


AMIT | Partner of the GEODIS network

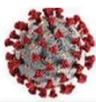









Supply Chain Management During COVID

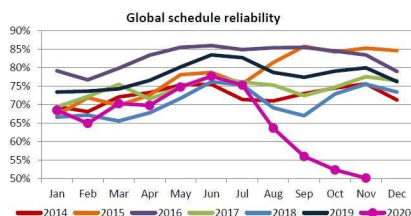
AMIT | Partner of the GEODIS network

A Year of Challenges

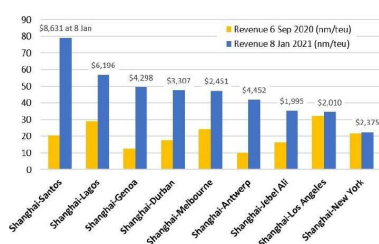


- Feb/Mar 2020 Covid 19 Pandemic 
- June/July 2020 Container Crisis Shortage 
- March/April 2020 Air freight Rates Increases 
- Jan/Feb 2021 Inland Transportation Low Capacity 
- Dec 2020/Jan 2021 UK Brexit 
- May 2021 Gaza Strip escalation 
- March 2021 Suez Canal Blocked 
- Feb 2022 Russia Ukraine WAR 

Now the "Tip of the Iceberg"?



- Terminal operations is delayed due to vessels out of schedule in Asia, US and European transshipment ports
- Trade demand exceeding Pre-Covid 19 level
- No open vessel capacity available to upgrade or replace
- ECO Speed is "gone" and fuel price has increased
- Equipment demand of 7Million in 2021 but building capacity only 5,5Million TEU

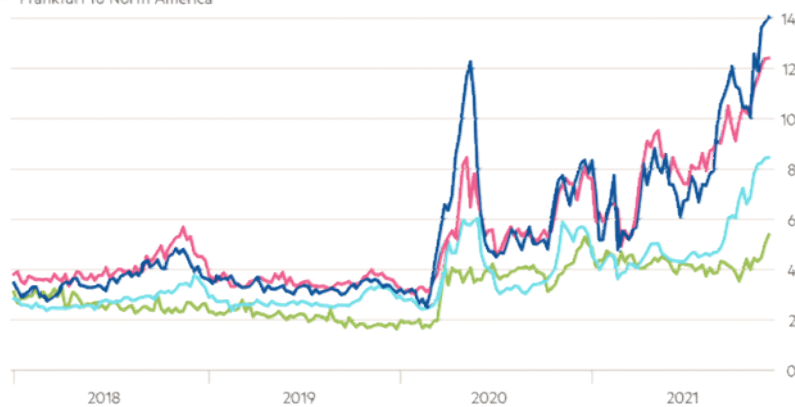


Global SC trend – Air

Air freight rates hit highs

Value (\$/kg)

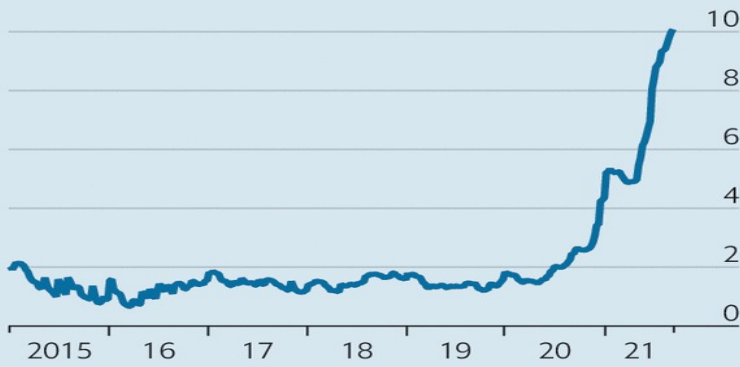
- Shanghai to North America
- Hong Kong to North America
- Hong Kong to Europe
- Frankfurt to North America



