

Marek Grzybowski

Zachowania firm na rynku transportu morskiego w warunkach kryzysu gospodarczego

Ekonomiczne Problemy Usług nr 55, 13-24

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Marek Grzybowski¹

ZACHOWANIA FIRM NA RYNKU TRANSPORTU MORSKIEGO W WARUNKACH KRYZYSU GOSPODARCZEGO

Streszczenie

W artykule przedstawiono zmiany w zachowaniu armatorów na rynku pod wpływem zmian popytu i recesji. Opisano zmiany w strukturze statków, technologii i zmiany organizacyjne.

Wprowadzenie

Kryzys na rynkach finansowych krajów rozwiniętych gospodarczo wywołał recesję na rynkach konsumpcyjnych i przemysłowych, a ta spowodowała istotne zmiany w transporcie morskim. Spowolnienie gospodarcze dotknęło również Chiny i Japonię oraz inne kraje Azji. Wymiana handlowa między tymi krajami a Europą i Ameryką Północną generowała od lat 90. XX wieku rozwój transportu morskiego, szczególnie drobnicy. W Europie spadek dynamiki produkcji i PKB w przewodnich regionach gospodarczych odbił się na spowolnieniu gospodarek w subregionach, takich jak region Morza Północnego, Morza Bałtyckiego czy Morza Śródziemnego.

Tendencje w przewozach towarów w handlu morskim

W 2008 r. kraje rozwinięte dostarczały 33,6% dóbr eksportowanych morzem, a kraje rozwijające się 60,6%. Wśród eksporterów z krajów rozwiniętych udział Europy wyniósł 44,3%, Australii i Nowej Zelandii 26,3%, krajów Ameryki Północnej 24,1%, a Izraela i Japonii po 6,3%. W imporcie dominującym odbiorcą ładunków dostarczanych transportem morskim były kraje rozwinięte (47,7%); 27,2% towarów transportowanych morzem odbierały kraje Ameryki Północnej, a 22,5% Australia i Nowa Zelandia, podczas gdy udział Japonii i Izraela wyniósł 2,6%. Kraje rozwijające się dostarczały na rynek transportu morskiego 86% ropy naftowej oraz 55,3% produktów ropopochodnych. Kraje rozwijające się importowały drogą morską 55,1% ładunków suchych, 43,4% wyrobów petrochemicznych, 37,2% ropy naftowej².

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

² *Review Of Maritime Transport 2009*, UNCTAD, New York and Geneva 2009, s. 10.

W zależności od rodzaju ładunku recesja miała różny wpływ na transport morski ładunków masowych i drobnicy. Zmiany w wymiarze makroekonomicznym miały zdecydowany wpływ na transport morski, zarówno w czasie poprzedzającym recesję gospodarczą, jak i w okresie ostatnich 2 lat. Na początku lat 90. ubiegłego wieku nasilił się proces przenoszenia produkcji z Ameryki Północnej i Europy do krajów azjatyckich, w tym Chin, Korei Południowej i Indii. Jednocześnie w krajach wysoko rozwiniętych utrzymywał się wysoki wzrost konsumpcji i rósł popyt na towary wytworzone w Azji. Boom inwestycyjny oraz przenoszenie do krajów azjatyckich produkcji statków spowodował, że na Dalekim Wschodzie wzrósł popyt na stal i wyroby przemysłowe. W wyniku tego na początku pierwszej dekady XXI wieku wywołany został gwałtowny wzrost popytu pochodnego na transport morski między kontynentami, na których wytwarzano dobra, a kontynentami, gdzie je konsumowano. Nie bez znaczenia na rynek transportu morskiego miał okresowy wzrost cen paliw, a także słabnąca pozycja dolara. Zwiększona podaż ładunków i wzrost cen paliw spowodowały zapotrzebowanie na zmianę struktury floty z jednostek mniejszych, starszych i energochłonnych na statki większe i energooszczędne.

W wyniku zmniejszenia się globalnego popytu na przewozy transportem morskim Baltic Dry Index (BDI), który na początku 2009 roku osiągnął swoje minimum, spadając poniżej 1000 pkt, przez pierwsze pół roku rósł do około 4000 pkt, potem w sierpniu i wrześniu malował do 2000 pkt, by w listopadzie na krótko zbliżyć się do 5000 pkt, a w grudniu osiągnąć około 3300 pkt (rys. 1.). Mimo że poprawa koniunktury trwała przez pierwsze 6 miesięcy tego roku, okres ten ocenia się jako najgorszy w czasie recesji gospodarczej³.

Na początku 2010 r. BDI znowu osiągnął niskie wartości 2700 punktów. Dzielne czartery za statki w porównaniu do maja 2008 drastycznie spadły i w lutym 2010 r. w przypadku jednostek typu Capesize wynosiły 30 000 USD (w maju 2008 r. – 240 000), statków Panamax (odpowiednio) 22 000 USD i 85 000 USD, a statków typu Handysize – 21 000 USD i 70 000 USD⁴.

