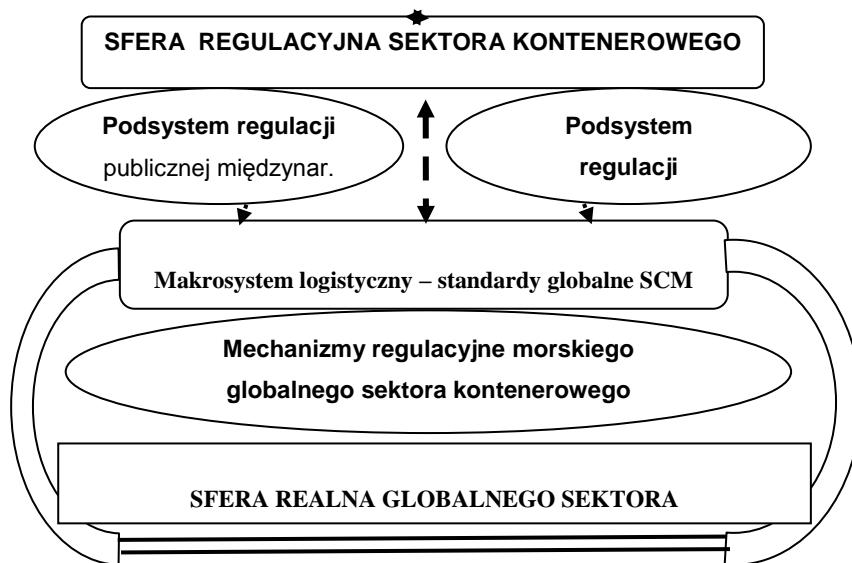


Rynki frachtowe jako instrumenty regulacji sektora morskich globalnych przewozów kontenerowych

Wstęp

Sektor morskich globalnych przewozów kontenerowych, stanowiący integralny element składowy globalnej żeglugi morskiej, podlega współcześnie oddziaływaniu trzech równoległych działających mechanizmów, które kształtują procesy realne realizowane w tej silnie umiędzynarodowionej sferze transportu. Z jednej strony jest to rynek frachtowy z typowym dla niego mechanizmem regulacji autonomicznej, wspieranej przez wypracowane w sektorze transportu i handlu wzorce dobrej praktyki. Z drugiej, publiczny międzynarodowy podsystem regulacji, którego mechanizm działania oparty jest na ustalonych normach i standardach, które wyznacza polityka żegluga o zasięgu światowym, kreowana przez organizacje i instytucje międzynarodowe typu: IMO, ILO, KE, EMSA, EASA itp. I wreszcie trzecim mechanizmem regulacji jest funkcjonujący w skali globalnej system logistyczny (megasystem), w ramach którego funkcjonują morscy operatorzy i przewoźnicy kontenerowi. Mechanizm tego podsystemu regulacji działa na bazie precyzyjnie określonych przez operatorów logistycznych globalnych łańcuchów i sieci dostaw parametrów, wyznaczających w kategoriach logistycznych (czasu i kosztów) wymogi w zakresie obsługi strumieni towarowych, informacyjnych i pieniężnych. Tak określony system regulacyjny sfery realnej sektora morskich globalnych przewozów kontenerowych przedstawiono w sposób schematyczny na rys. 1.

Działania regulacyjne podejmowane w ramach podsystemu regulacji publicznej, które obecnie są dość precyzyjnie koordynowane w wymiarze międzynarodowym, tworzą podwaliny współczesnego systemu regulacji w sektorze globalnego transportu morskiego. Uzupełniają i wspomagają one działanie tradycyjnego podsystemu regulacji - autonomicznej, z właściwym mu mechanizmem rynku frachtowego. Jego mechanizm regulacyjny, mimo wielu zalet jakie posiada, a w tym znacznej przejrzystości, otwartości i niezależności (autonomii), nie jest bowiem idealnym mechanizmem kształtowania relacji w tym sektorze. Nie jest on w stanie rozwiązywać w sposób satysfakcjonujący społeczność międzynarodową poważnych problemów, jakie generuje działalność transportowa realizowana tak w kontenerowym, jak i innych sektorach przewozów drogą morską w skali globalnej, a w tym szeregu wyzwań z zakresu szeroko rozumianych kwestii bezpieczeństwa żeglugi oraz



Rys. 1. Sfera regulacyjna morskiego globalnego sektora przewozów kontenerowych

Źródło: Opracowanie własne

bezpieczeństwa morskiego (*safety and security*), bezpieczeństwa ekologicznego, socjalnego, itp. Z tych głównie powodów musi być uzupełniony przez dodatkowy względem niego, publiczny reżim regulacyjny, kształtowany przez silne i wpływowe organizacje międzynarodowe o charakterze rządowym i pozarządowym.¹