Sources: Baltic Exchange Airfreight Index; TAC Freight
© FT

High-water mark

Global container-freight costs*
\$'000 per 40-foot container



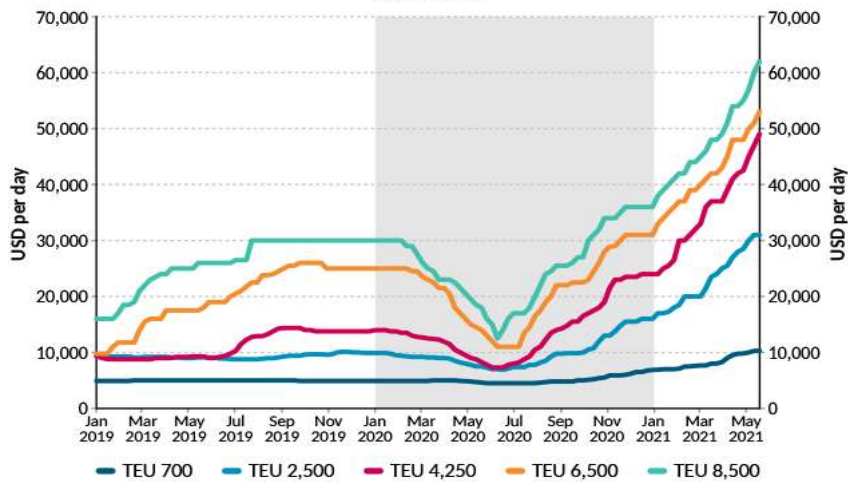
Source: Drewry

*Based on eight major shipping routes

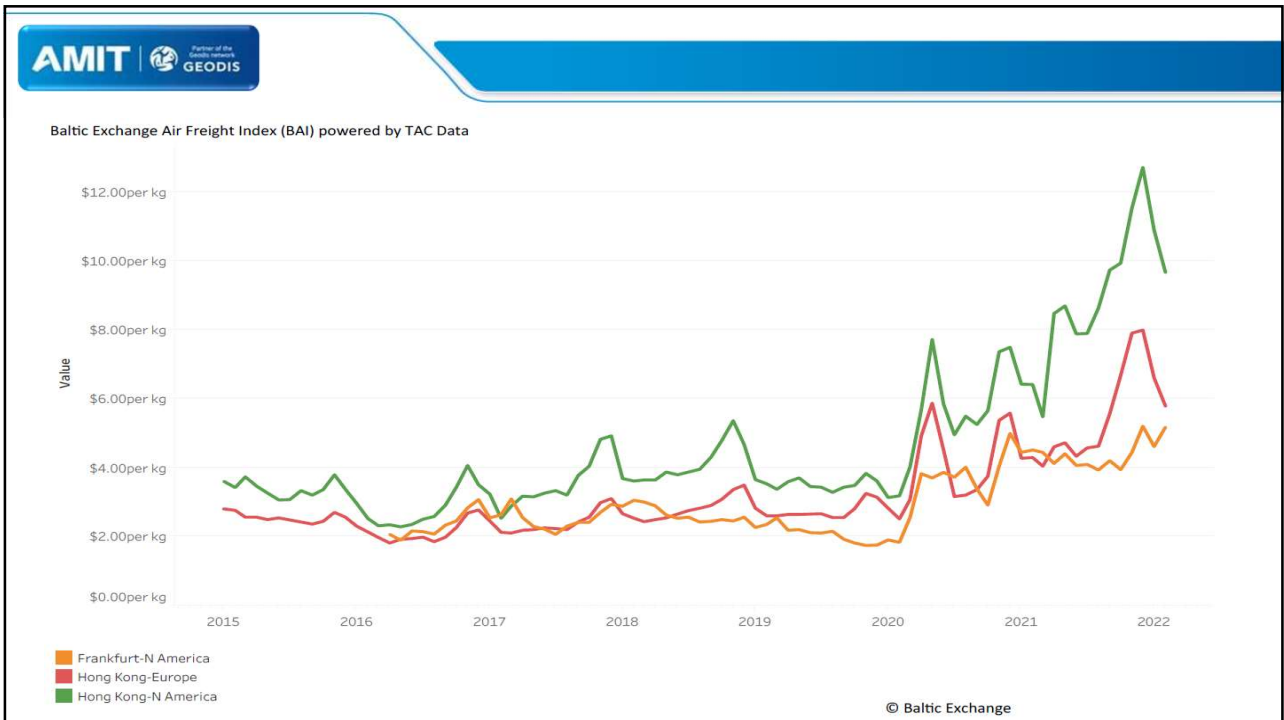
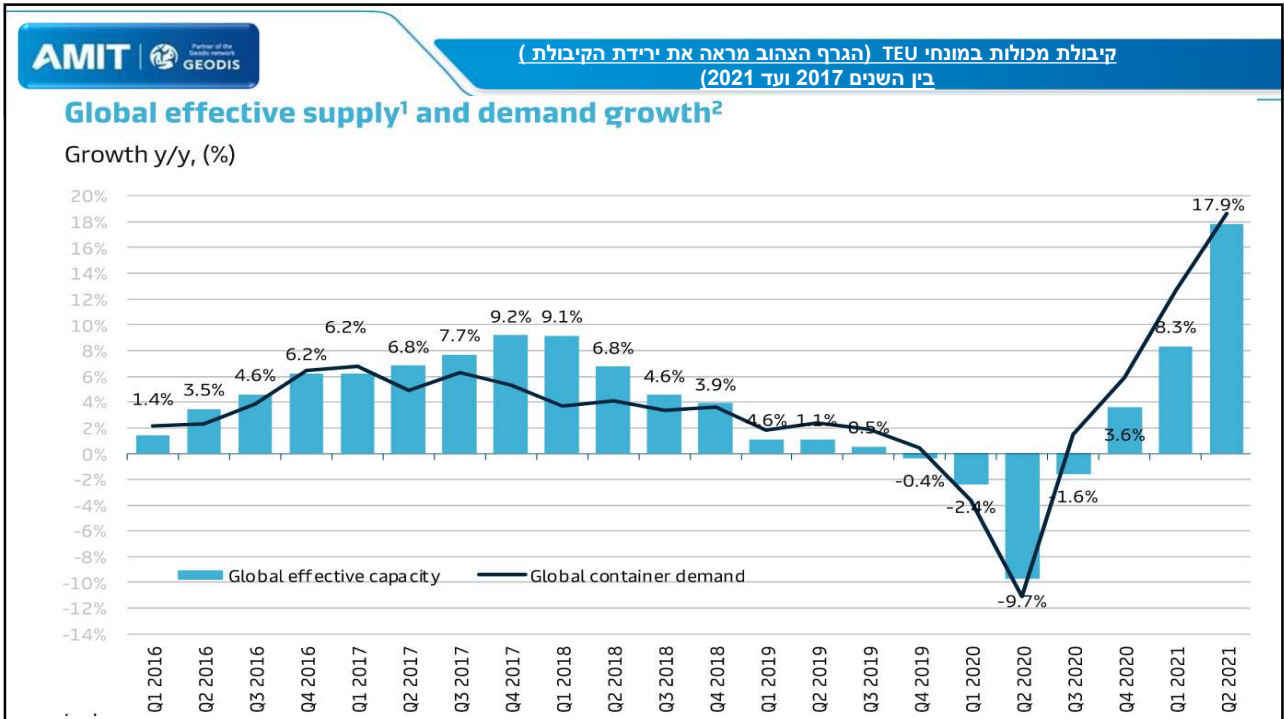
The Economist

