



ELEKTRONICKÝ SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

XII/2020

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

Obsah:

Ohlédnutí za rokem 2020 v námořní líniové dopravě

Úvod	str. 2
Vše začalo v USA	str. 4
Kontejnery	str. 5
Zdůvodnění na straně rejdařů	str. 6
Odpor mezi speditéry a nalodovateli	str. 8
Závěr	str. 9

info@svazspedice.cz

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1.pluku 8, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: www.svazspedice.cz

TÉMA: Námořní liniová doprava v roce 2020

1. Úvod

Následující článek přejatý z Freightweek # 1/2021 lze považovat za shrnutí všeho, co se v loňském roce událo v sektoru liniové námořní přepravy (kontejnerů):

Maersk podniká kroky k řešení problémů s dodavatelským řetězcem v USA

V reakci na prudký americký dovoz a výslednou nerovnováhu toku intermodálních přeprav byli všichni členové logistického sektoru v USA vyzváni, aby našli řešení. Vedoucí představitelé společnosti Maersk uvedli, že jde o situaci, kterou společnost bere velmi vážně. Každá součást integrovaného globálního logistického obchodního modelu společnosti Maersk pracuje napříč celým logistickým spektrem, aby reagovala řešeními zahrnujícími všechny účastníky dodavatelského řetězce.

Maersk podniká kroky k odstranění obav americké exportní komunity a odvětví nákladní dopravy, na které dopadají důsledky nerovnováhy nejtěživěji v této již tak obtížné době.

Globální obchodní vzorce často vedou k omezené dostupnosti prázdných kontejnerů v USA - což způsobuje historickou nevyváženost v počtu kontejnerů z důvodu většího dovozu než vývozu. To bylo obzvláště akutní, když americká poptávka po dovozu stoupla během vrcholu COVID-19, kvůli měnícím se vzorcům spotřebitelských výdajů.

Maersk on-line jednal s Agricultural Transportation Coalition (AgTC) - obchodní skupinou se sídlem ve Washingtonu, jejíž členská základna hraje důležitou roli při řízení zájmů vývozců zemědělství v USA a dopravní politiky. Vedoucí společnosti North America Trade společnosti Maersk, Franck DeDenis, nedávno vyslal prezentaci pro členy AgTC během jejich virtuálního setkání v polovině roku 8. prosince.

Předseda FMC Michael Khouri dále diskutoval o konkrétních výzvách, kterým čelí exportní komunita USA, s generálním ředitelem A. Moller-Maersk Sorenem Skou a Maersk je i nadále odhodlán přijímat opatření k zlepšení podmínek pro všechny účastníky dodavatelského řetězce.

Rostoucí dovozní náklady také způsobovaly problémy místním kamionovým dopravcům ve velkých přístavech, jako je Los Angeles / Long Beach.

Maersk je denně v kontaktu s Westonem LaBarem, prezidentem asociace Harbor Trucking Association (HTA) se sídlem v Long Beach v Kalifornii. APM Terminals Pier 400 Los Angeles je největší soukromý kontejnerový terminál v přístavu Los Angeles / Long Beach - a v Severní Americe. Jako takový hraje klíčovou roli v každodenním toku nákladu ve spojení s komunitou autodopraců. Ve spolupráci s panem Labarem je terminál zaměřen na duální transakce, které umožňují řidiči kamionu vrátit prázdný kontejner a vyzvednout si importní kontejner pro místní doručení ve stejné obrátce. 65% transakcí brány Pier 400 jsou duální transakce - a cílem je toto zvýšit, což umožní operacím v přístavní dopravě vyšší produktivitu. Pier 400 také nabízí pozdní noční odbavení, páteční a sobotní vjezdy podle potřeb zákazníků a autodopraců během hlavní sezóny.

Maersk působí v alianci 2M, která je ze strany autodopraců považována za nejjednodušší alianci oceánských dopravců (protože aliance se skládá pouze ze dvou oceánských dopravců - Maersk a MSC - kteří každý provozují jeden kontejnerový terminál v komplexu LA-Long Beach). To umožňuje autodopracům efektivně vyzvednout a vrátit kontejnery do dvou zařízení umístěných velmi blízko sebe.

Regionální vedoucí dopravy Maersk, Bill Peratt, sídlící v Los Angeles, který také poskytuje podporu v oblasti nákladní dopravy, je členem výboru pro produktivitu asociace Harbor Trucking Association a přispívá svými odbornými znalostmi k hledání řešení výzev automobilového průmyslu.

