



POLSKI
INSTYTUT
TRANSPORTU
DROGOWEGO

R A P O R T

TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY

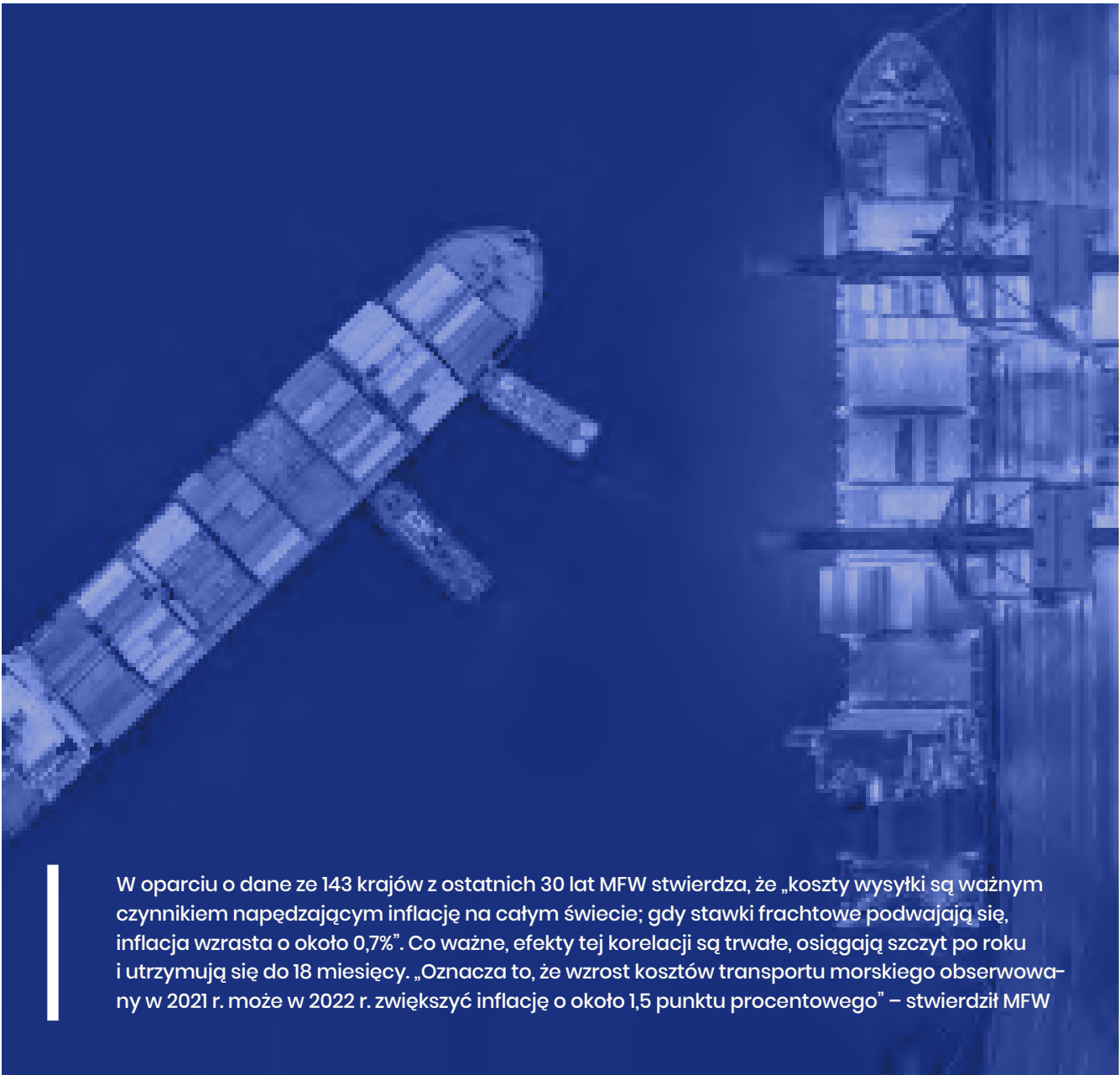
– wyzwania i rola spedytora w zmieniającym się świecie

Rozdział 4. Przewozy morskie: czy potrzebna jest międzynarodowa interwencja czy zmiany regulacyjne?

autor: Janusz Piechociński

4. Przewozy morskie: czy potrzebna jest międzynarodowa interwencja czy zmiany regulacyjne?

Jeszcze w 2016 r. na 25 głównych linii żeglugi kontenerowej przypadło 85,5% udziału w globalnej flocie kontenerowej. Według danych firmy analitycznej Alphaliner, na początku 2022 r. prawie 91% tego rynku należało do 20 największych linii, przy wzroście potencjału o ponad 23%. 9 największych przewoźników jest zrzeszonych w trzech aliansach, które kontrolują 84% zdolności przewozowej światowej floty kontenerowców. Oznacza to, że w tym sektorze można mówić o oligopolu.



W oparciu o dane ze 143 krajów z ostatnich 30 lat MFW stwierdza, że „koszty wysyłki są ważnym czynnikiem napędzającym inflację na całym świecie; gdy stawki frachtowe podwajają się, inflacja wzrasta o około 0,7%”. Co ważne, efekty tej korelacji są trwałe, osiągają szczyt po roku i utrzymują się do 18 miesięcy. „Oznacza to, że wzrost kosztów transportu morskiego obserwowany w 2021 r. może w 2022 r. zwiększyć inflację o około 1,5 punktu procentowego” – stwierdził MFW

Z badania UNCTAD wynika, że wąskie gardła w transporcie morskim w 2021 roku powodowały wzrost cen ładunków importowanych o 11%, co przełoży się negatywnym wpływem na gospodarki, szczególnie negatywnym w przypadku mniejszych gospodarek, które zostały w większym stopniu dotknięte problemem anulowania zawinięć do portów. Wzrost stawek frachtowych będzie miał głęboki wpływ na handel i osłabi ożywienie społeczno-gospodarcze, zwłaszcza w krajach rozwijających się, dopóki usługi żegluga morskiej nie powrócą do normy – Rebeca Grynspan, sekretarz generalny UNCTAD.

4.1. Kartel czy jeszcze wolna konkurencja?

W ostatnich latach rekordowo wysokim stawkom za przewozy morskie towarzyszyło pogorszenie jakości usług przewoźników (duże opóźnienia, anulowanie zawinięć do portów). Załadowcy ładunków i importerzy krytykowali tę sytuację, stwierdzając, że może wynikać z działań o charakterze zмовы kartelowej. Jednakże organy kontroli rynku z USA, UE i Chin nie znalazły dowodów na antykonkurencyjne zachowania w żegludze.