Container ship charter rates 6 - 12 months

2019-2021



Source: BIMCO, Harper Petersen & Co





מה נוצר השינוי ביבוא בשנת 2021?



השינוי ביבוא נוצר רק במחצית השניה של 2021, בגלל מחסור במכולות, מחסור בקיבולת, גודש בנמלים ובעיקר האיטיות שבה מגזר הספנות מתאים עצמו לביקושים.

- “It’s taking longer for shipping to recover than what was expected a few months ago, but I’m hopeful that going into the fourth quarter in 2021 and the third quarter in 2022 we will see the resumption of activity in many parts of the global economy and certainly a normalization of some of the challenges we face in shipping.”
- Despite efforts to boost container production in China, some experts estimate shortages and port congestion could stretch on until early 2022



מה קרה לתעריפי ההובלה הימית בשנת 2021?



תעריפי ההובלה הימית היו אשתקד בשיא של כל הזמנים. לאורך נתיב השיט שבין סין לאיחוד האירופי, הובלת מכולת באורך 40 רגל משנחאי לרוטרדם הייתה בשיא של 14,522 דולר, גבוה ב-547% מהמוצע העונתי בחמש השנים שקדמו. ובין סין לבריטניה, עלות משלוח מכולה באורך 40 רגל עלה בלמעלה מ-350% במהלך 2021.

High-water mark
Global container-freight costs*
\$'000 per 40-foot container



Source: Drewry *Based on eight major shipping routes

ההשפעה של נגיף הקורונה, נתן את אותותיו גם בשנת 2021, בכך שגרם להפרעה חריגה ובלתי צפויה של שרשרת האספקה, ברחבי העולם.

המגיפה חשפה נקודות תורפה במגזר הספנות העולמית, שנותרה לפעול עם מחסור באוניות, כוח אדם, העדר מכולות זמינות באסיה והעדר קיבולת בנמלים גדולים בארצות הברית ובאירופה, כשמחירי ההובלה משקפים את המצב החדש



ירידה בהיקף הזמנת אוניות חדשות, בשנים שקדמו למגיפה:

- הזמנות אוניות מכולה חדשות עלו משמעותית במהלך 2021, אולם עד לכניסת האוניות החדשות חולפות במוצע 3 שנים ולכן, רק בשנת 2024 נראה נפח משמעותי חדש מגיע לשילוח הימי. בשנת 2020 גדל הצי העולמי ב-3%, ב-2021 – הגידול היה בשיעור של 4.3% ובשנת 2022 הענף צפוי לגדול בשיעור- 4.5% הגידול הרב ביותר צפוי לשנת 2023 -7.5%.
- כניסה של קיבולת מכולות חדשה תקל על לחצי המחירים, אך לא לפני 2023. חברות הספנות נהנו מתוצאות פיננסיות יוצאות דופן במהלך המגיפה, ובמהלך 5 החודשים הראשונים של 2021, הזמנות חדשות לספינות מכולות הגיעו לשיא של 229 ספינות עם קיבולת מטען כוללת של 2.2 מיליון TEU

