

Tengeri-folyami szállítmányozási kerekasztal

A konténerhiányról, a kikötői kapacitásokról, a termináli helyzetről, a dunai szállítmányozás kihívásairól

Hosszú és izgalmas beszélgetést folytatott a Szállítmányozás 2021 konferencián Erdélyi Lászlóval, a Port of Constanza magyarországi képviselőjével, Zahalka Attilával, a Metrans Konténer kereskedelmi igazgatójával, Szatmári Évával, a Kühne + Nagel tengeri szállítmányozási vezetőjével és Erdei Róberttel, a Raaberlog kereskedelmi igazgatójával Szalma Botond, a Plimsoll vezérigazgatója (képünkön balról jobbra. A szerk.). Ennek – terjedelmi okokból – csak egy részét ismertetjük tudósításunkban, a szokott szerkesztett formában, de a pódiumbeszélgetés teljes egészében elérhető videón a honlapunkon.



Szalma Botond (Sz. B.): – A mai kerekasztalból sajnos nagyon hiányoznak a hajóstársaságok képviselői. Nem meglepő, hogy nem mertek eljönni. Így most csak egymást támogathatjuk a sírásban. Rögtön mondanék egy gyakorlati tapasztalatot: 70–80 nap alatt jött meg egy konténer Kínából 18 ezer dollárért. Ezt én nem tudom szolgáltatásnak hívni, mert ez szerintem botrány – még 4 ezer dollárért is az lenne! Ki vett bármilyen hajózási nagyvállalati részvényt ebben az évben, és ha vett, akkor eladta már, vagy még tartja? Én vettem a New York-i tőzsdén részvényeket. Úgy nézett rám a bankos hölgy, mint egy bolondra. Amikor három hét múlva a duplája lett az árfolyam, ak-

kor elismerte, hogy nem volt rossz beruházás. De mit fogunk ezzel kezdeni? Meddig fog ez tartani? Abból a 18 ezer dollárból, amit egy konténerért fizettem, mennyit lát pluszban a többi részes szolgáltató? Van ebben üzlet mindenkinek, vagy csak lefölozik a nagyok ezt a beszedett pénzt?

Zahalka Attila: – Az biztos, hogy a tengeri hajósok a fuvardíjakat látva most nagyon mosolygósak. Az elmúlt időszakban a hétszeresére nőttek a tengeri díjak. Mi operátorként azt látjuk, hogy nagyon kiszámíthatatlanok az érkezések, torlódások vannak. Az szerencsére csak Amerikában fordul elő, hogy 300 tengeri teherhajó várt a kikötésre, az Adrián nem, de

összességében nagyon kaotikus a helyzet. Az üres konténerek hozzáférhetősége nagyon problematikus volt, gyakorlatilag élet-halál harc folyt a megszerzésükért. Ez kihatott a vasúti és termináli működésre is, ugyanis teljes volt a káosz és a kiszámíthatatlanság: egyszerre érkezett be több nagy hajó, miközben előtte egy hétig nem jött semmi. A vagonokat megfelelően kellett forgatni, próbáltuk optimalizálni, de ez nagyon-nagyon nehéz volt, és emellett még a környezeti hatások (árvizek), vágányzárak is nehezítették a közlekedést. A szlovéniai vasútépítések már egy szappanoperához kezdenek hasonlítani, és még nem tudjuk, hogy hol a vége. A cseh–német tengely is kihívás emiatt.

Sz. B.: - Ilyenkor mit mond egy szállítványozó?

Szatmári Éva (Sz. É.): - Próbálok magyarázni a számokkal, amiket látunk. A menetrendszerűség a felére esett, 85 százalékról 40 százalék alá. Ezzel lehet magyarázni azt, hogy miért nem ér be a kikötőbe egy hajó, vagy miért van ott zsúfoltság. Itt meg lehetne kérdezni, hogy a zsúfoltság volt előbb, vagy a pontatlanság, de talán már mindegy is. Ha világviszonylatban nézzük, azért az európai kikötők jobban teljesítenek összességében, tehát én nem látok általános kapacitáshiányt Európában. Biztos, hogy ezt a volatilitást nem tudják a kikötők kezelni, de miért nem lehet a menetrendszerűsége javítani?