UNCTAD monitorująca handel morski opisała go w 2018 r. jako „strukturę rynku, która jest bardziej reprezentatywna dla **luźnego oligopolu**”. Pierwsza próba oceny i zmiany sytuacji została podjęta przez Departament Sprawiedliwości USA, który w 2017 r. wszczął dochodzenie w sprawie zмовы między czołowymi liniami żegluga kontenerowej. Jednak po dwóch latach dochodzenia, w lutym 2019 r. Departament Sprawiedliwości ogłosił, że nie wnosi zarzutów i nie nakłada na nikogo kar.

We wrześniu 2020 r., pod wpływem wzrostu stawek frachtu, organy ds. spraw morskich Chin i USA (później też Korei Płd.) wszczęły monitoring sytuacji i przeprowadziły analizę ich przyczyn. Stwierdziły fakt, ale pośrednio przyznały się do bezsilności, oceniając, że żegluga, szczególnie kontenerowa, opiera się w pełni na zasadach praw rynkowych. Tym samym – w przeciwieństwie np. do morskiego transportu ropy naftowej lub podstawowych surowców, masowych ładunków suchych – nadawcy ładunków w swoich kalkulacjach nie są limitowani notowaniami giełdowymi tych towarów. W odpowiedzi na rosnące oskarżenia Światowa Rada Żegluga, grupa lobbująca linii żeglugowych z siedzibą w Waszyngtonie, oświadczała niedawno, że stabilizacja popytu na transport, a nie regulacje administracyjne, rozwiążą problemy związane z problemami w niewydolnym i kosztownym łańcuchu dostaw. Propagandowym wydarzeniem była decyzja przedstawicieli linii żeglugowych o zamknięciu Międzynarodowej Rady Operatorów Kontenerowców działającej od lat 50., nieformalnie znanej jako Box Club – miejsca zamkniętych spotkań kierownictw linii żeglugowych

Szybko rosnące od połowy 2020 r. stawki frachtu w przewozach kontenerów morzem spowodowały skargi nadawców ładunków i spedytorów do krajowych organów antymonopolowych. Proces ten nasilił się, wraz z windowaniem kosztów transportu. Zarzut był niemal taki sam – spółki żeglugowe nadużywają swojej pozycji rynkowej w warunkach dużej nierównowagi między popytem usług przewozowych a popytem. Jako powód pośredni (bezpośrednim był COVID-19 i jego konsekwencje) wskazywano na silną dominację na głównych szlakach kilkunastu armatorów, którzy mają ponad 90% udział w świadczonych przewozach oraz na ich skupienie w trzech sojuszach.

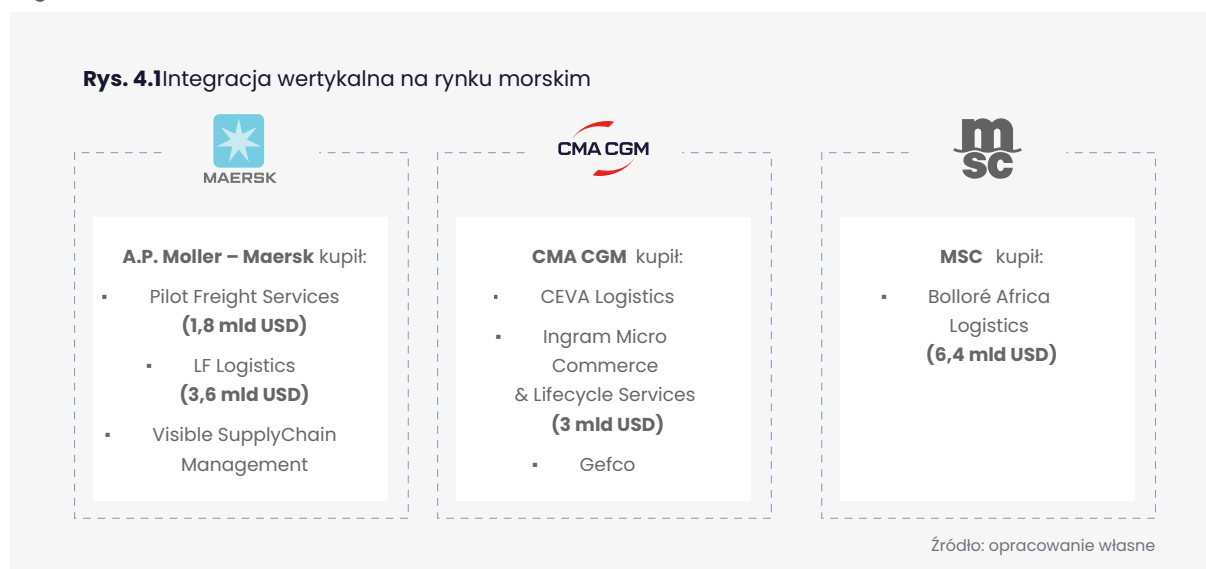
W ostatnich latach duże firmy żeglugowe dokonywały akwizycji operatorów logistycznych, przewoźników drogowych i kolejowych i coraz mocniej wchodziły w sektor logistyki lądowej. Pojawiają się coraz powszechniejsze obawy, że integracja wertykalna branży może zaszkodzić konkurencji. Jednym z pierwszych przejawów integracji wertykalnej w branży logistycznej było połączenie linii żeglugowych z operatorami morskich terminali kontenerowych. **Podobne zjawisko występuje też w logistyce lądowej, gdyż dość często zdarza się, że w ramach jednej**

grupy kapitałowej funkcjonuje przewoźnik kolejowy, operator terminali intermodalnych, spedytor, zarządcą magazynów, agencja celna itp. Jednakże rynek przewozów kolejowych jest uregulowany np. przepisami unijnymi, które wymuszają strukturalne oddzielenie przewoźników kolejowych od zarządców obiektów infrastruktury usługowej (np. terminali) i zapewnienie do nich niedyskryminacyjnego dostępu.

W ostatnich latach, dzięki rekordowo wysokim stawkom frachtu oceanicznego, linie żeglugowe wypracowały ogromne zyski i zebrały wystarczająco dużo gotówki, aby dokonywać przejęć znaczących spółek z różnych obszarów branży logistycznej. Przykładem integracji wertykalnej są inwestycje duńskiej firmy A.P. Moller – Maersk, której biznes do niedawna opierał się na żegludze kontenerowej i zarządzaniu terminalami morskimi. Maersk przejął niedawno za 1,8 mld dolarów amerykańską firmę Pilot Freight Services, a w grudniu 2021 roku za 3,6 mld dolarów kupił operatora logistycznego z Hong Kongu – LF Logistics. W 2021 r. duński gigant przejął też dostawcę usług e-commerce Visible Supply Chain Management. W najbliższym czasie Maersk planuje wejść na rynek cargo lotniczego, a od kilku lat firma ta rozwija także własną sieć kolejowych połączeń intermodalnych. Inne linie żeglugowe również dokonują dużych akwizycji.