Mimo dużych spadków w drugiej połowie roku, jeszcze w 2008 r. przewozy były większe o około 3,6% niż w 2007 r., w którym globalny poziom wzrostu wyniósł 4,5%. W efekcie, mimo silnego załamania podaży w połowie roku w 2008 r., przewieziono około 8,17 mld ton ładunków. Zmniejszenie produkcji w 2008 i 2009 r. spowodowało też obniżenie się popytu na ładunki masowe, w tym nośniki energii. Popyt na ropę naftową utrzymał się jedynie w Chinach. W pozostałych regionach nastąpił spadek od 1 do 1,5 mln baryłek dziennie. EIA (U.S. Energy Information Administration) prognozuje, że po dynamicznym spadku popytu na ropę naftową w 2008 r. i pierwszej połowie 2009 r. popyt się ustabilizuje i będzie w 2010 r. rósł⁵.

³ *Daily Market Report*, <http://www.dryships.com/pages/report.asp> (19.12.2009).

⁴ *Daily Chart For Cape/Panamax/Handy 4 TC AVERAGE Values*, <http://www.dryships.com/pages/report.asp> (19.12.2009).

⁵ *EIA Short-Term Energy Outlook*, <http://www.eia.doe.gov/emeu/steo/pub/contents.html> (11.12.2009).



Rys. 1. Zmiany Baltic Dry Index w okresie marzec 2005 – luty 2010

Źródło: Daily Chart For Cape/Panamax/Handy 4 TC AVERAGE Values, <http://www.dryships.com/pages/report.asp> (10.02.2010).

Międzynarodowa Agencja Energii szacuje, że po popycie na poziomie 84,9 mln baryłek dziennie w 2009 r. nastąpi wzrost do 86,3 mln baryłek dziennie w 2010 r. Dynamika popytu zmieni się z niekorzystnej w 2009 r. (spadek popytu o 1,4 mln baryłek dziennie) na korzystną (wzrost popytu o 1,5 mln baryłek dziennie)⁶.

Zmiany na rynku przewozów drobnicy

Mimo recesji i okresowego wzrostu cen paliw 80% dóbr konsumpcyjnych i produkcyjnych przewożonych jest drogą morską. Jeszcze w 2008 r. przewozy ładunków drogą morską wzrastały i wyniosły około 8,17 mld ton (w 2007 r. – około 7,88 mld ton) i były ponaddwukrotnie większe niż w 1990 r. (4 mld ton) i ponad 2,2 mld większe niż w 2000 r. Na początku 2009 r. flota do przewozu drobnicy liczyła 17949 statków o nośności 106,8 mln dwt. Mimo recesji armatorzy odbierali w latach 2008-2009 statki (około 4,5 mln dwt) i wstrzymywali się z wyłączeniem jednostek z eksploatacji (około 1,45 mln dwt), w wyniku czego ogólny stan floty światowej wzrósł o 3,9%. W latach 2004-2008 flota światowa wzrosła o 2317 nowych statków do przewozu drobnicy (17,2 mln dwt). W tym okresie armatorzy wycofali 1193 statki o nośności 6,8 mln dwt. Wśród nowych jednostek odebranych ze stoczni dominowały statki wielozadaniowe (68,8%), 22,9% stanowiły statki specjalne (w tym samochodowce), a 4,7% jednostki ro-ro. Wśród statków wielozadaniowych armatorzy

⁶ Highlights of the latest OMR, <http://omrpublic.ica.org/> (11.12.2009).

wprowadzili na rynek 1100 chłodniowców, 1331 jednostek ro-ro oraz 1457 specjalistycznych (w tym 804 do przewozu samochodów)⁷.

Wśród głównych kierunków przewozów kontenerowych linie obsługujące rynek Pacyfiku w 2007 r. przewiozły 20,3 mln TEU, głównie z Azji do Stanów Zjednoczonych (15,4 mln TEU). W przeciwnym kierunku przewieziono 4,9 mln TEU kontenerów. Ta przewaga przewozów w kierunku wschodnim systematycznie rosła od kilku lat. W 2005 r. 8 mln TEU, a w 2006 r. wynosiła ona 10,3 mln TEU. Na połączeniach Azja – Europa przewozy osiągnęły w 2007 r. 27,7 mln TEU. W relacji z Azji do Europy przewieziono 17,7 mln TEU (15,3 mln TEU w 2006), a do Azji z Europy przewieziono około 10 mln TEU⁸.

