

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
EESTI MEREAKADEEMIA
Merenduskeskus

Kristiina Peterson

COVID-19 mõjud konteinervedudele Aasia Euroopa suunal

Lõputöö

Juhendaja: Lektor, Yrjö Saarinen

Tallinn, 2021

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Kristiina Peterson

.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 178264VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: kristiinapeterson15@gmail.com

Juhendaja: Lektor Yrjö Saarinen

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees: DBT AS-i BCT Terminali tootmisdirektor, Marko Jürjoja

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

Sisukord

Jooniste loetelu	4
Lühendid.....	5
Annotatsioon.....	6
Sissejuhatus	8
1 COVID-19 pandeemia mõju konteinertranspordile	10
1.1 Pandeemia algus ja esialgsed probleemid.....	10
1.2 USA ja Hiina kaubandussõja analüüs	12
1.3 Pandeemia mõju maailmakaubandusele	15
1.4 Tugev surve konteinertranspordile	19
2 Konteinertranspordi hinnad ja koguselised muutused.....	21
2.1 Veohinnad Hiinast Euroopasse	21
2.2 Konteineriveo hinna kujunemine.....	23
2.3 Konteinervedude indeksi hinnad ja pandeemia kulg	26
2.4 Kuidas vältida sadamaummikuid?	31
2.5 Pandeemiaga kaasnenud finantsprobleemide lahendus	32
3 Pandeemia tagajärjed.....	34
3.1 Koroonaviiruse pandeemia on tekitanud laevakonteinerite kriisi.....	34
3.2 Miks mereveo hinnad tõusevad?.....	34
3.2.1 Globaalsed probleemid	35
3.3 Eksport import süsteemiga kaasnevad probleemid.....	37
4 Konteiner transpordi tulevik ja lahendused olukorrale	38
Kokkuvõte	40
Võõrkeelne lühikokkuvõte	43
Viidatud allikad	44
LISA 1 20' konteineri mereveohinnad	46
LISA 2 40' DC konteineri mereveohinnad.....	47
LISA 3 40' HQ konteineri mereveohinnad	48
LISA 4 Toidu ja meditsiini tarbimine	49
LISA 5 UNCTAD 10-punktiline tegevuskava	50
Lih litsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks	54

Jooniste loetelu

Joonis 1. Tühjad väljumised Aasia Euroopa ning Aasia ja Põhja-Ameerika suunal.....	11
Joonis 2. USA jalgrataste import.....	13
Joonis 3. USA konteineri import Aasiast	14
Joonis 4. Kaubavahetus 2017-2020	16
Joonis 5. Tarneahel	18
Joonis 6. Veohinnad Hiinast Euroopasse	22
Joonis 7. 20' konteineri mereveohinnad.....	24
Joonis 8. 40' DC konteineri mereveohinnad	25
Joonis 9. 40' HQ konteineri mereveohinnad	25
Joonis 10. Shanghai konteinerivedude indeks	29
Joonis 11. Kõik koroona juhtumid maailmas	29
Joonis 12. Kõik koroonajuhtumid Hiinas	30

Lühendid

ACT OF GOD CLAUSE- as an excuse not to pay claims. If someone is affected by something like a flood or a lightning strike, so the thinking goes, their insurer will refuse to pay, citing the clause in question.

CNY - *Chinese yuan renminbi* - (Hiina Rahvavabariigi valuuta)

COVID - 19- *Coronavirus disease 2019* (COVID-19 pandeemia)

DC - *Dry container* – (Kuivlasti konteiner)

FCL - *Full container load* – (Täiskonteiner)

FEU – *Forty-foot equivalent unit* – (40' konteineri mahutavus)

HC - *High-cube container* – (Kõrge konteiner)

IMO - *International Maritime Organization* – (Rahvusvaheline Mereorganisatsioon)

LCL - *Less than Container Load* - (Osakonteiner)

NAWC – *North America West Coast* – (Läänerannik)

NEUR – *North Europe* – (Põhja-Euroopa)

OECD - *Organization for Economic Co-operation and Development* – (Majanduskoostöö ja Arengu Organisatsioon)

SARS - *Severe acute respiratory syndrome* – (Raskekujuline äge respiratoorne sündroom – RÄRS)

SCFI - *Shanghai Containerized Freight Index* – (Shanghai konteiner vedude indeks)

SKP - *Gross domestic product* – (Sisemajanduse kogutoodang)

TEU – *Twenty-foot equivalent unit* – (20' konteineri mahutavus)

ÜRO - *United Nations Regional Groups* – (Ühinenud Rahvaste Organisatsioon)

Annotatsioon

Antud lõputöö teema on COVID-19 mõjud konteinervedudele Aasia Euroopa suunal. Töö on aktuaalne, sest 2020 aasta kevadel hakkas levima suur pandeemia nimega COVID-19 ehk koroona, mis mõjutab tänaseni mitmeid elu valdkonna sektoreid ja eelkõige majandust.

Töös lähtub autor just pandeemia mõjust konteinertranspordile, mis on seotud mereveonduse ja sadamatöö korralduse õppekavaga Eesti Mereakadeemias. Töö teemale suunajaks oli drastiline mereveo hindade kõikumine, mis võis muutuda vaid poole kuuga ning autor leidis palju seoseid oma igapäeva tööga. Lõputöö praktiline osa tuleb autoril töötades Via 3L Freight OÜ mere- ja lennuvedude osakonnas, kus igapäevaselt puutub töö tegija kokku konteinertranspordiga. Töö on praktilise väljundiga kvalitatiivne uuring.

Peamiseks eesmärgiks on uurida ja leida lahendusi järgnevatele küsimustele:

- Mis põhjustab tugevat survet transpordile?
- Kui suur on erinevus 2019, 2020 ja 2021 konteinervedude määral?
- Kuidas lahendada ummikuid sadamas?
- Millest tekivad viivitused konteiner transpordis?
- Mis on need tegurid, mis põhjustavad kõrgeid hindasid?
- Kas konteinertransport on vähenenud tänu pandeemiale?
- Millised on COVID-19 lühiajalised tagajärjed?

Töös uurib autor erinevaid teadusartikleid ja intervjuusid. Lähtub praktika kogemusest ning suhtleb veokorraldajaga, et saada tema poolseid reaalseid kogemusi ja andmeid.

Töö olulisemaks eesmärgiks on välja selgitada pandeemia mõju konteinertranspordile ning sellest tulenevad mõjutused majandusele ning igapäeva elule. Lõputöö tulemuseks on leida põhjused, miks konteinertranspordi hinnad muutuvad nii tihti, mis mõjutab hindasid ja kuidas ennetada konteinertranspordiga seotud olukordasid näiteks ummikud sadamates. Samuti teada saada, millest tekivad mereveol suured viivitused ja kauba edasi lükkamised.

Teoreetilises osas analüüsib autor teadusartikleid ja erinevaid teabeallikaid, mis käsitlevad eelkõige konteinertranspordi ja koroona pandeemia seost. Töös tehtud analüüsid tehakse praktilise töökogemuse ja teoreetilise informatsiooni kokkuvõtetest.

Koostatud analüüside põhjal võib järeldada kogu tööstuse ja meretranspordi tugevat seost. Näiteks, kui kaup peab olema valmis teatud kuupäevaks sadama terminalis, aga tehast on tabanud pandeemia puhang, siis lükkub edasi toodangu valmimine. Siit hakkab tekkima juba viivitus, sest kliendile on eeldatav kauba jõudmise kuupäev teatatud ja tehastes graafikud koostatud selle alusel. Tulenevalt viivitusest hakkab kasvama ka maksude osapool, kus suurenevad sadama ja kaikoha maksud, konteineri rendi hinnad ning muud kulud. Saades ühest sadamast lõpuks liikuma, võivad tekkida viivitused ka järgmises sadamas, seoses pandeemiaga tekkinud ummikutega on sadamad võimelised käsitlema täpselt nii palju kaup, kui neil on ressursi. Ehk kõik sõltub, kui suur on ummik sadamas ning palju on tööjõudu, kaikohti ja terminale. Jõudes lõpuks sihtpunkti tekivad siin samamoodi viivitused seoses kaupade vabastamisega, tollimisega ja kliendini toimetamisega. Kogu viivitus kokku võib olla paarist päevast kuni paari nädalani, olenevalt kõikidest teguritest, mis mõjutavad kauba kulgu. Peamised kauba transportimist mõjutavad tegurid on majanduslikud ja globaalsed probleemid.

Sissejuhatus

Käesolev töö põhineb praktilisel saadud kogemustel ja tänapäevastest teadusartiklitest. Analüüsides teadusartikleid teeb autor järeldusi, millised on COVID-19 mõjud konteinervedudele Aasia Euroopa suunal. Autor otsustas antud teema kasuks, sest töötab ise Via 3L Freight OÜ mere- ja lennuvedude osakonnas ning iga päevaselt puutub kokku konteinertranspordiga. Teemale ajendas hinnapakumistes märgatavad mereveohindade muutused, tänapäevane pandeemia olukord ja saadetiste/tellimustega seotud viivitused sadamates ning sihtpunkti jõudmisega seotud hilinemised.

Teema uudsus seisneb 2020 aasta kevadel alguse saanud COVID-19 pandeemiast ehk koroonaviirusest, mis on geneetiliselt sarnane SARS koroonaviirusele. Tõenäoliselt on see loomse päritoluga, kuid uuringud ei ole siiani tuvastanud tekitaja algallikat ja ülekande viiside kinnitamine veel käib (Terviseamet 2021). Viirus on jõudnud nii kaugele, et see segab igapäevast elu, majandusliku seisu ja ilmselt pole ühtegi valdkonda, mida ei oleks viirus senini puudutanud. Autor võtab uurimisobjektis just konteinerivedude ja pandeemia omavahelise seose. Lisaks on konteinerveod äärmiselt populaarne tänu oma universaalsusele ja intermodaalsusele ning ligi 90% rahvusvahelisest kaubaveost (tooraine, materjalid ja valmistoodang) veetakse mingis tarneahela osas meritsi (Digar 2020). Konteinerites on võimalik vedada igat sorti kaupu, mis tahes transpordiliikidega kombineeritult ja kõikides vahemaades. Olemas on erinevad lahendused väikepartiide ehk osakonteinervedude jaoks, mida lühendatakse LCL ning täiskonteinerveod ehk FCL.

Konteinertranspordi kasutamise eelised:

- Saatja saab ise kauba konteinerisse laadida oma soovide kohaselt
- Konteinerit saab kasutada ajutise laona
- Kaupade liikumisega seotud protseduurid lihtsustuvad
- Olemas võimalikult palju keretüüpe
- Kauba rikkemisoht väheneb - kaubad kaitstud päikese ning osalise niiskuse eest
- Kaubad on paremini turvatud ehk lukustatud ja plommitud (Kiisler 2019).

Konteinertranspordi kasutamise puudused:

- Kapitalimahukas - konteinerite käitlemine nõuab suuri investeeringuid vastavasse infrastruktuuri ja tehnikasse kõikidelt veoahelate osalistelt
- Tühjad konteinerid tuleb vedajale/liisijale tagastada ehk suurenevad logistikakulud

- Kaubaruumi ebatõhus kasutamine Euroopa standardaluste kasutamisel
- Riikide valitsustel keeruline kontrollida salakaubavedu (Kiisler 2019).

Lõputöö peamisteks probleemideks on:

- 1) Pandeemia mõju maailmamajandusele ja konteinerivedudele
- 2) Konteinertranspordi drastilised hindade muutused
- 3) Ummikud sadamates
- 4) Tellimuste/saadetiste hilinemised sihtpunkti

Autor seab lõputöö hüpoteesiks: konteinertranspordi drastiline hindade muutumine on tingitud eelkõige koroonaviiruse tagajärjedest ehk tootmine on suletud, tarbimine mõnevõrra tõusnud, töajõud haiged, konteinerid kaupade all kinni ning sellega seoses tekivad sadamates ummikud, mis pikendab tööaega ja tõstab mereveo hindasid.

Töö eesmärgiks on uurida ja leida lahendusi, miks mereveo hinnad on tõusnud drastiliselt, mis on need tegurid, mis põhjustavad kõrgeid hindasid, kas konteinertransport on vähenenud tänu pandeemiale ja kui kiiresti võib transport merel taastuda? Lisaks miks tekivad sadamates viivitused ja kaubad hilinevad? Töös uurib autor erinevaid teadusartikleid ja intervjuusid, proovib lähtuda praktika kogemusest ning suhtleb töökaaslasest veokorraldajaga, et teada saada, mis on tema pika tööaja kogemused antud alal.

Uuritavad küsimused töös:

1. Mis põhjustab tugevat survet transpordile?
2. Kui suur on erinevus 2019, 2020 ja 2021 kevade konteinerivedude määral?
3. Kuidas lahendada ummikuid sadamates?
4. Millest tekivad viivitused konteinertranspordis?
5. Mis on need tegurid, mis põhjustavad kõrgeid hindasid?
6. Kas konteinertransport on vähenenud tänu pandeemiale?
7. Millised on COVID-19 lühiajalised tagajärjed?

Uuritavate küsimustele vastuste leidmiseks kasutab autor praktilise väljundiga kvalitatiivset uurimismeetodit. Praktilise info ja kinnistused tulevikuks saab autor olles praktiliselt Via 3L Freight OÜs ning teoreetilise poole infost kogub erinevatest teadusartiklitest.

1 COVID-19 pandeemia mõju konteinertranspordile

COVID-19 pandeemia on kriis, mis on avaldanud suurt survet meretranspordile ning globaliseerunud maailmamajanduses avalduvad mõjud kaugeleulatuvaid tagajärgi.

Pandeemia on kriis, mis võimaldab jätkata kaubalaevadel sadamatele juurdepääsu, et merekaubandus saaks maailmas jätkuvalt püsida. Tarnides maailmas toitu, energiaallikaid, tooraineid, tööstuskaupu ja sealhulgas ka elutähtsaid meditsiinitarbeid. Kuigi pandeemia on järjestikku rünnanud erinevaid piirkondi on meretransport suutnud püsida toimiv.

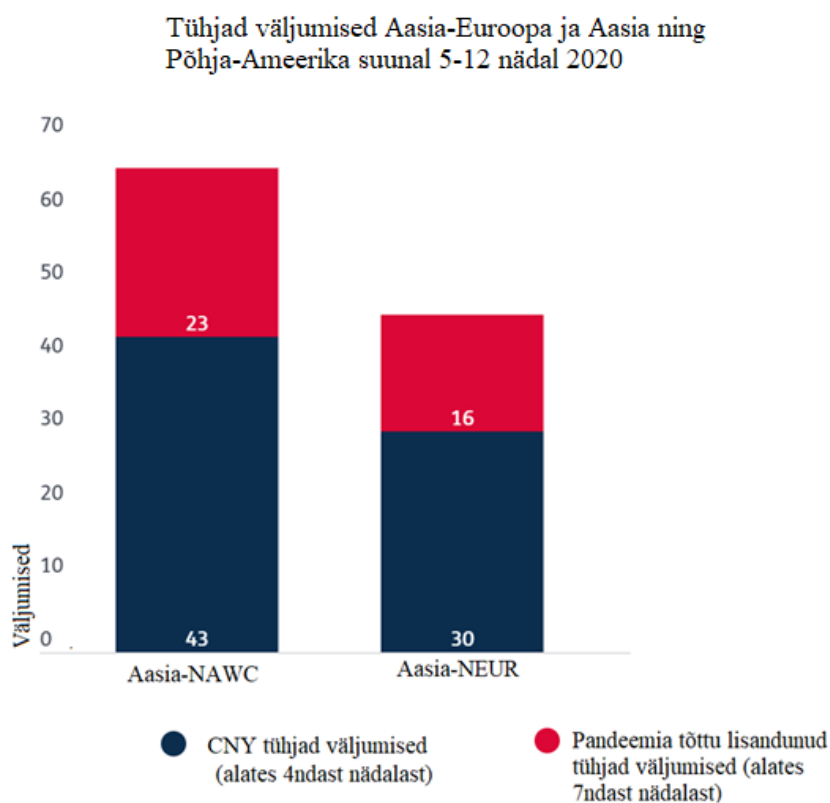
2020. aasta alguses, kui pandeemia tabas maailma, siis kiirustasid enamus riigid nakkust ohjeldama võttes kasutusele järgmised meetmed: sulgedes piirid, tööstused ja piirates liikumist. Pandeemia kõrghetkel seisis ettevõtted silmitsi rangete liikumispriirangutega ja tehased suleti. Olulistel teenustel lubati siiski tegutseda, näiteks ekspedeerimine ja logistika toimisid lubadega, sest valitsused mõistsid, et kuigi elude valvamine on oluline peab kaubandus ka jätkuma ning ilma selleta ei saa majandus toimida (Notteboom, Pallis, Rodrigue 2021).

1.1 Pandeemia algus ja esialgsed probleemid

Järgnevas peatükis antakse ülevaade pandeemia algusest, mis hakkas jaanuar 2020 ja ootuslikest probleemidest. Ajamäära alguseks on võetud 2020. aasta veebruar, kui hakkasid selguma esimesed pandeemia mõjud kaubandusele ja tööstusele. Eelkõige puudutas olukord kauba omanike, sest neid ootas lähikuudel ees märkimisväärsed väljakutsed, nad pidid silmitsi seisma näiteks tööstuste sulgemistega, töötajate haigestumistega, tootmise vähenemisega, kuid samas nõudluse kasvuga. Peamised probleemid olid tühistatud graafikujärgsed sadama külastused ja sellest tulenevalt sadamate tegevusetus, laevade hilinemised ja muud võrguhäired. Kuigi paari nädalaga olukord taastus ja kontorid ning tehased avasid end taas, siis tõenäolisemalt suurem probleem oli tagasiveolaevadega. Konteinerveoettevõtted seadsid esikohale hoopis tühjade konteinerite tagasi saatmise kodumaale mitte madala kaubaveoga tagasiveod (Murphy 2020).