Ten publiczny, międzynarodowy mechanizm regulacyjny tego sektora, który z założenia ma tworzyć międzynarodowy ład w tej dziedzinie, oddziałuje jednakże również z dużą siłą na podstawowy mechanizm regulacyjny - rynkowy i może zniekształcać jego działanie, powodując perturbacje w sektorze globalnego morskiego transportu kontenerowego. Te z kolei przenoszą się zazwyczaj na układ globalnych łańcuchów i sieci dostaw i tym samym na sferę megasystemu logistycznego i gospodarki globalnej. W okresach zatem znacznego nasilenia aktywności regulacyjnej podsystemu publicznego (interwencjonizm międzynarodowy), może on stanowić czynnik zniekształcający działanie mechanizmu rynkowego i kształtowanej przez niego sfery realnej kontenerowego sektora transportu morskiego, jak też łańcuchów i sieci dostaw rozpiętych w układzie gospodarki globalnej, których funkcjonowanie silnie oparte jest na podstawach rynkowych. Stąd analizując

¹ A. S. Grzelakowski, *The Impact of Freight Markets an International Regulatory Mechanism on Global Maritime Transport Sector*. Marine Navigation and Safety of Sea Transportation. STCV, Maritime Education and Training (MET), Human Resources and Crew Manning, Maritime Policy, Logistics and Economic matters. Edited by Adam Weintrit and Tomasz Neumann. The Nautical Institute. CRS Press. Taylor & Francis Group, London 2013, s. 160-162

działanie mechanizmu rynkowego w tym segmencie żeglugi należy mieć na uwadze przede wszystkim jego relacje względem publicznego międzynarodowego systemu regulacji oraz znać ich „przełożenie” na sferę globalnego systemu logistycznego.

1. Charakterystyka mechanizm rynkowego morskich przewozów kontenerowych

Rynki frachtowe, jako jeden z rodzajów rynków transportowych, posiadają wszystkie cechy i właściwości typowe dla nich jako rynków usług (brak produktu w postaci rzeczowej/materialnej, jednoczesność produkcji i konsumpcji produktu, itp.). Dokonując szczegółowej segmentacji rynków transportowych, a w tym frachtowych i wydzielając globalne rynki kontenerowe, zalicza się je do kategorii rynków intermodalnych, które mieszczą się z kolei w grupie globalnych rynków logistycznych. Analizując zatem ich strukturę i mechanizm funkcjonowania oraz uwzględniając ich miejsce, zadania i funkcje w układzie globalnych, logistycznych łańcuchów dostaw, tj. w ramach megasystemu logistycznego, wskazać należy na ich następujące cechy:

1/ rynki te mają charakter rynków wtórnych; są one tzw. rynkami pochodnymi względem rynków towarowych - pierwotnych dla nich, co wynika z tego faktu, iż popyt na usługi przewoźników kontenerowych ma wtórny charakter w stosunku do popytu na produkty przemieszczane w kontenerach. W rezultacie tego elastyczność cenowa podaży i popytu na usługi morskich przewoźników kontenerowych jest pochodną elastyczności cenowej podaży i popytu na towary przemieszczane w kontenerach drogą morską,

2/ elastyczność cenowa podaży i popytu w segmencie morskich przewozów kontenerowych jest niższa od elastyczności cenowej podaży i popytu na towary przemieszczane w kontenerach drogą morską; wynika to z relatywnie wysokiej sztywności strony podażowej rynku przewozów kontenerowych – jej niskiej reakcji na zmiany popytu efektywnego, co spowodowane jest, jak to już zaznaczono wcześniej, stosunkowo długim cyklem inwestycyjnym w sektorze przemysłu okrętowego (odnowa tonażu) w relacji do cyklu handlowego (krótkookresowego), kształtującego stronę popytową,

3/ strona popytowa charakteryzuje się szczególnie wysoką dynamiką zmian w czasie (krótco, średnio i długookresowe wahania popytu), w efekcie czego procesy dostosowawcze podaży potencjalnej będące funkcją cyklu inwestycyjnego, dokonują się zazwyczaj z dużym opóźnieniem w czasie i w konsekwencji przewoźnicy kontenerowi zmuszeni są do utrzymywania stałej nadwyżki potencjału przewozowego w stosunku do przeciętnego w danym okresie poziomu zapotrzebowania na ich usługi (*tonnage surplus*), co generuje dodatkowe, zazwyczaj wysokie koszty stałe i obniża produktywność operacyjną tonażu,