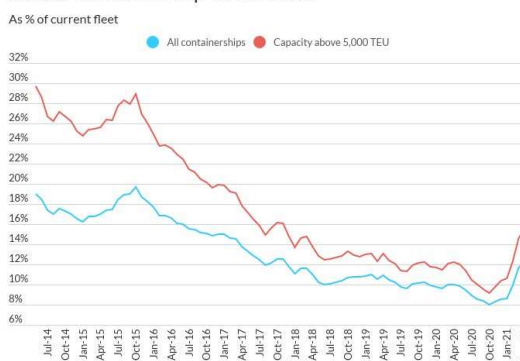
□ בשנת 2022, לפחות 22 אוניות מכולה גדולות (MSC ו-COSCO Shipping, CMA, OOCL) אמורות להיכנס לשרות לראשונה.

New ship orders have surged this year

After years of decline, almost 6 million TEU* of capacity is on order



Global Containership Orderbook



סוף שנת 2021, מה היה בעבר ומה צופן העתיד?

- **בסוף 2021 קיים עדיין מחסור גלובלי במכולות.** הנמלים הגדולים בסין עדיין מתמודדים עם נגיף הקורונה והשלכותיו, מה שמוביל לעיכובים בטעינת ופריקת מכולות וכתוצאה ממנו יש מחסור גלובלי במכולות. אמנם סין פתחה מחדש את כלכלתה מהר יותר מארה"ב ואירופה, אך מכולות שסין הייתה צריכה כדי לשלוח סחורות מיוצרות נתקעו בשני האזורים הללו ונוצר למחסור ביצוא מכולות ריקות לסין. ישנן כ-180 מיליון מכולות ברחבי העולם, אבל "הן במקום הלא נכון". הזמנות למכולות חדשות בוטלו במחצית הראשונה של השנה שעברה עקב המגיפה, וההערכות באפריל מראות שיצרניות מכולות סיניות אינן מייצרות בקצב סביר.
- מחירי מכולות חדשות בסוף 2021 היו \$3,500 ליחידה לעומת \$1,800 בתחילת 2020, ו-\$2,500 בסוף 2020, כשצי המכולות העולמי צמח בשנת 2020 בשיעור של 2.9%, השיעור הנמוך ביותר מאז 2016
- מחזור איטי יותר של מכולות בכל שנת 2021 יחד עם קיבולת בלתי מספקת של כלי שיט, הם הגורמים שהורידו את מערכת המכולות העולמית על ברכיה. ההאטה המונעת על ידי מגיפה בתנועת המחזור הרגילה של מכולות, בשילוב עם נפחים גבוהים באופן חד, הפחיתה את קיבולת המערכת הכוללת, העלתה את התעריפים ויצרה עיכובים מסיביים.
- שיא של 7.2 מיליון TEU, או 14%, נוספו לצי המכולות העולמי בשנה שעברה, והביאו אותו ל-50.5 מיליון TEU, למרות הגידול במספר המכולות יש עדיין להתמודד עם נושא זמינות, והפרודוקטיביות הכוללת של מכולות, כשב 2021 נדרש במוצע 30% יותר זמן למכולות להשלים את מחזורי ההובלה שלהן בשנה שעברה עקב עיכובים בנמל, ביבשה ובהובלה.
- **2022** תראה הקלה מסוימת בשוק, לאחר זינוק לכמעט 15% ברבעון השני.



במרץ 2021 נחסמה תעלת סואץ, בשל תקיעה של אוניה במעבר והוא נחסם למשך שבוע לתנועת אוניות.

התאונה הזו גרמה במישרין לעליית תעריפי ההובלה. 12% מהסחר העולמי עובר דרך התעלה, והתקרית עלתה בערך בין 2.2 ל-3.9 מיליארד דולר בסחר בינלאומי בגלל העיכובים שנגרמו ממנה. למרות שהתעלה נפתחה, החסימה גרמה לעיכובים עבור ספינות שהיו בדרכן ליעדן.

נתונים אותם פרסם העיתון Lloyd's List הראו שהספינה אשר חסמה את התעלה עצרה סחר מוערך של 9.6 מיליארד דולר לאורך נתיב המים בכל יום.

סכום זה שווה ל-400 מיליון דולר ו-3.3 מיליון טונות של מטען לשעה, או 6.7 מיליון דולר לדקה.



בהסתכלות רחבה יותר חברת הביטוח הגרמנית אליאנס כי לפני חישוב חסימת התעלה עלתה לסחר העולמי בין 6 – 10 מיליארד דולר בשבוע וכי לחסימה הייתה השפעה שלילית ישירה של 0.2% - 0.4% על צמיחת הסחר העולמי.