

SPEDLOGSWISS

Circolare n. 203/2021

Ai membri del campo specifico Navigazione marittima

Basilea, 30 giugno 2021

thomas.schwarzenbach@spedlogswiss.com

Tel. 061 205 98 12

Attuale situazione globale del trasporto marittimo e catene di approvvigionamento interrotte

Gentili signore e signori

Dalla primavera del 2020, le catene di approvvigionamento globale su tutte le modalità di trasporto sono state significativamente interrotte a causa della pandemia di covid. Per molto tempo sono stati anche completamente interrotti. Di seguito, gli esperti di trasporto marittimo di SPEDLOGSWISS riassumono cosa è cambiato nel trasporto marittimo nell'ultimo anno, quale impatto ha avuto sul commercio globale e quali sviluppi ci si può aspettare nel prossimo futuro.

Inizio della pandemia del 2020 e conseguenze per il trasporto marittimo

L'inizio della pandemia di corona alla fine del 2019 è stato accompagnato da una sospensione della produzione in Asia. Questo ha significato l'interruzione delle catene di approvvigionamento e il rifornimento dei container ("equipment"), soprattutto verso l'Europa. Questo a sua volta ha portato a una grande carenza di container e di capacità di spedizione sulla rotta Asia-Europa, che nel frattempo è addirittura peggiorata: nel primo trimestre del 2021, dei circa 22 milioni di TEU di capacità di spedizione disponibili nel mondo, meno dell'1% è inutilizzato. Quindi è la piena capacità del trasporto marittimo nel mercato. Per la prima volta da decenni, tuttavia, la domanda globale di capacità di trasporto marittimo supera di gran lunga la disponibilità. La conseguenza logica: i noli sono aumentati molte volte nell'ultimo anno e mezzo.

Se all'inizio le importazioni dall'Asia erano il problema dal punto di vista della Svizzera, ora vediamo che tutte le vie commerciali sono sotto pressione. Le compagnie di navigazione, gli spedizionieri e i trasportatori di Hinterland (navigazione interna, operatori ferroviari, società di autotrasporti) stanno lottando con terminali congestionati, porti sovraffollati e un'infrastruttura che non è sempre sufficiente. Parallelamente al problema del sovraccarico delle infrastrutture a terra, lo sviluppo sull'acqua continua: le navi sono sempre più grandi e possono già caricare fino a 23.500 TEU. Questo naturalmente provoca ulteriori grandi problemi logistici quando navi di queste dimensioni arrivano ai porti marittimi nello stesso momento.

Il blocco del canale di Suez e la chiusura temporaneamente del porto di Yantian in Cina

Come se tutte queste difficoltà non fossero sufficienti: la nave container "Ever Given" ha bloccato completamente il canale di Suez per sei giorni il 23 marzo 2021. Centinaia di navi erano bloccate in due direzioni. I 20.000 container caricati sulla "Ever Given" sono ancora

bloccati, riducendo ulteriormente la quantità di container disponibili. E i container caricati sulle navi in attesa sono ovviamente altrettanto bloccati. Almeno l'Autorità del Canale di Suez ha annunciato che è stata trovata una soluzione con i proprietari del carico e la compagnia di assicurazione e che il carico della nave sarà presto rilasciato.

Inoltre, il porto di Yantian vicino a Shenzhen in Cina è stato recentemente chiuso per una settimana a causa di un nuovo focolaio della pandemia. Di conseguenza, circa cento navi container sono in attesa da settimane di essere caricate o scaricate. Non ci sono porti alternativi in Cina, poiché i porti marittimi cinesi sono attualmente in funzione a piena capacità. Yantian è il quarto porto container più grande del mondo e si trova all'inizio della più importante rotta commerciale tra Asia ed Europa. Nel frattempo, il porto ha riaperto, ma è ancora lontano dal funzionare di nuovo alla massima capacità e ritardi nelle spedizioni di 4-6 settimane sono attualmente la regola. Perché ogni giorno in più navi e container sono bloccati. Più grande è la congestione, più problematica diventa per le catene di approvvigionamento globale e il commercio mondiale, e più alti diventano i costi di movimentazione e di trasporto.

Situazione nell'Estremo Oriente e nel Sud-Est asiatico

India, Pakistan e Bangladesh sono parzialmente in modalità di blocco. I porti sono aperti, ma c'è carenza di personale. La situazione sta peggiorando anche per i camionisti. Altre cattive notizie sono arrivate recentemente dalla Malesia e dal Vietnam. A causa del grande volume di container, i porti di Singapore e Los Angeles sono fortemente sovraccarichi. Singapore è enormemente importante come hub per i mercati del sud-est asiatico e dell'Australia.

