksi, podzielili się terminalami, druga połowa zeszłego roku pokazała, że do stabilizacji jeszcze daleko, a przepływ klientów i ich ładunków między terminalami nadal trwa. To zresztą stanowi odbicie niestabilnej sytuacji na rynkach światowych. Nie doszło do spektakularnych upadłości wśród największych armatorów liniowych, którzy (jak pisze na str. 9-10 prof. Kujawa) całkiem sprytnie, jak dotąd, radzą sobie z kryzysem - aczkolwiek czynią to głównie kosztem załadowców. W listopadzie, jak podaje BIMCO, bez zatrudnienia pozostawało zaledwie 120 statków, mimo że flota kontenerowa, (według AXS Alphaliner), wzrosła w ub.r. o 9,1%. Rosty stawki za wynajem statków: czarter kontenerowca, o pojemności 3350 TEU, 2 lata temu kosztował 6150 USD dziennie - obecnie 16 750 USD. Wzrastały stawki za przewóz kontenerów, zwłaszcza na szlaku Azja - Europa, gdzie za

Tabela 2

### Europejskie morskie przewozy kontenerowe w 2010 r. (TEU)


Kwartał	Eksport			Import		
	2009	2010	Różnica '09/'10	2009	2010	Różnica '09/'10
I	3 079 132	3 678 800	+19,48%	4 290 342	5 032 800	+17,31%
II	3 560 212	3 977 800	+11,73%	4 541 101	5 378 100	+18,43%
III	3 746 464	3 923 700	+4,73%	4 866 902	5 489 300	+18,43%
IV	3 816 532	3 977 500	0%	4 825 215	5 325 500	+10,37%
<b>Razem</b>	<b>14 202 330</b>	<b>15 557 800</b>	<b>+9,54</b>	<b>18 523 560</b>	<b>21 225 700</b>	<b>+14,59</b>

Źródło: Container Trade Statistics

40” kontener płacono w grudniu ponad 2800 USD, czyli jak przed kryzysem, a mimo to w styczniu armatorzy próbowali wprowadzić podwyżkę o 250-300 USD, co im się tym razem nie udało.

Nic dziwnego, do 2014 r. flota kontenerowa ma przyrastać rocznie w tempie 8,4%. W br. będzie to nawet 9%, z czego 2/3 stanowić będą statki o pojemności ponad 7500 TEU, z których 48 - ponad 10 tys. TEU. Jedną tylko Mediterranean Shipping Company (MSC) zamierza wprowadzić do eksploatacji 15 *Ultra Large Container Ships*, co wystarczyłoby na uruchomienie kolejnego, obok dwóch już istniejących, serwisu tego armatora na szlaku Azja - Europa. Pozostali wielcy armatorzy, w tym Hapag-Lloyd i OOCL, nie zamierzają pozostawać w tyle i złożyli zamówienia na kolejne wielkie statki.

Brytyjska firma Drewry Consultants, w swoim ostatnim raporcie, „Container Forecaster”, ubolewa, że lekcja, jaką armatorzy dostali zupełnie niedawno, niczego ich nie nauczyła. Po krótkim okresie opamiętania, zwiększenie udziału w rynku zdaje się ich znów interesować bardziej niż wzrost efektywności. Drewry przewiduje, że taryfy przewozowe w br. obniżą się o 7%, co może martwić armatorów, ale z pewnością nie ich klientów - załadowców. Kolejną nadwyżkę tonażu trudniej będzie zagospodarować przez *slow steaming* i ptywanie wokół przylądków, zamiast krócej, przez kanały Sueski i Panamski.

Nie brak jednak i takich, jak **Burkhard Lemper** z niemieckiego Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik oraz Clarkson Research, którzy uważają, że zamawianie nowych statków jest w pełni uzasadnione, 

[www.maerskline.com](http://www.maerskline.com)

## Maersk Line AE10 Asia-Europe service connecting Far East with Poland

With the direct call of AE10 service to Gdańsk, Poland we offer:

- Regular service from Far East into Poland and the Baltic
- Direct connections from key parts of China
- Top schedule reliability and network stability
- Competitive transit times
- Space availability
- Direct feeder connections to the Baltic ports of St. Petersburg, Helsinki and Kotka
- Energy-efficient, sustainable cargo transport solutions