Podobne działania podjął kolejny światowy gigant. W 2019 r. CMA CGM przejęła jednego z największych operatorów logistycznych w Europie CEVA Logistics. W styczniu 2022 r. francuski armator za 3 mld dolarów kupił firmę Ingram Micro Commerce & Lifecycle Services, która zajmuje się logistyką kontraktową dla e-commerce i omni-channel fulfillment. Natomiast w kwietniu 2022 r. CMA CGM przejęła Gefco, które jest jednym z największych dostawców usług logistycznych dla przemysłu motoryzacyjnego. MSC z kolei przejął niedawno firmę Bolloré Africa Logistics za 6,4 mld dolarów.

Rys. 4.1 Integracja wertykalna na rynku morskim



Spedytorzy obawiają się, że w sytuacji ograniczonej podaży miejsca na statkach, co w ostatnich latach zdarzało się często, przewoźnicy będą w pierwszej kolejności przydzielać miejsce swoim wewnętrznym podmiotom. Integracja pionowa może też dotknąć mniejszych przewoźników kolejowych i drogowych, którzy również mogą mieć gorszą pozycję w stosunku do firm, których właścicielami są giganci żeglugi oceanicznej.

W USA, które obsługiwane są przede wszystkim przez zagraniczną flotę armatorów kontenerowych, rozpoczęła się wręcz kampania potępiająca taką sytuację. Podkreślano, że przewoźnicy oceaniczni wykazują w sprawozdaniach nadzwyczajne przychody i zyski, ale jednocześnie fatalna jest niezawodność harmonogramu przyplływania statków. Występują zatłoczenia w portach i amerykańscy eksporterzy mają problemy z wysyłką np. produk-

tów rolnych. Warto pamiętać, że stawka w umowach SPOT przewozu towarów w kontenerach 40' między Chinami a Zachodnim Wybrzeżem USA na początku marca 2022 r. sięgała wraz z dopłatami i usługą „premium” 16 000 USD, czyli była około dziewięć razy droższa niż koszt w końcu lutego 2019 r.

4.2. Spedycja wzywa na pomoc politykę

Czas położyć kres „nadużyciom ze strony linii kontenerowych” i stworzyć bardziej sprawiedliwe i ekologiczne łańcuchy dostaw – stwierdza Międzynarodowa Federacja Zrzeszeń Spedytorów (FIATA). FIATA przedstawiła zestaw kluczowych wymagań, których spełnienie mogłoby zapewnić bardziej racjonalne warunki działania rynku.

„Dostęp do globalnego łańcucha logistycznego jest dziś zagrożony. Ruchy największych na świecie linii żeglugowych, które w ramach trzech globalnych sojuszy żeglugowych zdominowały 80% globalnego rynku i 95% największych szlaków handlowych wschód-zachód, miały na celu ograniczenie działalności spedytorów i ich usług” – wskazuje Federacja.

FIATA wzywa interesariuszy z branży i organy regulacyjne rynku do dokonania przeglądu sytuacji i „zapewnienia zrównoważonego i sprawiedliwego systemu”, żądając szeregu działań. Na początek, linie powinny przestać wydawać swoje rekordowe zyski na integrację pionową, a zamiast tego zacząć przyczyniać się do dekarbonizacji transportu. FIATA wskazała, że aby osiągnąć cel IMO (Międzynarodowa Organizacja Morska), jakim jest redukcja emisji o 50% dla transportu morskiego do 2050 r., potrzeba zainwestować ok. 1,5 biliona dolarów, co jest „znaczącym wyzwaniem”. Dlatego zamiast tworzyć „bezprecedensową koncentrację rynku”, linie powinny inwestować w nowe technologie napędu i paliwa.

FIATA „wzywa zatem IMO, rządy i odpowiednie organizacje do wdrożenia planu dekarbonizacji, który uwzględnia ten kontekst i zachęci do takich inwestycji linie żeglugowe”.

Zarzuty Federacji dotyczą także zwolnień przewoźników z ochrony konkurencji. Zauważając, że miały one na celu promowanie wydajności w morskim łańcuchu dostaw, FIATA podkreśla, że ponieważ linie kontenerowe przeniosły swoją działalność także na obszary „poza usługami port-port”, powinny zostać poddane przeglądowi antymonopolowemu. FIATA zarzuca, że otwarte zostały drzwi do korzystania z takich zwolnień również w innych sferach działania: przeładunek towarów, logistyka i usługi pomocnicze. W ten sposób konkurują „nieuczciwie z podmiotami działającymi w tych obszarach, które nie korzystają ze zwolnienia z prawa antymonopolowego”. Tworzy to oligopolistyczny rynek, który podważa nadrzędną intencję zwolnień antymonopolowych i ogólnie prawa antymonopolowego. FIATA stwierdza, że „bardziej odpowiednią reakcją regulacyjną byłoby w pewnych określonych sytuacjach przyznanie statkom zezwoleń, a nie zwolnień, w celu odejścia od prawa antymonopolowego. Zachowałoby to intencję regulacyjną, jednocześnie „umożliwiając opracowanie pewnych kryteriów dla takich korzyści, aby zapewnić, że nie są one niewłaściwie wykorzystywane”. FIATA wezwała przemysł morski, w szczególności IMO, do stworzenia platformy globalnej współpracy między wszystkimi zainteresowanymi stronami w łańcuchu dostaw, aby ułatwić skoordynowane podejście do problemów. „Obecnie nie ma jednej platformy, na której dialog

i współpraca mogłyby być prowadzone w sposób spójny i sformalizowany. Jednak wąskie gardła i zakłócenia w łańcuchu dostaw

Organy ochrony konkurencji w USA, Wielkiej Brytanii, Kanadzie, Australii i Nowej Zelandii łączą siły, w celu zidentyfikowania potencjalnych zachowań kartelowych w globalnych łańcuchach dostaw.

Jest to najnowsze z serii dochodzeń, które mają sprawić, że spółki żeglugowe będą musiały obawiać się takich kontroli. W skład grupy roboczej wchodzi: Australijska Komisja ds. Konkurencji i Konsumentów, Kanadyjskie Biuro ds. Konkurencji, Nowozelandzka Komisja Handlu, Brytyjski Urząd ds. Konkurencji i Rynków oraz Wydział Antymonopolowy Departamentu Sprawiedliwości USA.

4.2.1. USA

Całkowite koszty logistyki, które mierzą, ile wydano na transport, magazynowanie i usługi pomocnicze, wzrosły w Stanach Zjednoczonych w 2021 r. o 22,4%, tj. do prawie 1,85 biliona dolarów. Wartość ta była równa 8% PKB USA, co oznacza, że osiągnęła poziom nie widziany od 2008 r. Dane te dostarcza 33-ci raport, który został opublikowany przez grupę handlową Council of Supply Management Professionals (CSCMP).