Capacità di nuovo sul mercato

Fino ad aprile 2020, circa 3 milioni di TEU (equivalenti a circa 551 navi) sono stati disattivati e tolti dal mercato. Ma questo è cambiato radicalmente alla fine del 2020, poi l'intera capacità globale era necessaria perché la domanda si stava sviluppando rapidamente. E che la domanda di container e capacità navale si è spostata a favore del consumo privato durante l'anno della pandemia, togliendo ancora più capacità all'industria e al commercio. Poi la vita sociale si fermò in quasi tutti i paesi del mondo durante la pandemia, gli individui tendevano a spendere di più in beni di consumo (specialmente decorazioni interne e mobili). Questo a sua volta ha dato una spinta al commercio elettronico, ma logicamente ha aumentato ancora di più la domanda di trasporto marittimo fino ad oggi. Solo quando la vita sociale "normale" ritorna, la domanda di beni di consumo dovrebbe quindi diminuire di nuovo, perché meno beni di consumo sono richiesti.

Puntualità delle navi container

Nel 2020, solo il 65% delle navi container ha operato senza ritardi, tutte le altre hanno avuto ritardi. Nel 2021, la puntualità delle navi container è peggiorata al 35%. Ritardi fino a 6 settimane non sono rari. E non c'è nemmeno la pianificabilità. A breve termine, i posti promessi sulle navi vengono negati o le quantità minime richieste di container da consegnare vengono cambiate rapido. Questo non è colpa di un singolo partecipante al mercato come le compagnie di navigazione, gli spedizionieri, gli operatori ferroviari e di chiatte o le società di autotrasporti, ma piuttosto abbiamo un problema mondiale di carenza di capacità. La navigazione interna soffre enormemente nel traffico di Hinterland. Dipende da operazioni pianificabili anche solo per poter coprire i suoi costi. Tuttavia, a causa di molte imprevedibilità, tempi di sosta imprevisti, riprogrammazione a causa dei tempi di apertura e chiusura delle merci nei porti marittimi, questo non è possibile al momento, cosicché i costi aggiuntivi sono sostenuti anche lì a spese della merce.

La domanda continua a superare di gran lunga la disponibilità

Anche se i container e lo spazio di spedizione stanno tornando sempre più sul mercato, la massiccia domanda in eccesso si sta mangiando le capacità aggiuntive. La domanda di

trasporto marittimo supera ancora di gran lunga la disponibilità. L'Europa in generale esporta molto di più dal 2021, e verso gli Stati Uniti è +20%. Per questo motivo, tempi di attesa di 4 - 5 settimane non sono rari nelle esportazioni svizzere, con le importanti aree di spedizione verso gli Stati Uniti e l'Asia particolarmente colpite. I noli sono saliti a livelli record in ogni corsia commerciale e continueranno a salire nel luglio 2021. Ci aspettiamo massicci aumenti dei prezzi negli Stati Uniti e in Sud America in particolare. Anche se i vettori oceanici aumenteranno la capacità attraverso nuovi ordini di navi in futuro, ci vorranno diversi anni prima che queste vengano costruite e messe in servizio.

Percorsi alternativi per il trasporto marittimo

C'è la cosiddetta "Rotta del Mare del Nord" nell'Oceano Artico, che collega l'Atlantico con il Pacifico, e anche questa è navigabile tra giugno e dicembre. Ma non è utilizzato dalle compagnie di navigazione perché offre troppo poco tirante d'acqua, sicurezza e infrastrutture lungo la rotta. E non è la prima scelta per ragioni ecologiche. La "Rotta del Mare del Nord" nell'Oceano Artico non è quindi più un'alternativa alle altre rotte commerciali congestionate.

Trasporto ferroviario dall'Asia all'Europa e trasporto aereo

Infatti, la "Transiberiana" è un'alternativa. Viene anche usato. Ma può prendere solo una piccola parte del tonnellaggio tra l'Europa e l'Asia. La capacità totale di questo collegamento ferroviario è il 3% della capacità di trasporto marittimo mondiale. Non è quindi sorprendente che questa rotta sia attualmente al pieno per settimane. Di conseguenza, anche questi costi di trasporto stanno aumentando, in linea con le attuali alte tariffe di trasporto marittimo.