Společnost Maersk podniká podobné kroky na globální úrovni, aby porozuměla problémům zákazníků, hledala řešení a spolupracovala s regulačními orgány na zlepšení současného logistického ekosystému.

2. Vše začalo v USA

Již v druhé polovině roku 2019, z více příčin se začaly v sektoru liniové námořní dopravy projevat signály nastupujících obtíží. Jednou z nejdůležitějších příčin však byla rostoucí nevyváženost obchodních operací mezi Asií (Čínou) a Severní Amerikou (USA), pramenící jednak z historického vývoje komoditní skladby vzájemného obchodu (hotové výrobky proti polotovarym a službám), jednak z excesu obchodní války vyvolané americkou administrativou po nástupu prezidenta Trumpa. K tomu se přidalo zpomalení světového obchodu a první problém byl na světě.

Druhou, často opomíjenou příčinou je dlouhodobé zaostávání amerického dopravního sektoru co do vybavení a průchodnosti. Ani jeden z přístavů na americkém západním pobřeží není schopen přijmout a v běžném čase obsloužit velká plavidla – důkazem budiž pokus o naplnutí LB lodí o velikosti 14.800 TEU v závěru roku 2019, kdy její opracování trvalo necelých 7 (!) dnů oproti v Asii i Evropě běžným max 36 hodinám. Jak je uvedeno v úvodu, terminály navíc nepracují v režimu 24/7, mezi směnami jsou přístavními odbory vynuceny dlouhé přestávky a o víkendech se obvykle nepracuje vůbec. Silniční dopravci se v roce 2019 několikrát pokusili protestovat (viz poslední petice sdružení US autodopravců vůči dozorovému orgánu FMC v říjnu 2020, poukazující na překážky a omezení ze strany majitelů terminálů, což jsou – opět viz úvod – často sami rejdaři), též proti rostoucím poplatkům za odbavení a přenosu některých vícevýloh (zdržné v přístavu) na ně.

Výsledkem bylo zpomalení celého dodavatelské řetězce, hromadící se neopracované ložené kontejnery v importu do USA a jejich nedostatek v jiných částech světa.

3. Kontejnery

V důsledku vrcholícího konkurenčního zápolení mezi rejdaři vykazoval celý sektor v letech 2016-19 hluboké ztráty. Symbolicky lze vzpomenout vykázanou provozní ztrátu rejdařství Maersk 0,5 miliardy USD v účetním roce 2018. V době takových ztrát jdou samozřejmě stranou veškeré odložitelné výdaje, k nimž na prvním místě patří investice do vybavení včetně nových kontejnerů. V roce 2019 deklaroval Maersk nulovou obměnu kontejnerů. Průměrné stáří kontejnerové flotily se přehouplo přes obvyklou životnost a dnes dosahuje cca 15 let. Nové kontejnery byly navíc produkovány přednostně ve velikostech 40 HQ, čímž se ještě násobil nedostatek 20-tistopého standardu. Na amerických nábřežích ležící neobsloužené kontejnery pak byly – doufejme prozatím – posledním hřebíčkem do této části rakvičky námořního byznysu.

4. Roztříštěnost námořního trhu na straně nabídky a řešení dokončené v roce 2020

Ještě před 5 lety se o přízeň nalodovatelů na hlavních světových linkách ucházelo více než 15 liniových rejdařů.

V závěru roku 2020, po faktickém útlumu činnosti posledního významného outsidera PIL jsou na straně nabídky tři – tedy seskupení velkých společností na bázi konsorcií, koordinující své provozní aktivity na moři cestou sdílení plavidel a celých linek, tedy efektivní kontrolu celkových objemů i časování nabídky na jednotlivých linkách. O síle těchto seskupení svědčí to, že vedoucí skupina 2M (Maersk + MSC, ovšem zahrnující i nejnovější akvizici Hamburg-Süd, a dále P+O Nedlloyd, Safmarine, Sealand a některé další menší firmy) ovládá na některých linkách prakticky polovinu disponibilního objemu; v celosvětovém měřítku jsou pak skupiny 2M, THE Alliance a Star Alliance, prakticky vyrovnané. Tím se klub liniových dopravců prakticky uzavřel pro jakékoliv nově příchozí adepty, všechny dosavadní regulační snahy přišly vniveč a Evropská komise byla dokonce přinucena prodloužit v srpnu 2020 na dalších 5 let zvláštní

blokovou výjimku umožňující popsanou úroveň kooperace, jinak zakázanou evropsko-unijními antimonopolními předpisy.