Popyt wzrósł na wszystkie rodzaje usług logistycznych i środki transportu. **W przypadku transportu drogowego, firmy desperacko poszukujące niezawodnej usługi dostaw towarów, zwiększyły wydatki na rozbudowę własnych flot lub dedykowane przewozy kontraktowe o 39,3% – do 415,2 mld USD. Koszty przechowywania zapasów wzrosły o 25%, do 502 mld USD,** ponieważ rosnący popyt na miejsca w magazynach i przeciążenie łańcucha dostaw wypełniły te obiekty do granic możliwości. Natomiast koszty kapitałowe przenoszenia „góry zapasów” skoczyły o 33,4%. Na tym tle relatywnie mniej wzrosły wydatki na usługi transportu morskiego, o 23,6%, ponieważ przewoźnicy oceaniczni wykorzystali ogromne podwyżki stawek na międzynarodowych trasach morskich już w 2020 r. Wydatki na usługi doręczania paczek wzrosły o 15,6%. W efekcie przyniosły pięcioletnią roczną stopę wzrostu sektora KEP (przesyłki kurierskie, ekspresowe, paczek) w wysokości 11,4% – najwyższą ze wszystkich składników kosztów raportu.

Już w 2021 roku amerykańscy transportowcy i spedytorzy narzekali na praktyki monopolistyczne wielu operatorów żeglugowych, co spowodowało zatory w portach i w lądowych łańcuchach dostaw, a nawet zagroziło eksportowi amerykańskich towarów

W ostatnim orędziu o stanie państwa prezydent Joe Biden oskarżył globalnych przewoźników oceanicznych o zachowania antykonkurencyjne. Wezwał Kongres do zajęcia się też nietykalnością, jaką cieszą się sojusze żeglugowe. „Kiedy korporacje nie muszą konkurować ich zyski rosną, bo ceny ich usług rosną, ale małe firmy, rolnicy i ranczerzy upadają. Widzimy, że dzieje się tak z przewoźnikami oceanicznymi przewożącymi towary do i z Ameryki.” Działania Prezydenta USA uznaje się za reakcję na raport „Plan rewitalizacji dla amerykańskiego handlu morskiego, handlu zagranicznego i konkurencji strategicznej”, jaki opracował jeszcze w grudniu zespół

naukowców i doradców ds. bezpieczeństwa narodowego z Centrum Polityki Oceanicznej i Ekonomii Północno-Wschodniego Instytutu Morskiego (COPE). Zawarta w niej analiza stanu światowej gospodarki morskiej obnaża braki amerykańskiego sektora żeglugi, ale też wskazuje propozycje zdobycia przez nią należnej – do rynku USA – pozycji. Amerykańska wymiana towarowa drogą morską warta jest 4 biliony dolarów rocznie. Jednak mniej niż 2% z tych obrotów obsługują statki należące do USA. Według raportu, który powstawał dwa lata, „Stany Zjednoczone są podatne na zmienność łańcucha dostaw, która może być wykorzystana jako narzędzie do wojny gospodarczej przez konkurentów”. USA brakuje też „odpornego, technologicznie wyposażonego morskiego łańcucha dostaw zdolnego do zabezpieczania i monitorowania ładunków wpływających do jego portów”. „Żadna z wiodących firm kontenerowych nie jest amerykańska”, podkreślają autorzy raportu. Tak więc „silna zależność kraju od zagranicznych producentów statków i kontenerów znacznie zmniejsza możliwości organicznego rozwoju USA, a kosztowała gospodarkę utraty tysięcy miejsc pracy. Oznacza też, że USA nie mogą odgrywać wiodącej roli w dekarbonizacji tych krytycznych gałęzi przemysłu”

Rząd USA podjął decyzję o realizacji planu ożywienia przemysłu żeglugowego. Obejmuje on sześć głównych zadań, w tym: „budowę podwalin pod ożywienie amerykańskiego, komercyjnego sektora morskiego” oraz opracowanie „bandery odpowiedzialności” na Wyspach Dziewiczych Stanów Zjednoczonych. Ma ona zapewnić „przejrzysty nadzór” nad flotą handlową złożoną z zagranicznych i krajowych statków będących własnością amerykańskich firm lub obsługiwanych przez nie. Ma sprzyjać „zrównoważonej budowie, eksploatacji i zarządzania flotą statków i infrastruktury morskiej”. Finansowanie nowej strategii zostanie zapewnione przez powołany morski fundusz venture capital.

Plan ożywienia przemysłu żeglugowego USA

- Budowa podwalin ożywiających komercyjny sektor morski
- Opracowanie bandery odpowiedzialności na Wyspach Dziewiczych USA
- Przejrzysty nadzór nad flotą handlową złożoną z zagranicznych i krajowych statków będących własnością amerykańskich firm lub obsługiwanych przez nie
- Zrównoważona budowa floty
- Zrównoważona eksploatacja floty
- Zrównoważone zarządzanie flotą statków
- Zrównoważone zarządzanie infrastrukturą morską
- Morski fundusz venture capital – źródło finansowania

W oparciu o taką ocenę sytuacji powstał projekt reformy amerykańskiego prawa żeglugi oceanicznej. Urzędnicy Federalnej Komisji Morskiej (FMC), nadzorującej branżę dość powściągliwie ocenili inicjatywę prezydenta Bidena. Stwierdzili, że nie tylko brakuje im odpowiednich przepisów umożliwiających pociągnięcie armatorów do odpowiedzialności, ale i „jak na razie” nie ma jakichkolwiek dowodów nadużyć z ich strony. Komisja może podjąć kroki prawne przeciwko przewoźnikowi tylko wtedy, gdy jest w stanie mu udowodnić, że wysoka stawka frachtu jest spowodowana jakimś sztucznym ograniczeniem podaży przestrzeni ładunkowej. FMC wprowadziła wymóg dodatkowej sprawozdawczości od przewoźników, których statki zawijają do USA i dzięki temu „pogłębiła analizy”, nie znalazła dowodów na działanie niezgodne z prawem. Podobnie jak organy antymonopolowe w Unii Europejskiej i w Chinach. FMC wskazywała na złożoność sprawy w warunkach nierównowagi podaży (usług przewozowych) i popytu. FMC próbował łagodzić problemy, np. nałożył dodatkowe opłaty za przestoje kontenerów by rozładowywać korki w portach

W czerwcu br. prezydent Joe Biden podpisał ustawę o reformie żeglugi oceanicznej – Ocean Shipping Reform Act, która m.in. wzmacnia uprawnienia śledcze FMC, umożliwiając jej wszczynanie badań praktyk biznesowych przewoźników oceanicznych i stosowanie środków egzekucyjnych. Administracja Bidena zapowiedziała, że przepisy mają na celu poprawę nadzoru nad żeglugą oceaniczną, co pomoże ograniczyć inflację i złagodzić zaległości eksportowe. W tle debat zapowiedziano odbudowę potencjału przewozowego i zwiększenie roli firm kapitału amerykańskiego w przewozach morskich. Ustawa została uchwalona przez Izbę Reprezentantów USA prawie jednogłośnie. 369 członków Izby Reprezentantów z obu partii głosowało za przyjęciem nowych regulacji. Biden zapowiedział, że „obiecał rozprawić się z przewoźnikami oceanicznymi, których podwyżki cen zaszkodziły amerykańskim rodzinom”.

