

Čínské automobilky si objednávají vlastní lodě, aby byly připraveny na export

ANE europe.autonews.com/automakers/china-automakers-order-their-own-ships-get-export-ready

5. prosince 2022

Strouhanka

1. Domov
2. Automobilky

5. prosince 2022 12:08

Čína nedávno předstihla Německo jako druhého největšího vývozce automobilů na světě, ale počet dopravců, kteří potřebují dodávat vozidla na trhy, jako je Evropa, se sotva zvýšil.

Bloomberg



BLOOMBERG

Dva z největších čínských výrobců automobilů jsou natolik odhodláni zajistit, aby se jejich vozy dostaly z továren na pevnině ke každému, kdo je chce řídit, že si koupili vlastní lodě.

Společnost BYD, která vyrábí pouze elektrická a hybridní auta, zachází ještě déle, aby se vyhnula případným problémům v dodavatelském řetězci na poslední míli, a v říjnu si objednala nejméně šest lodí, každou s kapacitou 7 700 vozů, za 5 miliard jüanů (710 milionů dolarů).

Státní SAIC Motor Corp., která již provozuje pátou největší lodní flotilu na světě prostřednictvím přepravní pobočky SAIC Anji Logistics, vypsal výběrové řízení na sedm nových dopravců, z nichž každý pojme 8 900 vozidel.

Zástupci SAIC a BYD se odmítli vyjádřit.

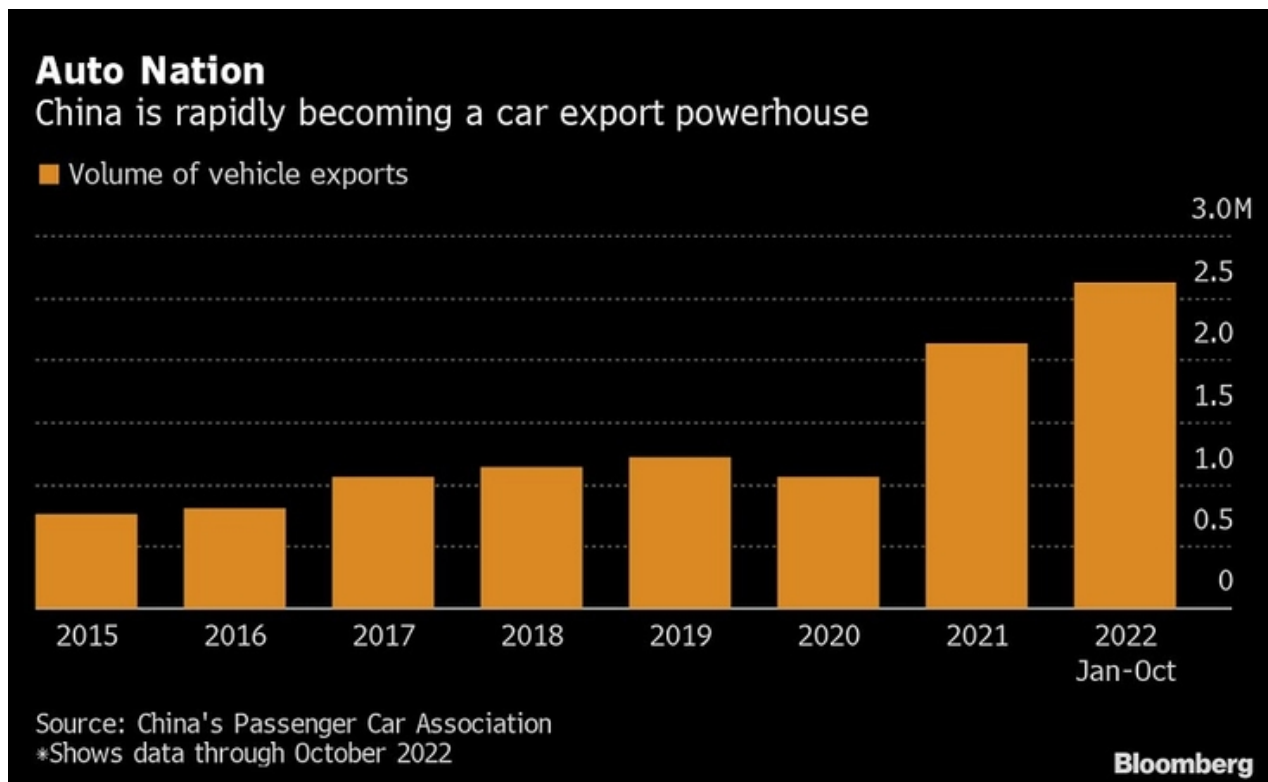
Vzhledem k tomu, že se u dotyčných plavidel ještě několik let neočekává, že budou online, je to odvážná sázka na trvalou globální spotřebitelskou poptávku po čínských autech.

Čína nedávno předstihla Německo jako druhého největšího vývozce automobilů na světě a během prvních 10 měsíců roku 2022 odeslala do zahraničí téměř 2,6 milionu vozů, což zastíní objemy v roce 2021.