Sdílení prostoru na jednotlivých podjíždějících nosičích a nově i sdílení celých linek umožnilo vzniknout asi nejvýznamnějšímu fenoménu uplynulého roku – „blank sailings“, tedy přibližně „prázdné odjezdy“, respektive možnost koordinovaného a velmi flexibilního rušení jednotlivých odjezdů na zvolené lince, přesuny plavidel, jejich rychlé krátkodobé vyvázání či pokračení cesty – za účelem vyvolání dodatečné a urgentní až hysterické poptávky.

A výsledek? V červenci 2018 se platilo v relaci FE-NWC za 40´DC/HQ cca USD 1250, ještě na počátku 2019 to bylo USD 1400-1450, v prosinci USD 7200 a na brzké lednové odjezdy, tedy před přirozeným výpadkem z důvodu delší odmlky kvůli oslavám Lunárního nového roku je evidována i ochota zaplatit sazbu přes USD 12000 (!) za 40-tistopý kontejner v asijsko-evropské relaci.

Stav na trhu je navíc pokřiven i zjevným upřednostňováním relací Far East-USWest Coast, kde kvůli kratší době plavby a méně najížděným přístavům vykazují rejdaři větší efektivitu na tkm; jedinou záchranou pro evropské relace je nedostupnost USWC přístavů pro plavidla velikostí ULCC (tedy nad 15.000 TEU).

Ještě před těmito momenty však plynule rostl „zájem“ rejdařů o inkaso vedlejších výloh, jakými jsou zdržné v přístavu a mimo něj (demurrage a detention) a jejich zpříšňování (zkracování volných lhůt a to i v exportu), opravy a výměna poškozených kontejnerů včetně vynucovaných záloh při uvolňování z přístavů, bezprecedentní uplatňování tzv. Merchant Clause = tedy rozšíření okruhu „zinkasovatelných viníků“ uvedených stavů a tedy potenciálních plátců náhrady, často i bez přímé smluvní odpovědnosti.

5. Zdůvodnění na straně rejdařů

Jak již bylo uvedeno dříve, v letech 2015-2019 rejdaři „pálili peníze pod komíny“ a jejich ztráty byly natolik vysoké, že i státními zárukami vycpaní rejdaři (například China Shipping v ČLR či rejdaři NYK, K-Line a Mitsui-OSK v Japonsku) byli nuceni fúzovat (posledně jmenovaní do megarejdařství ONE, CSCL pod správu COSCO Shipping), aby poskytli svým věřitelům dodatečné záruky k neuhrazeným úvěrům.

Podivnou souhrou náhod = covidový útlum obchodu v březnu a dubnu, následovaný hladem po zboží všeho druhu; výpadek resp. naplnění kapacity na alternativních dopravních módech (kontinentální železnice, a to nejen v relaci Asie-Evropa + letecká přeprava); imbalance v dostupnosti prázdných kontejnerů v hlavních uzlových bodech světové dopravní sítě – a překvapivě účinnými úmyslnými kroky rejdařů = blank sailings, rušení a přesuny celých linek – se konečně inkasované námořné přehouplo přes hranici efektivity (která mimochodem pro 20' DC v relaci FE-NWC-FE činí údajně USD 900) a rejdaři se tak mohou zotavit z předchozího bídného období. Jejich zdůvodnění poukazuje unisono na dlouhé roky tržní nerovnováhy ve prospěch strany zboží, což je nyní v zájmu dalšího zdravého vývoje odvětví nutno alespoň krátkodobě změnit.

Rejdaři v té souvislosti také neopomenou vždy zmínit dopady od počátku roku 2020 zavedené emisní normy pro obsah SOx ve spalínách, které mnozí z nich řešili instalací praček výfukových plynů, jiní přešli na nové, kvalitnější a tudíž dražší nízkosírné palivo (tento argument však byl rychle oslaben poklesem ceny tohoto paliva z důvodu celkově nízké poptávky po bunkrech). A v neposlední řadě se postupně většina z nich odhodlala k objednání nových, ještě větších nosičů kategorie ULCC / megamax-24, s postupným spouštěním na vodu v následujících 3 letech (následují tak rejdaře HMM, který již tranži 12 plavidel obdržel). Tato investice se však jako životně nutná neukazuje, protože 1/celková proporce nabídky a poptávky, bez výkyvů způsobených uměle, vykazuje rychleji rostoucí nabídku proti očekávaním růstu poptávky a 2/ tato plavidla mají v globálním rozsahu jen omezené využití z důvodů popsaných již výše.