Federalna Komisja Morska Stanów Zjednoczonych (FMC) ogłosiła w lipcu, że utworzy nowe biuro, które zajmie się egzekwowaniem i przestrzeganiem przepisów przez przewoźników oceanicznych, którzy nadużywali swojej pozycji do pobierania nadzwyczajnych opłat od amerykańskich klientów. Celem jego działania jest wzmocnienie pozycji administracji amerykańskiej przy interwencjach w pilnowaniu morskich i zamorskich biznesów Ameryki. Zdaniem Komisji, FMC dobrze wykonała swoje zadanie podczas pandemii COVID-19, aby zapewnić przewozy morskie w warunkach konkurencji. Ocenia, że amerykańskie rynki są konkurencyjne, a wysokie stawki frachtu morskiego zostały zdeterminowane bezprecedensowym popytem konsumentów. Wzrost popytu na przewozy przekroczył podaż pojemności statków. Przeciężenie dodatkowo ograniczało dostępną przepustowość – stwierdziła komisarz Rebecca F. Dye, informując o wynikach dochodzenia w czasie prezentacji „Final Report for Fact Finding No. 29”.^[48]

Dochodzenia prowadzone przez amerykańskie organizacje transportowe i spedytorów dowiodły, że niektórzy celowo omijali wybrane porty amerykańskie i nie odbierali pustych kontenerów. Federalna Komisja Morska Stanów Zjednoczonych wskazała na nieprawidłowe traktowanie Amerykanów i podjęła nawet specjalne działania, które miały zabezpieczyć interesy firm amerykańskich. Agencja, która jest odpowiedzialna za regulację międzynarodowego transportu oceanicznego w USA, zapowiedziała, że konsoliduje swoje funkcje dochodzeniowe i prokuratorskie w nowo utworzone Biuro ds. Egzekwowania, Dochodzeń i Zgodności (BEIC). Efektem reorganizacji ma być zwiększona zdolność FMC do ścisłej kontroli postępowania firm przewoźników oceanicznych i operatorów terminali morskich, w celu zapewnienia zgodności z prawem i uczciwości dla amerykańskich importerów i eksporterów. Zapowiedziano rygorystyczne egzekwowanie ustawy o żegludze i skuteczne działanie Federalnej Komisji Morskiej. Ta reorganizacja ma pełne poparcie rządu USA i tworzy strukturę lepiej dopasowaną do wypełnienia mandatu, jaki prezydent i Kongres udzielili tej agencji, aby nadać priorytet egzekwowaniu amerykańskiego pra-

wa – podkreślali przedstawiciele FMC. Nowo utworzone biuro będzie kierowane przez prawnika z Senior Executive Service, z doświadczeniem regulacyjnym, prokuratorskim i śledczym. Biuro będzie podzielone na trzy sekcje: Urząd Wykonawczy, Urząd Śledczy i Urząd Zgodności. W ramach reorganizacji Komisja przekształca stanowiska Reprezentantów Obszaru w inspektorów dochodzeniowych (detektywów), którzy będą działać w Biurze Śledczym. Ponadto Komisja zwiększy liczbę urzędników dochodzeniowych. Śledczy będą teraz koncentrować się wyłącznie na działaniach w zakresie egzekwowania prawa, a funkcja pomocy publicznej, którą wcześniej pełnił przedstawiciel obszaru będzie wykonywana przez Biuro ds. Konsumentów i Służb Rozstrzygania Sporów Komisji w ramach pomocy publicznej.

Oprócz biura, FMC już rozpoczęło opracowywać nowe regulacje i będzie to trwało do grudnia br. W tym roku planowane jest więc zakończenie opracowania przepisów dotyczących nieuzasadnionej odmowy zawierania transakcji lub negocjacji w sprawie wykorzystania przestrzeni ładunkowej statku. Już określono tymczasowy proces składania skarg dotyczących opłat wymuszanych przez armatorów lub operatorów terminali. Powiadomiono również firmy działające w biznesie morskim o wdrożeniu regulacji zawartych w OSRA (Ocean Shipping Reform Act of 2022). Wdrożono tryb zawiadomienia w przypadku stwierdzenia praktyk naliczania dodatkowych kosztów, wynikających z zatrzymań i przestojów ładunków i kontenerów. Zapowiedziano, że FMC kontynuuje prace nad wdrożeniem innych przepisów prawa. Reforma prawa zapewnia FMC możliwość reagowania na sytuację w handlu morskim i zmian relacji handlowych na arenie międzynarodowej a wydaje się, że w odpowiedzi na amerykańskie rozwiązania nastąpią zmiany prawne i organizacyjne w Wielkiej Brytanii, Unii Europejskiej, Japonii, Korei, czy Australii.

4.2.2. Unia Europejska

W kwietniu 2020 r., po wybuchu pandemii przepisy wyłączające armatorów z regulacji dotyczących konkurencji zostały przedłużone do 2024 r.

Unia Europejska do tej pory nie prowadziła dochodzeń w sprawie linii żeglugowych. Dziesięć organizacji z sektora logistycznego wystosowało list do unijnej komisarz ds. konkurencji Margrethe Vestager domagając się natychmiastowego przyjrzenia się unijnej regulacji, wprowadzającej blokowe zwolnienie z przepisów antymonopolowych dla armatorów kontenerowych. Wyłączenie zezwala armatorom na dzielenie się wrażliwymi informacjami dotyczącymi popytu, wielkości ładunków, tras – co wyłącza ich z niektórych unijnych przepisów dotyczących konkurencji i zakazu praktyk monopolistycznych. W kwietniu 2020 r. po wybuchu pandemii przepisy wyłączające armatorów z regulacji dotyczących konkurencji zostały przedłużone do 2024 r. Sygnatariusze apelu wskazują, iż od kwietnia 2020 r. łańcuchy dostaw cierpią na ciągłe zakłócenia, a stawki kontenerowe wzrosły czterokrotnie. Przegląd regulacji wyłączających armatorów z przepisów konkurencji zdaniem sygnatariuszy pozwoli wszystkim zainteresowanym na dostarczenie dowodów i argumentów dla Komisji Europejskiej do dokonania zmian regulacyjnych, aby rynek frachtu morskiego funkcjonował w sposób przejrzysty i uczciwy dla wszystkich stron morskiego łańcucha dostaw. Sygnatariusze twierdzą także, iż należy rozważyć zmiany przepisów i mechanizmów, które mogłyby być wprowadzone nawet przed upływem obecnych regulacji wyłączających (czyli w kwietniu 2024 r.).

