

Marek GRZYBOWSKI¹

RYNEK MORSKIEGO TRANSPORTU KONTENEROWEGO W OKRESIE RECESJI I OŻYWIENIA GOSPODARCZEGO 2008-2010

STRESZCZENIE

W artykule przedstawiono zmiany zachodzące na rynku transportu morskiego pod wpływem recesji i ożywienia gospodarczego w latach 2008-2009. W wyniku recesji bez pracy było ponad 500 kontenerowców (12% stanu światowej floty) o łącznej pojemności około 1,5 mln TEU, a armatorzy zakończyli 2009 r. ze stratą 15 mld USD. W wyniku ożywienia gospodarczego w I półroczu 2010 r. wzrosła podaż kontenerów i stawki frachtowe. W efekcie wielu armatorów zakończyło I półrocze z zyskiem. W 2010 r. rynek kontenerowy należy do bardziej aktywnych rynków wtórnych. Ożywienie sprawiło, że wprowadzane są do linii nowe statki oraz podpisywane są kontrakty na budowę nowych kontenerowców z planowanymi dostawami w latach 2011-2013.

Słowa kluczowe: recesja, wzrost gospodarczy, wymiana handlowa, serwis kontenerowy.

WSTĘP

Światowy kryzys finansowy miał istotny wpływ na wymianę handlową między kontynentami, a więc bezpośrednio również na rynek transportu morskiego, jako że około 80% towarów transportuje się statkami. W latach 2008-2009 import Stanów Zjednoczonych zmniejszył się o 10%, a w Unii Europejskiej odnotowano spadek importu o 11%. Mimo ożywienia w końcu 2009 r. i wzrostu importu o 13% w IV kwartale 2009, sprzedaż detaliczna w Stanach Zjednoczonych spadła. W Unii Europejskiej w IV kwartale 2009 r. import dóbr wzrósł o 3%, ale sprzedaż detaliczna jedynie o 1%². Jednak ożywienie gospodarcze Stanach Zjednoczonych i utrzymanie się poziomu konsumpcji w Unii Europejskiej i wzrost aktywności gospodarczej Chin

¹ Marek GRZYBOWSKI, dr hab. prof. nadzw. AM w Gdyni, Akademia Morska w Gdyni, Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa, Katedra Ekonomii i Zarządzania.

² *World Economic Outlook (WEO), Rebalancing Growth*, International Monetary Fund, April 2010.

przyczyniły się do zwiększenia obrotów handlowych w I połowie 2010 r. To z kolei wygenerowało popyt na powierzchnię ładunkową, spowodowało zwiększenie stawek frachtowych i zatrudnienie statków do przewozu kontenerów.

ŚWIATOWY KRYZYS FINANSOWY A GLOBALNA WYMIANA HANDLOWA

Oslabienie w handlu globalnym odbiło się spadkiem podaży ładunków i obniżeniem frachtów zarówno na ładunki masowe jak i kontenery. Opłaty za przewóz kontenera średnio spadły o około 11%, choć okresowo notowano również na niektórych serwisach znacznie większe spadki frachtów. W efekcie recesji w końcu 2009 r. armatorzy flot kontenerowych musieli wyłączyć z serwisu około 500 jednostek³.

W czerwcu 2010 r. Stany Zjednoczone (USA) i Unia Europejska (UE) odnotowały ożywienie wymianie towarowej i usług w stosunku do maja tego roku. Według danych Departamentu Handlu USA eksport ogółem w USA wyniósł w czerwcu 150,5 mld dolarów (USD), a import 200,3 mld USD, co spowodowało deficyt na poziomie 49,9 mld USD⁴. W UE eksport między majem a czerwcem 2010 r. wzrósł o 5,2%, a import o 4,3%. Eksport UE w tym czasie wzrósł z 106,9 mld euro do 122,6 mld euro, a import ze 121,7 mld euro do 132,1 mld euro. W czerwcu 2010 w relacji do czerwca 2009 r. nastąpił aż 31% wzrost wartości eksportu (z 93,3 do 122,6 mld euro), któremu towarzyszył znacznie dynamiczniejszy, bo 36% wzrost importu (z 97,4 do 132,1 mld euro). Trochę mniejszą dynamikę odnotowano w wymiarze półrocznym (20% w eksporcie i 19% w imporcie), ale nie zmieniło to faktu, że w wyniku tego deficyt handlowy UE wzrósł w I półroczu z 67,1 mld euro (2009 r.) do 72,7 mld euro w 2010 r. (tabela 1.)⁵.

³ *Alphaliner Weekly Newsletter*, Volume 2010, Issue 1, p.2.

⁴ Dane U.S. Census Bureau oraz U.S. Bureau of Economic Analysis, through the Department of Commerce w: *U.S. International Trade In Goods And Services*, U.S. Department of Commerce, Washington, June 2010.

⁵ *Euro area external trade surplus 2.4 bn euro*, STAT/10/119, "Eurostat news releases", 13 August 2010.

Tabela 1.

Wymiana zagraniczna towarów i usług krajów Unii Europejskiej

Eksport i import 27 krajów UE	Styczeń-czerw. 2009	Styczeń-czerw. 2010	Zmiana
	[mld euro]	[mld euro]	[w %]
Eksport	523.2	630.4	20%
Import	590.3	703.1	19%
Bilans handlowy	-67.1	-72.7	

Źródło: *Euro area external trade surplus 2.4 bn euro*, STAT/10/119, "Eurostat news releases", 13 August 2010.

