

# **DIPLOMADOLGOZAT**

## **KIVONAT**

**Major Marianna**

**2023**

**Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem**

Kevesek figyelmét kelti fel a vonatokon, hajókon vagy kamionokon látható hatalmas fémkonténerek, pedig a nemzetközi kereskedelem ma már elképzelhetetlen nélkülük. Jelenleg az elégtelen eloszlásuk okoz fennakadást és problémát a globális ellátólánc egyenletes működésében. Ezek a jellemzően hat vagy tizenkét méter hosszú jellegtelen téglatestek elképesztően fontosak a mindennapi életünk fenntartásában, mondhatni ezek a hatalmas fémdobozok a vörösvérsejtek a nemzetközi kereskedelem vérkeringésében. Ezt a körforgalmat a COVID-19 vírus lényegesen megváltoztatta, hatására a globális ellátóláncba törések jelentek meg, melyek hatással volt a nemzetközi kereskedelemre. 2019-ben egyre több hír érkezett arról, hogy Kínában, Wuhan városában egyre több a megbetegedés, melyek száma rohamosan növekedett és onnantól kezdve már járványról szóltak a híradások, majd 2020 márciusában regisztráltak Európában is az első koronavírussal fertőzött beteget és innentől már világjárványról beszélhetünk, mely a logisztikára is komoly hatással volt.

A járvány kereskedelemre gyakorolt hatását Kínában lehetett először tapasztalni. Wuhan városa különösen jelentős, mivel a világ 500 legnagyobb vállalata közül több mint 200 ebben a tartományi fővárosban van jelen. A járvány megfékezése érdekében azonnal korlátozásokat és lezárásokat rendeletek el, mely a gyártásra is vonatkozott. Ennek jelentősége abban nyilvánul meg, hogy Kína szerepe meglehetősen nagy, ha nemzetközi kereskedelemről van szó. A gyártásban megjelenő fennakadások begyűrűztek a globális ellátóláncba, mely kezdetben az alkatrész és árucikkek hiányában mutatkozott meg. Ezzel egyidőben, mikor Kínában enyhülés jelei mutatkoztak a szigorú korlátozások terén, akkor ért Európába a COVID-19 korona vírus. Ez a helyzet két területen is hatással volt a tengeri konténeres szállításra. Egyrészt kialakult egy egyenletlen eloszlása a konténereknek. Kínából a lezárásokat megelőzően elindultak a konténer szállító hajók a közel harminc napig tartó útjukra Európa felé, viszont a lezárásoknak köszönhetően már nem tudtak visszatérni. Rengeteg konténer vesztegelt európai konténer terminálokban, miközben Távol-Keleten volt rájuk szükség. Felmerül a kérdés, hogy miért nem pótolták új konténerekkel az így jelentkező hiányt. A COVID-19 megjelenésekor, senki nem tudta, hogy milyen hosszú lefolyású lesz a járvány. A konténer gyártó cégek sorra kapták a lemondásokat, illetve a kijárási tilalom rájuk is vonatkozott, így a gyártások leálltak. Majd az enyhítések után megemelt gyártáskapacitással indultak a gyártások, de jogosnak mondható a gyártók félelme is, miszerint, ha visszaáll minden a korábbi állapotba, többlet kínálat alakulhat ki konténerek terén, mivel nem az a probléma, hogy összeségében nincs elég konténer a tengeri szállításhoz, hanem az, hogy a meglévő konténerek eloszlása abszolút nem kedvező. Az enyhítések hatására, mivel más megoldás nem volt, az üres konténereket szállították vissza Kínába, mely komoly költségtöbbletet jelentet, ami a tengeri konténeres szállítás díjszabásában

mutatkozott meg. Másrészt Európában a fogyasztói szokások drámaian megváltoztak a járvány hatására. Az iskolák bezártak és a diákok tanítása online módon történt. A munkavállalók körében jellemzően ott, ahol volt erre lehetőség, mind a dolgozók, mind a munkaadók egyaránt a home office, azaz az otthonról történő munkavégzésre váltottak. A kijárási tilalom és a korlátozások miatt az eddig igénybe vett szolgáltatások úgy, mint fodrászat, étterem, mozi vagy utazás nem voltak elérhetőek. Ennek hatására az emberek az eddig a szolgáltatásra költött összegeket átcsoportosították és árucikkeket vásároltak, főleg a megváltozott életvitelüknek köszönhetően. A megnövekedett fogyasztói igény hatására a kereskedők gyakorlatilag harcba szálltak egy-egy szabad konténer helyért, miközben a vezető hajótársaságok a hajótér-megosztási megállapodásnak köszönhetően gyakorlatilag szabadon állapították meg a tengeri szállítási díjakat. Az eddigi hatások a COVID-19 járvány hatásai, melyet tovább erősített a 2021 márciusában történő baleset, mely következtében az Ever Given konténer szállító hajó keresztbe fordult a Szuezi-csatornába, és ezzel elzárta a Távol-Kelet és Európa legfontosabb kereskedelmi útvonalát. Az eddigi egyenletlen konténer eloszlással küzdő globális ellátólánc szereplői további nehézséggel találták így magukat szemben. A balesetet követően közel 450 konténerhajó várakozott tele árucikkkel, alkatrészekkel és alapanyagokkal, hogy kiszabadítsák az Ever Givent és elérhessék valamelyik európai kikötőt. Voltak hajózási társaságok melyek más megoldást kerestek arra, hogy az általuk szállított árutömeg a lehető legkisebb késéssel érje el a kijelölt kikötőt. Ezek a hajók a Jóreménység fokának megkerülésével jutottak el a kikötői konténer terminálokhoz, viszont ez az útvonal jóval magasabb szállítási költségeket jelentette a hajótársaságoknak. Afrika ezen partvidéke veszélyes útvonalnak számít, így a felmerülő szállítási árat növelte a biztonsági szolgálat díja, illetve az útvonal 10-12 nappal megnövekedett, mely ugyancsak egy komoly plusz költségeket jelentett. Az Ever Given kiszabadítása se jelentett teljes megoldást, mivel ezt követően a konténer hajók a kikötőknél voltak kénytelenek várakozni annak ellenére, hogy a konténer terminálok maximális forgási sebessége működtek.

Joggal merül fel a kérdés, hogy minek hatására állhat vissza a tengeri szállítás ára. A túlzott kereslet csökkenés lehet az egyik megoldás ennek az állapotnak a megfékezésére. A másik, hogy felmerül a kérdés, hogy mennyire érvényesül a piaci verseny szabályai a kereskedelem eme területén. A hajótársaságok egymás között kötött hajótér-megállapodás alapján szabadon alakíthatják az árakat a kialakult kereslet-kínálat függvényében. Megoldás lehet egy, az EU által meghatározott eljárási szabályzat, mely betartása feltétele lenne az EU kikötőinek használatához.