Przewozy w ramach Far East Freight Conference (FEFC) mają dominujący udział w przewozach kontenerów między Dalekim Wschodem a Europą, obsługując około 72% ładunków skonteneryzowanych. Członkowie FEFC przewożą rocznie około 9,5 mln TEU. Na połączeniach atlantyckich przewozy między Europą a Północną Ameryką osiągnęły w 2007 r. 7,1 mln TEU, przy czym z Europy do Ameryki Północnej przewieziono 4,4 mln TEU, podczas gdy w przeciwnym kierunku jedynie 2,7 mln TEU. W rekordowym 2007 r. uruchomiono na tych relacjach 20 nowych serwisów kontenerowych, zatrudniając 149 nowych jednostek i osiągając zdolność przewozową między Europą a Ameryką Północną 4 mln TEU, lecz w 2009 r. podaż powierzchni ładunkowej zmniejszyła się o ponad 10%⁹.

W relacji Północ – Południe w 2007 uruchomiono 26 nowych połączeń wprowadzając 121 jednostek, osiągając łączną pojemność dla 2 mln TEU. Z Europy do Afryki Zachodniej przewozi się około 0,7 mln kontenerów, a w relacjach powrotnych 0,4 mln TEU. Przewozy między Europą Wschodnią a Południową Afryką utrzymują się na poziomie 0,7 mln TEU, a przewozy z Afryki Południowej do Europy Wschodniej osiągały 0,5 mln TEU. Przewozy z tej części Afryki na Daleki Wschód zbliżyły się do 0,3 mln TEU, a transport z Bliskiego Wschodu był ponad 3,5-krotnie większy i osiągał 1,1 mln TEU, uzyskując roczną dynamikę na poziomie 22,7%.

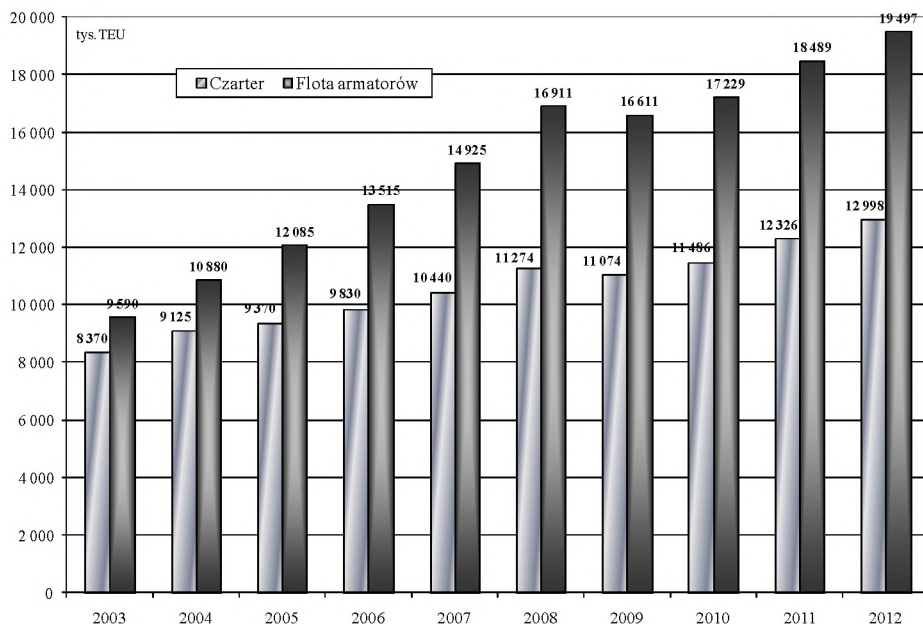
W przypadku drobnicy szczególnie wysokie tempo wzrostu odnotowano w transporcie ładunków w kontenerach. W globalnym wymiarze w 2007 r. przyrost kontenerów w transporcie morskim wyniósł 10,5%, osiągając 143 mln TEU. Dynamicznie rosła flota do przewozu kontenerów oraz portfel zamówień na nowe jednostki. W pierwszych latach XXI wieku ten wzrost wyniósł około 9% rocznie, w wyniku czego w latach 2002-2007 flota kontenerowców wzrosła o około 50%. W tym okresie dynamicznie rozwinął się rynek jednostek eksploatowanych w czarterze. Dzięki temu zdolność transportowa całej floty przekroczyła w 2007 r. potencjał 25 mln TEU,

⁷ *Freight and Charter Market*, „Shipping Statistics and Market Review” 2009, Volume 53, no 5-6, Institute of Shipping Economics and Logistics, Bremen 2009, s. 60.

⁸ M. Grzybowski, *Koniunktura na rynku żeglugowym i stoczniowym*, w: *Koniunktura w gospodarce światowej a rynki żeglugowe i portowe*, Wyd. Kreon, Szczecin 2009, s. 339-350.

⁹ *Maersk Says Container Market to Shrink More Than 10%*, http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=20601085&sid=a4OBy_tBbXbU (11.12.2009).

a udział jednostek czarterowanych w powierzchni ładunkowej przekroczył 40% (rys. 2)¹⁰.