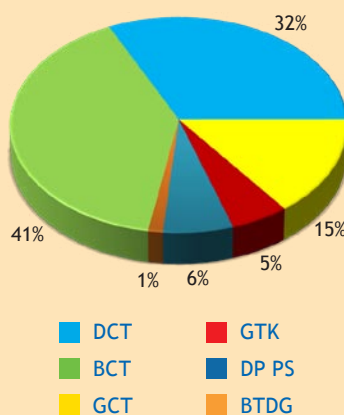
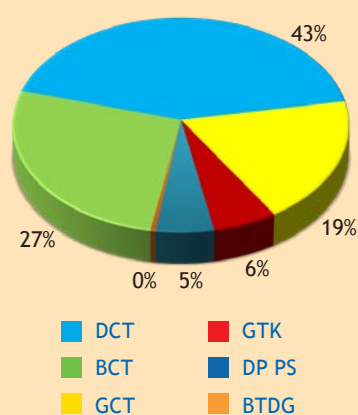
Contact us to explore how we can help you realize your business opportunities


 Maersk Polska Sp. z o.o. • ul. Wolców 5 • 02-675 Warszawa • Poland  
 tel: Warszawa +48-22 8414 225 • Łódź +48-61 783 0005 • Wrocław +48-71 421 2970 • email: polsk@maersk.com





Fot.: M. Czarnojć

**Udział terminali w potencjale przeładunkowym, w 2010 r.****Udział terminali w przeładunkach, w 2010 r.**

- ponieważ podaż ładunków będzie rosła szybciej, w tempie 9,7%, niż potencjał przewozowy (sloty) - o 9,3%. Według tej ostatniej instytucji, stosunek podaży do potencjału wzrośnie w br. z 93,9 do 96,6%.

Ruch kontenerów między Europą a resztą świata, według Container Trade Statistics, wzrósł w zeszłym roku o 9,54% - w eksporcie i 14,59% - w imporcie (patrz: tabela 2). Szczególnie szybko rosły obroty Europa - Azja, w kierunku wschodnim - o 17,67%; w kierunku przeciwnym przyrost był bardziej umiarkowany - 1,45%. Ożywienie nastąpiło też w obrotach w samej Europie, gdzie przewozy morskie wyniosły 2 036 500 TEU, przy czym te z północy na południe wzrosły o 15,9%, a w kierunku odwrotnym - o 14,9%, czyli były niemal zrównoważone.

Pojawianie się coraz większej liczby jednostek VLCS i ULCS spowoduje, zdaniem B. Lempera, nasilenie zjawiska kaskadyzacji, czyli kolejnego przesuwania statków mniejszych na inne relacje. Szczególnie ma to dotyczyć jednostek o pojemności ok. 3 tys. TEU. To mogłoby spowodować liczniejsze pojawienie się takich statków na Bałtyku, w tym również w polskich portach. Zdaniem B. Wenzla (patrz: str.15) wejście na nasze morze kolejnych armatorów z ich oceanicznymi serwisami, jest kwestią krótkiego czasu.

Nie mogą oni bowiem pozostawić wolnej ręki na tym akwenie Maerskowi, który z każdym miesiącem będzie tu umacniał swoją pozycję. Im później się na to zdecydują - tym więcej ich to będzie kosztowało.

**Fiskus niszczy porty**

Znakomite zeszłoroczne wyniki i rywalizacja armatorów na rynku bałtyckim dobrze wróżyłyby naszym portom i terminalom, gdyby nie to, że w coraz mniejszym stopniu rosnące obroty ładunkowe przekładają się na wyniki finansowe firm portowych (byłoby jednak znacznie gorzej, gdyby owego wzrostu nie było). W ostatnim czasie pojawiło się jednak zagrożenie, które polską branżę portową będzie w stanie zupełnie „położyć na łopatki”: to działania polskiego fiskusa. Jeśli nie uda się zmienić nowej interpretacji przepisów dotyczących podatku VAT od usług portowych, należy się liczyć z tym, że znaczna część ładunków ucieknie z polskich portów do niemieckich, holenderskich czy nawet słoweńskich i ukraińskich, gdzie warunki fiskalne są daleko korzystniejsze. Bankructwo grozi setkom polskich spółek, żyjących z ruchu towarowego w portach, nie mówiąc

o odstraszeniu firm zagranicznych. (Odejście jednego Maerska, dla gdańskiego DCT oznaczałoby ruinę, jako że jest to obecnie jedyny klient tego terminalu). Nie pomogą tu nawet lepsze drogi czy szlaki kolejowe prowadzące do portów; kilkudziesięcioprocentowej różnicy kosztów nie wytrzyma największy patriota, czego przykładem są polscy armatorzy, trzymający swoje statki pod obcymi banderami. Głośne ostatnio protesty portowców nie robią jednak, jak dotąd, żadnego wrażenia na fiskusie.