Erdei Róbert (E. R.): - Konkrétan egyet nem teszünk: soha nem hazudunk. Az eddig említettek valódi problémák, amikre okkal és joggal hivatkoznak a hajósok. A járvány tavaly tavaszi kitörésekor elbizonytalanodtak a kínai gyártók, és a hajósok elkezdtek takarékoskodni: nem vettek új konténereket, és nyilvánvalóan régóta nem rendeltek friss hajótérkapacitást sem. Amikor elkezdődött normalizálódni a piac az elmúlt év áprilisától, akkor a hajósok joggal tartottak attól, hogy ez a zűrzavar több pénzbe kerül, és kiszámolták, hogy mennyivel fog többbe kerülni nekik ez az egész. Emelték az árakat, már akkor is elég magas színre, de gyakorlatilag novemberre duplázódtak meg újra a tengeri fuvardíjak, annak ellenére, hogy a hajósok már 2020-ban is sok pénzt kerestek.

Sz. B.: - Körülbelül a kétszeresére nőtt az első tíz tengeri konténerfuvarozó cég árbevétele 2021 első félévében, míg a profitjuk a 17-szeresére. Most akkor ez rablás vagy szolgáltatás? Gyakorlatilag egy klasszikus oligopol piac a tengeri konténerfuvarozás, ahol semmi nem korlátozza az árat, mert még az EU is megengedte nekik, a korábbi problémáikra válaszul; 2025-ig nem vizsgálja a kartellezéseiket. Az EU akkor adott egy olyan versenyelőnyt ezeknek a cégeknek, amik példátlanok más piacokon. Oda jutottunk, hogy a hajósokon kívül senki nem keres ezen, ők meg a magyar GDP háromszorosát érik el eredményként ebben az évben. Ez elképesztő pénz. Mire fogják ezt felhasználni? Úgy fognak viselkedni, mint Kína: belefolyanak a kontinensen mindenbe, amit érnek, legyen az vasút, kikötő, terminál vagy expedíció? El fogják venni a kenyerünket, vagy csak felvásárolnak?

Sz. É.: - Nem veszik el a kenyerünket, a szállítványozók mindig meg fogják találni a helyüket. Lehet, hogy lesz vasútvállalatuk meg termináljaik, de ez nem feltétlenül jelenti azt, hogy szolgáltatnak is! Nagyfokú rugalmatlanság van ebben a rendszerben, ami nem szolgálja azt, hogy a globális ellátási lánc helyreálljon.

Erdélyi László: - Úgy érzem, hogy noha ugyanabban a sportcsarnokban vagyunk, ott mégis különböző sportokat üzünk. Az egyik kizárólag kosárlabdával foglalkozik, a másik csak kézilabdával, de van, aki mindkettővel, ám nem mindkettőben egyformán ügyes. Miért? Mert nemcsak konténerforgalma van egy kikötőnek! Magyarország nagyon jó helyen van ahhoz, hogy négy irányba jó néhány tengeri kikötővel működő kapcsolata legyen. Constantának tavaly 4 millió tonnányi magyar forgalma volt (mi nem TEU-ban számolunk). Az idei év gyengébb lesz, 3 millió tonnás, de még ez is sokkal több, mint akármelyik másik tengeri kikötőé. A magyar relációban mégsem működik tőlünk a konténeres fuvarozás. Tudomásul kell venni azt, hogy ebben dedikált régiók léteznek a hajóstársaságok számára. Van az adriai régió, és van a fekete-tengeri régió, az utóbbi szintén jelentős, el is bírná a magyar forgalmakat is, de számunkra a Fekete-tenger térsége távol van tranzitidő szempontjából, még ha a dunai fuvarozás árban versenyképes is lenne. Ennek ellenére sikerül a Dunára is tenni egy kisebb konténerforgalmat, ami azonban még nem érte el az évi 10 ezer TEU-s nagyságrendet. Számítalan megkeresés volt, a borzasztó drága konténeres forgalom helyett konvencionális áruként hoznának be árut. Volt, akinek ez bejött, de a magyar piac szempontjából a viszonylag nagy távolság és a vasút alacsony minősége nem segíti elő a forgalom fejlesztését. Próbáljunk azért élni a Duna által adott lehetőségekkel!