Bilans handlowy krajów strefy euro (EA16) w czerwcu 2010 wynosił 2,4 mld euro nadwyżki, podczas gdy w okresie nasilonej recesji, w czerwcu 2009 r. był dwukrotnie wyższy i wynosił 5,2 mld euro. Jeszcze w maju 2010 bilans handlowy krajów należących do euro był ujemny osiągnął 3,3 mld euro, a dla porównania w maju 2009 r. była nadwyżka 1,9 mld euro. W 1 połowie 2010 roku kraje strefy euro odnotowały wzrost wymiany zarówno w eksporcie jak i imporcie o około 18%, co spowodowało również wzrost deficytu z 2,9 do 4,6 mld euro (tabela 2)⁶.

Tabela 2.

Wymiana zagraniczna towarów i usług krajów Unii Europejskiej strefy euro

Eksport i import 16 krajów UE strefy euro	Styczeń-czerw. 2009	Styczeń-czerw. 2010	Zmiana
	[mld euro]	[mld euro]	[w %]
Eksport	614.8	724.7	18%
Import	617.7	729.3	18%
Bilans handlowy	-2.9	-4.6	

Źródło: *Euro area external trade surplus 2.4 bn euro*, STAT/10/119, "Eurostat news releases", 13 August 2010.

Czerwcowy eksport towarów i usług Stanów Zjednoczonych był mniejszy od majowego o 2 mld USD, który wyniósł 152,4 mld USD. Natomiast czerwcowy import był wyższy od importu majowego o 5,9 mld USD osiągając wartość 194,4 mld USD. Wzrósł zarówno eksport dóbr o 2,3 mld USD do 105 mld USD, jak i import (o 5,4 mld USD) do 167 mld USD.

⁶ *Euro area external trade surplus 2.4 bn euro*, STAT/10/119, "Eurostat news releases", 13 August 2010.

Eksport usług (w tym transportowych) zwiększył się w tym samym miesiącu o 0,3 mld USD do 45,5 mld USD, a import usług wzrósł o 0,6 mld USD do 33,3 mld USD. W efekcie w czerwcu 2010 r. w porównaniu do 2009 r. o 22,8 mld USD wzrósł deficyt handlowy. W eksporcie deficyt wzrósł o 17,7% (22,6 mld USD), natomiast w imporcie wzrost był aż 29,2% (45,3 mld USD)⁷.

GLOBALNA WYMIANA HANDLOWA W OKRESIE OŻYWIENIA GOSPODARCZEGO

Wyraźne ożywienie gospodarcze dało się już zauważyć w 1 kwartale 2010 r. co oznaczało, że wzrost obrotów handlowych w ostatnim kwartale 2009 r. nie miał charakteru sezonowego, mimo słabych wyników wielu gospodarek krajów rozwiniętych gospodarczo. Wymiana handlowa czołowych gospodarek (państw G7⁸) w 1 kwartale 2010 r. wzrastała, lecz tempo wzrostu było niższe niż w analogicznym kwartale 2009 r. Na początku 2010 r. kraje należące do G7 notowały wzrost wartości wymiany handlowej o 3,2%, podczas gdy w 4 kwartale 2009 r. eksport rósł w tempie 4,7% a import 3,7%. Najwyższe tempo wzrostu notowały Niemcy (wzrost eksportu 4,3%, a importu 5,7%) i Japonia (odpowiednio: 6,5%, 3,7%). Znacznie gorsze wyniki osiągała Kanada (0,4%) i Wielka Brytania (1,4%) oraz Stany Zjednoczone (1,6%)⁹.

Istotną informacją dla handlu morskiego jest to, że pierwszych miesiącach 2010 r. w porównaniu do 2009 r. handel UE wzrósł ze wszystkimi najważniejszymi partnerami, za wyjątkiem importu z USA (tutaj wystąpił spadek o 8%). W okresie styczeń-maj w 2010 r. rekordowy był wzrost eksportu do Brazylii (o 51%), Chin (42%) oraz Turcji (37%), natomiast w porównywalnym okresie znacznie wzrósł import z Rosji (o 45%) oraz Indii (22%). W ujęciu wartościowym znacznie wzrosła nadwyżka wymiany handlowej UE z USA z 12,2 mld euro (pierwsze 5 miesięcy 2009) do 25 mld euro (styczeń-maj 2010), Szwajcarią (odpowiednio: 6,8 mld euro i 4,8 mld euro) oraz Turcją (5,6 mld euro oraz 1,9 mld euro). Natomiast kolejny rok kraje Unii Europejskiej odnotowują ujemny i rosnący bilans handlowy z Chinami (57,5 mld euro oraz 55,7 mld euro), Rosją (32 mld euro i 16,9 mld euro) oraz Norwegią (15,5 mld euro i 14,6 mld euro). Tylko w wymianie z Japonią (8,9 mld euro i 9,2 mld euro) oraz Koreą Południową (4,9 mld

⁷ *U.S. International Trade In Goods And Services*, U.S. Department of Commerce, Washington, June 2010.

⁸ Francja, Niemcy, Włochy, Japonia, Wielka Brytania, Stany Zjednoczone, Kanada.

⁹ OECD International Trade Statistics, Paris, 21 July 2010.

euro oraz 5,7 mld euro) zarejestrowano niewielki spadek deficytu handlowego¹⁰.