Jakby tego jednego podatkowego drenażu było mało, władze samorządowe Gdańska wykonały, pod koniec ub.r., kolejny skok na kasę, domagając się od portowych operatorów płacenia podatków od nieruchomości (patrz: „Namiary” 03/2011).

Porty były właściwie ostatnią już częścią polskiej gospodarki morskiej, która utrzymała się w dobrej kondycji, a nawet rozwijała się. Żegluga liniowa, stocznie i rybołówstwo już podupały, w dużej mierze z braku jasnej i zbornej polityki państwa wobec nich. Czyżby ten zeszły rok miał być już ostatnim dobrym dla portów? Na co komu te wszystkie prowadzone w nich inwestycje, jeśli klienci i ich ładunki będą omijać polskie porty szerokim łukiem?

**Maciej Borkowski****Kontenerowy.pl**  
serwis kontenerowy

**SETKI OFERT TRANSPORTOWYCH**  
**OPTIMALIZACJA KOSZTÓW I CZASU**  
**USPRAWNIENIE PLANOWANIA**  
**W TRANSPORCIE**

**www.kontenerowy.pl**  
gielda ofert transportowych tel. 662 401 789

# Przewoźnicy kontra załadowcy

JERZY KUJAWA

Rosnący rozryw między wielkością floty kontenerowej, zasilanej nowymi dostawami (+9% licząc w TEU, w 2009 r.) a zapotrzebowaniem na przewozy (-10%) zaowocował gwałtownym i głębokim spadkiem stawek frachtowych. Niektórzy przewoźnicy akceptowali stawki bazowe (bez dodatków jak THC, BAF i CAF) bliskie zera. W rzeczywistości, według analityków rynku<sup>1</sup>, stawki spot nie spadły nigdy poniżej 100 USD za TEU. Ale i to dowodzi ostrości konkurencji cenowej.

Szczególnie ostra była ona w I półroczu 2009 r. zwłaszcza na szlakach z i do Europy, do czego - w pewnym przynajmniej stopniu - przyczynił się zakaz działalności konferencji frachtowych. Silnie wzrastały koszty eksploatacji statków (o 16% w 2009 r.), armatorzy ponosili więc ogromne straty, szacowane na około 20 mld USD.<sup>2</sup> Dokładały się do tego kolejne, związane z utrzymaniem statków stawianych „na sznurku”. Na przełomie lat 2009/2010 uwiązanych było ok. 500 kontenerowców o łącznej pojemności 1,3 mln TEU. Mimo wycofywania się armatorów z wcześniej złożonych zamówień (na 134 statki o nośności 4,9 mln t w 2009 r.), i wręcz śladowych nowych (tylko na 23 statki o nośności 1,2 mln t), na rynek wchodziło co miesiąc kilkadziesiąt jednostek, zwiększając nadmiar potencjału przewozowego. W tej sytuacji, przyszłość rynku żeglugi kontenerowej jawiła się w czarnych barwach.

Zapowiadane przez przewoźników podwyżki stawek frachtowych wydawały się niemożliwe do wprowadzenia. W II połowie 2009 r. popyt na przewozy zaczął w wolna rónąć, ale przyrosty tonażu były zdecydowanie większe. A jednak stawki frachtowe i dodatki systematycznie rosły i już w I kwartale 2010 r. na głównych szlakach osiągnęły, a później przekroczyły, średni poziom stawek z bardzo dobrego, przedkryzysowego 2008 r. Armatorzy uruchamiali wcześniej wycofane statki i łatwiej uwiązania zmalały do poniżej 2% wielkości światowego tonażu kontenerowego (z 12% na początku 2010 r.) Przewoźnicy poczuli się na tyle silni, że mimo wysokiego już poziomu stawek, wprowadzać zaczęli wysokie dodatki sezonowe (*peak season surcharges*), w czym