List podpisany został przez Europejskie Stowarzyszenie Spedycji, Transportu, Logistyki i Usług Celnych (CLECAT), Federację Europejskich Prywatnych Operatorów Portów i Terminali (FEPORT), Europejską Radę Załadowców, Europejską Unię Przewodników Transportu Śródlądowego (EBU), Światowe Forum Załadowców, Europejskie Stowarzyszenie Właścicieli Holowników, Międzynarodowy Związek Towarzystw Przewozów Szynowo-Drogowych (UIRR),

Międzynarodową Federację Zrzeszeń Spedytorów (FIATA), FIDI Global Alliance zrzeszające firmy zajmujące się przeprowadzkami i relokacją oraz Międzynarodowe Stowarzyszenie Firm Przeprowadzkowych. Apel pojawił się wtedy, kiedy dotychczasowe, rekordowe stawki maleją, a otoczenie europejskiego transportu jest pod silną presją inflacyjną, przy poważnym zagrożeniu recesji w europejskiej gospodarce.

4.2.3. Wielka Brytania

Brytyjskie Stowarzyszenie Spedytorów Międzynarodowych (BIFA) skierowało pismo do rządu i parlamentu Wielkiej Brytanii z prośbą o zbadanie stanu konkurencji na obecnym rynku żeglugi kontenerowej. Jej członkowie są zaniepokojeni tym, że „niektóre praktyki podejmowane przez główne linie żeglugi kontenerowej, a także służebności i zwolnienia przewidziane im na mocy prawa konkurencji, zakłócają działalność wolnego rynku ze szkodą dla handlu międzynarodowego”. Robert Keen, dyrektor generalny BIFA w liście do posła Roberta Courtsa, parlamentarnego podsekretarza stanu w Departamencie Transportu, wyraził opinię, że „w okresie chaosu w sektorze żeglugi kontenerowej siła handlowa staje się coraz bardziej skoncentrowana, co powoduje zmniejszenie wyboru rynku i konkurencji oraz zniekształcone warunki rynkowe”. Keen uderzył również w skutki działalności trzech globalnych sojuszy spółek liniowych.

BIFA dołącza do coraz większej liczby organizacji, w tym: CLECAT, FIATA, amerykańskiej Federalnej Komisji Morskiej i Australijskiej Komisji ds. Produktowności – wzywających rządy krajowe i organizacja międzynarodowe do starannego rozważenia zmieniających się porozumień biznesowych na rynku żeglugi kontenerowej, aby sprawdzić, czy naruszają one prawo konkurencji. Europejskie Stowarzyszenie Spedycji, Transportu, Logistyki i Służb Celnych (CLECAT), wysyłając list do Margrethe Vestager – Komisarz UE ds. konkurencji, zaapelowało do Komisji Europejskiej o dołączenie do grona krajów regulujących na nowo zasady rynku przewozów morskich, lub o wszczęcie przez KE samodzielnych działań.

CLECAT, Europejskie Stowarzyszenie Spedycji, Transportu, Logistyki i Służb Celnych wskazuje, że armatorzy stosują nieuczciwe i dyskryminacyjne praktyki, zawyżają stawki frachtów i monopolizują rynek. Szczególnie dyskryminująca jest tzw. integracja pionowa.

CLECAT, wystosowało do Unii Europejskiej wezwanie do zbadania praktyk największych linii kontenerowych. Organizacja wskazuje, że stosują nieuczciwe i dyskryminacyjne praktyki, zawyżają stawki i monopolizują rynek. **CLECAT twierdzi, że największe linie oceaniczne zarządzają swoimi pojemnościami w taki sposób, by z pozycji siły zawyżać stawki frachtowe i eliminować mniejszych i niezależnych operatorów z rynku.** W ten sposób, według stowarzyszenia, dochodzi do nieuczciwej konkurencji, ale także sztucznego zawyżenia kosztów firm spedycyjnych i załadowców, a tym samym wzrostu inflacji i kosztów życia konsumentów. CLECAT prosi o wykorzystanie uprawnień dochodzeniowych Komisji Europejskiej w celu ustalenia stopnia koncentracji i kartelizacji na rynku usług żeglugowych obsługujących kraje unijne i na rynkach spedycyjnych. CLECAT wskazuje, że szczególnie niesprawiedliwa i dyskryminująca jest tzw. integracja pionowa, czyli połączenie różnych odrębnych procesów w ramach jednej spółki, jak dzieje się to np. w przypadku nabywania przez wielkie firmy żeglugowe kolejnych spółek zajmujących się m.in. spedycją, załadunkiem, czy produkcją kontenerów.

4.2.4. Korea Południowa

W świetle koreańskiego prawa, przewoźnicy żeglugowi mogą łączyć się w tzw. alianse, ale musi się to odbywać według konkretnych zasad. Niedozwolone jest między innymi odgórne ustalanie stawek frachtowych, bez udziału firm spedycyjnych nadających towary. Działania aliansów muszą być także raportowane do odpowiedniego ministerstwa, a wszelkie ewentualne zmiany stawek ogłaszane z odpowiednim wyprzedzeniem.

Łącznie 81 milionów dolarów muszą zapłacić 23 lokalne i międzynarodowe linie żeglugowe w Korei Południowej. Taką karę za zмовę, mającą na celu ustalanie cen w latach 2003–2018 przyznała tamtejsza Komisja Sprawiedliwego Handlu. Dochodzenie prowadzone przez Komisję Sprawiedliwego Handlu rozpoczęło się od skargi złożonej przez reprezentantów branży drzewnej w 2018 roku, która dotyczyła nielegalnych praktyk, stosowanych przez linie żeglugowe, mających na celu zawyżanie stawek frachtu. W efekcie przeprowadzono duże, czteroletnie śledztwo, które objęło głównie linie operujące w południowo-wschodniej Azji.

Komisja ustaliła, że w 2003 roku linie zawiązały „kartel” – w jego składzie miało znaleźć się 12 przewoźników koreańskich oraz 11 międzynarodowych. Firmy miały uzgodnić między sobą konkretne stawki frachtowe, poczynając od najniższych, stawki dla największych przewoźników, wprowadziły także konkretne opłaty dodatkowe. Porozumiały się także w sprawie tego, by „nie okradać się wzajemnie z ładunku”. Stwierdziły także, że nie będą obsługiwać klientów, którzy nie zgodzą się na tak ustalone stawki. Reprezentanci będących w zмовie firm mieli między grudniem 2003 roku a grudniem 2018 roku odbyć łącznie 541 spotkań, w trakcie których ustalili 120 stawek na trasy importowe i eksportowe między Koreą Południową i innymi krajami południowo-wschodniej Azji. Podczas spotkań, linie wzajemnie się kontrolowały, czy żadna z nich nie wyłamuje się z ustaleń. Za ich złamanie groziły ustalone kary finansowe. Według FTC wszystkie firmy uczestniczące w zмовie miały świadomość, że taka forma działalności jest sprzeczna z koreańskim prawem. Podejmowały one konkretne działania, aby ją tuszować.