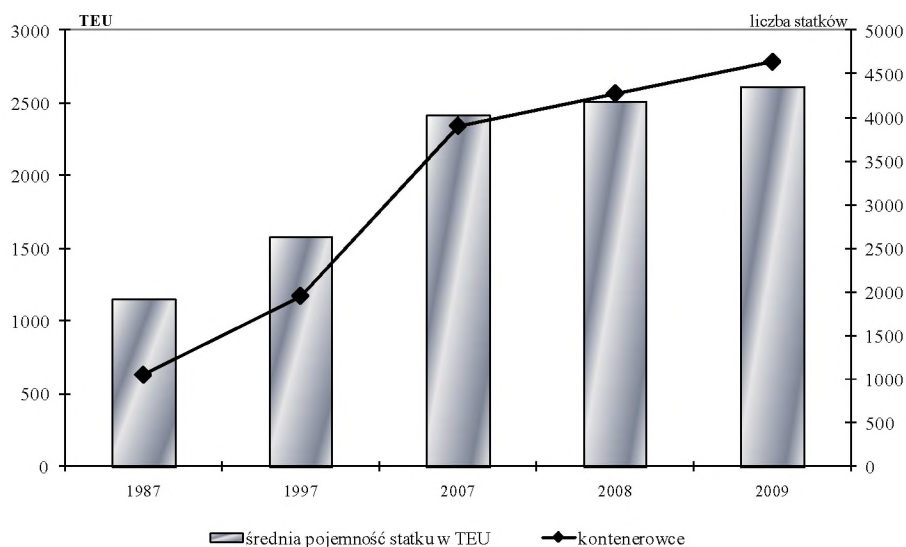
Rys. 2. Globalna pojemność statków do przewozu kontenerów w latach 2003-2012 (od 2009 r. szacunki)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Shipping and Shipbuilding Market, Annual Review 2009*, BRS, Londyn 2009; *REVIEW of Maritime Transport 2009*, UNCTAD, New York and Geneva 2009; *Container Market Review and Forecast 2009/2010*. Drevry, Londyn 2009.

Firmy i organizacje (fundusze) kupujące statki w celu dzierżawy w 2007 r. nabyły jednostki o zdolności ładunkowej 1,5 mln ton, o 36,4% więcej niż w 2006 r. – rys. 3.

Mimo symptomów recesji w połowie 2008 r. rynek statków do przewozu kontenerów росł systematycznie i na początku 2009 r. armatorzy dysponowali flotą 4638 jednostek o zdolności przewozowej 12,14 mln TEU. Oznaczało to wzrost liczby statków floty kontenerowców między styczniem 2008 r. a styczniem 2009 r. o 8,5% oraz zwiększenie podaży zdolności przewozowej o 12,9%.

¹⁰ Przykładowo, China Cosco Holdings Co. dysponuje flotą 141 kontenerowców oraz 443 masowców (w tym 233 statki to czarter). CMA CGM, francuski operator floty kontenerowej, zarządza flotą składającą się z 91 własnych statków oraz 272 jednostek w czarterze o pojemności ponad 1 miliarda standardowych kontenerów.



Rys. 3. Liczba kontenerowców w eksploatacji i średnia pojemność statku do przewozu kontenerów

Źródło: *Review of Maritime Transport 2009*, UNCTAD, New York and Geneva 2009, s. 39.

Redukcja floty i podaży przestrzeni ładunkowej

Różnica w dynamice przyrostu floty i kontenerów wynika z wprowadzania na połączenia liniowe coraz większych jednostek o pojemności ponad 10.000 TEU. Przeciętna pojemność jednostki wyprodukowanej w stoczni w 2009 r. wyniosła 4125 TEU, podczas gdy w 2008 r. było to 3489 TEU, a w 2007 r. 3291 TEU¹¹. W pierwszych trzech kwartałach 2009 r. armatorzy wprowadzili do eksploatacji 218 nowych statków o pojemności prawie 900 000 TEU. Gwałtowne zmniejszenie podaży ładunków i pogorszenie rentowności serwisów międzykontynentalnych spowodowało, że armatorzy zaczęli gwałtownie redukować podaż powierzchni ładunkowej (tabela 1)¹².

Wysoki popyt na kontenerowce wynikał z faktu, że w ciągu ostatnich 25 lat podaż ładunków w kontenerach nieustannie rosła, a średni przyrost liczby kontenerów w przewozach morskich wyniósł średnio 9,2% rocznie. W latach 1997-2007 zbliżył się do 10%, a w latach 2002-2007 przyrosty kontenerów w handlu międzynarodowym wyniosły około 12% rocznie. Dzięki tej dynamice udział towarów w kontenerach w światowych przewozach ładunków suchych wzrósł z 7,4% w 1985 r. do 24% w 2006 r. W 2008 r. spadki podaży towarów w kontenerach w drugiej połowie 2008 r.