przodował Maersk. Wprowadzone przez niego, od 15 lipca 2010 r., dodatki, w wysokości 600 USD za TEU i 1200 USD za FEU, były dla załadowców szokiem. Zwłaszcza że pół roku wcześniej Transpacific Stabilisation Agreement (TSA) wprowadziło „dopłatę awaryjną” (*ERC - emergency revenue charge*), tłumacząc ją koniecznością uzupełnienia przychodów frachtowych, dla pokrycia już poniesionych i nadal ponoszonych strat, wynikających ze zbyt niskiego poziomu stawek, uzgodnionych we wcześniejszych kontraktach.

Decyzje o podwyżkach stawek bazowych i dodatków były wyrazem rosnącej siły rynkowej przewoźników. Tylko w części wynikało to z realnego przyrostu na przewozy (szacuje się, że wyniósł on w ub.r. ok. 10%). A flota przez te ostatnie 2 lata przeciętnie rosła - i to szybko.

Zamiana rynku kupującego, z 2009 r., na rynek sprzedającego, w 2010 r., nastąpiła dzięki dostosowaniu podaży usług do popytu, a w niektórych okresach i relacjach nawet nieco poniżej jego poziomu. Częściowo odbyło się to poprzez likwidację niektórych serwisów, ale głównie przez *slow steaming*, czyli zmniejszanie prędkości statków, połączone z wprowadzaniem dodatkowych, dotąd uwiązanych jednostek, co umożliwiło utrzymanie dotychczasowej częstotliwości zawinięć, bez ryzyka utraty załadowców i udziałów rynkowych.

*Slow steaming* zaczęto stosować już w 2008 r., gdy ceny bunkru poszybowały do niebywałego poziomu (w lipcu, w Rotterdamie osiągnęły one 700 USD/t). Zmniejszenie prędkości, np. o trzy węzły (z 24 do 21), przez statek o pojemności 8000 TEU, obniżało dobowe zużycie paliwa z 280 do 140-150 t, pozwalając na oszczędności blisko 100 tys. dolarów dziennie. Gdy rok później, w połowie 2009 r., ceny spadły do 300 USD/t, oszczędności nadal były znaczące - ok. 40 tys.

Ponowny znaczny wzrost cen bunkru oraz koszty trzymania na uwięzi coraz większej liczby statków sprawiły, że reorganizacje serwisów oparte o *slow steaming* stały się w 2010 r. wręcz standardem, w przypadku oceanicznych serwisów obsługiwanych duży-

mi statkami. Już w I kwartale ub.r. dotyczyło to 80% serwisów na szlaku Europa - Daleki Wschód, 60% serwisów wahadłowych (*pendulum*) i 42% serwisów transpacyficznych - a później jeszcze się to rozszerzyło (patrz: tabela). *Slow steaming* oznacza zwykle obniżenie prędkości z 24-25 w. do 20-22 w., ale przy większym wzroście cen bunkru i - co częściej - mniejszym zapotrzebowaniu na przewozy, prędkości statków bywają obniżone nawet do 17-19 w. W końcu maja ub.r. ten *extra slow steaming* zaabsorbował dodatkowe 554 tys. TEU nadwyżkowej pojemności kontenerowej.<sup>3</sup>

## Wpływ *slow steaming* na wydajność przewozową statków

Wielkości statków w TEU	Udział <i>slow steaming</i> w serwisach %	Wydajność przewozowa w tys. tm/dwt		Spadek
		2008 r.	2010 r.	
1000-2000	11,6	19,0	14,7	- 22,5%
2000-3000	15,9	20,9	16,7	- 19,9%
3000-5000	33,3	23,3	17,8	- 23,8%
5000-8000	59,7	25,3	17,3	- 31,7%
8000<	80,0	25,1	16,6	- 33,9%

Spowolnienie statków, wydłużenie czasu przewozu morskiego nie mogło podobać się załadowcom, ze względu na zmiany w organizacji dostaw i ponoszenie dodatkowych kosztów zamrożenia kapitałów. Przewoźnicy zapewniali wprawdzie, że w zamian poprawi się terminowość zawinięć, bo statki będą miały rezerwę prędkości, ale skończyły się na zapowiedziach. Według badań firmy Drewry Shipping Consultants w pierwszej połowie 2010 r. nastąpiło nawet pogorszenie. Terminowość zawinięć obniżyła się z 68% do 52%, w stosunku do poprzedniego roku (wyjątkiem był Maersk Line, który się poprawił i miał 76,5% terminowych zawinięć).<sup>4</sup> W wielu serwisach przewoźnicy, korzystając z „buforu czasowego”, zwiększyli liczbę obsługiwanych portów, często gorzej pracujących, co stało się dodatkowym źródłem opóźnień.