Pod presją działań polityki, operatorzy przewozów morskich podejmują wymuszone działania, zapewne po to, aby spowolnić wchodzenie nowych przepisów znacząco zwiększających kontrole organów administracyjnych nad ich działalnością. Przykład: CMA CGM ugiął się pod presją francuskiego rządu, ogłaszając obniżkę stawek frachtu. W odpowiedzi na wezwanie francuskiego ministra finansów, który zażądał, aby CMA CGM i inne firmy osiągające duże zyski w sektorach transportu i energii pomogły, gdy naród walczy z trudnymi ekonomicznie czasami, przewoźnik zareagował ogłaszając, że od 1 sierpnia obniży stawki o 500 USD za FEU przewożąc towary importowane dla swoich głównych klientów detalicznych we Francji i w terytoriach zamorskich. Obniżki mają być utrzymane przez rok. Przewoźnik podkreślił, że podjął ten środek w celu „umiarkowania cen konsumpcyjnych dla francuskich gospodarstw domowych” ale ważne jest też, by sprzedawcy detaliczni przełożyli tę redukcję (o 10% stawek frachtu) na ceny wystawianych towarów.

Bibliografia

- [1] Osiński J., Długookresowe skutki COVID-19 a stabilność systemu finansowego, ObserwatorFinansowy.pl, 13.12.2021, <https://www.obserwatorfinansowy.pl/tematyka/makroekonomia/trendy-gospodarcze/dlugookresowe-skutki-covid-19-a-stabilnosc-systemu-finansowego/> [dostęp: 23.07.2022].
- [2] Covid-19: reakcja UE na skutki gospodarcze, Oficjalny portal Rady Unii Europejskiej i Rady Europejskiej, 20 czerwca 2022, <https://www.consilium.europa.eu/pl/policies/coronavirus/covid-19-economy/> [dostęp: 22.07.2022].
- [3] Wnukowski D., Wąsiński M., Skutki pandemii COVID-19 dla gospodarki światowej, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, 20 kwietnia 2020, https://www.pism.pl/publikacje/Skutki_pandemii_COVID19_dla_gospodarki_swiatowej [dostęp: 23.07.2022].
- [4] World Trade Statistical Review 2021, The World Trade Organization, Switzerland, December 2021, https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2021_e/wts2021_e.pdf [23.07.2022].
- [5] Radomska E., Najbardziej ucierpiał światowy handel usługami – krajobraz po bitwie, ObserwatorFinansowy.pl, 19.08.2021, <https://www.obserwatorfinansowy.pl/bez-kategorii/rotator/najbardziej-ucierpial-swiatowy-handel-uslugami-krajobraz-po-bitwie/> [dostęp: 23.07.2022].
- [6] World Trade Statistical Review 2021, Roscongress Foundation, 30.08.2021, <https://roscongress.org/en/materials/statisticheskiy-obzor-mirovoy-torgovli-za-2021-god/> [dostęp: 23.07.2022].
- [7] Dursun-de Neef Ö., Schandlbauer A., COVID-19 and lending responses of European banks, [w:] „Journal of Banking & Finance”, Vol. 133, December 2021, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0378426621001953> [dostęp: 23.07.2022].
- [8] Maqui E., Morris R., The long-term effects of the pandemic: insights from a survey of leading companies, [w:] ECB Economic Bulletin, Issue 8/2020, https://www.ecb.europa.eu/pub/economic-bulletin/focus/2021/html/ecb.ebbox202008_06-bad87cf9b.en.html [23.07.2022].
- [9] Insolvency and debt overhang following the COVID-19 outbreak: Assessment of risks and policy responses, Organisation for Economic Co-operation and Development, 27 November 2020, <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/insolvency-and-debt-overhang-following-the-covid-19-outbreak-assessment-of-risks-and-policy-responses-7806f078/> [dostęp: 24.07.2022].
- [10] Kosztowniak A., Wpływ kryzysu pandemicznego na handel krajów UE, ObserwatorFinansowy.pl, 30.08.2021, <https://www.obserwatorfinansowy.pl/bez-kategorii/rotator/wpływ-kryzysu-pandemicznego-na-handel-krajow-ue/> [dostęp: 22.07.2022].
- [11] Adamowicz E., Gospodarka w czasie pandemii, Gazeta SHG. Życie uczelni, 14.10.2021, <https://gazeta.sgh.waw.pl/meritum/gospodarka-w-czasie-pandemii> [dostęp: 22.07.2022].
- [12] Wpływ pandemii COVID-19 na koniunkturę gospodarczą – oceny i oczekiwania (dane szczegółowe oraz szeregi czasowe). Aneks do publikacji „Koniunktura w przetwórstwie przemysłowym, budownictwie, handlu i usługach 2000-2022 (marzec 2022)”, Główny Urząd Statystyczny, 28.03.2022, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/koniunktura/koniunktura/wpływ-pandemii-covid-19-na-koniunkturę-gospodarczą-oceny-i-oczekiwania-dane-szczegółowe-oraz-szeregi-czasowe-aneks-do-publicacji-marzec-2022,6,18.html> [dostęp: 23.07.2022].
- [13] 75% of Companies in ISM Virus Survey Report Supply Chain Disruptions, Industry Week, March 11, 2020, <https://www.industryweek.com/supply-chain/article/21125977/75-of-companies-in-ism-virus-survey-report-supply-chain-disruptions> [dostęp: 23.07.2022].
- [14] Fast forward – Rethinking supply chain resilience for a post-COVID-19 world, Capgemini Research Institute, https://www.capgemini.com/wp-content/uploads/2020/11/Fast-forward_Report.pdf [dostęp: 23.07.2022].
- [15] Śleszyńska G., Pandemia wbrew pozorom pobudziła przedsiębiorczość, ObserwatorFinansowy.pl, 20.07.2022, <https://www.obserwatorfinansowy.pl/tematyka/makroekonomia/trendy-gospodarcze/pandemia-wbrew-pozorom-pobudzila-przedsiębiorczość/> [dostęp: 23.07.2022].
- [16] Stevens M., The Real Cost of Unplanned Downtime—How to Avoid the Risks, Wipfli.com, Czer 28, 2017, <https://www.wipfli.com/insights/blogs/manufacturing-tomorrow-blog/170628---the-real-cost-of-unplanned-downtime> [dostęp: 21.07.2022].
- [17] Arsenault R., Stat of the Week: The (Rising!) Cost of Downtime, Aberdeen, April 21 2016, <https://www.aberdeen.com/blogposts/stat-of-the-week-the-rising-cost-of-downtime/> [dostęp: 23.07.2022].
- [18] Downtime Costs Auto Industry \$22k/Minute – Survey, Advanced Technology Services, Inc., Mar 29, 2006, <https://news.thomasnet.com/companystory/downtime-costs-auto-industry-22k-minute-survey-481017> [dostęp: 23.07.2022].
- [18] Koronawirus. Kolejny lockdown to nawet miliard zł strat dziennie, Money.pl, 19.03.2021, <https://www.money.pl/gospodarka/koronawirus-kolejny-lockdown-to-nawet-miliard-zl-strat-dziennie-6619671119813280a.html>
- [19] Morskie i awiacyjne zgrupowanie: koniec krzysnogo rezhima?, Index1520.com, Czerwiec 2021, <https://index1520.com/upload/medialibrary/1a1/ERA1-June-2021-RU.pdf> [dostęp: 23.07.2022].
- [20] Global container freight rate index from January 2019 to June 2022(in U.S. dollars), Statista, July 2022, <https://www.statista.com/statistics/1250636/global-container-freight-index/> [dostęp: 22.07.2022].
- [21] About the Index, ERAI – Euroasian Rail Alliance Index, <https://index1520.com/en/index/> [dostęp: 23.07.2022].
- [22] Stefaniak P., Rok burzliwego transportu morskiego, ObserwatorFinansowy.pl, 05.02.2021, <https://www.obserwatorfinansowy.pl/bez-kategorii/rotator/rok-burzliwego-transportu-morskiego/> [dostęp: 23.07.2022].
- [23] European road freight rates hit new record high, Transport Intelligence, February 1st 2022, <https://www.ti-insight.com/briefs/european-road->