Tulemuste ja järelduste tegemise ajaperioodiks võtsid konsultatsioonifirmad lähteperioodiks kaheksa nädalat, milleks olid nädalad 5-12 koos andmetega, mis võeti 4ndal nädalal vahetult enne Hiina uusaasta puhkust. Tulemuseks taheti teada saada palju on mereveol tühjasid sadama külastusi. Kõik tühjad külastused, mis kuulutati välja kuni 4. nädalani (kaasa arvatud neljas nädal) peetakse „normaalseks“ Hiina Uus Aasta tühistamiseks. Kõik tühjad sõidud, mis kuulutati välja pärast 4. nädalat liigitatakse hoopis haiguspuhangu tõttu tühistamiseks. Järgnevalt on seda näha

joonisel 1, kus on välja toodud erinevad kaubasuunad ja nende väljumiste näitajad (vt Joonis 1). Näiteks Aasia ja Põhja-Ameerika lääneranniku kaubarajal on vedajad tühistanud 23 sadama külastust, mis hõlmab kokku umbes 231 100 TEU. Sellest 210 800 TEU on Aasia ja Põhja-Ameerika lääneranniku suund ning 20 300 TEU Aasia ja Põhja-Ameerika idaranniku suund. Samuti on oodata sarnast muutust ka Aasia-Euroopa kaubanduses, kus on tühistatud 22 sadama külastust, millest 16 on Aasia – Põhja-Euroopa ning 6 on Aasia – Vahemere piirkond. TEU mõistes on see umbes 364 800 TEU, millest 276 900 TEU on Aasia ja Põhja-Euroopa suund ja 88 000 TEU Aasia-Vahemere piirkond (Murphy 2020). Autori loogika kohaselt saab siin arvutada ka kogu 2020. aasta tühistatud sadama külastused välja. Võttes, et 8 nädala keskmine arv on 23 tühistatud sadama külastust Aasia ja Põhja-Ameerika lääneranniku kaubarajal. Aastas on 52 nädalat, mis on umbes 10x8 nädalast ajaperioodi saab autor kogu aasta tühjade sadama külastuste arvuks 230. Sama süsteemiga saab välja arvutada ka Aasia – Põhja-Euroopa kaubaraja tühjad sadama külastused, mida on aastal peale 220 umbes.



Joonis 1. Tühjad väljumised Aasia Euroopa ning Aasia ja Põhja-Ameerika suunal

(Allikas: Murphy, 2020)

Autori käsitus

Konteineri saatjad on olnud väga heaks tunnistajaks just rekordiliselt kõrgetele tühjadele sadama külüstustele vedajate poolt keset Hiina ekspordi langust. Samal ajal on mitmes Hiina suuremas sadamas ikka konteinerid kinni kuna puuduvad veoautojuhid, keda hoiavad eemal kohustustest valitsuse poolt kehtestatud ranged karantiinieskirjad, mis segavad neil tööd tegemast. Olukorra parandamiseks teevad sadamad lahenduste leidmiseks kõvasti tööd. Mõned sadamad on isegi kogunud poliitilist toetust, et leevendada sõidukijuhtide reisi piiranguid, mõned lubavad kauplejatel ise oma lastid peale võtta, et nad saaksid üle rahvastatud laohoone vahele jätta, et tööd hõlbustada ja kiirendada protsessi (Shen 2020).

Isegi Hiina, kes on alates viiruse rünnakust maailmas suuruselt teine riik majanduses, ei muutu ka nende import paremaks. Näiteks on saanud kannatada puistlasti- ja tankeriturud, sest vähenenud on nõudlus toornafta, veeldatud maagaasi, rauamaagi ja kivisöe järele. Seda kõike sellepärast, et uuringute kohaselt on Hiina rafineerimistehaste arv 2020 veebruariga vähenenud 4 miljonit barreli päevas võrreldes jaanuariga, mis tähendab umbes 120 miljoni barreli nafta nõudluse vähenemist. Lisaks peegeldub vähenenud laevaliiklus ka suurenenud kütteõli varudes Singapuris, mis on vaid paari nädalaga teinud hüppelise kasvu kuu kõrgeimale tasemele. Seoses sellega on tehtud väävlimandaadi taotlus, mis võiks parandada antud olukorda ja on samas ka suur väljakutse Hiina rahvusvahelisele mainele ning võib-olla veelgi tähtsam IMO autoriteetidele. Erilist kasu tooks need taotlused just laevandusettevõtetele, kes on haiguse tõttu suurt kahju kannatanud või ei ole laevatehaste graafikute edasilükkamise tõttu saanud kaupa õigel ajal pardale. Sellegipoolest on Hiina laevatehased ka viiruse ohvrid, ebapiisav töäjõud on seadnud sajad uued ehitus – ja remondiprojektid viivituste või isegi tühistamise ohtu. Seoses pandeemia olukorraga kaasnenud kannatustega on laevaomanikud hakanud vaidlustama *Act of God clause*, mis on positiivseks märgiks laevanduse põhialuste pikemaajaliseks parandamiseks. Antud ajahetkel oli ilmselt kõikide laevandusettevõtete lootus, et saavad aprillis „tugeva tagasilöögi“, kus nakkuste arv väheneb ja tootmistegevus kasvab Hiinas (Shen 2020).

1.2 USA ja Hiina kaubandussõja analüüs

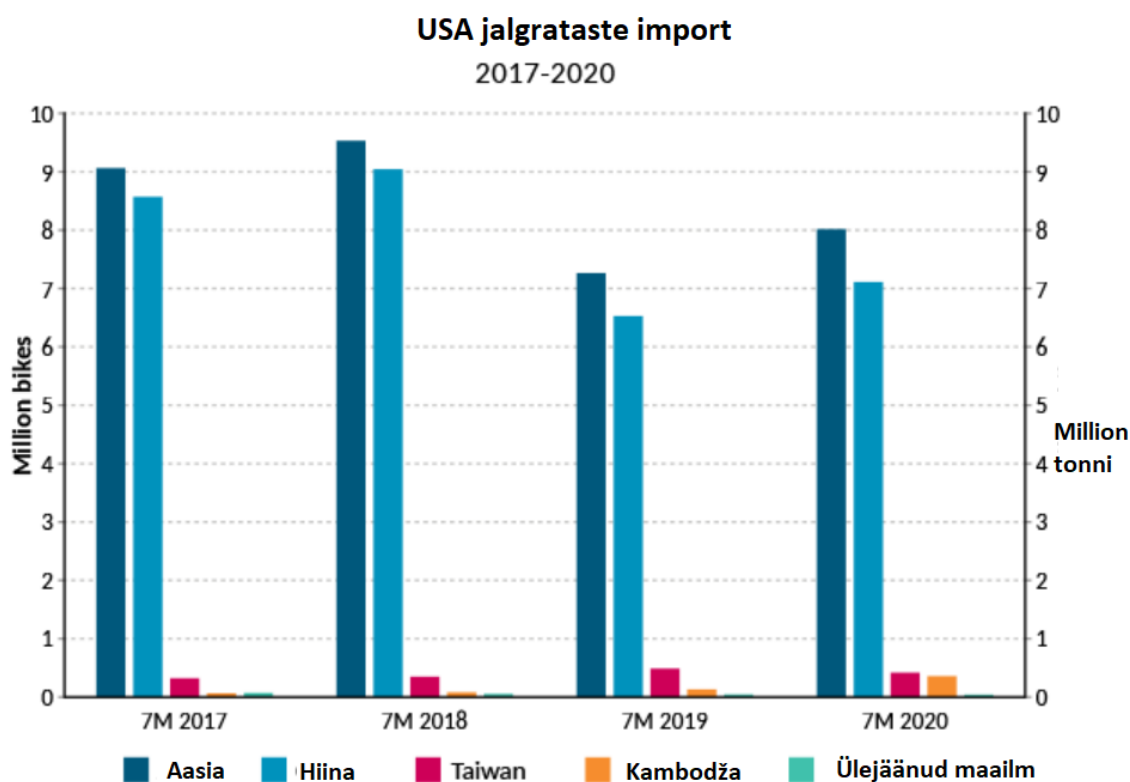
Ennem pandeemiat oli USA ja Hiina kaubandussõda, kus tariifide mõju oli selge ning toimusid pikaajalised nihked, mida pole siiani tõenäoliselt tühistatud. Kaubandussuhted on olnud pingelised USA ja Hiina vahel juba aastakümneid. 2018. aasta kaubandussõjal on sügavamad majanduspoliitilised põhjused, tegemist juba laiema globaalse võimuvõitlusega. Aasia

tootmistaastiku mõju on üks ilmsemaid mõjusid, tänu Hiinast USAsse importimise kõrgetele tariifidele on paljude kaupade tootmine viidud üle Hiina naaberriikidesse. Kõige parem näide on ilmselt USA jõulupuutulede import, kus Kambodža on üle võtnud suure osa Hiina turuosast. Teine hea näide on USA jalgrataste import.

Nagu ütleb ka BIMCO laevanduse peaanalüütik Peter Sand: „Tariifid on kutsunud esile tootmise muutused Aasias, mitte tootmise tagasipöördumine USAsse, siis jäid Aasiast välja saadetavad mahud ennem pandeemiat üsna stabiilseks. Suurim muutus toimus eelkõige Aasia sisestes mahtudes. Pandeemia vapustus on põhjustanud ajutisi muutusi, kuid tariifidele reageerides toimunud muudatused jäävad pandeemia tõttu püsima“ (Sand 2020).

Järgnev väike analüüs keskendub just jalgratastele ning samuti üldisetele muudatustele USA impordis Hiinast ja ülejäänud Aasiast.

Hiina ja Aasia on olnud USA poolt imporditud jalgrataste domineeriv tootja juba aastaid. Näiteks 2017. aastal impordis USA 15,35 miljonit jalgratast, millest 15,25 miljonit (99,4%) oli pärit Aasiast, millest Hiina arvele langes 14,37 miljonit (93,7%). Kuigi Hiinast pärit jalgrattad lisati kaubandussõtta 2018. aasta juulis ja Hiina tootja on endiselt domineeriv tootja, on ta kaotanud osa oma USA ekspordist Taiwanile ja Kambodžasse (vt Joonis 2).



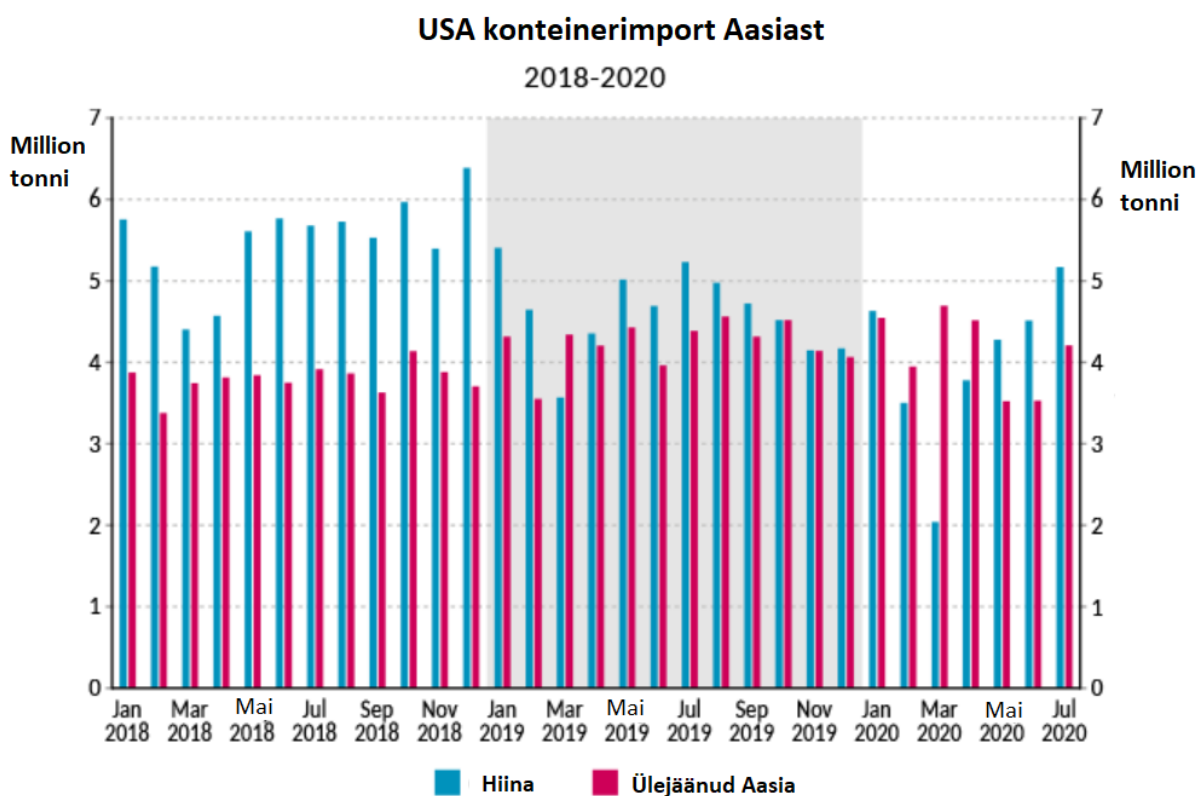
Joonis 2. USA jalgrataste import

(Allikas: BIMCO, 2020)

Autori käsitus

USA jalgrataste import Hiinast on 2020. aasta esimese seitsme kuuga vähenenud 17% võrreldes 2017. aasta sama perioodiga, samal ajal, kui ülejäänud Aasiast on jalgrataste import kasvanud 83,1%, kuigi mahud on endiselt palju väiksemad. 2020 aasta esimese seitsme kuuga importis USA Hiinast 7,1 miljonit jalgratast ja ülejäänud Aasiast 0,9 miljonit. Taiwani ja Kambodža eksport on kasvanud vastavalt 30,4% ja 478% võrra jalgrattani.

2020. aasta esimesel seitsmel kuul ületas USA konteineri import Aasiast (väljaarvatud Hiina) impordid Hiinast. Sellise trendi jätkumisel järgneva viie kuu jooksul saab 2020. aastast esimene taoline. Viimased kuud hägustuvad seda olukorda, sest Hiina on saavutanud oma naaberriikide üle esikoha. Pärast märtsis toimunud järsku langust on Hiinast pärit konteinerimport taastunud ja juulis on vaid 61 667 madalam võrreldes 2019. aasta juuliga (vt Joonis 3). Samuti toob autor siin põhjuseks välja ka pandeemia, kus hakkasid koroonaga mõjutused ilmema.



Joonis 3. USA konteineri import Aasiast

Allikas: BIMCO (23.09.2020)

Autori käsitus

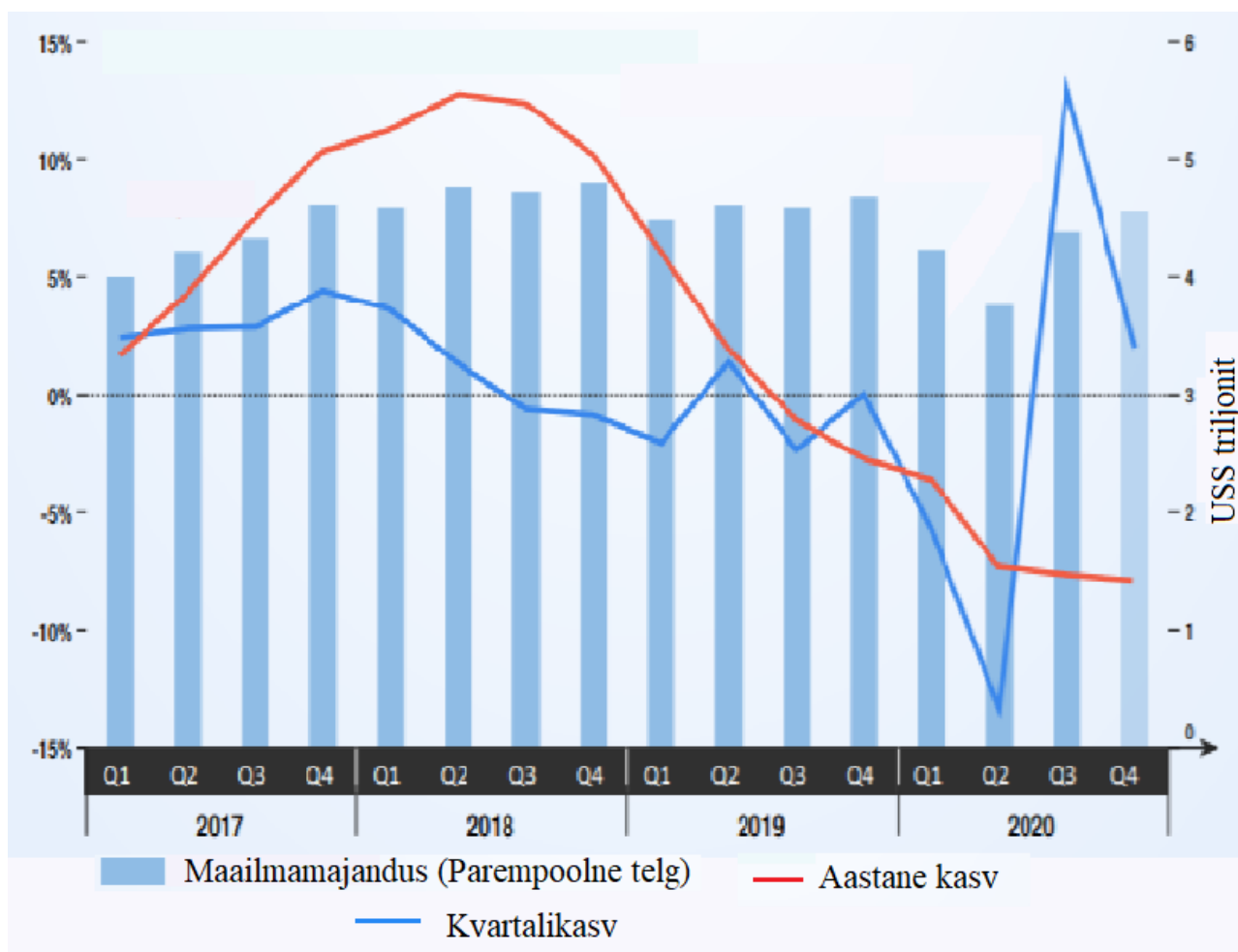
Vaadates teisest küljest ei ole Aasiast pärit impordis sama äkilist langust toimunud kui Hiinast pärit impordi puhul, Pandeemiaeelse taseme taastamine võtab samuti kauem aega. Näiteks

esimeses kvartalis importis USA 3,0 miljonit tonni vähem (-12,9%) Hiinast kui ülejäänud Aasiast, samas teises kvartalis oli Hiina ees 1,0 miljon tonniga (+8,6). Hiina ja ülejäänud Aasia vahelise lõhe vähenemise suundumus võttis võimsust 2019. aastal, kui impordierinevus vähenes 4,7 miljonit tonni. See on suur langus võrreldes 2018. aastal 20,4 miljoni tonniga. Selle mustri erinevuste järgi näeb muutumist Aasia tootmises juba mõnda aega. Muutust ei ajenda ainult kaubandussõda vaid ka ettevõtted, kes soovivad Hiinast eemale kolida, sest tootmiskulud on suurenenud võrreldes paljude naabritega. Samuti näitab see nõuetekohase kasvu puudumist 2019. aastal võrreldes 2018. aastaga Hiina ekspordis, mis on üks peamisi ülemaailmse kaubanduse tõukejõude. Muutused näitavad nõuetekohase kasvu puudumist aastal 2019 võrreldes 2018. aastaga Hiina ekspordis, mis on üks peamisi ülemaailmse kaubanduse tõukejõude. Laevanduse jaoks on oluline, et USA tariifid ei ole kutsunud esile ulatuslikku tootmise tagasipöördumist USAsse jättes nõudluse suhteliselt puutumata. Vaadates konteinerivedu, siis ei muuda see vahemaad eriti, kas eksporditakse kaupa Hiinast või Kambodžast. Varem oli tariifides ebakindlus esile kutsunud uute kaubateede rajamisega, siis nüüd pandeemia tõttu on taas ebakindlus tõusnud (Sand 2020).