W przypadku Stanów Zjednoczonych nadwyżkę w wymianie handlowej odnotowano w czerwcu 2010 r. z Hongkongiem 2,0 mld USD (1,6 mld USD w maju) May), Australią (odpowiednio 1,1 oraz 1,1 mld USD), Singapurem (1,0 oraz 0,9 mld USD), a także z Egiptem (0,2 oraz 0,3 mld USD). Tylko w czerwcu rekordowy deficyt odnotowano z Chinami (26,2 mld USD) oraz w maju (22,3 mld USD), z krajami OPEC (odpowiednio 8,9 oraz 7,8 mld USD), krajami Unii Europejskiej (7,8 oraz 6,2 mld USD), Meksykiem (w obu miesiącach po 6,2 mld USD), Japonią (5,2 i 3,6 mld USD), Niemcami (3,1 i 2,9 mld USD), Kanadą (2,6 i 2,3 mld USD), Nigerią (2,3 i 2,2 mld USD), Irlandią (2,3 oraz 2,2 mld USD), a z Wenezuelą (1,7 oraz 2,1 mld USD)¹¹.

Na deficyt obrotów z Chinami w czerwcu złożył się wzrost importu o 3,8 mld USD do 32,9 mld USD, głównie komputerów, sprzętu gospodarstwa domowego oraz ubrań. Deficyt USA w obrotach towarowych z UE, który wzrósł między majem a czerwcem 2010 r. spowodowany został wzrostem wartości eksportu o 1 mld USD do 20,4 mld USD, na co złożył się eksport wyrobów farmaceutycznych, kamieni szlachetnych oraz paliwa nuklearnego. Jednak w tych miesiącach import z Unii Europejskiej wzrósł o 2,6 mld USD do 28,1 mld USD, głównie z powodu importu z Europy leków, samochodów osobowych i paliwa nuklearnego.

Wśród krajów UE Najwyższy wynik dodatni w handlu notuje gospodarka Niemiec, która w okresie 5 miesięcy 2010 r. osiągnęła nadwyżkę w handlu zagranicznym w wysokości 60,2 mld euro. Wśród innych krajów UE wyróżnia się również Holandia z bilansem dodatnim 17 mld euro oraz Irlandia (16,1 mld euro). Największy deficyt handlowy w tym czasie notowała Wielka Brytania (42,8 mld euro). Z wysokim deficytem rozpoczęły czerwiec 2010 r. również Francja (25,6 mld euro), Hiszpania (21,3 mld euro), Włochy (11,2 mld euro) oraz Grecja (10,7 mld euro) oraz Polska (4,1 mld euro)¹². Jednym z najważniejszych rynków jest obecnie gospodarka chińska, również z punktu widzenia transportu morskiego. Chiny są po Niemczech

¹⁰ *Euro area external trade surplus 2.4 bn euro*, STAT/10/119, "Eurostat news releases", 13 August 2010.

¹¹ *U.S. International Trade in Goods and Services Highlights*, <http://www.census.gov>, 2010-07-11.

¹² *Euro area external trade surplus 2.4 bn euro*, STAT/10/119, "Eurostat news releases", 13 August 2010.

i Stanach Zjednoczonych największym eksporterem generując 11% podaży dóbr na rynku światowym, przewożonych przede wszystkim drogą morską¹³.

Chińska gospodarka stała się w okresie recesji jedną z najważniejszych gospodarek ze względu na utrzymanie tempa rozwoju i inwestycji. Istotną sprawą jest to, że ponad połowa chińskiego eksportu jest wytwarzana przez firmy utworzone przez inwestorów zagranicznych. Główni inwestorzy pochodzą z krajów azjatyckich (Japonii, Tajwanu, Hongkongu i Korei Południowej) i to oni pozycjonują na rynku globalnym wytwarzane w Chinach produkty wykorzystujących przewagę komparatywną regionu. Europejskie firmy w ograniczonym zakresie korzystają z dynamicznego rozwoju gospodarki chińskiej. Natomiast rynek UE jest jednym z najważniejszych odbiorców dóbr konsumpcyjnych wytwarzanych w Chinach¹⁴. W latach 2004-2008 import chińskich dóbr rósł około 16,5% rocznie, by w okresie recesji spaść do 13%. W 2009 kraje UE importowały towary o wartości 214,7 mld euro. Dla Chin Europa jest ważnym dostawcą dóbr przetworzonych o dużym wkładzie wiedzy¹⁵.

Europa wyeksportowała do Chin w 2009 r. towary o wartości około 81,7 mld euro, o 4% więcej niż w 2008 r. W okresie 2005-2009 eksport krajów UE wzrósł około 30 mld euro¹⁶. Dzieje się tak dzięki wzrastającemu popytowi również na markowe dobra konsumpcyjne wysokiej jakości. Na tle handlu produktami przetworzonymi sprzedaż usług nie wygląda imponująco. W 2009 r. usługi świadczone przez przedsiębiorców UE na rynku chińskim miały wartość 18 mld euro, a usługi firm chińskich w Europie około 13 mld euro. Oznacza to nadwyżkę w bilansie handlowym krajów UE w wysokości około 5 mld euro, o 0,1 mld euro więcej niż w 2008 r.¹⁷.

ZMIANY NA RYNKU STATKÓW DO PRZEWOZU KONTENERÓW

W 2009 r. flota kontenerowców wzrosła jedynie o 6% i był to najniższy wzrost w ciągu ostatnich 10 lat. W ciągu 7 miesięcy 2010 r. tempo wprowadzania nowych jednostek trochę zmalało. W tym czasie armatorzy kontenerowców powiększyli flotę o 5,6%. To wynik wprowadzenia 170 statków o pojemności 838 891 TEU i wycofania z rynku jednostek starszych

¹³ *China*, <http://ec.europa.eu/trade>, 2010-08-20.

¹⁴ *EU-China trade in facts and figures*, MEMO/10/352, Brussels, 20 July 2010.