¹¹ W 2008 i 2009 r. Mediterranean Shipping Company wprowadził do eksploatacji dwie jednostki typu „Daniela” o pojemności 13.800 TEU (przypis MG).

¹² T. Notteboom, J.P. Rodriguez, *Economic Cycles and the Organizational and Geographical Attributes of Global Value Chains: Is the Pendulum Changing Direction?* Maritime Transport in Value Chains Workshop, Montreal (Canada), June, http://people.hofstra.edu/Jean-paul_Rodrigue/downloads/Cycles_GVC_TN_JPR_v4.pdf (10.12.2009).

sprawiły, że ilość TEU przewiezionych na statkach zmniejszyła się do 8% (a w tonach 1,3 mld ton – spadek o 4,6%), by w pierwszej połowie 2009 r. zmaleć o ponad 10% (w tonach około 14%)¹³.

Tabela 1. Kontenerowce czasowo wycofane z eksploatacji (stan na 30 kwietnia 2009 r.)

Pojemność statku w TEU	Liczba
7 500 i więcej	10
5 000 do 7 499	53
3 000 do 4 999	88
2 000 do 2 999	113
1 000 do 1 999	135
500 do 999	87
Razem	486

Źródło: T. Notteboom, J.P. Rodriguez, *Economic Cycles and the Organizational and Geographical Attributes of Global Value Chains: Is the Pendulum Changing Direction?* Maritime Transport in Value Chains Workshop, Montreal (Canada), June, http://people.hofstra.edu/Jean-paul_Rodrigue/downloads/Cycles_GVC_TN_JPR_v4.pdf (10.12.2009).

Zahamowanie podaży drobnicy w kontenerach zmusiło armatorów do wycofania części tonażu z eksploatacji (tabela 2), co spowodowało zmniejszenie globalnej przestrzeni ładunkowej oferowanej gestorom ładunków w kontenerach i przyczyniło się do nieznacznego wzrostu stawek frachtowych.

Tabela 2. Zmiana w podaży przestrzeni ładunkowej kontenerowców na rynku Europa – Daleki Wschód

Wyszczególnienie	marzec 2009	listopad 2008	zmiana w %
Liczba serwisów (połączeń) – ogółem	45	64	-30%
(Europa Północna /Morze Śródziemne)	(26/19)	(36/28)	
Liczba statków w serwisach ogółem	406	549	-26%
Średnia pojemność statku (TEU)	7310	6517	12%
Globalna pojemność statków (TEU)	2,97 mln	3,58 mln	-17%
Średnia pojemność w tygodniu (TEU) w marcu 2009 oraz listopadzie 2008	319 301	405 901	-21%
Średnia pojemność w tygodniu (TEU) I kwartał 2009 oraz IV kwartał 2008	335 793	397 350	-15%

Źródło: T. Notteboom, J.P. Rodriguez, op. cit. (10.12.2009).

Mimo zmniejszenia liczby statków przekazywanych armatorom przez stocznie utrzymująca się nadpodaż przestrzeni ładunkowej sprawia, że indeksy frachtowe utrzymują się wciąż na niskim poziomie. Spadły również ceny na nowe jednostki, a w efekcie zmniejszenia się popytu na stal spadły również ceny na wyroby stalowe i komponenty do produkcji stali. Skutkiem tego handel morski zarówno ładunkami masowymi, jak i drobnicą w kontenerach od połowy 2008 r. wyraźnie małał. Dobra

¹³ *Container Shipping Market Conditions Very Poor*, <http://www.glgroupp.com/News/2009-10-Container-Shipping-Market-Conditions-Very-Poor-31704.html> (11.12.2009).

pierwsza połowa 2008 r. sprawiła, że przewozy kontenerów były o 4% wyższe niż w 2007 r., jednak w 2009 r. już na początku roku armatorzy notowali 20% zmniejszenie się podaży towarów w kontenerach. W portach chińskich w 2009 r. zanotowano ponad 22% spadku przeładunków, a w niektórych terminalach portowych przeładunki kontenerów spadały o 30%, a nawet o 50%¹⁴.

W przypadku przewozów samochodów między kontynentami po dobrym roku 2007, w którym wyeksportowano 6,14 mln samochodów, w 2008 eksport wzrósł do 6,27 mln samochodów, by w 2009 zmniejszyć się o około 10%¹⁵. W efekcie niektóre firmy zaczęły wynajmować samochodowce do składowania niesprzedanych pojazdów, na przykład Toyota zrobiła to już w lutym 2009 r. W Malmö firma ta na początku 2009 roku zapłaciła place, które pozwalają na składowanie 12500 pojazdów. Z powodu zmniejszonego gwałtownie popytu na samochody na rynku europejskim, Toyota musiała wyczarterować samochodowca do składowania niesprzedanych aut¹⁶. Eksport japońskich samochodów, części do samochodów oraz elektroniki obniżył się do 70,9%, a eksport samochodów japońskich zmalał o 38%¹⁷.