6. Odpor mezi speditéry a nalodovateli

V roce 2020 bylo završeno zkoumání amerického dozorového orgánu FMC ve věci neférové výše a vynucování demurrage a detention ze strany liniových rejdařů. Výnos tento stav upravuje, zatím však bohužel jen v prostředí přeprav z a do USA.

V roce 2020 bylo zahájeno, opět ze strany FMC, vyšetřování údajných nekalých praktik rejdařů-vlastníků přístavních terminálů vůči autodopravcům v režimu Merchant Haulage, tedy pod objednávkou ze strany odesílatele či příjemce mimo vliv rejdaře. Zde se očekává též úprava ve prospěch autodopravců.

Počátkem roku vynesl soud Antverpách rozhodnutí v podobné věci (upřednostněné odbavení zásilek v Carriers Haulage proti jiným v Merchant Haulage), poprvé s odsudkem vůči rejdaři.

Jiné snahy, ať sjednocené pod (například) sdružením exportérů ve velkých zemích či asociací zasílatelů FIATA, zatím tak úspěšné nejsou. Poukazy na výjimečnou ziskovost velkých rejdařů v těžkém období krizového roku nezabírají (například Hapag-Lloyd, pátá největší společnost liniové dopravy na světě nyní očekává za rok 2020 provozní zisk eBit 1,25 až 1,35 miliardy EUR po předchozích odhadech 1,10 až 1,30 miliardy EUR.) Zpráva přichází v době, kdy mnoho zákazníků přepravní linky vyjadřuje nahlas dojem, že námořní dopravci „téměř nestydatě“ využívají situaci na trhu charakterizovanou extrémně těsným nákladním prostorem pro vlastní zisk. Poukazují na to, že dopravci svým chováním ohrožují hospodářské oživení evropské ekonomiky, stěžují si na velmi krátké lhůty oznámení od námořních dopravců o dostupnosti kontejnerů a velmi rychlé změny v nabídce přepravního prostoru, na nečekané změny v rezervaci zásilek a vždy nové poplatky a příplatky za záruky za přepravu. V důsledku pandemie se výroba zastavila a aktuálně urgentní zásilky nelze uskutečnit před čínským novým rokem v únoru 2021. Nakonec spedicím hrozí z důvodu nedostatečné předvídatelnosti ztráta zákazníků.

Nic na tom zatím nemění zájem FMC i čínských regulačních orgánů o tyto praktiky, protože je jasné, že bude trvat velmi dlouho než tyto orgány dospějí k eventuálnímu regulačnímu opatření; nešťastné načasování prodloužení blokové výjimky ze strany EK, která si tím sama svázala ruce, již bylo zmíněno.

7. Závěr

Velcí rejdaři stahují efektivně kapacitu z trhu a většinou k přepravě zboží používají pouze své největší lodě. To má zase vliv na situaci v přístavech a terminálech, které jsou stále nuceny vyrovnat se s dalšími extrémně velkými loděmi. I když to umožňuje liniovým společnostem snížit jejich variabilní náklady, v přístavech je to naopak: zařízení a pracovníci musí být také placeni, i když do přístavu vpluje jen několik velkých lodí. Hrozí další nákupy terminálových operátorů, již se potýkají s následky omezení kvůli pandemii, ze strany rejdařů. Zde snad existuje jistý limit, protože v určitém okamžiku budou terminálové investice také překážkou, jelikož nemůžete použít všechny stejnou měrou. Další vývoj však stejně směřuje k integraci dalších logistických prvků a služeb pod křídla rejdařů, protože tyto společnosti si aktuálně vedou dobře, eventuální kupní cena některých dodavatelských společností je nižší než obvykle, mnoho dopravců také dostalo od svých vlád státní podporu a půjčky zdarma. To jsou všechno faktory, které tvoří rámec další expanze, která by jim umožnila pokračovat v růstu nad rámec skutečného přepravního podnikání. Skupina A.P. Møller/Maersk se svými nedávnými akvizicemi do celně-deklarantských, skladištních a dalších logistických firem je toho (pro speditéra bohužel) nezvratným důkazem...

Konec XII. čísla

Příjemné podzimní dny vám přeje Redakce SZ SSL