¹⁵ *Extra-EU trade in goods*, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>, 2010-07-19.

¹⁶ *China*, <http://ec.europa.eu/trade>, 2010-08-20.

¹⁷ *EU-China trade in facts and figures*, "Global Europe", European Commission. Brussels, June 2010.

o pojemności 109 411 TEU. Zrezygnowano również z budowy 197 nowych statków¹⁸. W marcu 2009 r. wyłączono z eksploatacji około 12% floty (ponad 500 statków, 1,24 Mteu - mln kontenerów 20-stopowych)¹⁹.

Na wielkość nadpodaży powierzchni ładunkowej wpływ miała nie tylko recesja na głównych rynkach konsumpcyjnych lecz również dostawy statków ze stoczni zamówionych w okresie koniunktury. Tempo przyrostu kontenerowców po 2005 r. znacznie wyprzedzało ilość jednostek wycofywanych z eksploatacji. W 2006 r. pojemność statków do przewozu kontenerów wzrosła o 16,1%, w 2007 o 13,9%, a w 2008 o 13,2%. Natomiast tylko w 2008 r. wycofano z eksploatacji około 140 statków o nośności 436 000 TEU, co stanowiło jedynie 6,7% portfela zamówień szacowanego w końcu 2008 r. na 6,51 Mteu.

Dlatego już w połowie 2009 r. armatorzy wycofywali się z zapowiadanych kontraktów bez względu na wielkość jednostek. Dla przykładu, w szczytowym okresie recesji w przedziale statków o pojemności od 1 000 TEU do 1 999 TEU armatorzy zrezygnowali z nabycia 54 jednostek, z 6 kontenerowców od 5 100 TEU do 7 499 TEU oraz 11 powyżej 7 500 TEU²⁰. O skali zjawiska i jego skutkach dla pojedynczej stoczni świadczy przykład, że rezygnacja z kontraktu zawartego w 2007 r. na 3 jednostki skutkuje zmniejszeniem produkcji stoczni Hanjin z Płd. Korei w wysokości około 372.8 ml, wonów (300 mln USD)²¹. W tej samej stoczni z kontraktu na 12 statków wycofał się armator francuski CMA CGM. Wśród zamówionych jednostek były również 2 kontenerowce o pojemności 12 600 TEU. Rickmers Maritime, Singapurska spółka niemieckiego armatora Rickmers Group zrezygnowała z realizacji kontraktu na 4 statki 13 100 TEU oraz 3 jednostki 4 250 TEU²².

Ożywienie w handlu międzykontynentalnym sprawiło, że w ciągu niespełna 3 miesięcy ilość kontenerowców wyłączonych z serwisu spadła z 11,6% do około 2%. W maju 2010 r. na kotwicy stało jeszcze około 150 statków o pojemności 274 000 TEU. Najwięksi armatorzy zmniejszyli ilość bezrobotnych jednostek z 272 w kwietniu 2009 r. do 34 statków. Według

¹⁸ *Container Shipping - Rates are flattening out – balance sustained, but for how long?* Bimco, Bagsværd 16.08.10.

¹⁹ *Reactivation of Laid Up Vessels to Deplete Idle Fleet*, "Alphaliner Weekly Newsletter", Volume 2010, Issue 10, p.2.

²⁰ B. Barnard, *Owners canceled 140 container ship orders*, <http://www.joc.com/maritime/>, 2010-03-14.

²¹ *S. Korea Hanjin says \$298 mln ship order cancelled*, <http://in.reuters.com/article>, 2010-05-26.

²² B. Barnard, *Shipowner Cancels \$300 Million, Three-Ship Order*, "The Journal of Commerce Online", www.joc.com/maritime, 2010-05-26.

danych firmy doradczej Alphaliner w maju 2010 r. po kilka jednostek niezatrudnionych jednostek mieli jedynie Maersk, Hanjin oraz Zim. W eksploatacji były wszystkie jednostki o pojemności powyżej 5 000 TEU. Bez zatrudnienia pozostawały jedynie 22 kontenerowce od 3 000 do 5 000 TEU²³. Zwiększona podaż kontenerów i zwolnienie prędkości statków na wszystkich głównych trasach spowodowało, że pojemność floty bezrobotnych jednostek w końcu maja 2010 r. zmniejszyła się do 549 000 TEU, podczas gdy jeszcze w styczniu tego roku było to ponad 1,5 Mteu.

Według firmy doradczej SeaAxis zmniejszanie się floty bezrobotnych kontenerowców jest spowodowane głównie wprowadzaniem do obsługi serwisów jednostek największych (powyżej 4 000 TEU), mimo że nie jest to uzasadnione odpowiednio dużym wzrostem podaży ładunków. Taka polityka sprawiła jednak, że w czerwcu pojemność beczynnych kontenerowców spadła do 450 000 TEU. Wprowadzanie nowych jednostek do linii w tak szybkim tempie było o tyle zaskakujące, że w ciągu najbliższych 12 miesięcy armatorzy odbiorą ze stoczni statki o ogólnej pojemności 1,12 Mteu. Stąd prognozy Alphaliner, że pod koniec 2010 r. flota bezrobotnych statków wzrośnie i nadpodaż na rynku przewozów kontenerowych zbliży się do 1 mln TEU²⁴. Sytuację zdaje się potwierdzać prognoza BIMCO, które zakłada niewielkie tempo wycofywania jednostek z rynku. Ze względu na to, że głównie rezygnuje się ze starszych jednostek o mniejszej pojemności prognoza zakłada wycofanie statków o łącznej pojemności 130 000 TEU²⁵.