Logistyka - nauka

4/ stawki frachtowe, ustalane z reguły w formie taryfowej na okresy roczne, nie są w stanie odzwierciedlać dużej dynamiki zmian parametrów popytowo-podażowych tego rodzaju rynku i pozostając w tej swej raczej czysto indykatywno – informacyjnej formie, stają się elementem oderwanym, a w pewnym sensie nawet wyizolowanym od rzeczywistego układu pozostałych składników rynku frachtowego,

5/ sztywność cen – stawek frachtowych określających poziom przychodów przewoźników kontenerowych sprawia, że dla urealnienia relacji strony kosztów eksploatacji tonażu i strony przychodów, szczególnie w okresie recesji gospodarczej, przewoźnicy zmuszeni są do wprowadzania typowych dla tego segmentu rynku frachtowego mechanizmów wyrównawczych występujących w postaci dodatków frachtowych, formuły GRI, etc., których jedynym celem jest wymuszenie progu rentowności, tj. przekroczenie punktu równowagi (*break-even-point*) i w konsekwencji uzyskanie zakładanego pułapu EBITDA.

Takie cechy morskiego globalnego kontenerowego rynku frachtowego jednoznacznie wskazują, że do celów jego bieżącej analizy, a przede wszystkim prognozowania zmian poszczególnych elementów, nie można zastosować znanego z ogólnej teorii rynku modelu równowagi opartego na bazie cenowej, tj. tzw. modelu Pareto. Stawki frachtowe, ze względu na ich sztywność, niską elastyczność i zasady ustalania, nie są bowiem elementem zdolnym do kreowania stanów równowagi w tym zakresie, a w szczególności równowagi krótkookresowej. Są one praktycznie wręcz zewnętrznym elementem rynku, pełniąc w większym stopniu funkcję narzędzia kształtującego równowagę finansową przewoźnika – funkcja dochodowa, niż kreatora równowagi rynkowej – i to nawet równowagi postrzeganej w długim przedziale czasu.

W tej sytuacji do celów analizy rynku morskich przewozów kontenerowych zastosować należy inną metodę badań, opartą na teorii masowej losowej obsługi lub teorii kolejek. Za jej pomocą opisać można bowiem w kategoriach prawdopodobieństwa (a więc realnie, tj. zgodnie z charakterem funkcjonowania tego rynku) mechanizm zgłoszeń i realizacji popytu na usługi przewozowe operatorów kontenerowych działających na danym rynku żegludowym (relacji, linii). Rynek ten funkcjonuje bowiem w taki sposób, jak system masowej, losowej obsługi, charakteryzując się typowym dla siebie strumieniem zgłoszeń popytu i jego rozkładem w czasie (tygodnia, miesiąca, kwartału, czy też roku) oraz mechanizmem jego realizacji. Oznacza to, że każdy z segmentów rynku kontenerowego posiada w danym czasie sobie tylko właściwy mechanizm zgłoszeń i realizacji popytu efektywnego, mający realnie charakter losowy (*at random*) i dający się opisać jedynie za pomocą zmiennych losowych, czyli przy wykorzystaniu rachunku prawdopodobieństwa. Bez znajomości tego mechanizmu i

Logistyka - nauka

parametrów losowych nie można prawidłowo wyznaczyć kryteriów ustalania stawek frachtowych i czarterowych, a tym bardziej interpretować procesów rynkowych tam zachodzących i oceniać działań i decyzji przewoźników i załadowców. Nie można też zrozumieć zasad działania mechanizmu cenowego typowego dla danego rynku, określanego dzisiaj w głównej mierze decyzjami przewoźnika.

Mechanizm zgłoszeń popytu na usługi określonego przewoźnika (aliansu) w danym porcie lub portach obsługiwanych w tej relacji (*loop*), czyli sam proces zgłoszeń i jego rozkład w czasie, opisać można za pomocą zmiennej losowej λ' . W zależności od potrzeb i celu badania oraz dostępu do danych, zmienną tę przedstawić można w dwu podstawowych wariantach:

1. λ'_1 - przedstawia stochastyczny proces zgłoszeń popytu według formuły: „przeciętna” dla danego okresu liczba zgłoszeń w jednostce czasu (np. 100, 500 czy 1000 TEU w skali miesiąca): charakteryzuje ona gęstość strumienia zgłoszeń,
2. λ'_2 - przedstawia stochastyczny proces zgłoszeń popytu według formuły: „przeciętne” odstępy czasu między kolejnymi zgłoszeniami jednostek popytu (np. 2000 TEU średnio w ciągu tygodnia); charakteryzuje ona intensywność strumienia.

