

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Consortia Block Exemption Regulation: da prorogare o far scadere ad aprile?

Nicola Capuzzo · Friday, March 6th, 2020

*Contributo a cura di Antonella Teodoro **

** consulente dei trasporti presso MDS Transmodal*

La Commissione europea (CE) ha deciso di rinnovare il regolamento di esenzione per categoria (CBER) dal settembre 2009 al 25 aprile 2015 e ha successivamente prorogato per altri 5 anni nell'ambito del processo che negli ultimi mesi del 2008 aveva visto la fine del quello che è noto come il liner conference system (regolamento del Consiglio 4056/86). La fine imminente di quel periodo sta innescando un acceso dibattito sull'opportunità di prorogare il CBER e, in tal caso, per quanto tempo.

La discussione è tra coloro che sostengono che, a causa delle elevate quote di mercato di cui gode un'industria marittima oggi molto consolidata e organizzata in alleanze, l'analisi dei manuali e della teoria sulla concorrenza dovrebbero incoraggiare i regolatori a non estendere il CBER (tesi guidata dal International Transport Forum / OCSE e supportato da una serie di associazioni di categoria) e dalle compagnie marittime che evidenziano la riduzione di costi, tariffe ed emissioni facilitate attraverso l'economie di scala.

In un documento di regolamentazione pubblicato lo scorso novembre (Commission staff working document), la Commissione Europea ha proposto di prorogare il Consorzio BER, che dovrebbe scadere il 25 aprile di quest'anno, per altri quattro anni senza cambiare la sua forma attuale. Questo punto di vista preliminare si è basato su un processo di valutazione messo in atto per determinare se, "alla luce della politica generale di armonizzazione delle regole di concorrenza e considerando i principali sviluppi nel settore del trasporto marittimo di linea negli ultimi anni, il Consorzio BER è ancora pertinente e efficace sui suoi obiettivi e se lo sta facendo in modo coerente, efficace ed efficiente, creando un valore aggiunto Ue".

La notizia è stata accolta favorevolmente dalle compagnie marittime rappresentate dal World Shipping Council mentre gli spedizionieri e attori chiave del settore hanno espresso il loro risentimento sostenendo che il Consorzio BER nella sua forma attuale distorce la concorrenza e non

affronta il problema degli scadenti servizi offerti.

In questa breve analisi ci siamo chiesti cosa suggeriscono i dati e come può il settore gestire meglio sè stesso in futuro per fornire un ambiente stabile in cui gli investimenti a lungo termine possono essere fatti nelle catene di approvvigionamento, e una tale estensione porrebbe rischi a lungo termine?

Il consolidamento nel settore marittimo è stato rapido. Nel 2006, le sette linee principali o le alleanze di quel tempo controllavano il 72% della capacità globale sulle rotte deep sea. Nessuno aveva una quota superiore al 20%. Nel 2019, i tre principali attori controllavano circa l'85% della capacità globale impiegata sui traffici intercontinentali. Le acquisizioni nel mercato feeder rafforzano queste tendenze.

Inoltre, sulla base dei nostri modelli che collocano i flussi di container stimati ai servizi marittimi da essi effettuati e prevedono i loro costi operativi e ricavi, abbiamo ottenuto i risultati riassunti di seguito.

Tabella 1: Cambiamenti chiave nel mercato della navigazione intercontinentale 2006-2019 (\$ in termini reali)

	2006	2016	2019	2006-2019 differenza	2016-2019 differenza	Index, 2006=100	
						2016	2019
Capacità (mTEU)	121	177	193	72	16	147	160
Domanda (mTEU)	67	100	112	46	12	150	168
Ricavi unitari (\$/TEU)	1,335	958	1,057	-277	99	72	79
Costi unitari(\$/TEU)	1,272	1,002	1,030	-242	28	79	81
Consumo di bunker (tonnes/TEU)	0.82	0.56	0.50	-0.32	-0.06	68	61

Fonte: MDS Transmodal, Container Business Model

A livello globale, tra il 2006 e il 2019 i costi unitari stimati sono diminuiti di circa il 20% e il consumo di bunker per Teu di circa il 40%. C'è stato un guadagno di efficienza di circa \$240 / Teu in termini reali, il tutto guidato da una preferenza della maggior parte degli spedizionieri a tariffe più basse piuttosto che a velocità più elevate, spiegando perché i viaggi di andata e ritorno sono estesi da 56 a 68 giorni tra l'Estremo Oriente e il Nord Europa.

Uno degli indicatori per analizzare i possibili andamenti delle tariffe è rappresentato dal livello di utilizzo delle navi il quale dipende, ovviamente, dall'offerta e dalla domanda le cui tendenze possono essere stimate.

Con 2006 = 100, esclusi i flussi intraregionali nel 2019, proiettiamo un indice pari a 152 per le tonnellate e a 169 per i Teu movimentati a livello globale.