freight-rates-hit-new-record-high/ [dostęp: 24.07.2022].

[24] Pakulniewicz M., Wzrost stawek w Europie przyspieszył w IV kwartale. Jak to będzie wyglądać na najważniejszej trasie z Polski?, Trans.info, 04.02.2022, <https://trans.info/pl/stawki-w-transporte-rosly-w-europie-w-iv-kw-2021-r-273904> [dostęp: 23.07.2022].

[25] Stavki frahta: tekushhaja situacija i prognozy, 3 marca 2022, https://telsgroup.ru/media_center/tels_in_the_press/stavki-frakhta-tekushchaya-situatsiya-i-prognozy/ [dostęp: 22.07.2022].

[26] AIRFREIGHT RATES – BALTIC EXCHANGE AIRFREIGHT INDEX, Air Cargo News, <https://www.aircargonews.net/data-hub/airfreight-rates-tac-index/> [dostęp: 12.07.2022].

[27] Stefaniak P., Trudna sztuka naprawiania zepsutej logistyki morskiej, ObserwatorFinansowy.pl, 03.01.2022, <https://www.obserwatorfinansowy.pl/tematyka/makroekonomia/trendy-gospodarcze/trudna-sztuka-naprawiania-zepsutej-logistyki-morskiej/> [dostęp: 23.07.2022].

[28] Jak pandemia COVID-19 wpłynęła na branżę morską: spojrzenie po I kwartale 2020, Archiwalna strona Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglug Śródlądowej, 21.05.2020, <https://www.gov.pl/web/gospodarkamorska/jak-pandemia-covid-19-wplynela-na-branze-morska-spojrzenie-po-i-kwartale-2020> [dostęp: 23.07.2022].

[29] Review of Maritime Transport 2019, United Nations Conference on Trade and Development, January 2020, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf [dostęp: 23.07.2022].

[30] Landyr A., S morja na rel'sy: – Kitaj menjaet sposob dostavki svoego jeksporta, 2 kwietnia 2021, Neg.by, <https://neg.by/novosti/otkryti/s-morya-na-relsy/> [dostęp: 23.07.2022].

[31] Kontejneryne zheleznodorozhnye perevozki na evrazijskom prostranstve v 2021 godu, 18 marca 2022, Index1520.com, <https://index1520.com/analytics/konteyneryne-zheleznodorozhnye-perevozki-na-evrazijskom-prostranstve-v-2021-godu/> [dostęp: 23.07.2022].

[32] IATA, <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2020.pdf>.

[33] Cassint, <https://www.caasint.com/preighters-on-the-march-in-europe-and-asia/>

[34] Alphaliner TOP 100 / 30 Aug 2022, <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> [dostęp: 30.08.2022].

[35] Air Cargo News: <https://www.aircargonews.net/airlines/iberia-introduces-first-a330-preighter/>

[36] INN POLAND, <https://innpoland.pl/177994,antonow-an-225-mrija-najwiekszy-samolot-swiata-zniszczony-zdjecia>

[37] Bankier, <https://www.bankier.pl/waluty/kursy-walut/nbp/USD>

[38] Rozstaw szyn na świecie, https://pl.wikipedia.org/wiki/Rozstaw_szyn [dostęp: 25.07.2022]

[39] OPWS 2010 art. 1.1.1. https://pisil.pl/wp-content/uploads/2015/09/OPWS_2010.pdf

[40] <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/kodeks-cywilny-16785996/art-794> [dostęp: 25.07.2022]

[41] <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20011381545/U/D20011545Lj.pdf>

[42] <https://www.marineinsight.com/know-more/10-largest-container-shipping-companies-in-the-world/> [dostęp: 25.07.2022]

[43] Licencja na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, <https://www.biznes.gov.pl/pl/opisy-procedur/-/proc/1601> [dostęp: 1.08.2022]

[44] <https://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp> [dostęp: 1.08.2022]

[45] <https://www.railfreight.com/specials/2022/01/14/the-2021-silk-road-numbers-are-here-what-do-they-tell-us/?gdpr=accept> [dostęp: 1.08.2022]

[46] Final Report for Fact Finding No. 29, Federal Maritime Commission, <https://www.fmc.gov/commissioner-dye-releases-final-report-for-fact-finding-no-29/> [dostęp: 4.08.2022].

[47] Boerenfiles kosten niet alleen tijd: 'Zo'n 200 euro per uur per vrachtwagen', <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5317594/file-boeren-stikstof-200-euro> [dostęp: 30.08.2022].

[48] Jérôme De Ricqlès, Monthly Containershipping Barometr – March 2021, Upply 2021, s. 4, https://www.upply.com/hubfs/barometres_upply_shipping_mars_2021/EN_monthly_container_shipping_barometer_march_2021.pdf?utm_campaign=i50421_barometre_shipping_avril_2021&utm_medium=email&_hsmt=i21528378&_hsenc=p2ANqtz-_TypYZE3pxOZVliq-qLPgBNi35B00h9Z-eDMAULTBwM8EuSX00ukrBRx8xsMzQCbegZ3cvz_Bge2c9SCVuq9xi2s5lw&utm_content=i21528378&utm_source=hs_automation [dostęp: 14.09.2022].



ul. Raclawicka 2-4,
53-146 Wrocław
instytut@pitd.org.pl
www.pitd.org.pl