Znajomość zmiennej losowej λ' pozwala określić rozkład prawdopodobieństwa zgłoszeń popytu w formule 1. lub 2. i tym samym doskonale opisuje charakter i rodzaj procesów zachodzących na określonym rynku od jego strony popytowej, czyli zgłoszeń generowanych przez rynki towarowe – pierwotne obsługiwane przez danego przewoźnika. Informacje te i dane powinny być dobrze rozpoznane przez operatora/przewoźnika kontenerowego, ale także znane (badane) przez spedytorów obsługujących dany rynek, gdyż znajomość mechanizmu funkcjonowania rynku przewozów kontenerów ułatwia procesy podejmowania racjonalnych decyzji w układzie łańcucha dostaw, a w szczególności urealnia możliwości negocjacji cenowych (np. stosowanie stawek spot versus kontraktowe).

Dla pełnej charakterystyki globalnego morskiego rynku przewozów kontenerowych niezbędna jest jednak również znajomość stochastycznych procesów realizacji popytu, czyli zaspokojenia zgłoszonych potrzeb przez załadowców/spedytorów. Procesy te określa sam przewoźnik, ustalając czas i warunki rejsu/podróży statku. Szereg czynników sprawia jednak, że proces ten ma także charakter stochastyczny (losowy) i dlatego jego mechanizm opisuje się również za pomocą zmiennej losowej λ'' . Odzwierciedlać ona może w zależności od potrzeb i celu analizy dwa aspekty procesów realizacji zgłoszonych potrzeb przewozowych:

1. λ''_1 - „przeciętną” w kategoriach rachunku prawdopodobieństwa dla danego rynku (linii, pętli) liczbę pełnych cykli produkcyjnych, np. wykonanych rejsów (faza realizacji popytu)

przez przewoźnika w ustalonej jednostce czasu (miesiącu, kwartale, roku), czyli liczbę zawinięć do danego portu lub portów,

2. λ_2 - „przeciętne” (w rozumieniu jak wyżej) odstępy czasu między kolejnymi cyklami produkcyjnymi statku/statków, czyli kolejnymi zawinięciami do danego portu; określa w ten sposób częstotliwość zawinięć – intensywność pracy przewozowej wykonywanej przez przewoźnika zatrudniającego tonaż w danej relacji .

Parametr λ ” pozwala określić rozkład strumienia realizacji popytu przez określonego przewoźnika kontenerowego (alians) w czasie, wskazując w zdecydowanej większości przypadków, że nie ma on – wbrew temu czego można by oczekiwać (ustalony harmonogram rejsów) – rozkładu normalnego lecz zazwyczaj wykładniczy. Wyznacza on jednocześnie przeciętny w kategoriach stochastycznych czas realizacji zgłoszonego popytu, determinując zarówno czas, jak i koszty jego realizacji, stanowiące istotne parametry określające efektywność funkcjonowania kontenerowego rynku frachtowego w typowym dla niego wymiarze logistycznym.

Obie zmienne losowe określające procesy zgłoszeń i realizacji popytu na analizowanym rynku przewozów kontenerowych pozwalają nie tylko poprawnie określić wzajemne relacje między popytem efektywnym i podażą potencjalną, ale również lepiej poznać i zrozumieć mechanizm funkcjonowania wybranego segmentu rynku kontenerowego z typowym dla niego modelem cenowym. W tym wyraża się ich wartość praktyczna, która może być skutecznie wykorzystana do ustalenia możliwych zachowań przewoźników oraz przewidywanych zmian cenowych, a w szczególności parametru określającego operacyjną produktywność tonażu, która odzwierciedla poziom tonażu nadwyżkowego na rynku i determinuje wysokość jego kosztów eksploatacji. Koszty te bowiem stanowią ważny czynnik współokreślający strategię cenową przewoźnika kontenerowego tak w krótkim, jak i średnim przedziale czasu.

2. Podstawowe typy rynków w segmencie globalnej żeglugi kontenerowej

Sama znajomość mechanizmu funkcjonowania poszczególnych segmentów rynku morskich przewozów kontenerowych jest warunkiem koniecznym, ale nie wystarczającym do tego, by poznać oparte na przesłankach rynkowych zasady podejmowania decyzji przez przewoźników kontenerowych i kryteria ustalania stawek frachtowych oraz ich zmian w czasie. Są to bowiem decyzje o charakterze mikroekonomicznym, bardzo przy tym zindywidualizowane, uwarunkowane w dużym stopniu typem rynku, na którym dany przewoźnik kontenerowy funkcjonuje. Stąd bierze się potrzeba dokonania szczegółowej analizy rynku, na którym działa określony przewoźnik pod kątem jego typologii (wcześniej

natomiast jego segmentacji). Analiza taka jest konieczna do opracowania skutecznej i efektywnej strategii marketingowej z uwzględnieniem parametrów cenowych. Typologia rynku pogłębia też wiedzę o mechanizmie funkcjonowania rynku i związanych z tym decyzjach i zachowaniach przewoźnika.