Działania firm żeglugowych na rynku budowy statków

Mimo spadku popytu na przeładunki masowe i drobnicę jeszcze w 2008 r. i na początku 2009 r. rosła podaż statków i powierzchni ładunkowej. Na początku 2009 r. flota światowa dysponowała 1,19 mld dwt i była większa o 6,7% niż w styczniu 2008 r. Mimo spadku globalnej produkcji w stocznicach prowadzono intensywną produkcję nowych jednostek, realizując rozbudowane portfele zamówień na statki zakontraktowane w latach 2007-2008. Dostawy jednostek przekraczały nawet dwukrotnie liczbę jednostek wycofywanych z eksploatacji, a ich pojemność floty w niektórych rodzajach jednostek rosła u niektórych armatorów w tempie około 20% rocznie.

Już pod koniec 2008 r. zaczęto renegecjonować kontrakty. Armatorzy starali się zrezygnować z kontraktów lub przesunąć terminy odbioru nowych jednostek. W połowie 2009 r. Credit Suisse prognozował, że aby wyrównać podaż powierzchni ładunkowej z popytem, należałoby zredukować zamówienia na jednostki masowe o 70%¹⁸. W efekcie zmniejszanie popytu na przewozy masowe spowodowało, że w 2009 r. armatorzy zrezygnowali z budowy ponad 500 statków o nośności około 37,2 mln ton, z czego około 325 statków do przewozu ładunków masowych o nośności

¹⁴ *Baltic Port Barometer 2009: Lowest cargo volumes already reached in the Baltic Sea Region?* <http://www.bpoports.com/392.html> (25.12.2009).

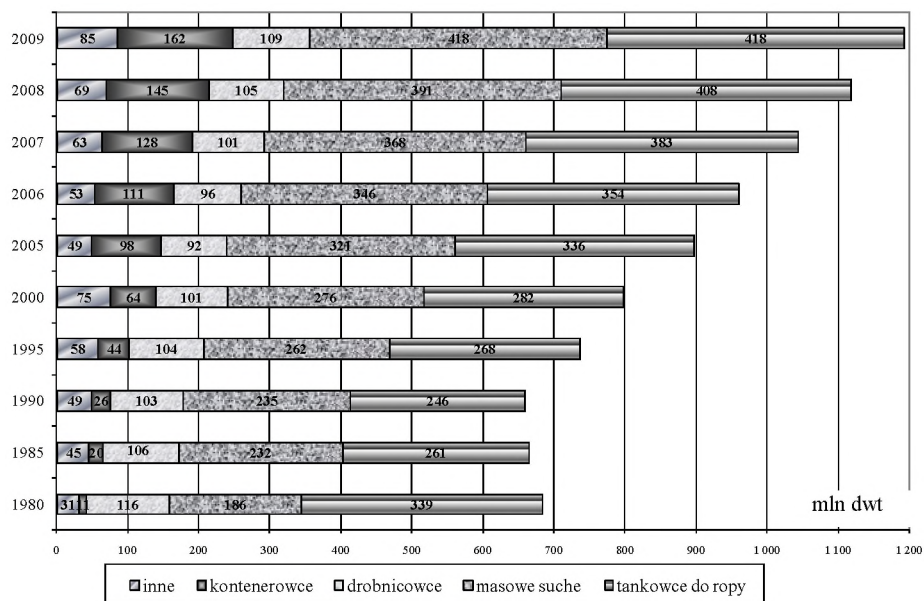
¹⁵ *NYK Annual Report 2009*. Tokio, June 2009.

¹⁶ J. Stares, *Toyota charters vessel to store unsold cars*, <http://www.lloydslist.com/ll/news/toyota-charters-vessel-to-store-unsold-cars/20017621801.htm> (25.12.2009).

¹⁷ *Japan Freight Transport Report Q3 2009*, June 2009, <http://www.reportlinker.com/p0135196/Japan-Freight-Transport-Report-Q3-2009.html> (23.12.2009).

¹⁸ *70% of bulker orderbook must be cancelled: Credit Suisse*, <http://www.seatradeasia-online.com/News/4110.html> (30.06.2009).

około 28,2 mln ton, 78 kontenerowców oraz 47 tankowców o nośności 4,9 mln ton – rys. 4.



Rys. 4. Flota światowa statków według podstawowych typów w latach 1980-2009

Źródło: *Review of Maritime Transport 2009*, UNCTAD, New York and Geneva 2009, s. 38.

Spadek popytu na przewozy masowe suche i płynne szczególnie odczuli stocznie chińskie, w których usytuowano połowę zamówień na masowce. Światowy portfel zamówień na masowce obejmuje jeszcze ponad połowę z całkowitej liczby 8950 jednostek o nośności o 556,5 mln dwt. Czołowe firmy brokerskie prognozują, że stocznie ożywią się dopiero za dwa, trzy lata. W trzecim kwartale 2009 r. było wiadomo, że zrezygnowano z odbioru 282 jednostek zaplanowanych na 2010 rok oraz 306 masowców w 2011 roku. Stocznie Korei Południowej sygnalizują zmniejszenie portfela zamówień o 194 jednostki, a stocznie chińskie o 161 jednostek¹⁹.

