

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'emergenza Covid acuisce i contrasti fra caricatori e vettori marittimi

Nicola Capuzzo · Monday, July 27th, 2020

Mentre le compagnie di navigazione che trasportano container hanno ottenuto risultati relativamente buoni dal punto di vista finanziario durante la pandemia di Covid-19, i caricatori (*cargo owner*) hanno dovuto affrontare costi di trasporto elevati e una qualità del servizio inferiore. Molti spedizionieri hanno segnalato il *'roll-over'* del carico perché i vettori hanno dato la priorità d'imbarco a carichi spot che pagavano noli più alti.

Lo rileva la società di consulenza e analisi Drewry secondo la quale **le linee di trasporto marittimo container sono fra i pochi soggetti che si può dire abbiano tratto benefici dallo scoppio della pandemia** ma le loro positive performance finanziarie rischiano di farli apparire come approfittatori della crisi, portando a nuovi contrasti fra vettori e spedizionieri. La società di ricerca e analisi non ritiene che effettivamente i global carrier abbiano approfittato della crisi ma al tempo stesso sottolinea come sia necessario fare di più per sviluppare un dialogo migliore tra spedizionieri e trasportatori al fine di evitare che si creino queste divergenze.

“Paradossalmente – spiegano gli analisti – nonostante un improvviso calo della domanda di trasporto marittimo, le linee marittime sembrano destinate quest'anno a guadagnare più soldi di quanti ne abbiano fatti per molto tempo in passato dato che le loro azioni di gestione delle crisi (essenzialmente i *blank sailing*) hanno dato ottimi risultati. Nell'ultimo rapporto Container Forecaster pubblicato alla fine di giugno, Drewry stima che il settore nel suo complesso si sia assicurato un utile operativo (Ebit) di circa 1,4 miliardi di dollari e un margine del 3,2% nel primo trimestre di quest'anno, praticamente alla pari con lo stesso trimestre dell'anno scorso”.

In sostanza **tutti i vettori sono sopravvissuti allo shock del coronavirus e per molti di loro le previsioni finanziarie per il 2020 sono state pure riviste al rialzo**. Drewry ha però sottolineato che lo stesso non si può dire per altri soggetti, sottolineando che “i proprietari del carico hanno dovuto fare i conti con costi di trasporto enormemente gonfiati e una qualità del servizio offerto peggiore”. Molti spedizionieri hanno subito il *roll-over* del carico (vale a dire l'imbarco posticipato), compresi alcuni caricatori con contratti di trasporto a lungo termine che si sono visti scavalcare nell'imbarco delle merci da carichi spot che pagavano noli più elevati.

C'è poi il tema dei sovrapprezzi legati all'andamento del costo del carburante. Costo che negli ultimi mesi avrebbe dovuto abbassarsi replicando l'andamento del prezzo del petrolio e che invece,

nel secondo trimestre del 2020, pare sia stato applicato solo a pochi spedizionieri mentre la maggior parte di loro lamenta il fatto che il cosiddetto *bunker adjustment factor* sia rimasto inalterato. Questo, chiaramente, ha rappresentato un ulteriore fonte di guadagno e di miglioramento della redditività per i vettori marittimi. Al fine di risolvere anche questi contrasti proprio Drewry è coinvolto in un'iniziativa mirata a sviluppare un meccanismo di indicizzazione del fattore di adeguamento del bunker equo e neutrale, con il benessere anche dell'European Shippers Council e di Clecat, l'associazione europea degli spedizionieri.

Drewry, a proposito della linea d'azione dei liner, pur concedendo ai vettori l'attenuante legata all'instabilità della domanda di trasporto marittimo a fronte della quale sono stati cancellati molti servizi, ha anche evidenziato che **le compagnie di navigazione stanno restituendo capacità ai traffici più colpiti**, come ad esempio il trade transpacifico in direzione est, per far fronte a una domanda superiore al previsto. Per questo sono state prontamente approntate alcune partenze di servizi di linea che precedentemente erano state annunciate come cancellate.

Osservando come si comporteranno le shipping line mano a mano che si paleserà la ripresa dei traffici sarà possibile capire se ci sia stata o meno la volontà di mantenere una capacità di stiva abbondantemente inferiore alla domanda o meno.

Nell'eterna diatriba fra compagnie di navigazione e caricatori/spedizionieri, Drewry riconosce che gli uni e gli altri mirano a massimizzare il proprio profitto e quindi è difficile immaginare una convergenza d'interessi. Pur tuttavia, secondo la società di analisi, entrambe le parti trarrebbero beneficio da un buon rapporto e da una buona cooperazione fra loro. "Le battaglie del passato hanno portato solo a una catena di approvvigionamento non ottimale, intaccata da un'elevata volatilità dei noli e da una gestione draconiana della capacità" sottolinea la società di analisi.

Che in conclusione afferma: "**L'auspicio è che da questa crisi si sviluppi un dialogo migliore tra spedizionieri e trasportatori che possa produrre un compromesso migliore di quello visto fino ad oggi.** Ci vorrà uno sforzo da entrambe le parti. Le linee marittime potrebbero offrire un servizio migliore in termini di preavviso e di spiegazioni quando apportano modifiche alla capacità dei servizi, così come una più stretta consultazione con i clienti sulla probabile tempistica e portata di un eventuale futuro rimbalzo della domanda potrebbe aiutare ad evitare potenziali colli di bottiglia. I *cargo owner* siano consapevoli che i vettori devono mantenere un livello minimo di ricavi in tutte le condizioni, altrimenti saranno costretti a ritirare i servizi".

A proposito infine delle tariffe del trasporto marittimo, **le aspettative di Drewry sono che si vada verso noli mediamente più economici** a mano a mano che i vettori reintrodurranno lentamente maggiore capacità per soddisfare la domanda. "Ciò avverrà ma non a spese di un grande crollo dei noli a livelli antieconomici" sottolineano gli analisti.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, July 27th, 2020 at 12:07 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