1.3 Pandeemia mõju maailmakaubandusele

Enneolematu kiiruse ja ulatusega mõjutas pandeemia ülemaailmseid kaubavoogusid. Tuues endaga kaasa ökonoomilised ja sotsiaalsed häired, mis põhjustasid omakorda maailmakaubanduse olulist vähenemist. Seoses esmatarbekaupade ja meditsiiniliste esemete nõudlusega on meretransport tarneahelas tagatud. Antud uuritavad andmed võeti 2020. aasta oktoobris avaldatud UNCTAD statistika andmete põhjal. Juba langustrendis langes globaalne kaubandus 2020. aasta teises kvartalis järsult, mis võrreldes 2019. aasta teise kvartaliga langes 19%. Kolmanda kvartali esialgsed andmed näitavad, et alates teisest kvartalist on maailmakaubanduse kasv taandunud ning kolmandas kvartalis jäänud negatiivseks, vähenedes aasta-aastalt umbes 4,5%. Rahvusvahelises kaubanduses annavad märku olulisest ebakindlusest lähikuudel juhtivad näitajad nagu näiteks ostujuhi indeksid. Eeldatakse, et 2020. aasta neljas kvartal jääbki negatiivsele suundumusele, mis on võrreldes 2019. aasta neljanda kvartaliga umbes 3% võrra madalam. Jätakuvalt ollakse mures pandeemia mõjude pärast, kus arvud on endiselt väga ebakindlad ning võivad väga kiirelt kahekordistuda. Üldiselt peaks kogu maailmakaubandus 2020. aastal vähenema umbes 7% võrra, eeldusel, et kolmanda kvartali trend jätkub neljandas kvartalis (UNCTAD 2020).

Statistiliselt on COVID-19 põhjustanud maailma kaubanduse kokku tõmbumise sügavamalt just koroonaga algusest alates, milleks on 2020 aasta esimene kvartal (vt Joonis 4), (UNCTAD 2020). Joonisel 3 on näha just perioodi alguseks 2019 aasta lõpp.



Joonis 4. Kaubavahetus 2017-2020

(Allikas: UNCTAD, 2020)

Autori käsitus

Kriisiga on kaasnenud teine ülemaailmne kriis pärast 2008-2009 aastal toimunud finantskriisi, mille tulemuseks oli majanduslangus kõigis OECD riikides ja enamus tarkava turumajandusega riikides. See tõkestas põhjalikult tulevaste kaubavoogude ja kaubanduslepingute suunda. Kahtluse alla seati ka ülemaailmsete finantsasutuste stabiilsus, SKP jätkusuutlik kasv, sõltuvus OECD majandusest kui peamistest importijatest, valitsuse majanduslik sekkumine ja laialdaselt kasutatavad logistikakontseptsioonid (UNCTAD 2020).

COVID-19 pandeemia avaldas enneolematut mõju ülemaailmsetele tarneahelatele ning sadama- ja laevandustööstusele. Tarbijate nõudluse äkiline vähenemine mõjutab otseselt laevanduse ja sadamategevuse taset ning võib muuta ettevõtete strateegiaid või turustruktuure. Lisaks hakkavad

häired ja viivitused muutma ülemaailmset tarneahelat, kus surve tugevneb enne, kui see leeveneda jõuab (Notteboom, Pallis, Rodrigue 2021)

Lisaks toimusid kommunikatsioonihäired riigi, seaduste ja ettevõtete vahel ning paljud ettevõtted pidid tegema operatiivseid muudatusi enne valitsusasutuste tegelikke juhiseid. Vältimaks tootmisraajatistes ja jaotuskeskustest viiruse levikut kohandati kiiresti ohutuid protseduure ja protsesse. Sealhulgas temperatuuri kontroll, kontaktide jälgimist, kohustuslikke maske, rangeid puhastamise ajakavasid ja sotsiaalset distantseerumist, et nakkus ei viiks tegevuskohtade sulgemiseni

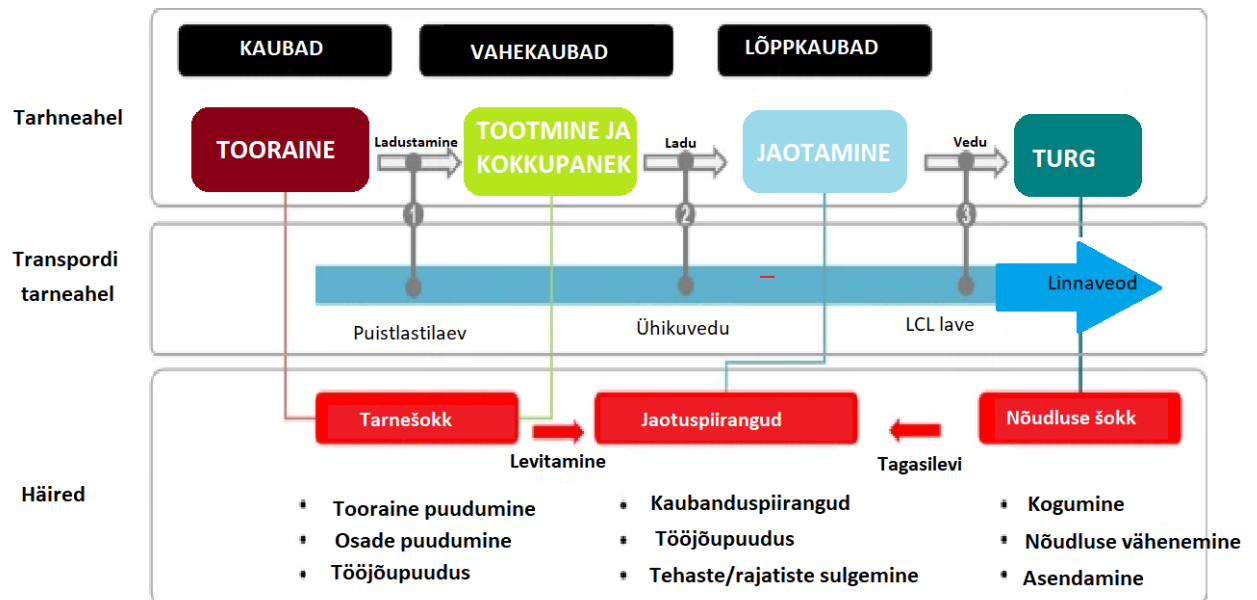
Majanduslanguse ajal kaotavad tarbijad märkimisväärse osa tarbekaupadele kulutamise võimalusest, mis tähendab kulutuste edasilükkamist, eriti kestvuskaupe osas. Ettevõtted, nähes nõudluse vähenemist, alandavad vastavalt oma kulutusi kapitaliseadmetele. Lisaks madaldavad nad riskide kahandamiseks ka varude taset. Pärast pandeemia puhkemist on ülemaailmsetes sadamates täheldatud põhikaupade eelkõige toiduainete ja meditsiinitoodete nõudluse vastupanuvõimet (LISA 4) (Notteboom, Pallis, Rodrigue 2021). Näiteks on koroonapuhkemise algus ajaga 2020 aastal märgata, et tarbija vajadused hakkasid kasvama ning nõudlus toidule ja meditsiinile samuti tõusma hakanud, sest vajadus neile suureneb iga päevaga.

Pandeemia on sündmus, mis toob endaga kaasa muutused tootmises, transpordis ja kaubanduses. Sellega kaasnevad muutused tulevastest indeksites ehk muutuvad aktsiaturu hinnangud, toormehinnad ja veo hinnad, mis reageerivad kiiresti muutuvatele turutingimustele. Tulemuseks on tootjate tootmise piiramine ning sellega seotud nõudlus osade ja toorainete järele. COVID-19 on olukord, mida saab nimetada väliseks šokiks, mis mõjutas kiiresti absoluutselt kõiki tarneahela lülisid samal ajal. Tarneahelad on häiritud kolmel juhul: tooraine, tootmine ja pakendamine/komplekteerimine ning jaotumine (vt Joonis 5):

- 1) Tarnešokiga kaasnev ootamatu muutus toorainete osades ja tootmisvõimaluse kättesaadavuses, mis mõjutab hindade tõusu. Hindade tõusuga võivad kaasneda ka vajalike komponentide kättesaadavus, mis on omakorda tingitud tooraine osade ja tööjõu puuduse tõttu. Tarne raputus on pikk protsess, mis võib hakata mõjuma alles hiljem, kõik oleneb sellest, kui suur on olemasolevate varude koguseline tagavara (Notteboom, Pallis, Rodrigue 2021).
- 2) Nõudluse šokid viitavad ootamatule nõudluse muutusele ennenägematute asjaolude tõttu. Mitme eseme, näiteks toidu puhul võivad ootused viia varumiseni, mis omakorda võib põhjustada nõudluse ajutist suurenemist, kusjuures mitmed esemed muutuvad kättesaamatuks. Kaalutlusõiguse alusel kasutatavate esemete, näiteks autod, rõivad, mööbel

ja seadmed. Nende tarbimine lükatakse tavaliselt edasi ning nõudlus energia järele väheneb samal ajal reisijate ja kaubaveo liikuvusega. Erandid puudutavad meditsiiniseadmeid ja ravimeid, mis näevad pandeemia ajal tõusu.

- 3) Jaotusvõimalusi kahjustavad eelkõige kaubanduspiirangud, tööjõu puudus või peamiste jaotusjaamade (nt. sadamad, lennujaamad või jaotuskeskused) sulgemine. Ehk olemasolevad varud ei pruugi tänu levitusvõimaluste puudumisele saadaval olla. Isegi, kui meil ei oleks tööjõu ega tehaste sulgemise muret tekiks probleem just jaotusvõimaluste puudujärgist, mis sõltub palju rohkem tööjõust ja töötajate haigestumisest, kui eelnevad etapid. Pärast nõudluse olulisi muutusi muudavad suured turustajad, näiteks e-kaubanduse jaemüüjad oma hankestrateegiaid. Keskendudes suure nõudlusega kaupadele lõpetades samal ajal oma ära nägemiste järgi esemete hankimise (Notteboom, Pallis, Rodrigue 2021).



Joonis 5. Tarneahel

(Allikas: Notteboom, Pallis 2020)

Autori käsitus

Šokid võivad tarneahelas levida ning tagasi levida sõltuvalt nende asetusest. Üksik levik esineb tavaliselt siis kui toimub ilmastikunähtus või streik. Sellised sündmused on hästi dokumenteeritud kuna need hõlmavad tarneahela kergesti tuvastatavat komponenti või segmenti. Leviku ja tagasileviku mehhanismid esinevad märkimisväärsete looduskatastroofide, poliitiliste revolutsioonide, finantsiliste vapustuste või globaalse tervise kriisi korral suurel skaalal. Pandeemia ajal leviku ja tagasilevi mehhanismide koostöö tekitab mitmeid raputusi majanduses. Näiteks toidu, paberkaupade, puhastusvahendite varumine kannab inventari jaotuskeskustest üle

lõpptarbijale (nt tarbijakodudesse) nii lühikese aja jooksul, et tootmis- ja turustamisvõimalused ei tule toime (Notteboom, Pallis, Rodrigue 2021).

1.4 Tugev surve konteinertranspordile

Ülemaailmsed laevaliinid seisavad pandeemia tõttu silmitsi üha suureneva mahajäämusega graafikutest ja viivitustega sadamates, mis koormavad tarneahelaid ning võivad häirida ülemaailmset kaubandust.

Konteinerlaevandusetööstuse esindajad ütlevad, et sektor on tugeva surve all tänu töötajate haiguse, sotsiaalse distantseerumise ja karantiini tõttu, samuti tarbijate nõudluse erinevuse ja tehastes tootmise katkemise tõttu, mis on põhjustatud liikumispiirangust. Maailma suurima konteinerlaevade konteineri Maersk Line'i planeerija nimetab seda „täiuslikuks tormiks“, sest vähenenud on võimsus ja kasvab nõudlus. Ehk terminalid on ülekoormatud ning transpordi võimekuse vähenemisest tulenevalt toimub kaupade ülemäärane kuhjumine ladudes ja veoautojuhtidest on puudus. Seda on eriti märgata Aasias, kus paljud ettevõtted on avavamas end taas peale esimest lainet. See kõik toob endaga kaasa tootlikkuse aeglustumise, mis lükkab edasi rohkem laevakülastusi ning sealt tekibki nõiarang.

Mõnes maailma põhisadamas ootavad laevad kai ääres, et saada edasisi juhiseid või ootavad kaupa. Näiteks detsembris 2020 teatas Lõuna-California merebörs, mis jälgib USA, Los Angelese ja Long Beachi kahte suurimat konteinersadamat, et seal on ankrus 17 konteinerlaeva ning peagi saabub veel 4. Kuigi oktoobris teatati sadamas rekordilisest impordimahust - kokku 506 613 konteinerit, mis on rohkem kui 2019. aasta samal perioodil. Sellele vastuseks on laevandusettevõtted sunnitud tellimusi tühistama ja laeva ümber suunama, sest pole vastavalt tööjõudu ega mahtu. Kogu tarneahel on surve all ja turuolukord erakordne, sest pandeemia puhangud võivad kiiresti häirida sadamaterminali tootlikkust sundides suurt hulka töötajaid isoleerima. Näiteks on olnud juhiseid, kus sadamad on pidanud saatma karantiini 600 sadamatöötajat, kuigi sadam oli oma tegevuse tipus ja nädala jooksul oli oodata 10 laeva, kes konkureerisid kai koha pärast (Foster 2020).

Peamine probleem on tegeleda lastiruumi pakkumise vähendamisega konteinerveosektoris. Oodates laevakaubanduse jätkumist täiskiirusel, kaaluvad paljud ekspedeerijad ilmselt teiste transpordiliikide kasutamist kas raudteel või prahitud kaubalendude korraldamise teel (Foster 2020).

Surve on pandeemia algusest peale kasvanud, kui koroonaviirus hakkas levima, vähenes ülemaailmne kaubandus enneolematu kiirusega ja laevaliinid tühistasid lugematul hulgal reise.

Viimastel kuudel on toimunud kaubanduse elavnemisega nõudlus Aasiast lähetatud toodete järele kasvanud ja laevaliinid töötavad täisvõimsuse lähedal (IndustryEurope 2020).

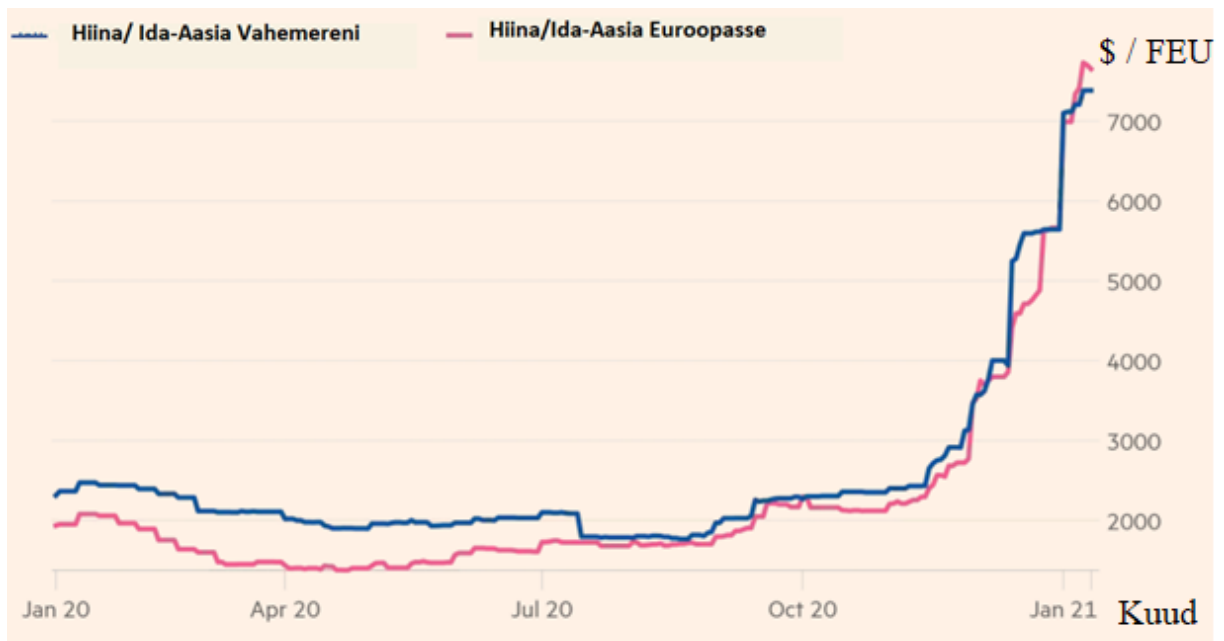
2 Konteinertranspordi hinnad ja koguselised muutused

Konteiner transpordi alla kuuluvad erinevad kauba saatmise viisid LCL või FCL. LCL tarneviis, kus kauba saatja on meretranspordiks broneerinud vaid osa konteinerist. LCL kasutades ei pea kaubaomanik muretsema konteineri kohaletoimetamise pärast ja tagasitoimetamise pärast. Kuna konteinerit jagatakse on see pakenditeenuseid pakkuva ettevõtte kohustus, kes on ilmselt juba konteineri tagasisõidu broneerinud. Eksportijad peavad muretsema ainult saadetava kauba pärast. FCL, kus kauba saatja on kauba meretranspordiks broneerinud kogu konteineri ruumi. FCL on kauba saatja jaoks mõeldud konteineri koormus, kus konteineri mahtu võib mittetäielikult kasutada. Ehk saatjal on võimalus lihtsalt kogu konteiner broneerida konkreetseks vajaduseks ja kasutuseks.