Generalnie wydzielić można 27 typów rynku, jako kategorii ekonomicznej. W praktyce jednakże, opierając się na analizie siły i zachowań rynkowych strony popytu i podaży, wyróżnia się tylko dziewięć typów rynku, spośród których obecnie w badanym segmencie globalnego rynku frachtowego istotne znaczenie mają tylko trzy typy.² Są to:

- ograniczony monopol (podażowy), zwany również tzw. konkurencyjnym monopolem,
- oligopol (bardzo rzadko, sporadycznie tylko spotkać można oligopson),
- dwustronny oligopol czyli duopol.

Wymienione typy rynków jednoznacznie wskazują, że w segmencie morskiej żeglugi kontenerowej występuje jako forma dominująca rynek oligopolistyczny i to w kilku możliwych jego odmianach. Duży wpływ na to wywierają procesy koncentracji tak produkcji, jak i kapitału (zarówno w układzie pionowym, jak i poziomym - fuzje, przejęcia) oraz postępującej integracji w obszarze operacyjno-funkcjonalnym, dokonującej się głównie po stronie podażowej (alianse).³

Wykryształowanie się tego typu rynków i utrwalenie ich struktur dowodzi dużej siły i pozycji, jaką osiągnęli obecnie przewoźnicy kontenerowi, zdolni w tych warunkach skutecznie oddziaływać na zachowania poszczególnych podmiotów - uczestników logistycznego łańcucha/sieci dostaw. Co więcej, w warunkach postępującej koncentracji tego sektora transportu morskiego, sukcesywnie wzrasta ich siła (w tym negocjacyjna) w relacji do strony popytowej rynku – załadowców (eksporterów i importerów), co realnie pozwala im przejmować funkcje operatora łańcucha dostaw na całym odcinku przewozu. Przejmując wiodącą rolę w sferze zarządzania łańcuchem dostaw, stopniowo wprowadzają również własne, oparte na założeniach swych strategii rozwiązania w sferze cenowej, czego przykładem (od 2012 r.) jest nadużywany przez wielu z nich mechanizm GRI.

W obecnych uwarunkowaniach rynkowych – w formule rynku oligopolistycznego, strategii cenowe przewoźników kontenerowych, wpisujące się w ich koncepcje zarządzania finansami i ustalony model biznesowy firmy, oparte są na dwu zasadniczych kryteriach:

² A. S. Grzelakowski, *Rynek żeglugi kontenerowej na tle globalnego rynku frachtowego w 2012/2013 r.* Jego dynamika i podstawowe tendencje zmian. Biuletyn Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, Nr 04-05 2013, s. 27-30

³ Alphaliner – TOP 100. Operated fleet as for 15 May 2014, www.alphaliner.com [24.06.2014]

Logistyka - nauka

1. realizacji optimum ekonomicznego w sferze operacyjno – handlowej, które oligopolista uzyskuje wówczas, gdy jego koszt krańcowy krótkookresowy zrównuje się z przychodem krańcowym; jest to faktycznie jego ekonomiczny (ale nie finansowy) punkt opłacalności produkcji - odpowiednik *break-even-point* operatora (oligopolisty).

2. uzyskania optimum technicznego (technologicznego) produkcji, postrzeganego w kategoriach wyższego stopnia wykorzystania pojemności posiadanego tonażu, które przewoźnik osiąga wówczas, gdy jego krótkookresowy koszt krańcowy zrównuje się z przeciętnym kosztem całkowitym produkcji usług przewozowych (łącznie koszty stałe i zmienne); przy tym optimum, tj. poziomie produkcji koszt krańcowy przewozu każdej kolejnej jednostki jest już o wiele wyższy od uzyskiwanego przez przewoźnika przychodu krańcowego, a zatem jednostkowa rentowność produkcji sukcesywnie maleje, co rodzi konieczność orientacji na maksymalizację łącznego przychodu (*economies of scale*).

