

Koszty transportu napędzają inflację w Polsce

W porównaniu z wrześniem 2021 roku ceny transportu w Polsce wzrosły o 16,4%, a wskaźnik ogólny inflacji wyniósł 17,2%.

27, październik 2022, 13:40 (red.) Handel - transport i logistyka



Jaki wpływ na poziom krajowej oraz globalnej inflacji ma rosnący w siłę rynek armatorów? Czy ceny dóbr konsumpcyjnych oraz usług w Polsce – najwyższe od 25 lat – byłyby znacząco niższe, gdyby rynek armatorów został uregulowany? Odpowiedzi na te pytania szukają eksperci Polskiego Instytutu Transportu Drogowego.

Koszty stawek frachtowych spadają od kilku miesięcy, a wartość indeksu Drewry World Container Index, który daje możliwość śledzenia i oceny cotygodniowych zmian stawek frachtowych w morskich przewozach kontenerów rok do roku, zmniejszyła się o ponad 60%. Tylko w ostatnim tygodniu spadł o 3%. Obniżenie po raz 34. z rzędu wysokości tego wskaźnika nie oznacza jednak, że rekordowe szczyty z 2021 roku oraz z początku bieżącego przestały mieć wpływ na gospodarkę.

Analizując dane ze 143 krajów z ostatnich 30 lat, Międzynarodowy Fundusz Walutowy stwierdził, że koszty wysyłki są ważnym czynnikiem inflacji na całym świecie: gdy stawki frachtowe podwoją się, inflacja wzrasta o około 0,7 punktu procentowego. Co najważniejsze, efekty są dość trwałe, i utrzymują się do 18 miesięcy. Oznacza to, że wzrost kosztów transportu obserwowany w 2021 roku może zwiększać inflację o około 1,5 punktu procentowego obecnie.

- Taką samą korelację wskazuje symulacja przeprowadzona przez Konferencję Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD), z której wynika, że wąskie gardła w transporcie morskim w 2021 roku spowodowały wzrost cen ładunków importowanych o 11% - podkreśla Janusz Piechociński, prezes Izby Przemysłowo-Handlowej Polska-Azja, jeden z autorów raportu „Transport międzynarodowy – wyzwania i rola transportu w zmieniającym się świecie”.

Biorąc pod uwagę, że samo „odreagowanie” stawek frachtów przez ceny produktów konsumpcyjnych narasta stopniowo i osiąga kulminację dopiero po 12 miesiącach, wielu ekspertów podkreśla, że rekordowe ceny stawek frachtowych z ostatniego kwartału 2021 roku oraz początku bieżącego, odczujemy w cenach dóbr dopiero zimą 2023 roku. Oczywiście to, w jakim stopniu wzrost kosztów stawek u armatorów przełoży się na poziom inflacji w danym kraju, jest uzależnione również od takich czynników jak krajowa polityka monetarna, udział importu w krajowym PKB, czy w końcu położenie geograficzne.

- Wyższy koszt transportu morskiego dotyczył przede wszystkim takich produktów, jak elektronika, optyka itp., które są silnie zintegrowane z globalnymi łańcuchami dostaw. Podwyższenie poziomu cen takich produktów sprawia, że stają się one nieosiągalne dla konsumentów o niższym pułapie dochodów, co w efekcie redukuje poziom dobrobytu społecznego - wskazuje prof. dr hab. Andrzej S. Grzelakowski, kierownik Katedry Logistyki i Systemów Transportowych Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.

Warto podkreślić, że efektem wzrostu cen przewozów, potęgowanym przez stosowanie szeregu dodatkowych opłat i dodatków, nie tylko związanych z koniecznością pokrycia kosztów wynikających z istniejących perturbacji rynkowych (kongestie portowe, brak pustych kontenerów, etc.), ale również wprowadzanych celem uzyskania extra przychodów (np. premium fee i inne), był niespotykany w historii żegluga wzrost EBITDA/EBITD.

Te rekordowe zyski – jak podkreśla prof. Grzelakowski - były jednak realizowane kosztem załadowców oraz reprezentantów sektora TSL. Ponosili oni konsekwencje drastycznego wzrostu kosztów przewozu kontenerów drogą morską (koszty bezpośrednie), a także koszty wynikające z niespotykanej obniżki jakości świadczonych przez operatorów kontenerowych usług przewozowych (koszty pośrednie).

- 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 zawodzi harmonogram przyptywania statków. Występują zatłoczenia w portach i amerykańscy eksporterzy mają problemy z wysyłką np. produktów rolnych. Stronę załadowców wziął prezydent Stanów Zjednoczonych stwierdzając: „Kiedy korporacje nie muszą konkurować ich zyski rosną, bo ceny ich usług rosną, ale małe firmy, rodzinni rolnicy i farmerzy upadają. Widzimy, że dzieje się tak z przewoźnikami oceanicznymi przewożącymi towary do i z Ameryki - podkreśla Janusz Piechociński, prezes Izby Przemysłowo-Handlowej Polska-Azja.

Z kolei Międzynarodowa Federacja Zrzeszeń Spedytorów (FIATA) przedstawiła zestaw kluczowych wymagań, których spełnienie mogłoby zapewnić bardziej racjonalne warunki działania na rynku transportu morskiego. Na początek, linie powinny przestać wydawać swoje rekordowe zyski na integrację pionową, a zamiast tego zacząć przyczyniać się na przykład do dekarbonizacji transportu. FIATA wskazała, że aby osiągnąć cel Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), jakim jest redukcja emisji o 50% dla transportu morskiego do 2050 roku, 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.

Czytaj więcej na temat: [spedycja](#) [inflacja](#) [transport](#) [rosnące koszty](#)



Handel wieczorową porą:
Netto gasi światło, kto

27, październik 2022

ARTYKUŁY POWIĄZANE



AKTUALNOŚCI

NAJCZĘŚCIEJ CZYTANE

Andrzej Gantner: ustawa pomoc należy się też dużym firmom

Przetwórcy żywności apelują do rządu o objęcie ich ustawą, która ma chronić gospodarstwa domowe oraz małe i średnie firmy przed galopującymi cenami en...

Gemius: Młodzi kupują przez smartfona i stawiają na InPost [BADANIE]

Konsumenci z pokolenia Z zdecydowanie podnoszą poprzeczkę e-handlowi. Najnowszy raport "E-commerce w Polsce w roku 2022" firmy Gemius pokazuje, że mło...

Ministerstwo Finansów: w 2023 roku inflacja będzie jednocyfrowa

Inflacja w przyszłym roku powinna być już wyraźnie niższa, jeśli nie wydarzy się nic nadzwyczajnego - ocenia wiceminister finansów Artur Soboń. Mamy d...

Sklepy Groszek i Arhelan w sieci Poczty Polskiej

Od września br. klienci lokalnych sklepów Groszek, a od października Arhelan mogą skorzystać w nich z punktów odbioru przesyłek Poczty Polskiej.

Tchibo zamienia swoje biura w mieszkania dla Ukraińców

Tchibo urządza mieszkania dla 187 uchodźców z Ukrainy. W tym celu specjalnie przebudowano budynek biurowy w centrali firmy w Hamburgu.

NAJNOWSZE WYDANIE



SKLEP.MEDIA.COM.PL