Ani neočekávaný říjnový pokles poptávky po čínském zboží nevykolejil tuto vzestupnou trajektorii, přičemž vývoz automobilů a podvozků vzrostl o 60 procent oproti předchozímu roku na 352 000 kusů v daném období, což je rekordních 7,1 miliardy dolarů.

Ale zatímco export automobilů prudce vzrostl, „celkový počet dopravců automobilů se téměř nezvýšil,“ řekl Xing Yue, vedoucí Clarksons Research Services v Šanghaji, jednotky největšího světového lodního makléře.

Náklady na přepravu raketově vzrostly a nyní se kvůli tomuto nesouladu mezi poptávkou a nabídkou „nalévá spousta investic do stavby nových lodí pro přepravu vozidel“.



Nedostatek plavidel natahuje automobilový dodavatelský řetězec, který je již ztenčen nedostatkem polovodičů, nedostatkem pracovních sil souvisejícím s pandemií a měsícem přetížení přístavů, které ještě umocnily blokády Číny Covid-19.

Denní sazby pro plavidla, která mohou přepravovat až 6 500 aut (běžně známé jako lodě s rolovacím/vytahovacím strojem nebo ro-ro), se od října vyšplhaly na přibližně 100 000 USD za den, což je více než desetinásobek úrovně v roce 2020 a nejvyšší v historii. Nejméně od roku 2000, podle Clarksons.

Podle Tobiasa Bartze, předsedy a generálního ředitele Rhenus Logistics, má podle Tobiasa Bartze, předsedy a generálního ředitele společnosti Rhenus Logistics, smysl, aby čínští výrobci automobilů udeřili sami se všemi posledními výpadky dodavatelského řetězce. Lodě se staly „takovým nedostatkem“, řekl minulý měsíc na okraj konference v Singapuru.

Nedostatek způsobil, že některá plavidla stará téměř 30 let jsou stále v provozu, místo aby byla vyřazena, což zvyšuje riziko nehod. Pokus o uhašení případného požáru lithium-iontové baterie může být také obtížnější.



Čínští výrobci automobilů nejsou sami ve své touze po dalších nákladních lodích. Potíže s přepravou vozidel ze svých továren měla i Tesla, která využívá autonomiče Anji Logistics.

„Nebylo dost lodí, nebylo dost vlaků, nebylo dost autodopravců, aby skutečně podpořili vlnu“ dodávek vozidel na konci minulého čtvrtletí, řekl generální ředitel Elon Musk během hovoru o výdělcích Tesly za třetí čtvrtletí. .

„Ať se nám to líbí, nebo ne, ve skutečnosti musíme vyhladit dodávky aut v rámci čtvrtletí, protože prostě není dostatek přepravních objektů, které by je mohly přemísťovat,“ řekl Musk.

Tento nejnovější bod může být nový, ale BYD a SAIC nejsou prvními výrobci automobilů, kteří provozují své vlastní přepravní flotily. Toyota vlastní přepravní společnost Toyofuji Shipping, zatímco Hyundai Motor má logistickou skupinu Hyundai Glovis Co.

Je to také výmluvný znak toho, kam až sahají exportní ambice čínských automobilek. Ještě před několika lety Čína prodávala auta hlavně rozvojovým zemím v Africe a na Středním východě. Nárůst

výroby elektrických vozidel však podpořil výrobu automobilů vyrobených v Číně v Evropě, která je nyní největším trhem pro export čínských automobilů.

Čína vyvezla za prvních 10 měsíců tohoto roku více než 852 000 elektromobilů, což je nárůst téměř o nulu. Více než pětinu z nich tvořily elektromobily Tesla vyrobené v gigafactory americké automobilky v Šanghaji.

Jistě, někteří lidé si nejsou jisti, že koupit loď nyní je správné rozhodnutí.

"Náklady na přepravu aut budou klesat, protože rizika se přesunou z nevyřizovaných věcí na přebytek na trhu s automobily," řekl Craig Fuller, zakladatel a generální ředitel poskytovatele informací o trhu dodavatelského řetězce FreightWaves. S uvolňujícími se překážkami v dodavatelském řetězci „je riziko spíše na straně poptávky,“ řekl.

Až do tohoto bodu inflexe se zdá, že čínští výrobci automobilů chtějí mít pod kontrolou co největší část procesu. Výrobci elektrických vozidel Nio a Chery Automobile také sledují objednávky lodí, informovala místní média minulý týden.

Mezi čínskými značkami je SAIC nejdále v zámoří. V roce 2021 prodala v zahraničí 697 000 vozů – podpořena úspěchem britské značky MG Motor, kterou získala – a letos usiluje o 800 000 vozů. To je cesta k naplnění její roční přepravní kapacity, která činí přibližně 10 milionů vozidel, ale mezitím lodě SAIC mohou sloužit a také slouží jiným výrobcům automobilů, včetně Nio.