Sz. B.: - Egy konténerünk október 23-án érkezett meg Görögországba, Pireuszba. Most már december közepe van, és még nem érkezett meg ide. A hajóstársaság azonban nem szolgáltatja azt ki a kikötőben, nem küldhetünk érte egy teherautót, de kapacitás és szolgáltatás híján vonatra se tudják rakni. Mi lehet a megoldás erre?

E. R.: - Itt mindenki minden nap az ügyfelek érdekeiért küzd. Az elmúlt időszakban ez döntően a hajótérért és az üres konténerért folytatott háború volt egyre magasabb díjak mellett, de a hajó-

sokkal is egyre több a konfliktus. Bizonyos aspektusok a hajózásban szabályozatlanok, mert eddig nem voltak igazán problematikusak. A hajósok akár egymás rovására is növekedni akartak, és a növekvő globális mennyiség mellett hol kerestek, hol vesztettek pénzt, amennyiben túltolták a kapacitásokat. Most a magyar piac tekintetében jól látható módon visszaesett a forgalom a III. negyedévben, miközben az igény nem lett kevesebb. Egy rendes piaci helyzetben az áraknak már normalizálódniuk kellene, de szó sincs róla; kisebb forgalom mellett is magasan tartják a díjakat, mert megtehetik. Ma úgy kapunk a spotpiacon tengeri fuvardíjajánlatot, hogy az két hétre érvényes, de három-négy hétre előre nincsen már elérhető hajótér. Tehát úgy kell fölszállnunk a hajóra, hogy nem tudjuk előre, mennyibe fog az kerülni. Minden külső körülményt megértünk, ami késést okoz, de vannak belsők is. Ma semmi következménye nincsen annak, ha egy felvett konténer az első érintett kikötőben levesznek, és egy másikat tesznek a helyére, és annak se, ha ezt útközben többször megteszik. Ezzel a menetrendben ígért tranzitidő rovására növelik meg látszólag a kapacitást, amikor éppen túlereslet van. Megfizetjük ennek az árát, és még közös fellépés esetén sem tudja ezt a szakma megoldani. Nyilvánvalóan ez az Európai Unió és az USA dolga lenne, hiszen ezek gazdasága a kialakult helyzet kárvallottja. Ez az egész nyomás most azért van rajtunk, mert a járvány alatt az államok teletölték olcsó pénzzel a piacokat, otthon voltak az emberek, több terméket vásároltak. A hajósok ezt most kiélvezik, rengeteg pénzt keresnek, és nem költenek kapacitásbővítésre. Láthatóan nem kívánják megoldani ezt a dolgot, és miután három nagy szövetség tartja kézben a hétről hétre felkínált kapacitást, készen van a konstrukció arra, hogy ha az infláció berobbanása vagy a pénzügyi támogatások visszafogása miatt beszűkülne a kereslet a következő időszakban, akkor még tovább szűkítsék a kínálatot. Mi itt egymással versengünk évtizedek óta. Van egy iparági szokásos jövedelmezőség, amin belül az egyik cég kicsit sikeresebb, a másik kicsit kevesebbet keres, ugyanígy ez vonatkozik a vasútra és a közútra, de láthatóan ezen teljesen kívül állnak a hajósok, akik rommá keresik most magukat. Ha ebben nem lép valamilyen hatóság globális léptékben, akkor ezen a pályán fogunk mozogni a következő években is.