2.1 Veohinnad Hiinast Euroopasse

Tõusvaid hindu soodustab just konteinerite nappus ja tarbijate nõudluse taastumine. Kaupade Hiinast Euroopasse saatmise kulud on viimase kaheksa nädala jooksul alates 2020 novembrist enam kui neljakordistunud, jõudes rekordiliselt kõrgele kuna pandeemiast tingitud tühjade konteinerite puudus häirib ülemaailmset kaubandust.

40' Aasiast Põhja-Euroopasse saatmise kulud on 2000 dollarist kasvanud umbes 9000 dollarini alates 2020 novembrist (vt Joonis 6).



Joonis 6. Veohinnad Hiinast Euroopasse

(Allikas: Steer, Romei 2021)

Autori käsitus

2020. aastal esimesel poolel jäid Euroopas ja USAs tuhanded tühjad konteinerid sadamatesse seisma, kui laevaliinid tühistasid sadu reise kuna koroonaviiruse blokeeringud põhjustasid maailmakaubanduse äkilise aeglustumise. Kuigi Lääne Aasias nõudlus valmistatud kaupade järele aasta teises pooles taandus, siis lastisaatjate vaheline konkurents kasvas olemasolevate konteinerite pärast, mis tõstis omakorda veohindade kulusid. Seoses konteineri transpordiga on toimunud majanduses suur kukkumine, kuid nõudlus aina kasvab, mida terminalid ei suuda tõhusalt ära käsitleda. Sellega kaasnevad omakorda ummikud, mis aitavad kaasa kõrgematele hindadele, sest laevaliinid küsivad lisatasusid, et kompenseerida sellega pikemad ooteajad.

Alates novembrist 2020 on Euroopasse saatmise kulusid mõjutanud konteinerite ümbersuunamine Vaikse ookeani liinidele. Seevastu on Hiinast USAsse saatmise kulud püsinud alates oktoobrist, kui Hiina valitsus palus laevandusettevõtetal oma hindu piirata. Lisaks sellele on tekkinud konteineripuudus, millel on suur mõju äritegevusele, sest tarnijad ei ole nõus hetkeliste suurte hindade tõttu kaupsid kohale toimetama. Näiteks osad tellimused ootavad alates novembrist saatmist, kuid siin ongi igale tarnijale küsimus, kas edastada 12 000 dollari suurune hind kliendile või riskida varude kokkukuivamisega. Ettevõtetal on toorainete ja pooltoodete varud otsakorral, mille tulemuseks on varude vähenemine ning hindade kiire tõus.

Siin tuleb seoses pakkumiste nappuse ja kõrgete veohindadega, mis võivad tulevikus kaubanduse kasvu pärssida ning aidata kaasa aasta jooksul ajutiselt suuremale inflatsioonisurvele. Uue aasta

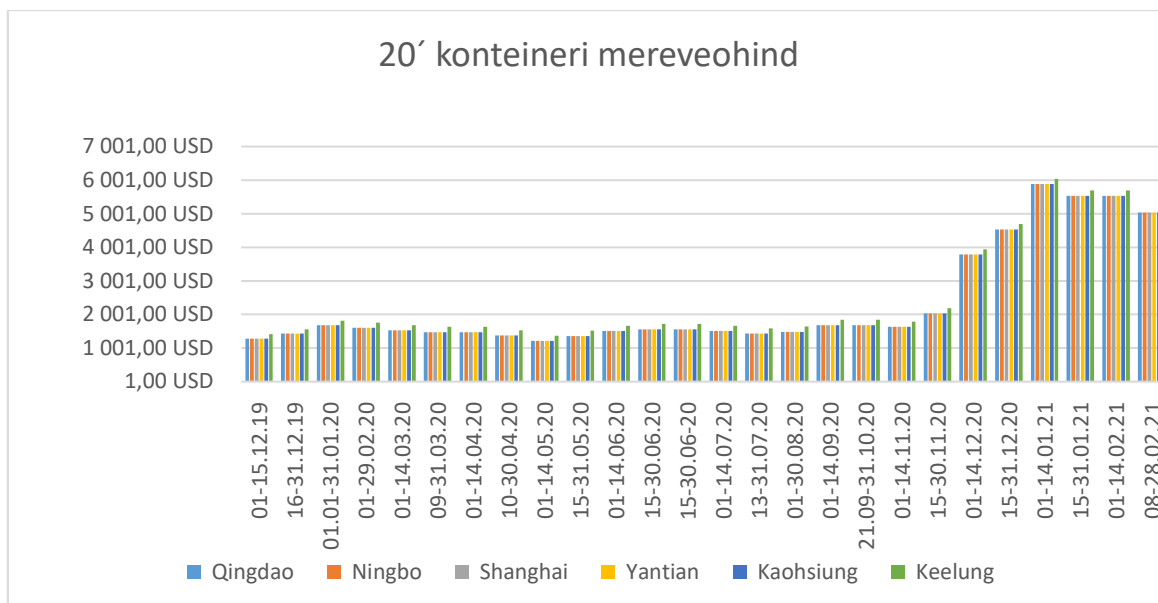
veebuaris loodavad laevaliinid, et Aasia tootmise aeglustumine võimaldab vedajatel tegeleda tellimuste kasvava kuhjumisega ja viia vähemalt ajutiste hindade langemiseni (Steer, Romei 2021).

2.2 Konteineriveo hinna kujunemine

Sidudes lõputöö ja praktika omavahel toob autor välja 2019 detsember kuni 2021 märtsi vahemiku hinnad kliendile ja vedajate hinnad. Vedajate hinnad võtab autor isiklikust kogemusest, mis on seotud tema igapäeva tööga. Valimikuks on sadamad, kus on autoril endal kokkupuude olemas ja kaupa toimetanud Euroopasse. Vedajate hinnad sisaldavad tavaliselt merevedu, sihtterminali kätlemisega seotud kulusid ja dokumentatsiooniga seotud kulusid. Autor võtab vedajate hindade näiteks järgnevad sadamad: Qingdao, Ningbo, Shanghai, Yantian, Kaohsiung, Keelung ning konteinerid 20', 40' DC ja 40' HQ näitel. Kliendile hind on täis- ja osakonteineri näol, kuid sealt saab tuua hinna erinevused. Kliendile kujunev hind koosneb mereveost, dokumentatsioonist ning impordi deklaratsioonist, kohalikest maksudest (näiteks käibemaks, tollimaks) ja kohalikest veost. Kliendi peamiseks impordivaks kaubaks on elektroonilised kaubad, mida tuuakse nii osakonteinerina kui ka täiskonteinerina vastavalt, siis hindadele, kogustele, vajadusele ja hindadele.

Alustuseks on autoril välja toodud vedajate hinnad konteineritele, mida näeb joonistel 7, 8 ja 9. Joonisel 7 on näha 20 jalase konteineri hinnad, kus vaadeldav periood on 2019 detsember kuni 2021 veebruar (vt Joonis 7). Iga kuu lõikes on välja toodud kuuest sadamast väljumiste hinnad Euroopasse, kus on sihtpunktiks võetud Muuga sadam. Alates 2019 detsembrist kuni 2020 novembrini püsisid hinnad stabiilsed, sest peale esimest koroonalainet ei jõudnud majandusel tekkida suuremaid probleeme. Kuid teise laine kiire peale tulemisega ei jõudnud majandus stabiliseeruda ning probleemid tekkisid ka kiiremini, see oli järsk löök ülemaailmsete konteinermahtudele ja vedajate sissetulekutele. Esimeses laine ajal oli koroonaviiruse mõju peaaegu talutav, kuid mida kauem ja laialdasemalt haiguspuhang kestab seda rohkem kahju see põhjustab. Alates 2019 detsembrist kuni 2020 novembrini olid 20' konteineri mereveohinnad 1285 USD – 1840 USDini. Sealt edasi hakkasid hinna kasvama olenevalt sadamast 2035 USD – 6040 USDini.

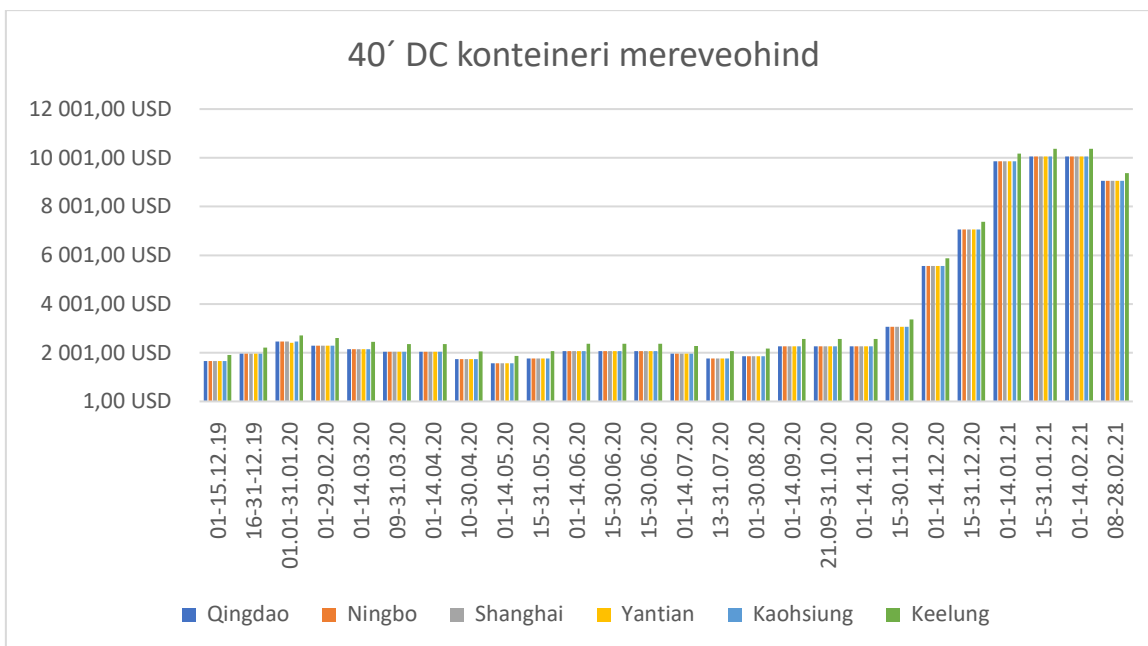
Autor on läbitöötanud suure hulga statistilist materjali (LISA 1; LISA 2; LISA 3), mis kajastub allpool toodud joonistel 7; 8 ja 9 (vt Joonis 7; vt Joonis 8; vt Joonis 9).



Joonis 7. 20' konteineri mereveohinnad

Autori koostatud

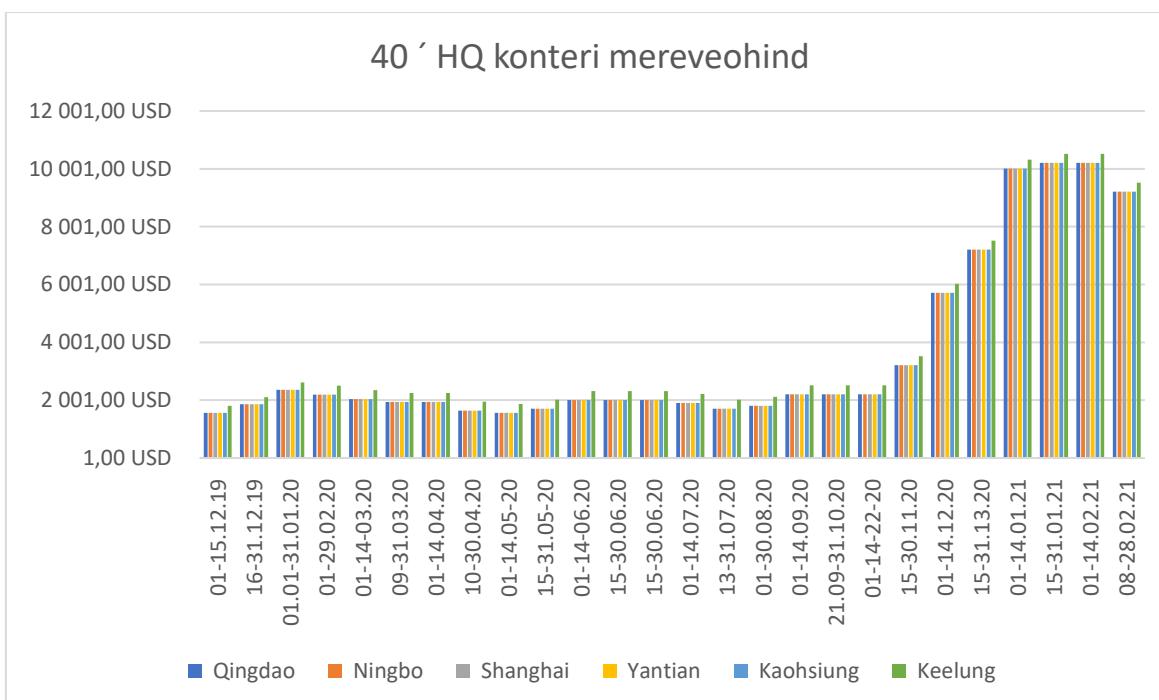
Vaadates ka järgmisi jooniseid, kus on näha 40' DC ja 40' HC vedaja mereveohindasid ja vahemikuks samuti 2019 detsember kuni 2021 veebruar (vt Joonis 8; Joonis 9). Koroonaviiruse teise laine on kaasnenud suuremad probleemid nii sadamates, tehastes kui ka terminalides lisaks sellele tarbija poolt nõudlus aina kasvab, mis ei aita taastumisele kaasa. Tehastes inimesed haigestuvad ning ei jõua nii kiirelt tooteid valmis saada, kuigi tarbija nõudlus kasvab iga päevaga. Selletõttu tekivad sadamates suured ummikud, sest kaubad ei jõua tehastest õigeks ajaks terminalidesse ning peale laadimine lükkub iga päevaga aina edasi. See omakorda suurendabki vedaja hinda, sest laevad peavad maksma lisaraha seisupäevade eest, lisaks peavad kliendid maksma kauba hilinemiste eest. See kõik on nagu lumepall, mis aina veereb ja veereb. 40' DC mereveohinnad (vt Joonis 8) on samuti esimese laine alguses 2019 detsember kuni 2020 novembri esimesel poolel stabiilsemad 1660 USD - 2570 USD, kuid teise laine tulemisega 2020 novembri teine pool kuni 2021 veebruar lähevad ka hinnad kõrgemaks. Sel ajal ulatuvad mereveohinnad 5560 USD - 10 370 USDini.



Joonis 8. 40' DC konteineri mereveohinnad

Autori koostatud

Samad muutused on ka 40 HC puhul (vt Joonis 9), kus hinnad on esimesel perioodil stabiilsed 1560 USD – 2520 USD ning teisel perioodil 3210 USD – 10 520 USD.



Joonis 9. 40' HQ konteineri mereveohinnad

Autori koostatud

Lisaks uuris autor välja hinnad kliendile, kuhu sisse on arvestatud merevedu ning kauba saabumisel lisatakse hinnale veel kohalik vedu, tollimine ja kohalikud maksud. Paraku saab autor näite tuua välja vaid kirjeldades, sest antud info on firma sisene ning kliendi info konfidentsiaalne. Hinnad on osakonteineri ja täiskonteineri näitena. Autori enda kogemusest soovitakse suuremaid kaupasad mahutada pigem osakonteinerina, sest see on odavam ning sellega ei pea muretema ka konteineriga seotud maksude ja tagastamise eest. Uuritavaks valimikus on 2020 jaanuar kuni 2020 detsember. Sellest saab samuti teha järeldusi, et pandeemia esimesel lainel ei mõjutanud probleemid väga palju klientide seisukohti ega harjumusi ehk telliti pigem rohkem ning täiskonteineritega kaupu, mis olid kallimad. Kuid teise laine tulekuga hakkas antud klient pigem kasutama osakonteinereid ilmselt tulenevalt sellest. See on odavam ning lisaks ei ole enam vaja ka nii palju kaupa tuua, sest ka tehastes on koroonapandeemia mõjutanud nende tegevust ning majandusliku põntsu pannud esimese laine. Hinnad kliendile on arvestatud ekspedeerimis firma rentaalsusele. Autori tähelepanek antud analüüs ei spetsialiseeru hindadele vaid just sellele, et ennem kasutati pigem täiskonteinerid ja toodi rohkem kaupa korraga. Hinna vaates oli 2020 aasta alguses täiskonteineri hind umbes 1000 USD – 3000 USD valitud kliendile. Hind oleneb sadamast, vahemaast, kauba kogusest ja kaalust. Kuid pandeemia leviku tõusmisega vähenesid kaupade kogused ning klient otsustas pigem osakonteineri kasuks, sest see on odavam ja kaupade tootmine on langenud. 2020 aasta alguses ulatusid osakonteineri hinnad antud kliendile 100 USD – 850 USD, kuid peale teist lainet ulatusid hinnad juba 200 USD – 2000 USD olenevalt samamoodi kauba kogusest, kaalust ja tegumoest.