W zależności od typu rynku, na którym działa przewoźnik kontenerowy, punkt optimum ekonomicznego i technologicznego jego produkcji będzie kształtował się różnie w funkcji wykorzystania potencjału przewozowego. I tak obecnie można przyjąć, że w warunkach duopolu optimum ekonomiczne uzyskuje się już zazwyczaj przy wykorzystaniu min. 55 % potencjału przewozowego, podczas gdy na rynku oligopolistycznym próg ten kształtuje się praktycznie na poziomie ok. 63-65%, a konkurencyjnego monopolu dopiero powyżej 70% (przewoźnik uzyskuje większe efekty skali produkcji będące rezultatem redukcji jego łącznych kosztów stałych). W przypadku optimum technologicznego granica ta przesuwana się odpowiednio na osi produkcji (Q), określającej z jednej strony jej rozmiary a z drugiej stopień wykorzystania maksymalnej zdolności przewozowej (podaży potencjalnej). Dla duopolu punkt ten to ok. 65%, oligopolu ok. 75 %, a ograniczonego monopolu 83 – 88 % efektywnie wykorzystanej pojemności przewozowej (w TEU).

Należy jednak przy określaniu tej wielkości w każdym przypadku mieć na uwadze to, czy przewoźnik/operator kontenerowy realizuje wyłącznie działalność przewozową i jest to jedyna domena jego aktywności w tym sektorze, czy też, jak to obecnie ma dość powszechnie miejsce i dotyczy większości dużych globalnych operatorów (Maersk, MSC CGM, MOL itp.), zakres tej aktywności jest szerszy i obejmuje także działalność operacyjną w terminalach kontenerowych i innych ogniwach logistycznego łańcucha dostaw. W tym drugim wypadku, przewoźnik funkcjonując w ramach silniej zintegrowanego kapitałowo łańcucha dostaw, ma większą możliwość transferu oraz dywersyfikacji kosztów i przychodów i może redefiniować swój *break-even-point* jako kategorię ekonomiczno-operacyjną inaczej, tj. nie podmiotowo dla każdej sfery, ale przedmiotowo – funkcjonalnie dla całego obszaru swojej aktywności i

Logistyka - nauka

zaangażowanych zasobów. Oznacza to, że w ramach każdego typu rynku dla takiego przewoźnika zarówno optimum ekonomiczne, jak i przede wszystkim technologiczne, przesunie się w kierunku wyższego stopnia wykorzystania zdolności przewozowej, stwarzając mu większe szanse redukcji kosztów stałych i poprzez to zmniejszenia jego presji na wzrost stawek frachtowych w dobie recesji.

Wskaźniki te wyznaczają w praktyce potencjalne pola i formy reakcji cenowej przewoźnika kontenerowego działającego na określonym typie rynku (o cechach oligopolu), który cechuje się rozpoznaniem przez niego rozkładem zgłoszeń i realizacji popytu efektywnego. Brak możliwości osiągnięcia lub utrzymania optimum ekonomicznego (np. na skutek ograniczeń ze strony popytowej – stan recesji i brak dostatecznie gęstego strumienia zgłoszeń, przy jednocześnie utrzymującej się znacznej nadwyżce podaży), będzie zmuszał zatem przewoźnika do reorientacji w kierunku bliższym kategorii optimum technologicznego. Taka strategia (orientacja) ukierunkuje go bowiem silniej na minimalizację kosztów eksploatacji tonażu, przy równoczesnym dążeniu – pomimo spadkowej tendencji popytu efektywnego - do zachowania istniejącego poziomu stawek frachtowych. Strategia tego rodzaju potencjalnie więc korzystna jest dla załadowców, gdyż eliminuje lub też ogranicza presję, jaką w takiej sytuacji zwykli wywierać przewoźnicy na ich obniżanie.

Pole działania operatora zawarte jest w takim przypadku w przedziale między optimum ekonomicznym a technicznym produkcji. Działaniom takim towarzyszy też zazwyczaj charakterystyczna dla takiego układu strategia cenowa, wyrażająca się w stopniowym odchodzeniu od orientacji na maksymalizację rentowności jednostkowej produkcji usług (nadwyżki krańcowego przychodu nad kosztami krańcowymi produkcji) w kierunku strategii minimalizacji kosztów, przy jednoczesnym dążeniu do utrzymania dotychczasowego lub możliwie stabilnego poziomu przychodów (minimalna rentowność produkcji). Zmiana rozkładu strumienia popytu efektywnego i jego realizacji, wyrażająca się z kolei w postaci narastającej, większej intensywności zgłoszeń i postępującej równolegle redukcji nadwyżkowej podaży, wygeneruje z kolei w ramach takiego typu rynku inny rodzaj strategii cenowej. Procesowi stopniowego odchodzenia od punktu orientacji na optimum techniczne produkcji w kierunku optimum ekonomicznego, towarzyszyć będzie stała presja na wzrost stawek frachtowych i poprawę wskaźnika rentowności jednostkowej produkcji - maksymalizacja przychodu krańcowego i minimalizacja kosztów krańcowych.