Ożywienie na rynku podaży towarów i fakt, że firmy żeglugowe przetrwały recesję sprawiło, że również portfele zamówień na nowe jednostki nie zostały odchudzone tak jak zapowiadało się w szczycie recesji. W ciągu drugiego kwartału 2010 r. portfel zamówień na kontenerowce odbierane w 2013 i 2014 r. zwiększył się z 90 000 TEU do 266 000 TEU, głównie za sprawą Evergreen oraz NOL które złożyły zamówienia na statki o łącznej pojemności 132 000 TEU. Evergreen podpisał w czerwcu 2010 r. kontrakt z Samsung H.I. o wartości 103 mln USD na 10 jednostek 8 000 TEU, a NOL zamówił w lipcu 10 kontenerowców 8 400 TEU o łącznej wartości 97,5 mln USD. Warto zauważyć, że tego typu kontrakt przed recesją opiewał na 125 mln USD²⁶.

²³ J. Bonney, *Idle Container Ships Fall to 2 Percent of World Fleet*, "The Journal of Commerce Online", www.joc.com/maritime, Jul 23, 2010-06-23

²⁴ B. Barnard, *Idle Box Ship Fleet Shrinks by a Million TEUs*, "The Journal of Commerce Online", www.joc.com/maritime, May 25, 2010.

²⁵ *Container Shipping - Rates are flattening out – balance sustained, but for how long?* Bimco, Bagsværd 16.08.2010.

²⁶ *BIMCO Shipping Market Overview & Outlook*, Bimco, Bagsværd 20.08.10.

Kryzys finansowy spowodował istotne zmiany na pierwotnym i wtórnym rynku kontenerowców. Rynek został zdominowany przez oferentów z Niemiec i Japonii i nabywców z Grecji i Chin. Od stycznia 2009 r. operatorzy z Grecji i Chin nabyli 35% oferowanych kontenerowców dysponujących pojemnością 50%. Podaż tworzyli głównie właściciele z Niemiec i Japonii, którzy oferowali 45% statków oraz 50% pojemności oferowanej na rynku. Operatorzy z Grecji kupili w tym czasie 56 statków do przewozu kontenerów o ogólnej pojemności 173 000 TEU, armatorzy z Chin 33 statki o pojemności 63 000 TEU. Właściciele z Niemiec sprzedali 73 jednostki (128 000 TEU), a z Japonii 40 statków (110 000 TEU). Operatorzy z Niemiec byli również aktywni jako nabywcy. W omawianym okresie kupili na wtórnym rynku około 30 jednostek o pojemności około 105 000 TEU²⁷.

Recesja wywołała nadpodaż tonażu i odchudzenie serwisów. Po prawie rocznym okresie utrzymywania bezrobotnych statków rynek wtórny ożywił się w listopadzie 2009 r. kiedy miesięcznie dokonywano 18 transakcji. Były to najwyższe obroty na wtórnym rynku kontenerowców od 10 lat. W okresie recesji zmieniały się w sposób wyraźny ceny jednostek i nie zawsze ich wysokość miała związek z podażą. Przyjmując za 100 poziom cen w styczniu 2008 r. doradcy z Alfaliner ustalili, że w styczniu 2009 r. przy podaży 25 jednostek ceny kształtowały się na poziomie 40% cen miesiąca bazowego, w październiku 2009 przy podaży 7 statków ceny osiągnęły poziom 33%, a w przy podaży 8 statków w sierpniu 2010 wzrosły do 55%²⁸. Należy zauważyć, że na początku 2010 r. nadpodaż powierzchni ładunkowej osiągała około 1,5 Mteu, podczas gdy w sierpniu było to już około 0,5 Mteu²⁹.

ZMIANY W PODAŻY KONTENERÓW I FRACHTACH

Ożywienie na rynku amerykańskim i utrzymanie się tempa rozwoju gospodarczego w Chinach przyczyniło się do wzrostu przeładunków kontenerów. Prognozuje się, że w 2010 r. w terminach kontenerowych przeładuje się 545 Mteu, co oznacza wzrost o 11,6% w stosunku do słabego 2009 r., kiedy w dotkniętych recesją portach przeładowano 489 Mteu. Oznaczało to spadek podaży kontenerów o 8,6% w stosunku do rekordowego

²⁷ *Greek and Chinese buyers thrive on containership sales*, "Alphaliner weekly newsletter", Volume 2010 Issue 30.

²⁸ *Greek and Chinese buyers thrive on containership sales*, "Alphaliner weekly newsletter" Volume 2010 Issue 30.

²⁹ *Global container handling volume to top 545 Mteu in 2010*, "Alphaliner weekly newsletter", Volume 2010 Issue 31.

2008 r. (535 Mteu). Optymistyczne prognozy mają swoje uzasadnienie w podaży drobnicy w I półroczu 2010 r.³⁰.

Ilość towarów sprowadzanych do Stanów Zjednoczonych w I półroczu 2010 była o 15% większa niż w I półroczu 2009 r. Według danych Global Port Tracker w głównych portach kontenerowych USA ilość kontenerów w imporcie zwiększyła się do 14,5 mln standardowych (20') kontenerów (Mteu). Ten wynik osiągnięto dzięki znacznemu wzrostowi przeładunków latem 2010 r. W czerwcu amerykańskie terminale kontenerowe przeładowały 1,32 Mteu, 4% więcej niż w maju i aż 30% więcej niż w czerwcu 2009 r. W lipcu przeładowano 1,38 Mteu (25% więcej niż w 2009 r.), w sierpniu około 1,32 Mteu (14% więcej), a we wrześniu 1,32 Mteu (16% więcej)³¹.