2.3 Konteinerivedude indeksi hinnad ja pandeemia kulg

Hetkeline hinnamäär vastupidavus uuel aastal peale Hiina pühi näitab, et hindu tõstvaid tegureid tuleb veel leevendada. Lasti mahajäämus, sadamaummikud, seadmete nappus ja püsivad suured mahud tähendavad, et lastisatjatelt nõutakse endiselt pagasiruumiga kauplemise eest lisatasu.

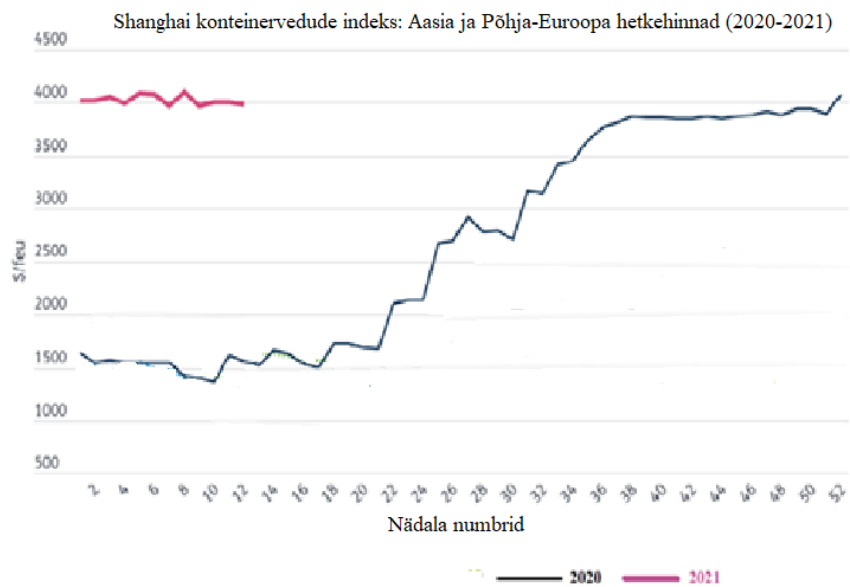
Varasematel aastatel on Hiinas uue aasta tulek käivitanud konteinerite hetketuru pehmenemise ja ei ole olnud mingit märki määrade tõusust, mis on jäänud 2021. aasta tunnuseks. Tuleb leevendada USA kui ka Euroopa suuremates sadamates ummikuid ning mahunõudlus kasvab iga päevaga kiiresti, mille tingib seadmete nappus ja kauba mahajäämus. Analüütikud on välja toonud teises kvartalis aset leidvad leevendused, kuid need prognoosid ei ole kaugeltki tagatud pandeemiast tingitud jätkuva ebakindluse keskel. Hetketuru indeksid jäävad jätkuvalt hinnakindlaks ning veohinnad on viimastel nädalatel peamiselt Ida-Lääne tehingutel vähe muutunud, sest puudub traditsiooniline Hiina-järgne uusaastamahu langus. Viimane Shanghai konteinerveoindeksi Hiina

ja Põhja-Euroopa hetkehinnad on 3966 dollarit 20' konteineri kohta ehk see näitab 3,5% langust võrreldes Hiina uusaasta eelse tasemega. Seevastu Hiina-Vahemere hetkemäärad on veidi rohkem muutunud 4,8% võrra 4078 dollarini TEU kohta, sest määrad on tõusnud. SCFI näitab Hiina - USA lääneranniku kaubanduse 1% kasvu selle nelja nädala jooksul 4078 dollarini FEU kohta ning marginaalselt on tõus olnud 0,2% Hiina-USA idaranniku marsruudil 4808 dollarini FEU kohta (vt Joonis 10) (Nightingale 2021).

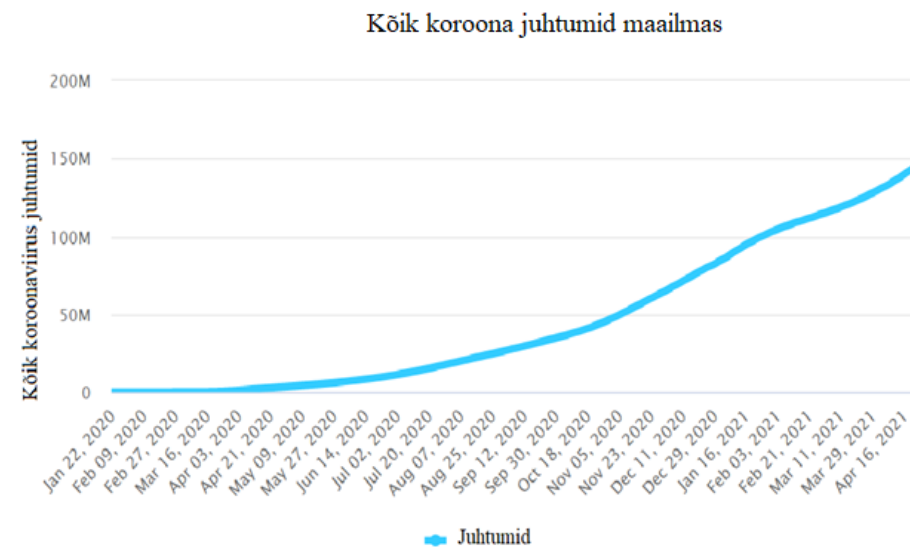
Aastased intressimäärade võrdlused on endiselt teravad, mis toovad esile turu püsiva tugevuse, sest hetkehinnad on rekordiliselt kõrged. Kaug-Ida Euroopa suuna puhul maksavad lastisaatjad praegu vedajale neli korda kõrgemat preemiat kui see, mis nad peaks tegelikult maksma 20 jalase konteineri eest võrreldes viimase aastaga (Nightingale 2021)

Luues hindaga seoseid toob autor välja maailma pandeemia haigestumise näitajad alates pandeemia algusest jaanuar 2020 (vt Joonis 11) ning võrdluseks kõrvale ka Hiina haigestumise näitajad (vt Joonis 12). Kui vaadata haigestumise joonist (vt Joonis 11) ja konteinerivedude indeksi joonist (vt Joonis 10) saab tuua välja, et algselt olid hinnad püsivad ning kõikumine oli üsnagi stabiilne 1000\$/FEU kuni 1500\$/FEU kohta mõnel kuul kukkus see isegi 500\$/FEU kohta kuigi haigestumise näitaja oli koguaeg kasvu teel. Kuid alates oktoobrist 2020 hakkasid konteineriveo hinnad drastiliselt tõusma 1700\$/FEU kohta, mis oli 2020 aasta lõpuks juba 3800\$/FEU kohta, samal ajal oli haigestumise näitaja iga päevaga tõusmas. Siit saab teha järelduse, et oktoobrist alates oli pandeemia levinud juba laiemalt ning jõudnud tehastesse, tööstustesse, sadamatesse ning oli liikunud suurematesse töögruppidesse, kus paari positiivse nakatumine võis kaasa tuua kogu tehase sulgemise või paljude inimeste isolatsiooni saatmise. Sellega omakorda kaasnesid töö seiskumised, mis tõid kaasa kaupade valmimise edasilükkamise, see pani sadamad ootele ning nemad omakorda laevad ootele. Laevu ei saa kaikhale lasta, kui kaup ei ole valmis, siit tulid juurde lisatasud seismiste eest, samuti tuli maksta lisatasusid kaupade hilinemise eest. Sadamaummikud põhjustavad viivitusi, mis tegelikult piiravad võimsust ja ookeanilaevad teatavad endiselt üle broneeritud laevadest. Aasia ja Euroopa teenuste puhul takistavad viivitused ja kitsaskohad jätkuvalt veoste kiirust ja tõhusust. Turu langetamine saabub alles, siis kui maailm saab hakkama koroonaviiruse pandeemia jätkuva teise lainega ja mujal vaktsiinide levitamise. 2021. aastal, kui vaktsineerimisprogrammid võimaldavad normaalselt elu jätkata, siis kaupade kolimiseks eraldatud vahendid lähevad tagasi teenustesse. Sellega ei kaasne küll nõudluse kokkuvarisemist, kuid see läheb tagasi normaalsemale tasemele (Nightingale 2021). Lisaks ei ole vähenenud ka meretranspordi nõudlus, püsivat tõusu ajendavad endiselt tarbijad, kes kulutavad teenuste asemel kaupadele ning jaemüüjad, kes võistlevad varude taseme tõstmise nimel, mis

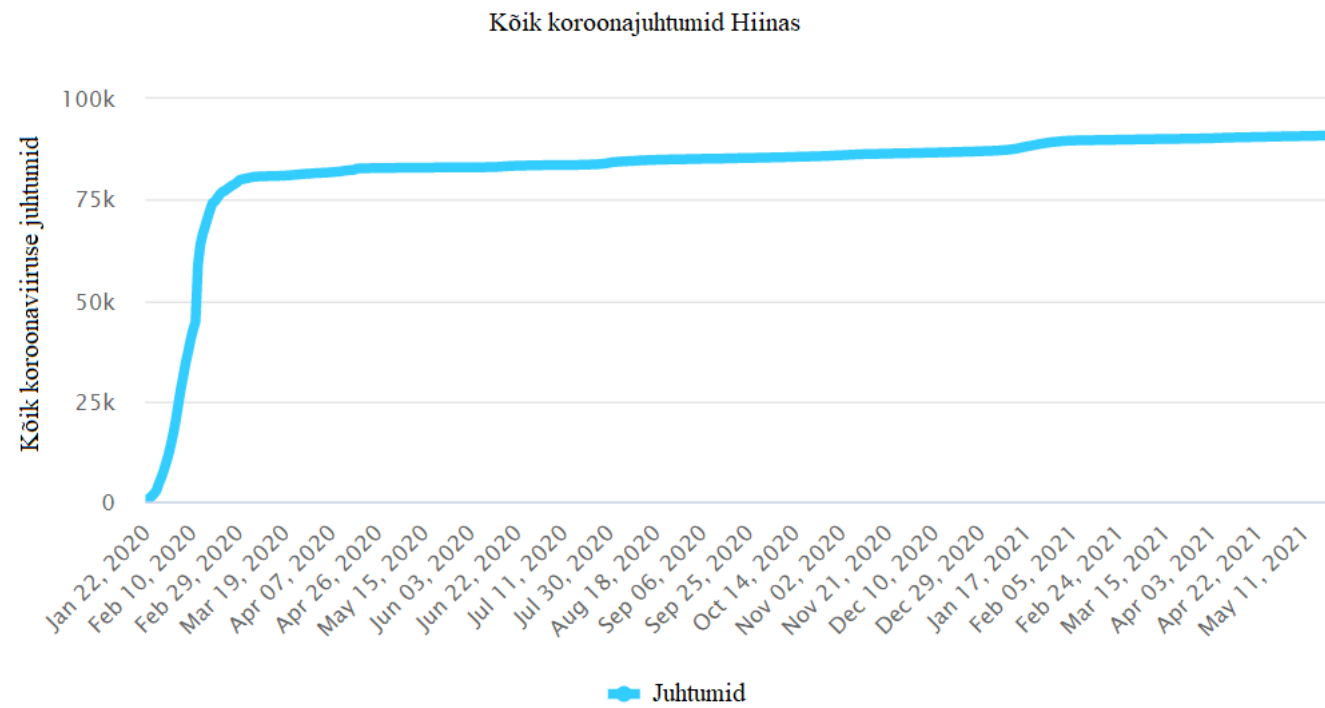
tähendab, et sellega ei leevendata äärmist ummikut ja viivitusi peamistes suuremates sadamates. Saadetised venitatakse aprillini ning ummikud toetavad tarneahelaid.



Joonis 10. Shanghai konteinerredude indeks
(Allikas: Nightingale, Lloydslis, 2021)
Autori käsitus



Joonis 11. Kõik koroona juhtumid maailmas
(Allikas: Worldometer, 2021)
Autori käsitus



Joonis 12. Kõik koroonajuhtumid Hiinas

Allikas: Worldometer (23.03.2021)

Autori käsitus

2.4 Kuidas vältida sadamaummikuid?

Laevanduses on kohaletoiemtamise tähtjaks umbes kaks kuni viis nädalat, siis on piisavalt aega, et märgata, millal kitsaskohad tekivad. Praegune kriis tarneahelas kestab seni, kuni nõudlus ületab sadama võimsuse, mida pandeemia on vähendanud. Parem nähtavus nõudluse tarneahelas võib aidata pakkuda võimalusi ummikute vähendamiseks tulevikus. Varajased hoiatused tekkiva nõudluse kohta tarneahelas võivad aidata lahendada mõningaid sadamaummikuid, mis on põhjustanud lasti viivitusi mitmes peamises impordivärvavas. Tarneahela kõigi komponentide praegune võimsus ja tulemuslikkus piirkondlikul tasandil peavad olema palju läbipaistvamad, et hõlbustada paremat otsuste tegemist. Samas on ennatlik paluda tööstusel võtta tähelepanud varajastel hoiatusmärkidele ummikute kohta, kui need märgid ei ole üldse nähtavad. Arvestades, et Aasia-Euroopa kaupu teenindavatel terminalidel on viis nädalat nõudlust ja USA läänerannikul asuvatel terminalidel on kaks kuni kolm nädalat täitmisaeg, on võimalik ressursse ennetavalt hallata ja kehtestada eriolukorra meetmed (Baker 2021).

Probleemide ennetamine võimaldab laevade varasemat lasti ümbersuunamist. Näiteks igakord, kui ilmenvad hoiatusmärgid ummikute kohta, võib lastisaatjaid julgustada ja motiveerida kasutama alternatiivseid turuteid. Kauba ümbersuunamine saab toimida ainult, siis kui sellega hakatakse ennetavalt tegelema, et aidata vältida ummikuid, mitte ainult siis, kui laevad on juba järjekorras ootel. Samuti aitaksid vältida edasisi probleeme vedajate varasemad sõiduplaanikohandused. Vedajad, kes tegelikult vähendaksid nõudlusest lähtuvate ummikutega silmitsi seistes oma kärpeid ja reageeriks neile. Töötaksid oma terminalivõrkudega rohkem, et kehtestada ajakava kohandused varem, siis oleks võimalik vältida võrguluku halvimat. Hetkel on tööstusel nüüd palju paremad tehnoloogilised ja organisatsioonilised võimalused seda tüüpi reageerimisega toime tulla. Selles pole kahtlustki, et andmete parem jagamine tarneahelas võimaldaks paremini planeerida lastiliikumist ja minimeerida sadama ülekoormusega seotud kulusid, kuid isegi parema nähtavuse korral on kahtlusi, kas üksikutel tarneahelas osalejatel on piisavalt rahalisi stiimuleid ühise heaolu nimel tegutsemiseks (Baker 2021).

Sadamavaldajad võiksid etendada rolli tarneahelat hõlmavate reageeringute koordineerimisel koostööle, millega probleeme lahendada. Nutikad sadamaalgatused nagu Los Angelese signaal, mis ütleb turule, mis on tulemas, peavad olema kogu piirkonda hõlmavad algatused, sellest ei ole kasu, kui sellega tegutsev vaid üks sadamaalgatus. Reguleerivad asutused võivad toimida kasuliku koordineeriva organina, et märgata probleeme varakult ja organiseerida reageerimist erandolukorra meetmete võtmisele, et vältida ummikute halvimat kuhjumist. Kuid praegusel ajal

on reguleerivate asutuste roll hoopis kriisi ohjamisel, mida on ajendanud nii nõudluse kasv kui ka vähenenud tööjõu võimsus, see kõik on piiratud kõigest muust kui kulude ümberkorraldamine tarneahelas osalejate vahel. Sadamavaldajad ei saa sadamaid varustada, ei saa ärisid juhtida ja ei saa rohkem sadamatöötajaid koolitada, kahjuks ei suuda nad ka COVID-19 ravida. Eelkõige oli reguleeritavate asutuste ülesanne tagada, et sadama kasutajatele kehtestatud kulud ei oleks põhjendamatult ebaõiglased (Baker 2021).

Sadam on ainult nähtav märk probleemidest, mis eksisteerivad kogu tarneahelas, kuid mured saavad alguse juba liigse nõudluse tekkimisega. Kuigi kulude ümberkorraldamine võib muuta inimeste enesetunde paremaks, kuid tegelikult on see tekitatud just lastisaatjate poolt, kes toovad kõik kaubad sisse. Varem või hiljem peaksid kulud langema nende kaupade tarbijatele. Ja kuigi reguleerivad asutused võivad vaadata võrdsust ja õiglust on oht, et nad vaatavad ainult osalist pilti. Kui tahta muuta kogu turu olukorda on eelkõige vaja suurenda võimsust turul, millega kaasneks tööjõu suurendamine ja liikluse reguleerimine (Baker 2021).