Zmiany technologiczne

Dynamicznie rosnący popyt na przestrzeń ładunkową i okresowy wzrost cen paliw sprawił, że armatorzy zaczęli zamawiać coraz większe statki, a z drugiej strony poszukiwali sposobów zmniejszenia zużycia paliwa szybko rosnących flot. Dobrze ilustrują to zmiany na rynku przewozów samochodów, ro-ro i promowych.

Statki do przewozu samochodów stały się w ostatnim czasie popularnymi specjalistycznymi jednostkami. W 2008 przewieziono samochodowcami około 14,4 mln pojazdów (głównie osobowych) z ogółem 68 mln sprzedanych pojazdów.

¹⁹ Feature: 2010: shipping and beyond, https://www.bimco.org/en/Members/News/General_News/2009/12/16_Feature_Week_51.aspx (9.12.2009).

Armator Wallenius Wilhelmsen prognozuje, że w 2020 r. morzem będzie się transportować około 22 mln pojazdów rocznie²⁰. Tylko w Europie United European Car Carriers (UECC – spółka NYK i Wallenius Lines) dysponujący 25 samochodowcami ro-ro (PCTC – pure car and truck carriers) przewozi rocznie 2 mln samochodów oraz 14000 pojazdów ciężkich. Rocznie statki UECC wykonują 4600 zawinięć do kilkunastu najważniejszych portów europejskich na Morzu Bałtyckim, Północnym i Śródziemnym²¹. Z kolei NYK, światowy potentat w przewozach samochodów z flotą 112 statków, obsługuje eksport japońskich producentów samochodów. Przewozy aut wykonywane były coraz większymi, ale oszczędniejszymi statkami. Przeciętny samochodowiec z końca lat 80. dysponował powierzchnią 33 000 m², osiągał prędkość około 19 węzłów przy dziennym zużyciu paliwa 90 ton dziennie. Samochodowiec, który ma zostać wprowadzony do eksploatacji w 2011 r., dysponować będzie powierzchnią 50 000 m², a jego zużycie paliwa przy prędkości 20 węzłów wyniesie 76 ton na dobę. We wszystkich flotach i typach statków wprowadza się zmiany technologiczne, w wyniku czego powstają jednostki nowej generacji, większe i oszczędniejsze, z silownikami o niskiej emisji CO₂.

W przypadku statków ro-ro w wyniku wprowadzania coraz większych jednostek w serwisach promowych wzrastają ich zdolności ładunkowe. Szacuje się, że w 2009 r. armatorzy promowi oferowali łącznie 1,3 mln linii ładunkowej, co pozwalało na przewożenie coraz większej liczby pojazdów. Zakłada się, że w związku z recesją z serwisu wycofa się w ciągu najbliższych 3 lat ponad 270 promów. W portfolio zamówień znajduje się 444 jednostek. W wyniku tego na rynku wskutek wprowadzania nowych promów w ciągu najbliższych 3-5 lat o 12% wzrośnie długość linii ładunkowej, natomiast o 30% zmniejszy się liczba miejsc pasażerskich. Na liniach promowych następuje więc zmiana technologiczna usług transportowych z tradycyjnych promów pasażersko-towarowych na jednostki ro-pax. Połączenia promowe zaczynają się upodabniać do serwisów ro-ro, które znakomicie wpasowują się do strategii Unii Europejskiej przenoszenia ładunków z dróg na szlaki morskie. Ładownie statków ro-ro pozwalają na sprawniejsze operowanie ładunkiem, co umożliwi skrócenie ich obsługi w porcie. Dzięki wprowadzeniu na połączenie między Gdynią a Finlandią nowoczesnych jednostek typu ro-pax, rozładunek i załadunek w porcie został skrócony z około 8 godzin do około 4 godzin. Jednostka nowej generacji jest więc obsługiwana w czasie jednej zmiany²².

Zmiany strukturalne

Zanim jeszcze pojawiły się pierwsze symptomy recesji, armatorzy zaczęli zwiększać swój potencjał przez zmiany organizacyjne, łączenie się, fuzje, przejęcia, a także likwidację niektórych form działalności, rozwój funkcji logistycznych, zmiany

²⁰ K. Kraass, *Trends in Shipping Industry*, Wallenius Wilhelmsen Logistics, Zeebrugge, 3 September 2009.

²¹ *United European Car Carriers*, Corporate Presentation, June 2009.