Il trasporto aereo è naturalmente anche un'alternativa interessante per il trasporto delle merci. Ma nel trasporto aereo di merci, solo una frazione della capacità è attualmente disponibile rispetto all'era pre-Covid. Questo con il fatto che una gran parte delle flotte di aerei sono attualmente a terra e non ancora in uso, questo significa che un sacco di "capacità bellyfreight" (spazio di carico sottocoperta negli aerei passeggeri) non è disponibile sul mercato, soprattutto ovviamente sulle rotte a lungo distanza. La conseguenza di ciò è l'aumento dell'uso di aerei da carico o di aerei passeggeri che diventano temporaneamente cargo ("preighters"). Nel caso del trasporto aereo, solo i prezzi verso l'Asia sono più o meno tornati ai livelli pre-Covid. Per gli Stati Uniti o il Sud America, le tariffe di trasporto aereo sono tre volte più alte di quelle pre-Covid.

Raccomandazioni

Spedizionieri, compagnie di navigazione interna e marittima o i loro agenti sono organizzati in SPEDLOGSWISS. Sono tutti attualmente alle prese con le condizioni avverse del mercato e stanno facendo un grande sforzo per gestire il flusso di merci per i loro clienti nel modo più efficace possibile. Tuttavia, tutti coloro che sono coinvolti nella catena logistica devono sapere che il mercato globale dei trasporti marittimi è attualmente dominato da troppo poche capacità di container e navi, scarsa pianificazione, costi crescenti e un alto livello di sforzo.

I clienti sono quindi chiamati a parlare con il loro spedizioniiere e a tenere informati anche i loro clienti e fornitori. Quindi organizzate i trasporti per tempo e prevedete tempi di consegna più lunghi. Le prenotazioni anticipate, che sono il più accurate possibile, aiutano lo spedizioniiere a prenotare per tempo gli slot sulla nave marittima e nel pre-/post-transporto su camion, ferrovia e nave della navigazione fluviale. Le prenotazioni a corto termine sono diventate praticamente impossibili nella situazione attuale del mercato.

Le società di spedizioni, come organizzatori del trasporto merci, sono sempre in mezzo tra il pagamento del trasporto ai vettori e la fatturazione ai loro clienti. Prefinanziano servizi che vengono pagati solo dopo dai loro clienti. Con i tassi di nolo marittimo attualmente molto alti, questo si traduce anche rapidamente in un'esposizione molto alta: 10 spedizioni possono attualmente significare ben 140.000 dollari di finanziamento anticipato. Questo perché i noli devono essere pagati alle compagnie di trasporto il più rapidamente possibile. È quindi

importante che gli spedizionieri prestino particolare attenzione al flusso di cassa in questo momento e saldino i loro crediti con i loro clienti in Svizzera al fine di minimizzare il rischio di del credere. Lo stesso vale, ovviamente, per i clienti degli spedizionieri. Si trovano di fronte a tariffe di trasporto massicciamente più alte, che dovrebbero incorporare nel prezzo dei loro prodotti, ma spesso non possono. L'intera catena di approvvigionamento si trova quindi in una situazione finanziaria difficile. Questo rende ancora più importante capire la rispettiva situazione del partner commerciale.

Prospettive

Probabilmente dovremo vivere con l'ambiente di mercato nel trasporto marittimo per un po' di tempo a venire. I nostri esperti non vedono certamente alcun miglioramento significativo della situazione fino alla fine del 2021, forse anche fino a dopo il Capodanno cinese 2022. Vediamo le seguenti ragioni principali per questo:

- Il terzo e il quarto trimestre sono tradizionalmente i trimestri più forti dell'anno
- il commercio di Natale inizierà allora
- la "Golden Week" in Cina (una settimana senza lavoro a partire dal 1° ottobre) riduce temporaneamente le capacità asiatiche
- "Sprint di fine anno »
- Il sentimento dei consumatori negli Stati Uniti è attualmente molto buono e sta assorbendo risorse
- i programmi di stimolo economico di molti paesi stanno sostenendo con successo stanno generando una domanda economica.

Tutti sono colpiti dalla difficilissima situazione del trasporto merci mondiale. I committenti, i loro clienti (privati, industria, commercio), gli spedizionieri, i vettori oceanici, le compagnie di navigazione fluviale, le società di autotrasporti, gli operatori ferroviari e le compagnie aeree. Sono tutti con gli stessi problemi e le stesse sfide. In questa difficile situazione, quindi, è necessaria la comprensione di tutti. Speriamo di dare un contributo ai coinvolti e vi informeremo di nuovo a tempo opportune con nuove valutazioni.

Cordiali saluti

SPEDLOGSWISS

Associazione svizzera delle imprese di spedizione e logistica

Thomas Schwarzenbach

In nome del responsabile del campo specifico Navigazione marittima