

Zawirowania w transporcie oceanicznym

8 sierpnia 2022

„Sytuacja w transporcie oceanicznym powoli się normalizuje, ale zawirowania na tym rynku utrzymają się zapewne przynajmniej do przyszłego roku” – prognozuje Artur Dołotko z Polskiej Izby Spedycji i Logistyki. Problemy dotyczą m.in. opóźnień w dostawach i dostępności kontenerów. Stawki frachtu pozostają na wysokich historycznie poziomach i chociaż obserwowany jest ich stopniowy spadek, to raczej nie ma co liczyć, że osiągną one przedpandemiczny poziom. Możliwe jednak, że branża – nauczona problemami wywołanymi pandemią i wojną w Ukrainie – wyciągnie z nich lekcję i w przyszłości uodporni się na zaburzenia łańcuchów transportowych.



„Transport morski zmienia się od momentu, kiedy wybuchła pandemia COVID-19. Stawki frachtu zaczęły rosnać ze względu na zerwane łańcuchy transportowe. Jeżeli statek podpływa do portu, jest gotowy zabrać kontenery, jest gotowy na przeładunki, terminal jest gotowy, natomiast nie ma dostaw, ponieważ stoją fabryki i nie ma transportu. Spowodowało to dezorganizację łańcucha transportowego, a stawki zaczęły iść w

górze. Doszło do tego, że te stawki na transport z chińskich portów do polskich portów wzrosły aż ośmio-, dziewięciokrotnie, czego nie było nigdy wcześniej w historii” – mówi agencji Newseria Biznes Artur Dołotto.

Zamykanie portów z powodu COVID-19, niedobory siły roboczej, brak nowych kontenerów i duży wzrost importu z Azji spowodowały gigantyczne utrudnienia w transporcie oceanicznym. Przewoźnicy nie byli w stanie zaspokoić popytu na przewozy kontenerowe, co doprowadziło do zatorów, opóźnień w dostawach i rekordowego wzrostu stawek frachtowych, które – jak podkreśla ekspert Izby – w szczytowym momencie sięgały nawet 18–19 tys. dol. za 40-stopowy kontener. Dziś sytuacja w transporcie oceanicznym powoli się normalizuje. „W ciągu ostatniego półrocza stawki spadły o ok. 30 proc., z poziomu ok. 13 tys. dol. do 9–10 tys. dol. za kontener 40-stopowy. Natomiast w międzyczasie wzrosły stawki odwozowe z portów ze względu na wojnę w Ukrainie” – wskazuje ekspert.

Jak ocenia, choć stawki frachtu powoli spadają, to nie ma możliwości, żeby wróciły do poziomu sprzed pandemii, czyli około 2–3 tys. dol. za kontener. „Mogą się do nich jednak nieznacznie zbliżyć” – mówi Artur Dołotto. „Ten proces będzie jeszcze postępował. Pytanie jednak, czy obecny poziom stawek wynika tylko z pandemii, czy też z innych czynników, ciężko powiedzieć. Myślę, że armatorzy wiedzą o tym najlepiej”.

Jak wynika z danych duńskiej firmy logistycznej Maersk, utrzymujący się historycznie wysoki poziom stawek to efekt wzrostu przeciążenia łańcuchów dostaw. W II kwartale br. globalny popyt na usługi logistyczne spadał. Wolumen kontenerów spadł o 2,3 proc. w porównaniu do II kwartału ub.r. Prognozy przewoźnika wskazują, że w dalszym ciągu na rynek i nastroje konsumentów będą wpływać niepewność geopolityczna i galopująca inflacja, szczególnie w obszarze cen energii. Maersk ocenia, że w całym roku globalny popyt na kontenery znajdzie się w dolnej części prognozowanego zakresu od -1 proc. do +1 proc.

„Są duże problemy z opóźnieniami, są problemy z dostępnością kontenerów, zdarzają się sytuacje taka jak jeszcze kilka miesięcy temu w Szanghaju, największym porcie kontenerowym świata, gdzie mieliśmy lockdown i kilkaset statków oczekujących na redzie na zawinięcie. To wszystko powoduje, że łańcuchy logistyczne się zrywają i ma to wpływ na ogólną sytuację” – mówi członek Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki. „Powodem również są większe bookingi, większe zapotrzebowanie ze strony importerów, którzy chcieliby załadować magazyny na zapas, bojąc się, czy w przyszłości nie będzie większych problemów. Problemy są także z załadunkami. Również ze względu na to stawki nie idą w dół tak szybko”.

Zdaniem eksperta zawirowania w transporcie oceanicznym mogą potrwać jeszcze co najmniej do przyszłego roku. Jest jednak szansa, że branża – nauczona doświadczeniami z pandemii i wojny w Ukrainie – wyciągnie z nich lekcję i w przyszłości uodporni się na zaburzenia łańcuchów transportowych. „Pandemia pokazała nam, że łańcuch dostaw jest tak silny jak jego najszłabsze ogniwo. Pokazała nam m.in. to, że jedna osoba chora na COVID-19 potrafi spowodować zamknięcie terminala w Chinach. Z kolei jeden statek, który utknie w Kanale Sueskim, potrafi zatrzymać kilkaset kolejnych i zablokować całą drogę morską. To nam daje pogląd na to, jak bardzo wrażliwe są te łańcuchy transportowe na świecie, na co powinniśmy w przyszłości zwracać większą uwagę” – podkreśla Dołotto.

Zdjęcie: Lukas Riebling, Benutzername Lukelace, Wikipedia, CC
Źródło: [Newseria.pl](https://www.newseria.pl)