²² M. Grzybowski, *Finnlines Launches New Ferry Routes*, „The Warsaw Voice” z dnia 21.07.2009, s. 18.

jakościowe w serwisach. Fuzje i przejęcia miały miejsce na wszystkich rynkach. Na rynku europejskim dużą aktywnością wykazał się tu francuski armator CMA. Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA) zostało założone przez Jacques'a Saadé w 1978 r. jako serwis obsługujący porty Morza Śródziemnego. W 1996 r. państwowy armator Compagnie Générale Maritime (CGM) został sprywatyzowany i sprzedany CMA, w wyniku czego powstał nowy armator CMA CGM z siedzibą w Marsylii. W 1998 r. nowa firma kupiła Australian National Lines (ANL), a następnie w 2006 r. swojego francuskiego konkurenta, armatora Delmas z Le Havre. W ten sposób ten prywatny francuski armator stał się jednym z największych na świecie operatorów floty do przewozu drobnicy²³.

Na rynku promowym i ro-ro następuje również konsolidacja przewoźników. W końcu 2009 r. AP Moller-Maersk za 346 mln euro sprzedało DFDS 100% udziałów w firmie logistycznej i promowej Norfolkline. Z kolei AP Moller-Maersk wykupiło udziały w DFDS, przejmując 31% wartości akcji i stało decydującym udziałowcem w tej najsilniejszej na północy Europy firmie promowej²⁴. Wcześniej duńsko-niemiecki armator promowy Scandlines Group został nabyty przez konsorcjum kapitałowe, w którym przewodnią rolę odegrał Allianz Capital Partners GmbH (ACP). Jego partnerami były fundusz 3i Group (private equity and venture capital) oraz Deutsche Seereederei GmbH (DSR). Udziały armatora odsprzedały: Deutsche Bahn AG oraz Duńskie Ministerstwo Transportu i Energii. ACP oraz 3i Group przejęło po 40% udziałów, a DSR wykupiło 20% udziałów w Scandlines²⁵.

Z kolei udziały fińskiego armatora Finlines przejął silny armator z Morza Śródziemnego Grimaldi Group. Finlines to armator od wielu lat zapewniający regularny serwis między Gdynią a portami Finlandii²⁶. Podobny proces miał miejsce również na rynku Morza Śródziemnego. Jak pisał „Forbes”, Kohlberg, Kravis&Roberts (KKR) wszedł na turecki rynek przewozów promowych i ro-ro, kupując udziały jednego z większych armatorów tureckich UN Ro Ro. KKR, liczący się amerykański fundusz inwestycyjny (*private equity investments*), za 882 mln euro nabył 97,6% udziałów UN Ro Ro. Była to jedna z największych transakcji na rynku tureckim²⁷. Inny fundusz inwestycyjny Marfin Investment Group (MIG) nabył 49,9% udziałów greckiego operatora promowego Attica Holdings. MIG kupił 169 593 akcji po 5,40 euro

²³ CMA CGM History, <http://www.cma-cgm.com/AboutUs/Presentation/History/History1.aspx> (10.02.2010).

²⁴ Maersk sells Norfolkline to DFDS for US\$496 million, <http://www.shippingonline.cn/info>, (31.12.2009).

²⁵ Scandlines sale successfully finalized, <http://www.3i.com/media/press-releases/scandlines-sale-successfully-finalised.html> (17.02.2009).

²⁶ M. Grzybowski, *Port morski – budowanie marki firmy na rynku globalnym B2B (na przykładzie portu w Gdyni)*, w: *Marketing przyszłości. Trendy. Strategie. Instrumenty. Specyfika marki we współczesnej gospodarce*, red. G. Rosa, A. Smalec, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 511. Ekonomiczne Problemy Usług nr 26, Wyd. Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2008, s. 63-70.

²⁷ V. Ram: *KKR Ro-Ros To Turkey*, http://www.forbes.com/2007/10/09/unrro-kkr-turkey-markets-equity-cx_vr_1009markets21.html (07.03.2009).

za akcję²⁸. Wiele firm logistycznych wchodzi na rynek promowy poprzez zarządzanie lorami do transportu ładunków zjednostkowanych²⁹. Z kolei armatorzy kupują lub budują terminale i centra logistyczne w portach.

ENTERPRISE ACTIVITY ON THE MARITIME TRANSPORT MARKET IN ECONOMY DEPRESSION CONDITIONS

Summary

The paper presents the changes in the market behavior of shipowners under the conditions of the demand and recession changes. There are presented the changes in the ships structure, technology and organization.

²⁸ *Marfin agrees to buy 49.9 pct in Attica Holdings*, <http://uk.reuters.com/article/idUKL0367954920071003>, Wed Oct 3, 2007 8:32am BST.

²⁹ M. Grzybowski, *Rozwój sieci logistycznych i autostrad morskich w Unii Europejskiej*. „Logistyka” 2009, nr 6. CD: I Konferencja Naukowa Logistyka Morska LOGMARE 2009. Gdynia 19-20 listopada 2009.