2.5 Pandeemiaga kaasnenud finantsprobleemide lahendus

Maailmas ei ole peaaegu ühtegi tööstust, mida COVID-19 pandeemia ei oleks mõjutanud. Pandeemiast tingitud sulgemiste ja sulgemiste jõustumisel pidid paljud pangad ja muud finantsahela üksused muudatusi tegema enda tavapära reeglites ja süsteemides. Ilmselt suurimad kaubanduse rahastamise protsessi häired on seotud paberdokumentidega ja vabalt kaubeldavate vahendite füüsilise üleandmisega ning volitatud allkirjade nõuetega. Enamjaolt on need tingitud just töötajate füüsilise kohaoleku puudumisest tavapärasest tegevuskohas koos võimaluseta dokumente printida ja transportida. Tavapärase protsesside all tegutsemine ei olnud enam võimalik ning toimetulekuks olid pangad sunnitud looma või laiendama sihtotstarbelisi digitaalseid protsesse. Näiteks on pangad aidanud klientidel kriisist üle saada, leevendades paljusid rahastamistingimusi, algseid dokumenteerimisreegleid ja pastakaga allkirjade kirjutamist. Hetkeline kriis on ideaalne vihje, et kaubanduse võiks digitaliseerida, kuid paraku ei ole pangad näinud valitsusasutuste märkimisväärset sisulist toetust digitaalsetel tingimustel kauplemise hõlbustamiseks. Paraku on valitsuse toetuse puudumine isegi pandeemiast räsitud maailma valguses masendav, sest ka tulevikus ei pruugi olla kaubanduse digitaliseerimise väljavaated positiivsed. Näiteks *ICC Digitalisation Working Group* on öelnud, et üks peamisi põhjuseid miks digitaalselt kaubandust pole veel kasutusele võetud on tõsiasi et digitaliseerimine saab olla täpselt nii kasulik kui on selle vähim digitaalne link. Ehk kui üks tarneahela osapool näiteks valitsusasutus nõuab endiselt pastakaga allkirja koormatud füüsilisi originaaldokumente, siis peab kogu protsess

olema algusest peale vähemalt osaliselt paberipõhine. Selle tõttu on mõned ettevõtted hakanud kahtlema, miks nad peaksid suuri kapitaliinvesteeringuid oma protsesside digitaliseemiseks tegema, kui nende digitaalne töö on endiselt takerdunud nende taha, kes nõuavad pabereid kogu ahelas. Sellele vaatamata on paberivabade lahenduste meeletlik vajadus pannud paljud tööstused digitaalsele kursile, sest see ühtlasi lihtsustab tööd eriti just praegusel pandeemia olukorra ajal. Seda kõike kinnitab ka Rahvusvaheline Kriminaalkohus, kelle arvates kiirendab praegune kriis paberikandjal kaubandus- ja kaubandus finantseerimistingute märkimisväärset vähendamist, tulevikus võib-olla lõppkokkuvõttes paberdokumentide kõrvaldamist (Hoffman 2021).

3 Pandeemia tagajärjed

Pandeemia tagajärjed on avaldunud eelkõige just majanduses, kuid sellega on kaasnenud ka palju muidu probleeme. Näiteks majanduslikud probleemid, mis on seotud just tehaste, tööstuste, laevaliinidega ning isegi globaalsed probleemid annavad kõigele hoogu juurde. Samuti on mured avaldunud nii vaimselt kui füüsiliselt, inimesed haigestuvad ega saa tööd teha ning seoses sellega väheneb tehastes tööjõud ning puht füüsiliselt ei jaksa inimesed kogu nõudlust täitsa. Nõudlus, aga kasvab iga päevaga.

3.1 Koroonaviiruse pandeemia on tekitanud laevakonteinerite kriisi

Tänapäeval transporditakse enamik kaupa üle kogu maailma laevaga, muutes ülemerekonteinerid hädavajalikuks. Hetkel on nõudlus konteinerite järele ületanud pakkumise. Olukord on hetkel selline, et igaüks, kes tahab midagi suuremat või väiksemat kaupa vedada võib rentida selleks otstarbeks merekonteineri. Paraku antud olukorras ei ole see üldse lihtne, sest konteinereid ei ole piisavalt saadaval, samuti on konteineri ostmine keeruline (Kaufmann 2021).

Saksa päevaleht Frankfurter Allgemeine Zeitung andmetel pidi maailmas olema ainult kaks ettevõtet, mis ehitavad ja müüvad laevakonteinerid ning mõlemad firmad asuvad Hiinas. Näiteks igaüks Euroopas, kes soovib endale osta konteinerid saab selle osta ainult kasutatud versioonis. Isegi uued konteinerid, mis Hiinast tulevad Euroopasse saadetakse siia koos kaupadega ja neid on kasutatud vähemalt ühe saadetise jaoks, enne kui konteinerid saab Euroopas oma valdusse võtta (Kaufmann 2021).

Pandeemia tõttu on konteinerid kuhjunud Põhja-Ameerikasse, mis põhjustab konteinerite nappust mujal maailmas ning seda eriti Aasia-Euroopa suunal. Selle tõttu on Eestis raske importi korraldada, sest tellides Hiinast toormaterjali on omahind tõusnud viis korda, mis on logistikavaldkonnale tugev mõjutus. See tähendab, et ei tellita enam nii palju kaupasid ning ekspordile Eestis ei jätku konteinereid. Seda olukorda aitavad leevendada küll suured laevaliinid nagu näiteks Maersk ja MSC, kes toovad olenemata väga suurtest kuludest laevaliinile siiski Eestisse tühjasid konteinereid. Tänu sellele saavad eksportöörid oma tööd siiski jätkata (Ehand).

3.2 Miks mereveo hinnad tõusevad?

Lisaks mereveo hinna tõusmisele, on tõusnud ka üüri- ja saatmiskulud. Ennem 2020 aastat maksis Hiina sadamast sõitval laeval standardne 40' konteiner (12-meetrise) konteineri transportimine

umbes 1000 USD, mis on umbes 840 €. Praeguseks hetkeks on see, aga juba 10 000 USD, mis on välja toodud autori tabelites ja joonistes. Tõusvad hinnad on alati märk tasakaalustamatusest hetke olukorras on märk kasvavast nõudlusest (konteinerite ja laevaruumi jaoks), mille on seiskunud või isegi vähenev pakkumine. Rolf Habben Jansen, logistikafirma Hapag-Lloyd tegevjuhi arvates on suuremaks probleemiks hetkel laevaruumi puudus, kus reservlaevu pole peaaegu üldse järel. Selle põhjuseks on ilmselt, et paljud laevaomanikud pole viimastel aastatel oma laevastikesse investeerinud piisavalt, sest nad ei ole paljude aastate jooksul kapitali hinda teeninud. Lisaks sellele ei oodanud ilmselt keegi pandeemia tõttu suurt nõudlust laevatranspordi järele (Kaufmann 2021).

3.2.1 Globaalsed probleemid

Vaatamata lühiajalisele konteinerite nappusele, milles probleem ei seisne ainult uute konteinerite puuduses. Ei kasutata tänapäeval peaaegu kunagi konteinereid ühekordseks kasutamiseks ja need on hoopis osa ülemaailmsest süsteemist. Siinkohal saab näitena tuua välja konteineri, mis on Hiina mänguasjadega koormatud, kuid kohe kui see on Euroopa sadamas maha laaditud, siis täidetakse konteiner uute kaupadega ja võib seejärel vedada näiteks Saksa masinaosi Aiasse või Põhja-Ameerikasse.

Juba aasta aega on olnud raske säilitada ülemaailmseid ajakavasid, mis reguleerivad mandrite vahelist laevandust, kuna 2020. aasta alguses alanud COVID-19 pandeemia on jätkuvalt oluliselt häirinud ülemaailmset kaubandust. Näiteks üks tarnekitsaskohti või kauba tarnimata jätmise probleeme oli sel aastal Suessi kanali katastroof. Katastroof seisnes selles, kui Euroopat ja Aasiat ühendavat Suessi kanalisse jäi lõksu suur kaubalaev Ever Given 20 000 konteineriga laaditud ja 400- meetrine ning 220 000- tonnise kogumahutavuse, mis sõitis madalikule 24. märts 2021 (Rajasaar 2021). Laeva blokeeris kogu Suessi kanali ning mõlemalt poolt ootas kanalisse saamist üle 100 kaubalaeva, mis lõplikult kokku tegi peaaegu 400 laeva. Laeva kätte saamiseks oli vahepeal arutlusel isegi konteinerite maha laadimise idee, et laeva kergemaks saada. Suur kaubalaev saadi lõpuks madalikult lahti viis päeva hiljem 29.03.2021, mis andis võimaluse kanalis laevaliiklus taastada. Hinnanguliseks väärtuseks tol hetkel hinnati 12 miljardit dollarit, kui vältida kanalit ning minna ringiga tuleb reisi kohta maksta umbes 450 000 dollarit. Lisaks laevapoolt tekitaud kahjud peab laevaomanik korvama, seniks kuni laevaomanik tasub 900 miljoni dollari suuruse hüvitise peab laev olema Egiptuses arestis (Kivil 2021). Autor loob siin seosed ka enda teema, sest seoses viivitustega lisanduvad ka uued kulud, uued hinnad laevaliinilt ning tarneaeg

pikeneb, samuti peavad importijad/eksportijad põhjendama klientidele kaupade hilinemist ning nemad omakorda peavad muutma enda tehasegraafikuid ja tootmist. Seda saab nimetada justkui lumepalliks, mis hakkab ühest otsas veerema ning aina kuhjub suuremaks.

Katastroofiga kaasneb umbes ühe kuni kahe nädalane saabumise erinevus Euroopasse ja Aasiasse. Seoses sellega esinevad täiendavad ummikud, kui suurematesse sadamatesse saabub samal ajal liiga palju kaubalaevu. Samuti tuleb edasi-tagasi reisirid lükata edasi ja mõned täielikult tühistada (Kaufmann 2021). Antud olukorraga saab autor luua ka praktilise kogetuga omapoolse seoses, kus kaupade Eestisse jõudmine muutus paari nädala võrra, olenevalt kuidas laev planeeris enda edasist reisi peale Suessi kanali katastroofi. Kas otsustas sõita ümber Aafrika või oodata Suessi kanali vabastamist. Näiteks üks laev, kes otsustas Suessi kanali vabastamise kasuks, lükkus 24 päeva edasi ning jõuab Eestisse alles 24.05, kuid oleks pidanud jõudma 05.05. Selles ei saa ka veel 100% kindel olla, sest probleemid võivad tekkida Euroopa vahesadamast väljumisega, kus olid samuti meeleatud ummikud seoses Suessi kanaliga ning nädal tagasi oli probleeme COVID-19 positiivsetega ning tühistati kõik laevade väljumised nädalaks. Need on olukorrad, mis on vaid üks väike tükk globaalse logistikaplaani üldpildist, mis on täielikult rööbastelt maha läinud ning keegi ei oska neid ette ennustada.

Näiteks HHLA terminalid on pidanud kahe nädalaste hilinemistega oluliselt rohkem kokku puutuma, mitte ainult Suessi kanali katastroofi tõttu. Põhjenduseks on just laevaliiklus, mida ei saa 100% ette ennustada ning eeldatavad väljumised ja jõudmised võivad päris palju muutuda. Väljumiste probleemideks võivad olla tihtipeale, et kaup ei saanud õige ajaks sadama terminali, kaup ei saanud õige ajaks välja või ei saadud loodetud laevale kohta broneerida ehk laevas olid kõik kohad juba täis. See ka põhjuseks aasta algusest alates, miks ükski laev Hamburgi sadamasse ilma viivitusega ei jõua.

Euroopa vahesadamades algasid probleemid umbes üheksa kuud tagasi pärast Ida-Aasias tootmist oli taas hoog sees ning pärast esimest koroonaviiruse lõppemist hakkas nõudlus laevavõimsuse järele märkimisväärselt suurenema. Kuigi tekivad viivitused Hamburgi sadamas, siis olukord ei sõltu ainult neist, sest enam on Ida-Aasia laevadele pärast Suessi kanalit Vahemere sadamad ja Antwerpen ning Rotterdam, kus samamoodi tekivad juba viivitused, mis lükkuvad omakorda saabumist edasi. Kõik Euroopa suuremad sadamad kannavad praegu pidevalt kasvavate viivituste all laevaliikluses. Näiteks Euroopa suurima sadama Rotterdami läbilaskevõime on jõudmas oma piirideni, sest infrastruktuuri ei saa laiendada ning tuleb lahendada olukorrad olemasolevate kraanade, kaide ja terminalidega (Kaufmann 2021).

3.3 Eksport import süsteemiga kaasnevad probleemid

Konteinereid kasutatakse mitmekordselt ehk Euroopasse tulevad konteinerid on import ja kui siin saavad kaubad maha laetud, siis samamoodi läheb kaup Aiasse ekspordina tagasi sama konteineriga. Ehk iga „importkonteiner“, mis toob kaupu, muutub varsti pärast seda „ekspordikonteineriks“ vedades muidu kaupu üle maailma.

Siit ka tulemus, et probleemid ei piirdu ainult sadamatega, sest viivitused mõjutavad ka teisi majanduse osi. Seose laevade hilinevaste tõttu on ekspordilasti haldamine eriline väljakutse, sest mida hiljem laevad saabuvad, seda kauem istuvad ekspordikonteinerid terminali rajatistes. Tulevikus tahetakse konteinereid hakata kasutama rohkem efektiivsemalt. Selle suuna on võtnud endale näiteks juba Hapag-Lloyd, kes võib väljastada tühjad konteinerid klientidele kättesaadavaks veidi hiljem kui varem, see tähendab et ainult viis päeva enne sadamast lahkumist 10 päeva asemel. Samuti on Hamburgi HHLA astunud erinevaid samme kauba sissevoolu kontrollimiseks. Lisaks on hoolitsetud, et konteinerite hoidmiseks oleks piisavalt ruumi ja ma oleks piisavalt aktiveeritud täiendavad ladustamisruumi (Kaufmann 2021).

4 Konteiner transpordi tulevik ja lahendused olukorrale

Antud teemas teeb auto järeldused, kuidas leida lahendused, mis aitaks kaasa hetke olukorrale seoses viivituste, hilineamise ja kõrgete hindadega.

Esmalt võtab töö autor fookusesse viivitused ja sellega seotud ummikud. Näiteks esimeseks abinõuks võiks töötada selle nimel, et nii tehaste kui sadamate töötajad saaksid kõik vaksineeritud. See aitaks kaasa töötajate isolatsiooni vähenemisele, tootmise stabiliseerumisele ja tehaste poolt viivituste vältimisele. See omakorda annaks võimalusele laevadel õige aegselt kaikkohale pääseda ja samuti õige aegselt väljuda.

Lisaks sellele võiksid nii tehaste töötajad ja sadamatöötajad teha pidevat koostööd omavahel, märgates võimalikku hilineamist teatada sellest kohe. Mida varem seda parem, sest nii saab kõige kiiremini vältida lisakulusid ja võimalikke ebameeldivusi osapooltele. Samuti peaksid antud olukorras tegema sadamad omavahel väga tihedalt koostööd ja suhtlema, kuidas terminalis töö võimsuse ja mahuga lood. Märgates kõige väiksematki murekohta, tuleks selleks teatada järgmist sadamat ja siin kohal võiksid töötajad kasutada lähemal asuvate sadamate ja terminalide abi. Ehk kui suures vahesadamad on tekkinud ummik ja töökoormus suureks läinud, tasuks ühendust võtta lähiümbruses väike sadamatega, et äkki neil on võimalus aidata.

Kõige suuremaks ja olulisemaks teguriks on muidugi ka tarbija. Pandeemia olukorras ilmselt kõik nägime, kuidas poodides inimesed ostsid hulgi endale tooteid koju seisma ega tarbinud neid. Siin on oluline roll, et tarbija ostaks nii palju kaupa, kui palju ta realselt tarbida suudab. Tarbija omaltpoolt üle tarbimisega soodustab üle tootmist, millega ei pruugi tehased toime tulla, sest nõudlus kasvab iga päevaga, aga võimsus tehases väheneb seose pandeemiaga.

Vältimaks tulevasi puudujääke, mis on tekkinud pandeemia olukorraga. Tuleks tulevikus vähendada sarnase olukorra tõenäosust tulevikus. Eelkõige peaks jälgima: kaubanduse hõlbustamise reformide edendamist, jälgima merekaubandust ja prognoosimist parandama ning riiklike konkurentsiasutusi võiks tugevdada (UNCTAD 2021).

Esiteks peavad poliitikakujundajad viima ellu reforme, et muuta kaubandus lihtsamaks ja vähem kulukamaks, millest paljud on sätestatud Maailma Kaubandusorganisatsiooni kaubanduse lihtsustamise lepingus. Vähendades laevandussektori töötajate füüsilist kontakti, muudaksid reformid, mis tuginevad kaubandusprotseduuride ajakohastamisele, ka tarneahelad vastupidavamaks ja kaitseksid töötajaid paremini. Lisaks on UNCTAD esitanud pärast COVID-19 tabamist 10-punktilise tegevuskava (LISA 5), mis hoiab laevad liikumas, sadamad avatuna ja pandeemia ajal kaubavahetuse liikvel. Samuti on organisatsioon ühendanud jõud ka ÜRO

piirkondlike komisjonidega, et aidata arengumaadel selliseid reforme kiirendada ning lahendada pandeemiast ilmnenuid kaubandus- ja transpordiprobleeme (UNCTAD 2021).

Teiseks peavad poliitikakujundajad edendama läbipaistvust ja soodustama koostööd merenduse tarneahelas, et parandada sadamakülastuste ja liinilaevanduse sõiduplaanide jälgimist. Veel peab valitsus tagama potentsiaalselt transpordis väärkoheldud võtete uurimiseks ja avastamiseks vajalikud vahendid. Samuti pandeemia häirivaks iseloomuks on konteinerite nappus, mis on seotud impordi ja ekspordiga. Olukorra lihtsustamiseks on vaja pidevat järel valvet, mille tagamine on keerulisem arengumaade ametiasutustele, kellel sageli puuduvad vahendid ja teadmised rahvusvahelises konteinervedudel (UNCTAD 2021).

Kokkuvõte

Lõputöö COVID-19 mõjud konteinertranspordile Aasia Euroopa suunal peamiseks eesmärgiks oli uurida ja leida lahendusi, miks mereveo hinnad on tõusnud drastiliselt ja millest tekivad viivitused konteiner transpordis, kas konteiner transport on vähenenud tänu pandeemiale ja kui kiiresti võib transport merel taastuda?