*Slow steaming* nie przyniosło żadnych korzyści załadowcom. Poza kłopotami logistycznymi i kosztami zamrożenia kapitału, spowodowało niespotykane w tej skali kłopoty z dostępem do usług transportu morskiego, wynikające z braku wolnych kontenerów. Wskutek spowolnienia ruchu statków, coraz

<sup>1</sup> Por. Agents rock rate In Asia/Europe, Containerisation International, February 2009

<sup>2</sup> E. Johnson & C. Dupin, Transactional thinking must go, American Shipper, April 2010

<sup>3</sup> Review of Maritime Transport 2010, UNCTAD, s.64-65

<sup>4</sup> Schedule reliability still poor, Containerisation International, October 2010



- większa ich liczba przesuwana była z lądu na morze i załadownicy, zwłaszcza na Dalekim Wschodzie, mieli coraz większe trudności z wysyłką swoich towarów. Gotowi byli płacić niemal każdą cenę za udostępniony im kontener, a tym samym za możliwość przewozu, nic dziwnego zatem, że stawki *spot* z wielokrotnością swoją wysokość. Przewoźnicy, dzięki upowszechnieniu *słow steaming*, nagieli prawa rynku w swoją stronę i bezpardonowo drenują finanse swoich klientów.

W odpowiedzi na skargi załadowców amerykańskich, Federalna Komisja Morska USA podjęła badania przyczyn braku kontenerów. Wynikami były wnioski o potrzebie uzupełnienia OSRA'98 (aktu żeglugowego USA) o przepisy zapobiegające nierzetelnym, antykonkurencyjnym praktykom dysponentów sprzętu kontenerowego.

Z kolei Europejska Rada Załadowców (ESC) zaproponowała koncepcję *grey box* czyli ustanowienia przez przewoźników *poolu* sprzętu kontenerowego, dostępnego dla wszystkich członków na równych prawach (kontenery byłyby pozbawione znaków armatorskich, w jednakowym kolorze np. szarym, stąd określenie *grey box*)<sup>5</sup>. Autonomicznie zarządzany, pozwoliłby na lepsze wykorzystywanie kontenerów.

Oba te projekty dowodzą, że działania, jakie podjęli armatorzy dla ratowania swoich, mocno w 2009 r. nadwątlonych finansów, odbierane są przez załadowców jako zdecydowanie nieprzyjemne, wręcz konfrontacyjne, wymagające podjęcia nadzwyczajnych działań zaradczych. Panują opinie, że dostrzegalna (również na szlakach prowadzących z i do Europy) zbieżność czasowa decyzji przewoźników i konsekwentne ich wdrażanie, mimo oporu załadowców, noszą znamiona zmowy rynkowej, a rozwiązanie European Liner Affairs Association (ELAA), to tylko zastana dymana dla antykonkurencyjnych poczynań.

W opinii większości załadowców, zakaz porozumień o charakterze konferencyjnym (wprowadzony przez Rozporządzenie Rady i Parlamentu Unii Europejskiej nr 1419/2006, obowiązujące od października 2008 r.) wcale nie poprawił pozycji załadowców wobec przewoźników. Według *CI's Shipper's Survey 2009*<sup>6</sup> aż 42% ankietowanych załadowców stwierdziło, że nie dostrzega żadnych korzyści z likwidacji konferencji, a następne 21%, że poprawa w uwzględnieniu ich potrzeb przez przewoźników jest bardzo niewielka. Na pytanie: czy może przynajmniej przejrzystość polityki frachtowej jest teraz większa? - prawie 2/3 ankietowanych załadowców odpowiedziało, że postęp w tym względzie jest żaden lub minimalny. Co więcej, zaledwie 1/3 ankietowanych uznała, że wzrost konkurencji w żegludzie liniowej jest rzeczywiście znaczący, pomimo że badanie przeprowadzono w okresie, gdy (jak napisałem na początku tekstu) przewoźnicy posądzeni byli o zerowe stawki bazowe na rynku *spot*, co można uznać za dowód bardzo ostrej konkurencji.