Jeszcze większy boom niż porty amerykańskie przeżyły porty chińskie. Sześć z 10 największych chińskich portów kontenerowych miało w 2010 r. rekordowe wzrosty przeładunków, z których Ningbo osiągnął niespotykany dotąd przyrost o 52%, do 1,23 miliona TEU. Po lutowym osłabieniu, przeładunki w chińskich terminalach kontenerowych od marca szybko rosły, by w maju osiągnąć 12,44 miliona TEU. Według obliczeń firmy konsultingowej Alphaliner są to obroty większe o 21,9% niż w maju 2009 r. oraz 16,6% niż w maju 2008 r.³².

To wynik szybkiego odbicia się gospodarki Chin po okresie recesji i wzrostu wymiany handlowej. W maju 2010 r. chiński eksport był większy o 48,5%, import o 48,3% niż w maju 2009 r. Według Chińskiego Ministerstwa Handlu osłabienie euro nie miało zasadniczego wpływu na handel z Unią Europejską. W okresie styczeń-maj 2010 r. nastąpił 42% wzrost chińskiego eksportu na rynek europejski (do 100,7 mld euro), natomiast z UE importowano towary za 43,2 mld euro) odnotowując wzrost o 17%³³.

W czerwcu chiński eksport był o 44% niż w czerwcu 2009 r. i osiągnął wartość 137,4 mld USD, a import był o 34% wyższy niż w poprzednim roku, osiągając wartość 117,4 mld USD. Wzrost wymiany towarowej sprawił, że nadwyżka w handlu międzynarodowym wyniosła 20 mld USD, największą wartość od października 2009 r. Przewiduje się, że po tak dynamicznym pierwszym półroczu, w drugiej połowie roku wymiana handlowa drogą morską osłabnie, zmniejszy się podaż kontenerów i do końca roku chiński

³⁰ *Global container handling volume to top 545 Mteu in 2010*, "Alphaliner weekly newsletter", Volume 2010 Issue 31.

³¹ *US imported sea freight forecast to rise 15pc*, <http://www.transportweekly.com>, 2010-08-20.

³² *China's exports hit record in June but port volume growth slows*, "Alphaliner weekly newsletter", Volume 2010 Issue 28.

³³ *Euro area external trade surplus 2.4 bn euro*, STAT/10/119, "Eurostat news releases", 13 August 2010.

handel morski i porty będą notować mniejszą dynamikę obrotów. W pierwszej połowie porty chińskie wraz z terminalami Hongkongu przeładowały 80 Mteu (66 Mteu w I półroczu 2009), podczas gdy w 2008 r. było to 74 Mteu. Zakłada się, że obroty portów chińskich (włączając Hongkong) osiągną w 2010 r. 165 Mteu³⁴.

Tabela 3.

China Containerized Freight Index		
Połączenia żeglugowe (oryginalne nazwy serwisów)	Indeks z dnia 2010-08-20	Indeks z dnia 2010-08-27
Indeks skumulowany	1207,96	1214,7
JAPAN SERVICE	737,53	737,53
EUROPE SERVICE	1831,16	1831,16
W/C AMERICA SERVICE	1179,3	1179,3
E/C AMERICA SERVICE	1438,28	1438,28
HONGKONG SERVICE	786,85	786,85
KOREA SERVICE	536,04	536,04
SOUTHEAST ASIA SERVICE	1022,84	1022,84
MEDITERRANEAN SERVICE	1884,53	1884,53
AUSTRALIA/NEW ZEALAND SERVICE	995,7	995,7
SOUTH AFRICA/SOUTH AMERICA SERVICE	971,41	971,41
WEST EAST AFRICA SERVICE	934,74	934,74

Źródło: *China Containerized Freight Index*, <http://en.chineseshipping.com.cn>, 2010-08-20.

Popyt na przestrzeń ładunkową ustabilizował frachty na przewozy kontenerów. Podaż pełnych kontenerów z Chin przyczyniła się do tego, że frachty za przewóz kontenera z Chin do Europy się ustabilizowały, a China Containerized Freight Index (CCFI) utrzymuje się (dane z 20 i 27 sierpnia 2010 r.) na poziomie 1800 (tabela 3.), a w serwisie do Ameryki Północnej wzrosły do około 1200 (Wybrzeże Zachodnie) oraz 1440 (Wybrzeże Wschodnie)³⁵. Już w marcu ceny z spot kształtowały się na poziomie około 2000 USD za TEU wraz z dopłatą za paliwo, podczas gdy w okresie największego załamania stawki kształtowały się na poziomie 300 USD za

³⁴ *Global container handling volume to top 545 Mteu in 2010*, "Alphaliner weekly newsletter", Volume 2010 Issue 31.

³⁵ *China Containerized Freight Index*, <http://en.chineseshipping.com>, 2010-08-20.

TEU³⁶. W drugim kwartale 2010 r. frachty z portów Dalekiego Wschodu do Zachodniego Wybrzeża USA wzrosły o 20%. W trzecim kwartale CCFI powinien się utrzymać na tym samym poziomie z tendencją wzrostową w ostatnim kwartale roku. Wszystko zależy będzie czy utrzyma się 1% wzrost gospodarczy w Stanach Zjednoczonych, a recesja w Europie nie będzie miała zbyt dużego wpływu na rynek konsumpcyjny. Jeśli rynek będzie miał charakter stabilny, to dla armatorów ważny jest fakt, że już w połowie roku kontenerowce wychodzące z portów chińskich wypełnione były średnio w 95%. Zasilenie więc floty w nowe kontenerowce zwiększy zdolności transportowe operatorów liniowych.