3. Dynamika globalnych morskich rynków przewozu kontenerów

Działalności gospodarczej realizowanej w transporcie morskim, a w tym w szczególności w przewozach kontenerowych, towarzyszy zjawisko niepewności i ryzyka. Sprawia ono, że

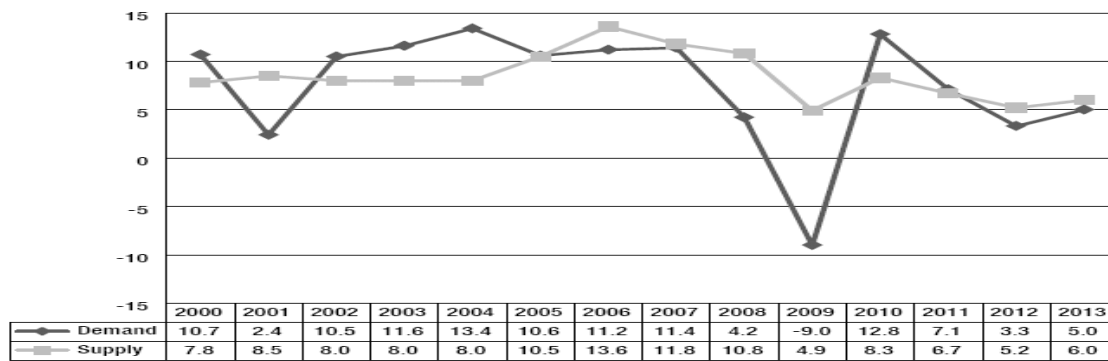
Logistyka - nauka

działalność ta, jak i rynki frachtowe, na których oferowane są jej produkty, nie mają cech statycznych. Rynki te cechują się zawsze dość silną dynamiką, a więc wahaniami i to o znacznej amplitudzie zmian zarówno wielkości, jak też i struktury tak popytu efektywnego, jak też podaży potencjalnej. Wahania te dostrzegalne są w krótkich, średnich i długich przedziałach czasu. Amplituda tych wahań jest w różnych okresach znacznie zróżnicowana. Generalnie można stwierdzić, iż współcześnie, oprócz przyczyn wynikających z charakteru rynku frachtowego, którego mechanizm, jak to już określono, działa jak system masowej losowej obsługi strumienia zgłoszeń i realizacji popytu, główną przyczyną jego dynamiki - poza zdarzeniami o charakterze losowym są różnorodne wahania cykliczne.

Strona podażowa kontenerowych rynków frachtowych, współkształtowana przez cykle odnowy tonażu relatywnie szybko, jak na warunki tego sektora transportu morskiego, próbuje reagować na dynamicznie dokonujące się zmiany po stronie popytowej rynku. Wykazuje ona dość wysoki stopień adaptacji - głównie jednak do jakościowych, strukturalnych przeobrażeń zachodzących w sferze popytowej tych rynków. Jest on natomiast zdecydowanie mniejszy w wymiarze ilościowym. Przejawia się to w postaci utrzymującej się, szczególnie w okresie recesji, znacznej nadwyżki zdolności przewozowej floty kontenerowej. Jest to rezultatem realizacji przez przewoźników strategii rozwojowej floty, postrzeganej zazwyczaj wyłącznie jako instrument utrzymania przewag rynkowych w silnie konkurencyjnym otoczeniu. Skutkiem tego rynek ten w skali globalnej jest niezrównoważony, wykazując okresowo, przy znacznych spadkach popytu, cechy rozchwiania.

Strategia ta realizowana w warunkach ograniczonej możliwości wykorzystania instrumentu cenowego (niski poziom popytu i jego elastyczność cenowa) kreuje stany kryzysu finansowego u wielu przewoźników (niski pułap przychodów i brak możliwości przekroczenia *break-even-point*), zagrażając ich bieżącej płynności finansowej. Stąd charakterystycznym zjawiskiem po stronie podażowej rynku kontenerowego są silne procesy integracji podmiotowej - koncentracji tonażu i kapitału. Koncentracja ta przejawia się tak w postaci poziomej, jak też pionowej – w ramach łańcucha dostaw.

Strona popytowa globalnego rynku morskich przewozów kontenerowych, określana z kolei przez segment rynków towarowych i ich dynamikę, cechuje się szczególnie wysoką zmiennością w czasie. Zjawisko to prezentuje rys. 2. Zdecydowanie wyższa dynamika wahań



Rys. 2. Dynamika wahań popytu i podaży na rynku przewozów kontenerowych (2000 – 2013).