Mereveo hinnad on drastiliselt tõusnud ja kõrgeid hindasid põhjustavad tegurid on omavahel seotud. Kõik sai alustuseks väikse tõuke USA ja Hiina kaubandussõjast, kus tariifide mõju oli selge ning toimusid pikaajalised nihked, mida pole siiani tõenäoliselt tühistatud. Järgnevas teguriks oli COVID-19 pandeemia, mis sai alguse 2020. aasta kevadel. Peamised probleemid tekkisid, aga teise laine, mis oli 2020. aasta sügisel. Alljärgnevalt on välja toodud COVID-19 pandeemiaga tekkinud probleemid:

- Mereveo hinnad on tõusnud drastiliselt just pandeemia leviku tõttu ehk kaup peab olema valmis teatud kuupäevaks sadama terminalis, aga tehast on tabanud pandeemia puhang, siis lükkub edasi toodangu valmimine. Siit hakkab tekkima juba viivitus, sest kliendile on eeldatav kauba jõudmise kuupäev teatatud ja tehastes graafikud koostatud selle alusel. Näiteks tehases paari inimese haigestumine viib isolatsiooni kogu tehase, millega seiskub tootmine ning toodete valmimine lükkub omakorda edasi. See on juba üks põhjus, kus hakkab mereveo hinnale lisakulusid tekkima. Järgmiseks ei jõua toode õigeaks ajaks sadamasse ja tänu sellele jääb laev ka kaikohta ootama, sest ei ole mõtet hoida laeva kaikohtal, kui ei ole mida peale laadida. Samuti siit tekivad juurde lisatasud seisupäevade eest, mis tõstavad mereveohinda. Tulenevalt viivitusest hakkab kasvama ka maksude osapool, kus suurenevad sadama ja kaikohta maksud, konteineri rendi hinnad ning muud kulud. Järgmiseks on viivitused sihtpunkti jõudmisel, hetkel on tekkinud hilinemised juba sadamasse jõudmisega, kuid edaspidi tekivad viivitused sadamast väljumisega. Kaubad sadamas läheb paar päeva aega kauba peale laadimisele enne, kui laev saab liikuma sihtpunkti poole. Kuigi sellega viivitused ei piirdu, lisaks võivad viivitused tekkida igas sadamas, sest terminalid on ülekoormatud ja tööjõudu napib.
- Veel võivad tekkida mereteel ka globaalsed probleemid, mis ei sõltu inimestest nagu näiteks Suessi kanali blokeering, mis annab ilmselt tänaseni tunda terminalides. Antud probleemiga on kõik laevad ühes kohas samal ajal kinni ning liikuma saades jõuavad nad samal ajal vahesadamatesse, mis tekitab meeletud ummikud ja ülekoormused terminalides. Siit tulevad juurde juba uued lisatasud, mis muudavad mereveo hinna kõrgeks. Viimase etapina jõudes lõpuks sihtpunkti tekivad siin samamoodi viivitused seoses kaupade

vabastamisega, tollimisega ja kliendini toimetamisega. Kogu viivitus kokku võib olla paarist päevast kuni paari nädalani, olenevalt kõikidest teguritest, mis mõjutavad kauba kulgu.

- Peamised kauba transportimist mõjutavad tegurid on majanduslikud probleemid. Saades ühest sadamast lõpuks liikuma, võivad tekkida viivitused ka järgmises sadamas, seoses pandeemiaga tekkinud ummikutega on sadamad võimelised käsitlema täpselt nii palju kaup, kui neil on ressursi. Ehk kõik sõltub, kui suur on ummik sadamas ning palju on tööjõudu, kaikohti ja terminale.
- Enneolematu kiiruse ja ulatusega mõjutas pandeemia ülemaailmseid kaubavoogusid. Tuues endaga kaasa ökonoomilised ja sotsiaalsed häired, mis põhjustasid omakorda maailmakaubanduse olulist vähenemist. Seoses esmatarbekaupade ja meditsiiniliste esemete nõudlusega on meretransport tarneahelas tagatud.

Tarbijate nõudluse äkiline vähenemine mõjutab otseselt laevanduse ja sadamategevuse taset ning võib muuta ettevõtete strateegiaid või turustruktuure. Lisaks hakkavad häired ja viivitused muutma ülemaailmset tarneahelat, kus surve tugevneb enne, kui see leeveneda jõuab. Lisaks toob pandeemia endaga kaasa muutused tootmises, transpordis ja kaubanduses. Sellega kaasnevad muutused tulevastest indeksites ehk muutuvad aktsiaturu hinnangud, toormehinnad ja veo hinnad, mis reageerivad kiiresti muutuvatele turutingimustele. Tulemuseks on tootjate tootmise piiramine ning sellega seotud nõudlus osade ja toorainete järele. COVID-19 on olukord, mida saab nimetada väliseks šokiks, mis mõjutas kiiresti absoluutselt kõiki tarneahela lülisid samal ajal. Samuti ei ole vähenenud ka meretranspordi nõudlus, püsivad tõusu ajendavad endiselt tarbijad, kes kulutavad teenuste asemel kaupadele ning jaemüüjad, kes võistlevad varude taseme tõstmise nimel, mis tähendab, et sellega ei leevendata äärmist ummikut ja viivitusi peamistes suuremates sadamates. Saadetised venitatakse aprillini ning ummikud toetavad tarneahelaid.

Meretranspordi taastumise ennustus põhineb autori tagasihoidlikule praktikale ja kaasveokorraldaja pikaajasele kogemusele. Vaadates minevikku ennem pandeemiat püsisid mereveo graafikud ja hinnad umbes kolm aastat väikeste nihetega. Üldiselt olid graafikud väga täpsed ning sai saabumistes kindel olla, samuti olid hinnad stabiilsed. Pandeemia on umbes aastaga kogu protsessi pea peale keeranud ja sellest taastumine võib võtta ikka mitmeid aastaid. Ainuüksi Suessi kanali probleemist taastumine võttis aega mitu kuud, siis ennustatavalt COVID-19 pandeemiast taastumine võib kesta mitmeid aastaid.

Autori poolt püstitatud hüpotees, et konteinertranspordi drastiline hindade muutumine on tingitud eelkõige koroonaviiruse tagajärgedest. Ehk tootmine on suletud, tarbimine mõnevõrra tõusnud, sest inimesed on enamuses ajast kodus ning teevad kodukontoreid ehk tellitakse toitu koju, tarbitakse

kodus rohkem kaupsid. Tööjõud haiged, konteinerid kaupade all kinni ning sellega seoses tekivad sadamates ummikud, mis pikendab tööaega ja tõstab mereveo hindasid. Sai protsessi käigus tõestatud praktilise väljundiga kvalitatiivne uuringu abil.

Tulevikus saaks antud teemat ka edasi arendada. Näiteks uurida suuremalt, mis on ajaloo jooksul mõjutanud konteiner vedusid. Lisaks saab laiemalt uurida igat probleemi ja samuti oleks huvitav teha mereveohindade analüüs aasta peale pandeemia lõppu. Teada saada kuidas olukord taastunud peale kriisi ja kuidas hinnad muutunud või jäänud püsima.

Antud lõputöö andis autorile väga hea ülevaate ja aimduse COVID-19 mõjudest konteinertranspordile. Lisaks oli praktilal kogetu väga hea kogemus, mis andis head vaated tuleviku jaoks ja sain kindlama tunde, et Eesti Mereakadeemias õpitav eriala on siiani õige valik olnud tulevikuks.

Tänuõnad tahan anda enda juhendajale Lektor Yrjö Saarinenile ja kõigile Via 3L Freight OÜ töötajatele, kes olid mulle toeks ja valmis aitama vajalike materjalide kogumisega.

Võõrkeelne lühikokkuvõte

The main purpose of this dissertation titled “The impact of the COVID-19 on container transport to Asia-Europe” was to study and find solutions to why sea transport prices have increased and led to delays in container transport. Whether container transport has decreased due to the pandemic and how fast can sea transport recover? Sea freight prices have made a major rise and the factors causing high prices to be interlinked. It all started with a small boost from the US- China trade war, where the impact of tariffs was clear and there was long- term shifts that are unlikely to be reversed so far. The next factor was the COVID-19 pandemic, which hit the world in the spring of 2020. The main problems arose with the second wave, which was in the autumn of 2020. The main factors influencing sea freight rates are:

- Illness/isolation of people in factories
- Failure to produce goods on time
- Ship downtime
- Delays in ports
- Large volumes at terminals
- Global problems- e.g. The problem of the Suez Canal
- Economic problems- e.g., congestion in ports
- Economic and social disruptions

With this qualitative study including proven practical output, the author hypothesized coronavirus being the primary source for increased container transportation prices. In other words, production has closed, consumption has increased somewhat, due to people forced working and spending time mostly at home, including ordering food and consuming more goods at home. With the high numbers of ill working-class people in the world, containers are stuck under goods and congestion is created in ports, which prolongs working hours and raises sea freight rates. This dissertation gave the author a very good overview and anticipation of the effects of COVID-19 on container transport. Moreover, the internship was also a very good experience and brought up a clearer sight for the future and stronger feelings toward the decision made at first with choosing to study at the Estonian Maritime Academy.

Viidatud allikad

Baker (2021). Transparent supply chain needed to avoid port congestion, 10.03.2021 <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136080/Transparent-supply-chain-needed-to-avoid-port-congestion> (30.03.2021)

Digar (2018). Meretransport kui suurimate veomahtudega transpordiliik, 27.04.2018 [file:///C:/Users/kristiina.fre/Downloads/5_Veetransport%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/kristiina.fre/Downloads/5_Veetransport%20(1).pdf) (29.04.2021)

Ehand (2021). Konteinerite nappus on viinud transpordi hinna lakke, 08.02.2021 <https://www.err.ee/1608102328/konteinerite-nappus-on-viinud-transpordi-hinna-lakke> (22.04.2021)

Foster (2020). China, 20% less container traffic, 05.02.2020 <https://www.portnews.it/en/china-20-less-container-traffic/> (30.03.2021)

Foster (2020). N.th European ports under strain, 25.11.2020 <https://www.portnews.it/en/n-th-european-ports-under-strain/> (02.04.2021)

Hoffman (2021). COVID-19: A Catalyst for Digitalization?, 30.03.2021 https://www.tradefinanceglobal.com/posts/covid-19-a-catalyst-for-digitalization/?utm_campaign=Weekly%20e-Bulletin&utm_medium=email&_hsmi=120106606&_hsenc=p2ANqtz-8H8TlnXtzaH8sLRqcNboHWUHKhtrdrP7E14HXxg6z-8ryFk1DnqfmJsXkA4F66F4L4FOa3S_o2k_cDO_Vpaap8ttJIPQ&utm_content=120106606&utm_source=hs_email&fbclid=IwAR1u0S_boKHNOxMovBX0hVBeXecsNLNypnnA6knbwAZU9vUZmLpNTEs3uYo (09.04.2021)

IndustryEurope (2020). Covid-19 Creates "Perfect Storm" For Global Container Shipping, 10.12.2020 <https://industryEurope.com/sectors/transportation/covid-19-creates-perfect-storm-for-global-container-shipping/> (28.02.2021)

Kaufmann (2021). Coronavirus pandemic triggers shipping container crisis, 12.04.2021 <https://www.dw.com/en/coronavirus-pandemic-triggers-shipping-container-crisis/a-57162384> (22.04.2021)

Kivil (2021). Suessi kanali kriis võib kesta mitu nädalat, 26.03.2021 <https://www.err.ee/1608156628/suessi-kanali-kriis-voib-kesta-mitu-nadalat> (22.04.2021)

Murphy (2020). Between the lines: Cargo owners feel impact of coronavirus, 27.02.2020 <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131153/Between-the-lines-Cargo-owners-feel-impact-of-coronavirus> (14.04.2021)

Nightingale (2021). Chinese New Year fails to deliver rate respite, 05.03.2021
<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136034/Chinese-New-Year-fails-to-deliver-rate-respite> (07.03.2021)

Notteboom, T, Pallis, T, Rodrigue, J-P (2021). Disruptions and resilience in global container shipping and ports: the COVID-19 pandemic versus the 2008–2009 financial crisis. Link Springer, 04.01.2021 <https://link.springer.com/article/10.1057/s41278-020-00180-5> (21.02.2021)

Rajasaar (2021). Suessi kanali on blokeeritud üks maailma suuremaid laevu, 24.03.2021
<https://www.accelerista.com/uudis/paevakajaline/suessi-kanali-on-blokeeritud-uks-maailma-suuremaid-laevu/> (22.04.2021)

Sand (2020). US-CHINA TRADE WAR REINFORCES CHANGE IN ASIA'S MANUFACTURING LANDSCAPE, 23.09.2020
https://www.bimco.org/news/market_analysis/2020/20200923_us_china_trade_war_reinforces_change# (03.03.2021)

Shen (2020). Shipping struggles with exposure to coronavirus, 26.02.2020
<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131234/Shipping-struggles-with-exposure-to-coronavirus> (21.04.2021)

Steer, Romei (2021). Shipping costs quadruple to record highs on China-Europe 'bottleneck', 19.01.2021 <https://www.ft.com/content/ad5e1a80-cecf-4b18-9035-ee50be9adfc6> (02.02.2021)

Terviseamet (2021). MIS ON KOROONAVIIRUSE HAIGUS COVID-19?, 26.03.2021
<https://www.terviseamet.ee/et/mis-covid-19> (20.03.2021)

UNCTAD (2021). COVID-19: A 10-POINT ACTION PLAN TO STRENGTHEN INTERNATIONAL TRADE AND TRANSPORT FACILITATION IN TIMES OF PANDEMIC, 23.04.2021 https://unctad.org/system/files/official-document/presspb2020d3_en.pdf (15.05.2021)

UNCTAD (2020). Global trade trends and short-term forecast, 10.2020
https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2020d4_en.pdf (10.04.2021)

UNCTAD (2021). Shipping during COVID-19: Why container freight rates have surged, 23.04.2021 <https://unctad.org/news/shipping-during-covid-19-why-container-freight-rates-have-surged> (13.05.2021)

Worldometer (2021). Total Coronavirus Cases in China, 07.03.2021
<https://www.worldometers.info/coronavirus/country/china/> (07.03.2021)

LISA 1 20' konteineri mereveohinnad

	01-15.12	16-31.12	01-31.01	01-29.02	01-14.03	09-31.03	01-14.04	10-30.04	01-14.05	15-31.05	01-14.06	15-30.06	15-30.06	01-14.07	13-31.07	01-30.08	01-14.09	21.09-31.10	01-14.11	15-30.11	01-14.12	15-31.12	01-14.01	15-31.01	01-14.02	08-28.02
Qingdao	1285	1435	1685	1600	1525	1475	1475	1375	1210	1360	1510	1560	1560	1510	1435	1485	1685	1685	1635	2035	3785	4535	5885	5535	5535	5035
Ningbo	1285	1435	1685	1600	1525	1475	1475	1375	1210	1360	1510	1560	1560	1510	1435	1485	1685	1685	1635	2035	3785	4535	5885	5535	5535	5035
Shanghai	1285	1435	1685	1600	1525	1475	1475	1375	1210	1360	1510	1560	1560	1510	1435	1485	1685	1685	1635	2035	3785	4535	5885	5535	5535	5035
Yantian	1285	1435	1685	1600	1525	1475	1475	1375	1210	1360	1510	1560	1560	1510	1435	1485	1685	1685	1636	2035	3785	4535	5885	5535	5535	5035
Kaohsiung	1285	1435	1685	1600	1525	1475	1475	1375	1210	1360	1510	1560	1560	1510	1435	1485	1685	1685	1635	2035	3785	4535	5885	5535	5535	5035
Keelung	1410	1560	1810	1755	1680	1630	1630	1530	1365	1515	1665	1715	1715	1665	1590	1640	1840	1840	1790	2190	3940	4690	6040	5690	5690	5190

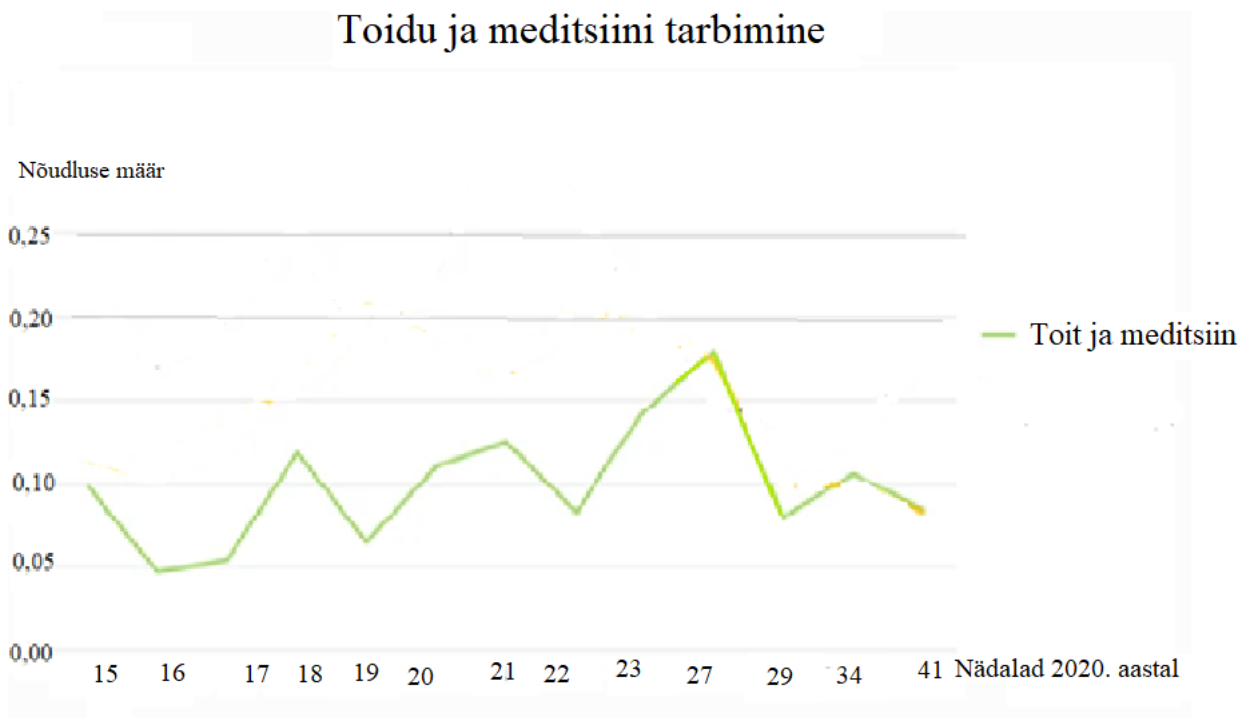
LISA 2 40' DC konteineri mereveohinnad

	01-15.12	16-31-12	01-31.01	01-29.02	01-14.03	09-31.03	01-14.04	10-30.04	01-14.05	15-31.05	01-14.06	15-30.06	15-30.06	01-14.07	13-31.07	01-30.08	01-14.09	21.09-31.1	01-14.11	15-30.11	01-14.12	15-31.12	01-14.01	15-31.01	01-14.02	08-28.02
Qingdao	1660	1960	2460	2290	2140	2040	2040	1740	1560	1760	2060	2060	2060	1960	1760	1860	2260	2260	2260	3060	5560	7060	9860	10060	10060	9060
Ningbo	1660	1960	2460	2290	2140	2040	2040	1740	1560	1760	2060	2060	2060	1960	1760	1860	2260	2260	2260	3060	5560	7060	9860	10060	10060	9060
Shanghai	1660	1960	2460	2290	2140	2040	2040	1740	1560	1760	2060	2060	2060	1960	1760	1860	2260	2260	2260	3060	5560	7060	9860	10060	10060	9060
Yantian	1660	1960	2410	2290	2140	2040	2040	1740	1560	1760	2060	2060	2060	1960	1760	1860	2260	2260	2260	3060	5560	7060	9860	10060	10060	9060
Kaohsiung	1660	1960	2460	2290	2140	2040	2040	1740	1560	1760	2060	2060	2060	1960	1760	1860	2260	2260	2260	3060	5560	7060	9860	10060	10060	9060
Keelung	1910	2210	2710	2600	2450	2350	2350	2050	1870	2070	2370	2370	2370	2270	2070	2170	2570	2570	2570	3370	5870	7370	10170	10370	10370	9370