WYNIKI EKONOMICZNE I STRATEGIE OPERATORÓW W CZASIE OŻYWIENIA GOSPODARCZEGO

Skutki osłabienia recesji natychmiast odczuły pozytywnie linie żeglugowe. Podczas gdy w 2009 r. straty armatorów liniowych oszacowano ogółem na 15 mld USD, w I półroczu 2010 r. wszyscy więksi armatorzy zanotowali istotny wzrost obrotów oraz zyski. Po pierwszym półroczu 2010 r. działalności w warunkach ożywienia handlu morskiego bilans Maersk Group wyraźnie odczuł wzrost stawek frachtowych na serwisach obsługiwanych przez armatora (APM Maersk – 596 statków, pojemność - 2 128 000 TEU) o 31% i zwiększoną podaż ładunków o 11% w stosunku do odpowiedniego okresu 2009 r. Do dobrych wyników Grupy przyczyniła się też koniunktura na rynku ropy naftowej (na którym AP Moeller ma silną pozycję w Europie). Po 6 miesiącach działalności w 2010 r. Maersk osiągnął zysk 2,5 mld USD, podczas gdy w analogicznym czasie 2009 r. notował stratę 0,5 mld USD. Na podstawie tych wyników grupa prognozuje w 2010 r. zysk w wysokości 4 mld USD³⁷ Również inni armatorzy zgłaszają pozytywne zmiany w wynikach ekonomicznych. APL (152 statki, pojemność - 604 000 TEU) po I półroczu osiągnął zysk 13 mld USD, Hanjin (101 statków, pojemność - 463 000 TEU) - 118 mld USD, a OOCL (79 statków, pojemność - 356 000 TEU) - 303 mld USD.

Chiński armator Cosco Holdings Company Limited (150 statków o pojemności 597 030 TEU) osiągnął w I półroczu 2010 r. zysk netto 507,3 mln USD i był on wyższy aż 174,9% niż w I półroczu poprzedniego roku. Wynik ten uzyskano dzięki wzrostowi przewozów o 25,3% do 2,95 mln TEU.

³⁶ *Buy or sell - Rising trade tide lifts Asian container shippers*, Reuters, <http://www.reuters.com>, 2010-03-22.

³⁷ *Maersk: Interim Report 2010*, Maersk, Kopenhaga, 19 sierpnia 2010.

W tym czasie flota Cosco Holdings wzrosła w ciągu półrocza o 6,4% i będzie rosła dalej. Armator posiada aktualnie portfel zamówień na 43 kontenerowce o pojemności 345 206 TEU³⁸.

Mimo dobrych wyników finansowych wiele firm kontynuuje działania oszczędnościowe, rozwija usługi, konsoliduje serwisy. Maersk na początku 2010 r. między innymi uruchomił swój oceaniczny serwis (AE10) z Dalekiego Wschodu do Gdańska, a od września tego roku zrezygnował z wchodzenia do na tej linii do Hamburga i Le Havre. Od początku 2010 roku, co tydzień statki o pojemności 8 000 TEU zawijają do DCT Gdańsk przywożąc ładunki do Polski, Rosji i Finlandii. Bezpośrednie połączenie portów Dalekiego Wschodu z Gdańskiem od września obejmuje porty: Ningbo - Shanghai - Kaohsiung - Yantian - Hong Kong - Tanjung Pelepas - Zeebrugge - Gdańsk - Gothenburg - Aarhus. Klienci korzystający z bezpośredniego serwisu AE10 zyskają od września krótszy czas przewozu (o co najmniej 2 dni) z dalekowschodnich portów do Polski.

Evergreen Line, China Shipping (CSCL) wraz CMA CGM uruchomili w czerwcu wspólne połączenie między Azją a Europą (AEX7) obejmujące porty: Szanghaj, Ningbo, Shekou, Hongkong, Yantian, Kelang, Le Havre, Rotterdam, Hamburg, Zeebrugge, Port Klang. Serwis AEX7 obsługiwany jest przez 6 statków CSCL, dwa Evergreen oraz jeden CMA CGM³⁹. Serwis Daleki Wschód – Półwysep Arabski wzbogacił się w sierpniu o nowe połączenie konsorcyjne. Porozumienie podpisali armatorzy: Evergreen Line, Orient Overseas Container Line (OOCL) i Simatech Shipping. Nowa linia będzie obsługiwać porty usytuowane w Azji Południowo-Wschodniej, Indiach i Bliskim Wschodzie. Pięć statków o pojemności 2 700 TEU zawijają będzie do portów: Laem Chabang, Singapuru, Tanjung Pelepas, Port Klang, Kolombo, Jebel Ali, Karaczi, Mundra.

Wzmacniane są również inne serwisy. W celu wzmocnienia swojej pozycji na rynku dwaj silni armatorzy Evergreen Line i Coscon (Cosco Containers Line Co. Ltd.) połączyli swoje serwisy do portów Dalekiego Wschodu i Afryki Południowej. Nowe połączenie liniowe uruchomiono w maju i jest kombinacją 2 serwisów ESA (Far East – South America) oraz FAX (Far East –Africa Express). Osiem statków obu armatorów (od 2 700 do 3 400 TEU) obsługuje w podróży okrężnej porty: Szanghaj, Ningbo,

³⁸ China Cosco Holdings six month profit up 174pc to US\$507.3 million, www.turkishmaritime.com.tr, 2010-08-27.