Źródło: Review of maritime transport 2013. UNCTAD secretariat. Geneva- New York, 2013, s. 73.

popytu efektywnego niż podaży potencjalnej usług przewozowych na rynkach kontenerowych sprawia, iż stopień ich zrównoważenia jest niewielki. Pogłębia go dodatkowo brak zbilansowania ciągów towarowych na większości głównych szlaków kontenerowych. W efekcie na rynkach tych występuje permanentny stan rozchwiania – oderwania strony popytowej od podażowej. Ten stan głębokiej nierównowagi - kryzysu istniejącego w tym segmencie żeglugi morskiej odzwierciedlają stawki frachtowe i czarterowe. Ich wahania w czasie odwzorowują indeksy frachtowe/czarterowe. Wysoka dynamika rynków przewozu kontenerów, jak też innych rynków silnie powiązanych z nimi, np. paliwowych, wywołuje zjawiska kryzysowe, które ze względu na ich charakter i zasięg obejmują swym zakresem nie tylko sam sektor kontenerowy, ale również sektor handlu międzynarodowego i w mniejszym stopniu pozostałe ogniwa globalnego łańcucha dostaw. Najczęściej pojawiające się stany kryzysowe wynikają z: 1/ powtarzających się okresowo szoków paliwowych, 2/ załamania popytu efektywnego na usługi przewoźników i utrzymującego się na rynku frachtowym stanu recesji. Operatorzy i przewoźnicy kontenerowi muszą w tych okolicznościach sukcesywnie dostosowywać swoje modele biznesowe do dynamicznie zmieniających się uwarunkowań rynkowych i poszukiwać skutecznych strategii antykryzysowych.

Podsumowanie

Globalne morskie rynki przewozu kontenerów charakteryzują się bardzo niskim stopniem fragmentaryzacji. Wyróżniającą je cechą jest natomiast silna integracja, której skutkiem jest postępująca koncentracja strumieni przepływu kontenerów w wymiarze geograficzno-przestrzennym. Beneficjentem tych procesów są przede wszystkim przewoźnicy morscy. Przejmują oni sukcesywnie kontrolę nad procesami realizowanymi w sferze realnej tego sektora, co prowadzi do zniekształcenia funkcji regulacyjnych mechanizmu rynku

morskich przewozów kontenerowych. Duży wpływ na te procesy ma silna dynamika tego rynku, a szczególnie jego strony popytowej, co generuje stany znacznej nadpodaży tonażu.

Dynamika tych rynków wymusza też ciągłe zmiany po stronie podażowej, wyrażające się w formie wdrażania innowacyjnych procesów transportowych, modeli biznesowych a także racjonalizacji (redukcji) kosztów eksploatacji tonażu. Powoduje to konieczność reorganizacji sektora morskich przewozów kontenerowych oraz wprowadzania głębokich zmian w sferze zarządzania firm armatorskich działających w tym sektorze.

Freight markets as regulatory instruments of global maritime container transport sector

Summary

Global maritime container transport market is one of the most efficient instruments of container transport sector regulation. It has expanded recently in a very dynamic way. As a result, its share in the global freight market is rapidly growing. Its demand and supply site is very dynamic too which generates sometimes serious distortions on both global freight and commodity markets as well as logistics ones. The global maritime container market which is strongly driven by oligopolistic competition stimulates various forms of concentration in this transport sector that additionally affects the regulatory function of the maritime container market, influencing other regulatory mechanisms as well. As a result, the traditional relations among the regulatory subsystems are being changed to the detriment of the autonomous one.

Literatura

1. Alphaliner – TOP 100. Operated fleet as for 15 May 2014, www.alphaliner.com.
2. Grzelakowski A. S., *Rynek żeglugi kontenerowej na tle globalnego rynku frachtowego w 2012/2013 r.* Jego dynamika i podstawowe tendencje zmian. Biuletyn Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, Nr 04-05 2013.
3. Grzelakowski A. S., *The Impact of Freight Markets an International Regulatory Mechanism on Global Maritime Transport Sector.* Marine Navigation and Safety of Sea Transportation. STCV, Maritime Education and Training (MET), Human Resources and Crew Manning, Maritime Policy, Logistics and Economic matters. Edited by Adam Weintrit and Tomasz Neumann. The Nautical Institute. CRS Press. Taylor & Francis Group, London 2013.
4. Review of maritime transport 2013. UNCTAD secretariat. Geneva- New York, 2013.