LISA 3 40' HQ konteineri mereveohinnad

	01-15.12	16-31.12	01-31.01	01-29.02	01-14-03	09-31.03	01-14.04	10-30.04	01-14.05	15-31.05	01-14-06	15-30.06	15-30.06	01-14.07	13-31.07	01-30.08	01-14.09	21.09-31.10	01.14-22	15-30.11	01-14.12	15-31.13	01-14.01	15-31.01	01-14.02	08-28.02
Qingdao	1560	1860	2360	2190	2040	1940	1940	1640	1560	1710	2010	2010	2010	1910	1710	1810	2210	2210	2210	3210	5710	7210	10010	10210	10210	9210
Ningbo	1560	1860	2360	2190	2040	1940	1940	1640	1560	1710	2010	2010	2010	1910	1710	1810	2210	2210	2210	3210	5710	7210	10010	10210	10210	9210
Shanghai	1560	1860	2360	2190	2040	1940	1940	1640	1560	1710	2010	2010	2010	1910	1710	1810	2210	2210	2210	3210	5710	7210	10010	10210	10210	9210
Yantian	1560	1860	2360	2190	2040	1940	1940	1640	1560	1710	2010	2010	2010	1910	1710	1810	2210	2210	2210	3210	5710	7210	10010	10210	10210	9210
Kaohsiung	1560	1860	2360	2190	2040	1940	1940	1640	1560	1710	2010	2010	2010	1910	1710	1810	2210	2210	2210	3210	5710	7210	10010	10210	10210	9210
Keelung	1810	2110	2610	2500	2350	2250	2250	1950	1870	2020	2320	2320	2320	2220	2020	2120	2520	2510	2520	3520	6020	7520	10320	10520	10520	9520

LISA 4 Toidu ja meditsiini tarbimine



LISA 5 UNCTAD 10-punktiline tegevuskava



No. 79
APRIL 2020


POLICY BRIEF

COVID-19: A 10-POINT ACTION PLAN TO STRENGTHEN INTERNATIONAL TRADE AND TRANSPORT FACILITATION IN TIMES OF PANDEMIC

The coronavirus disease (COVID-19) pandemic is substantially impacting people's lives and livelihoods and putting extreme stress on socioeconomic systems. International collaboration, coordination and solidarity among all is going to be key to overcoming this unprecedented global challenge. As part of efforts aimed at reducing the international spread of the virus and to mitigate the potentially crippling longer-term consequences of the pandemic, especially for the most vulnerable countries, policymakers need to take a number of measures to ensure the facilitation of international trade and the transport of goods. It is crucial to keep ships moving, ports open and cross-border and transit trade flowing, while ensuring that border agencies can safely undertake all necessary controls.

Key points

- There is a need to keep ships moving, ports open and cross-border trade flowing, while ensuring that border agencies can safely undertake all necessary controls.
- Facilitating trade and the transport of goods has become more important than ever, to avoid logistics obstacles that lead to shortages of necessary supplies.
- The concrete measures proposed in this policy brief help to facilitate transport and trade and to protect the population from COVID-19.



Challenges for international trade logistics⁷

Border agencies face the challenge of expediting imports, exports and transit, including of necessary medical supplies, donations and relief consignments, while ensuring epidemic prevention and providing adequate customs clearance and compliance controls of goods and transport personnel.

This challenge affects goods and services that are necessary for the preservation of many jobs in manufacturing, on which modern society depends. Particular efforts need to be made on the part of Governments to secure and enhance the production and distribution of critical goods needed to contain and combat the pandemic (such as medical supplies and equipment) and to secure basic needs (including food and energy).

Relevant service providers and the supporting infrastructure need to be protected as a matter

of priority. This includes ensuring that transport services, ports and border agencies not only remain operational, but are effectively strengthened to cope with the exceptional challenges they face.

Governments need to adopt common approaches to addressing these issues across the global network of supply chains to avoid widespread economic collapse and critical supply chain disruptions. In the absence of urgent action in this regard, the post-pandemic economic recovery may be severely hampered, potentially worsening long-term sustainable development prospects, particularly for the world's poorest and most vulnerable.

International cooperation on these points is vital, as protectionism may significantly exacerbate the global health crisis and delay a post-pandemic economic recovery. Effective collaboration, coordination and cooperation among public and private stakeholders at all levels will also be key.

⁷ Note: All websites referred to in this document were accessed in April 2020.



Photo credit © Jan Hoffmann

The foundations for economic recovery need to be set today. Building upon the experience of ongoing UNCTAD projects and the compilation of repositories of measures on cross-border movement of goods and persons, in the following 10-point action plan, concrete activities for Governments and international organizations are proposed to achieve this objective.²

A 10-point action plan to support the logistics of international trade

1. Ensure uninterrupted shipping

Around 80 per cent of global trade volume is transported by commercial shipping, which moves the world's food, energy and raw materials, as well as manufactured goods and components. For carriers to remain operational, flag and port States need to continue to provide all necessary services, from bunkering and supplies, to health services for sailors and certification of regulatory compliance. **Seafarers are critical personnel**, for whom teleworking is not possible. It is particularly important to allow crews to board their ships or be repatriated from any seaport in the world.³

2. Maintain ports open

Ports provide essential services to international trade. They need to remain open to ships and intermodal connections. Staggered working hours and **non-stop operations**, if not already practiced, can help spread workloads and physical contacts.

Certain restrictions – for example, on weekend operations – may need to be lifted during the current emergency.

Governments need to ensure that health measures are implemented in ways that minimize interference with international traffic and trade. The principles of avoiding unnecessary restrictions or delay in port entry for ships, persons and property on board are also embodied in articles I and V and section 6 of the annex of the International Maritime Organization's Convention on Facilitation of Maritime Traffic. The requirements of the International Ship and Port Facility Security Code⁴ need to be applied judiciously, to ensure continued security of maritime supply chains while preserving the flow of trade. An UNCTAD technical note on port operations provides further concrete good practices to protect port personnel while maintaining efficient port operations.⁵

3. Protect international trade of critical goods and speed up customs clearance and trade facilitation

The World Customs Organization has recently provided a list of Harmonized System codes for critical medical equipment that helps Governments and customs agencies to allow for fast-track clearance of these goods.⁶ Government and airport and border agencies need to ensure express clearance and release of these goods. UNCTAD is compiling country case studies on good practices and lessons learned.⁷

Several **specific trade facilitation measures**

² See the repositories of measures on cross-border movement of goods and persons, available at <https://unctad.org/en/Pages/Coronavirus/measures-affecting-cross-border-movement-of-goods-and-persons.aspx>.

³ For further analysis of seaborne trade and the importance of international shipping, see the Review of Maritime Transport and online statistics of UNCTAD, at <http://unctad.org/RMT> and <http://stats.unctad.org/maritime>, respectively.

⁴ For more information, see https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/SOLAS-XI-2%20SPS%20Code.aspx.

⁵ The UNCTAD, 2020, Ports in the fight against COVID-19, available at <https://ift.unctad.org/ports-covid-19>, provides best practices and guidelines based on and experiences from ports that are part of the UNCTAD Train for Trade network.

⁶ Available at https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/nomenclature/covid_19/hs-classification-reference_en.pdf?ua=en. For updates, see www.wcoomd.org.

⁷ For example, see an UNCTAD case study on the trade facilitation responses of China to the COVID-19 pandemic,

can be particularly useful to speed up clearance and release of critical goods at ports and border crossings. These include special and accelerated provisions for expedited shipments, relief and medical consignments, and perishable goods. Schemes such as the authorized economic operator and pre-arrival processing key tools for ensuring a secure, transparent and predictable trading environment should be fully used where already in place or implemented as a matter of urgency. Sanitary and health restrictions should not become a disguised barrier to trade in goods or services.⁸

Some measures, as identified in guidelines prepared by the Automated System for Customs Data (ASYCUDA) of UNCTAD, such as the separation of release from clearance and the acceptance of digital copies, can be effective tools for faster clearance, but will require particularly careful monitoring when it comes to potentially contaminated cargo.⁹

4. Facilitate cross-border transport

Lorries, trains, aeroplanes and relevant transport workers need to be able to cross borders in order to keep supply chains functioning. Limits on transport operation during weekends may need to be suspended.

Air freight is particularly critical for certain goods and urgent deliveries. Available geo-tracking solutions for critical goods could help customs and other border agencies to speed up clearance through pre-arrival processing. Governments and industry should liaise closely to facilitate availability of strategic supplies throughout supply chains, and industry should be encouraged to provide transport and storage facilities where critically needed.¹⁰

5. Ensure the right of transit

All countries, including **landlocked and transit countries need to maintain their access to seaports**. National Governments, in particular transit countries, and regional organizations should support transit, transport and trade corridors and maintain customs transit regimes and other transit-related facilitation procedures, such as use of special procedures and lanes for transit traffic. Recent experiences suggest that transit is indeed

impeded by increasing health controls, slowing down the flows of goods to landlocked countries.¹¹ UNCTAD supports cooperation among transit countries and landlocked developing countries, inter alia, through the Empowerment Programme for National Transit Coordinators and the Transport Corridor.¹² Ongoing UNCTAD collaboration in the East African Community and other regions show that regional agreements and the mutual recognition of certificates and other documents, for goods and for lorry drivers, can further facilitate transit. There is an important role for regional economic communities to play in this regard.¹³

6. Safeguard transparency and up-to-date information

In times of a rapidly changing trading environment, it is particularly important for Governments to communicate clearly and ensure information is available to all actors and stakeholders and to **keep online trade information and help desks updated** and operational continuously. Trade information systems should provide remote access to all forms and requirements and ensure that anyone interacting with a Government can find what is required of them online, without having to go to seek information physically.

International efforts such as the Observatory on Border Crossings Status due to COVID-19¹⁴ can also be very helpful. Governments should support industry associations in their efforts to share information and offer assistance throughout their global networks.¹⁵

7. Go paperless

As physical contact between people needs to be minimized, **electronic submissions and paperless transactions** become ever more important. Although goods still need to be moved physically, clearance operations and the exchange of information should make use of existing electronic data interchange as much as possible. Electronic alternatives to traditional, paper-based negotiable bills of lading should be used by contracting parties where possible. Non-negotiable transport documents should be used where independent documentary security is not needed or the sale of

available at <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2328>.

⁸ For updated trade-related information, including relevant notifications by World Trade Organization members and the impact COVID-19 has had on exports and imports, see https://www.wto.org/english/traoip_e/covid19_e/covid19_e.htm#measures.

⁹ See UNCTAD, 2020, Adapting the use of ASYCUDA World to the COVID-19 situation: Guidelines to customs administrations, available at <https://asyCUDA.org/en>. The guidelines assist customs administrations in coping with COVID-19 measures at their workplace and reducing direct interaction, while continuing to facilitate international trade.

¹⁰ The UNCTAD Sustainable Freight Transport Framework, available at <https://www.sft-framework.org>, provides a toolkit and key performance indicators to support transport corridors and public-private partnerships in international transport.

¹¹ See, for example, the repositories of measures on cross-border movement of goods and persons available at <https://unctad.org/en/Pages/Coronavirus/measures-affecting-cross-border-movement-of-goods-and-persons.aspx>.

¹² For information on UNCTAD support to transit coordinators and to corridors, see <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1954> and <https://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Infrastructure-and-Services/Transport-Networks-and-Corridors.aspx>, respectively.

¹³ More information on the UNCTAD collaboration with the East African Community is available at <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1962> and on UNCTAD support to landlocked developing countries, at <https://unctad.org/en/Pages/ALDC/Landlocked%20Developing%20Countries/UN-recognition-of-the-problems-of-land-locked-developing-countries.aspx>.

¹⁴ See <https://wiki.uneca.org/display/CTRBISBC/Observatory+on+Border+Crossings+Status+due+to+COVID-19+Home>.

¹⁵ For information on foreign trade procedures, including forms, requirements and contact data on UNCTAD trade information portals, see <http://tradeportal.regulations.org/?l=en>.



Photo credit © Jan Hoffmann

goods in transit is not envisaged.¹⁴ Processes need to be dematerialized, including through automation, electronic payments and the acceptance of digital copies. Contactless terminals, contactless delivery and automated transport minimize the risk of COVID-19 transmission through contaminated surfaces and protect the health of all workers involved. At the same time, efforts to combat cybercrime and address cyberthreats need to be scaled up as a matter of urgency.

Allowing traders to electronically submit applications for permits and licences, and obtain the corresponding certificates from border regulating agencies, is an easy and quick way to eliminate physical interactions and dematerialize the process. Ensuring that destination and importing countries accept digital copies of certificates that can be further secured through easy-to-install Quick Response (QR) codes can also be an effective trade facilitation measure.

8. Address early on legal implications for commercial parties

The unprecedented disruptions associated with the pandemic and its massive socioeconomic consequences are giving rise to a **plethora of legal issues affecting traders across the globe** (for example, delays and performance failure, liability for breach of contract, frustration and force majeure). The effects of such issues may lead to business losses and bankruptcies, and overwhelm courts and legal systems. Industry and traders need to be encouraged to waive some of their legal rights and agree on moratoriums for payments, performance and the like, where appropriate.¹⁵

The International Maritime Organization's list of recommendations¹⁶ on the facilitation of maritime trade during the COVID-19 pandemic, proposed by a broad cross section of global industry, is an example of the type of collaborative action that is needed.

9. Protect shippers and transport service providers alike

Economic emergency and social protection measures need to include the international logistics industry among its priority beneficiaries.

Transport and logistics service providers may need financial support to enable them to stay in business and ensure supply chain resilience throughout the pandemic and post-pandemic period.

At the same time, Governments should ensure that carriers do not impose undue fees and charges, such as demurrage on charterers and shippers for delays in loading/discharge operations or returning equipment/containers that are not within their control. Blank sailings, abandoning contracted rates and other measures taken by transport service providers need to be minimized in order to protect critical services provided by shippers and ensure that supply chains remain open, especially for the benefit of the most vulnerable countries.

10. Prioritize technical assistance

Many of these measures require investment in **human, institutional and technological capacities** and should thus be given priority immediate technical support by development partners. Even before the current pandemic took hold, many developing countries were already confronted with challenges to undertake the necessary investments in transport infrastructure and services and trade facilitation reforms.

Implementing electronic trade facilitation solutions is easier for countries that already have electronic single windows, modern customs clearance systems and digital trade solutions in place, such as that provided by ASYCUDA in over 100 countries and territories. The international community is called upon to provide technical assistance in support of trade logistics solutions as a matter of urgency. In view of the practical obstacles to travel, online and distance-learning tools need to be used to a maximum, combined with support to developing countries in the area of the persistent digital divide and digital connectivity. UNCTAD is providing extensive support to its member States in their efforts to address the unprecedented global challenges resulting from the COVID-19 pandemic. Support includes tailor-made advisory services, as well as research and capacity-building programmes in international transport services and legislation, port management, trade and transit facilitation, and customs automation.

For more information

M. Kituyi, Secretary-General of UNCTAD (2020). *Coronavirus: Let's keep ships moving, ports open and cross-border trade flowing*. Available at <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2311>.

Contact

Ms. Shamika N. Sirimanne
Director
Division on Technology and
Logistics

41 22 917 5510

shamika.sirimanne@un.org

Press Office

41 22 917 5828

unctadpress@unctad.org

www.unctad.org



UNITED NATIONS
UNCTAD

¹⁴ For an update on the Digital Economy Report 2019, see The COVID-19 crisis: Accentuating the need to bridge the digital divides, available at https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtr19020201_en.pdf.

¹⁵ Further information on UNCTAD work on transport legislation is provided in reports on the carriage of goods and international trade law, available at <https://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal.aspx>.

¹⁶ See International Maritime Organization, 2020, IMO Circular Letter No.4204/Add.6, 27 March, available at <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Circular%20Letter%20No.4204Add.6%20%20Coronavirus%20Covid-19%20Preliminary%20List%20of%20Recommendations.pdf>.

Lihthtsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks¹

Mina Kristiina Peterson (*autori nimi*)

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihthtsentsi) enda loodud teose

COVID-19 mõjud konteinerredudele Aasia Euroopa suunal

(*lõputöö pealkiri*)

mille juhendaja on Yrjö Saarinen,

(*juhendaja nimi*)

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et käesoleva lihthtsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihthtsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

21.05.2021 (kuupäev)

¹ Lihthtsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal vastavalt üliõpilase taotlusele lõputööle juurdepääsupiirangu kehtestamiseks, mis on allkirjastatud teaduskonna dekaani poolt, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil. Kui lõputöö on loonud kaks või enam isikut oma ühise loomingulise tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtajaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihthtsentsi punktidele 1.1. ja 1.2, siis lihthtsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.