³⁹ Evergreen, China Shipping and CMA CGM Upgrade Asia–Europe service, www.evergreen-line.com, 2010-06-25.

Kaohsiung, Hongkong, Yantian, Singapur, Tanjung Pelepas, Durban, Cape Town⁴⁰.

Obaj armatorzy połączyli również siły, by wzmocnić obsługę klientów serwisu ESA (Far East – South America) na linii Daleki Wschód – Ameryka Południowa. W maju do obsługi linii Evergreen skierował 6 statków, a Coscon 4 konterowce. Statki o pojemności 3 500 TEU zawijają będą do portów: Szanghaj, Ningbo, Yantian, Hongkong, Singapur, Santos, Montevideo, Buenos Aires oraz w drodze powrotnej do: Santos, Singapuru, Hongkongu i Szanghaju⁴¹.

Z kolei przeżywający w 2009 r. poważne trudności armator z Marsylii, CMA CGM w ciągu roku zmniejszył koszty działania o 800 mln USD. Dzięki zwiększonym o 22% przewozom kontenerów (2,1 mln TEU 1 kwartale 2010 r.) już po 1 kwartale Grupa notowała zyski (EBITDA) w wysokości 380 mln USD, przy obrotach o 30% wyższych niż 1 kwartale 2009 r. w wysokości 3,2 mld USD⁴².

WNIOSKI

Po okresie recesji, która spowodowała znaczne zmniejszenie podaży drobnicy w kontenerach, w pierwszej połowie nastąpiło ożywienie w handlu międzynarodowym, co przyczyniło się do poprawy na rynku żeglugowym. Na rynek żeglugowy największy wpływ miało ożywienie rynków konsumpcyjnych w Stanach Zjednoczonych, Europie Zachodniej i Chinach.

Zmniejszyła się liczba i pojemność kontenerowców wyłączonych z serwisu. Armatorzy zanotowali w I półroczu znaczne przyrosty ładunków jak również nastąpił istotny wzrost stawek frachtowych. Mimo poprawy koniunktury armatorzy kontynuowali strategię cięcia kosztów, rozwijania serwisów i konsolidacji działań na rynkach żeglugowych. Nieznacznie zmodyfikowano portfel zamówień na nowe jednostki oraz tempo wprowadzania do eksploatacji nowych jednostek.

⁴⁰ Evergreen, OOCL and Simatech Shipping to Launch Southeast Asia-Middle East Liner Service, www.evergreen-line.com, 2010-07-06.

⁴¹ Evergreen and Coscon to Split ESA Service into Far East – South America & Far East – Africa Services, www.evergreen-line.com, 2010-04-20.

⁴² *After a year shaped by global crisis, CMA CGM returns to profit*, <http://www.cma-cgm.com>, 2010-05-04.

LITERATURA

1. China's exports hit record in June but port volume growth slows, "Alphaliner weekly newsletter", Volume 2010 Issue 28.
2. Global container handling volume to top 545 Mteu in 2010, "Alphaliner weekly newsletter", Volume 2010 Issue 31.
3. Barnard Bruce, Idle Box Ship Fleet Shrinks by a Million TEUs, "The Journal of Commerce Online", <http://www.joc.com>, May 25, 2010
4. Bonney Joseph, Idle Container Ships Fall to 2 Percent of World Fleet, "The Journal of Commerce Online", <http://www.joc.com>, Jul 23, 2010-06-23
5. Container Shipping - Rates are flattening out – balance sustained, but for how long? Bimco, Bagsværd 16.08.10.
6. U.S. International Trade In Goods And Services, U.S. Department of Commerce, Washington, June 2010.
7. Evergreen and Coscon to Split ESA Service into Far East – South America & Far East – Africa Services, www.evergreen-line.com, 2010-04-20
8. Evergreen, OOCL and Simatech Shipping to Launch Southeast Asia-Middle East Liner Service, www.evergreen-line.com, 2010-07-06
9. Evergreen, China Shipping and CMA CGM Upgrade Asia-Europe service, www.evergreen-line.com, 2010-06-25
10. Euro area external trade surplus 2.4 bn euro, STAT/10/119, "Eurostat news releases", 13 August 2010.
11. EU-China trade in facts and figures, MEMO/10/352, Brussels, 20 July 2010.
12. EU-China trade in facts and figures, "Global Europe", European Commission. Brussels, June 2010.
13. Extra-EU trade in goods, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>, 2010-07-19.
14. Tradelane exposure will drive carrier profitability in 2010, "Alphaliner weekly newsletter", Volume 2010 Issue 32.
15. Maersk: Interim Report 2010, Maersk, Kopenhaga, 19 sierpnia 2010.
16. World Economic Outlook (WEO), Rebalancing Growth, International Monetary Fund, April 2010.

**CONTAINER SHIPPING MARKET
IN RECESSION AND ECONOMIC GROWTH 2008-2010**

ABSTRACT

In the article the author presents the changes in the container shipping market due to the influence of the global economy recession and recovery in 2008-2010. As a result of recession more than 500 containerships are idle (12% world container fleet) with the global capacity 1,5 million TEU. Thereby liner operators lost 15 bln USD in 2009. After the economic growth in the first half 2010 the containers supply and rates grew up. During the first half of 2010, the container shipping market was positively affected by the stronger activity in global trade. A lot of operators ended with the profit the first half of 2010. Container ships are the segment with the relatively highest activity in the second-hand market in 2010. As a result of economic growth new operators upgraded theirs services. New vessels will be deployed in the service and new container tonnage in 2010 could reach 1.4 million TEU. Container operators ordered new ships to be delivered in 2011-2013.