Na rynku *spot* bukowana jest jednak niewielka część ładunków (wg szacunków poniżej 5%), a tak niskie stawki akceptowane były tylko przez kilka miesięcy 2009 r. Potem one rosną, a przewoźnicy zaczęli domagać się zgody na podwyższanie stawek również w kontraktach frachtowych na dłuższe okresy, uzależniając od tego przyjęcie ładunków do przewozu. Dotykało to głównie mniejszych i średnich załadowców, ale wg *Shipper's Survey'10*<sup>7</sup>, na takie zachowania przewoźników skarżyła się aż połowa ankietowanych. Generalną opinię załadowców o sytuacji na rynku żeglugi kontenerowej w 2010 r., zawrzeć można w stwierdzeniu: coraz większe pieniądze za coraz gorszą obsługę potrzeb przewoźowych klientów. Zdaniem większo-

ści załadowców, 2010 r. dowiódł, że zapowiadana przez liderów żeglugi kontenerowej większa orientacja na klienta to hasło bez pokrycia. Decyzje armatorów dowodzą, że z większą niż wcześniej konsekwencją realizowana jest strategia kosztowa, skutkująca obniżeniem jakości usług.

Podsumowując: wydaje się, że to, co najbardziej zbulwersowało załadowców, a więc silny wzrost cen usług żeglugi kontenerowej, przy jednoczesnym obniżeniu się ich jakości, winno skłonić przewoźników do różnicowania swojej oferty czyli wprowadzenia podobnego rozwiązania, jak w żegludzie powietrznej: wyższa jakość usług, za odpowiednio wyższe ceny - dla jednych; niższe ceny, za usługi o niższej jakości - dla innych (jak w tanich liniach lotniczych). Za takie podejście można uznać zróżnicowaną ofertę grupy przewoźników niszowych na rynku transpacyficznym, którzy z sukcesem wykorzystują zniechęcenie znacznej części załadowców do współpracy z liderami rynku, zrzeszonymi w TSA.

Jedni, proponują niskokosztowe serwisy, wykorzystujące *słow steaming*, oferując wyłącznie usługi przewozu morskiego „port - port”, ale dzięki temu, że zawiązują zwykle do dwóch tylko portów (wahadła), gwarantują krótszy *transit time*. Inni - proponują szybkie przewozy, z ofertą serwisu multimodalnego, opartego o zgrane z zawinięciami statków połączenia kolejowe portów Zachodniego Wybrzeża z głównymi centrami gospodarczymi USA. Są one, oczywiście, odpowiednio droższe, ale świetnie zorganizowane i rzeczywiście zorientowane na potrzeby klientów. Ich udział w rynku jest bardzo mały, ale rośnie. A jak szybko będzie rósł w przyszłości - zależy będzie od tego czy obecni liderzy żeglugi kontenerowej zmodyfikują swoje strategie rynkowe.


<sup>5</sup> Nicole van der Jagt, Greybox thinking, Containerisation International, August 2010

<sup>6</sup> Shipper's Survey'09, Containerisation International, November 2009

<sup>7</sup> Shipper's Survey'10, Containerisation International November 2010

prof. dr **Jerzy Kujawa**

Instytut Transportu i Handlu Morskiego  
Uniwersytetu Gdańskiego



**TERRAMAR**  
transport spedycja logistyka

## NOWOCZESNY MAGAZYN W PORCIE GDYNIA



## NOWA JAKOŚĆ LOGISTYKI MORSKIEJ

LOGISTYCZNY MAGAZYN  
WYSOKIEGO SKŁADOWANIA

BEZPOŚREDNIO  
PRZY TERMINALACH  
KONTENEROWYCH BCT I DCT

PROCEDURY UPROSZCZONE,  
MAGAZYN I SKŁAD CELNY

PELNA GAMA USŁUG  
LOGISTYCZNYCH, WMS

TERRAMAR SP. Z O.O. UL. KONTENEROWA 6 GDYNIA TEL 58 627 48 53 WWW.TERRAMAR.PL