L'offerta può essere monitorata, anche tenendo conto delle navi in costruzione.

Con 2006 = 100, nel 2022 proiettiamo un indice pari a 102 per la capacità globale della flotta.

Catene di approvvigionamento efficienti e sviluppo del prodotto richiedono che gli spedizionieri possano sentirsi sicuri della continuità e del prezzo dei servizi di spedizione. È indiscutibile che un settore sostenibile basato su investimenti a lungo termine nelle attività della catena di approvvigionamento richieda fiducia da parte di tutte le parti interessate.

Sembrerebbe che la spedizione globale di container possa avvicinarsi a economie di scala ottimali e continuare a operare con tre network globali indipendenti e fornire così un ambiente competitivo. In linea di principio, gli spedizionieri più grandi che commerciano su una vasta gamma di rotte avranno un effetto leva su linee in cui le quote di mercato possono essere elevate. Vi è una protezione minore per gli spedizionieri più piccoli che cercano di mantenere la loro indipendenza.

La nostra analisi suggerisce che tutto ciò sia stato ottenuto senza ridurre la connettività globale. La dipendenza del commercio mondiale da un minor numero di operatori è notevole ed è molto importante che possa dimostrare che le diverse economie, grandi e piccole, rimangano ben collegate. Sulla base dei dati forniti a Unctad per il Liner Shipping Connectivity Index osserviamo che la connettività cinese è aumentata del 52% tra il 2006 e il 2019 e del 40% tra il 2017 e il 2019. I Paesi Bassi, il paese più collegato in Europa nel 2019, sono cresciuti del 12% tra il 2017-19. Iraq, Qatar, Polonia, Marocco e Albania hanno visto la loro connettività crescere al ritmo più veloce tra 2006 e 2019. La manciata di Paesi il cui indice è sceso in questo periodo (inclusi Yemen e Venezuela) rappresentava meno del 10% della popolazione mondiale. Tuttavia, è ragionevole supporre che il processo di integrazione verticale possa influire sulla connettività dei porti.

Con lo spazio per una maggiore integrazione orizzontale ora abbastanza limitato, gli occhi delle compagnie marittime sembrano essere fissi su un obiettivo più impegnativo di diventare integratori logistici globali. Questo sembra essere l'obiettivo dei principali vettori oceanici. Maersk e Cma-Cgm, ad esempio, mirano a offrire un nuovo servizio più olistico ai propri clienti attraverso l'integrazione verticale. Al contrario, tuttavia, esistono linee come Hapag-Lloyd che vogliono mantenere un approccio più tradizionale e continuare a offrire servizi di spedizione in container ai propri clienti.

La strategia di integrazione verticale comporta rischi, tra cui l'entità degli investimenti finanziari richiesti, la gestione dei cambiamenti nel modello di business e i costi associati. Tuttavia, le opportunità commerciali sono molto allettanti: avvicinarsi ai proprietari di merci e influenzare la scelta di come movimentare le merci, sfruttare ulteriormente economie di scala e di scopo e ampliare la copertura del mercato.

Quale strategia sarà quella vincente per le singole linee di navigazione è difficile da prevedere in quanto ciò dipenderà dalla flessibilità della gestione delle linee di spedizione nel regolare la loro visione su come spostare i container. Il viaggio per mare diventerà, sempre più, solo una parte del servizio che offrono piuttosto che l'intero servizio. Il modo in cui le informazioni sono condivise e gestite all'interno delle entità integrate sarà vitale: la tecnologia sarà fondamentale.

L'integrazione verticale e l'ulteriore espansione delle linee di navigazione nelle operazioni terminali possono influire sulla concorrenza e sulle scelte per gli spedizionieri, specialmente se tutti i terminali all'interno di un porto sono controllati dalla stessa compagnia e tale società viene acquisita/fusa da/con una linea di navigazione. In questi casi, la nuova entità sarebbe incentivata a discriminare altre linee di navigazione fornendo servizi di qualità inferiore e/o applicando tariffe portuali più elevate.

Riteniamo che la Commissione Europea potrebbe tenere conto dei possibili effetti dell'integrazione verticale per l'industria marittima, nonché dei regolatori nazionali della concorrenza e delle autorità portuali dovrebbero monitorare e valutare attentamente gli operatori privati ai quali affidano concessioni portuali. Oltre a un esame più approfondito, attraverso un attento e indipendente esercizio di monitoraggio, la Commissione Ue potrebbe aiutare il Consortia BER a riottenere consenso garantendo trasparenza attraverso un esame più dettagliato degli impatti e utilizzando fonti indipendenti. Ciò aiuterebbe le parti a prendere decisioni informate basate sul fatto che per la spedizione marittima è un fornitore vitale nella supply chain e una relazione a lungo termine dovrebbe contribuire a massimizzare l'efficienza della catena di approvvigionamento a lungo termine.

La chiave per raggiungere tali relazioni a lungo termine potrebbe essere lo sviluppo di indici ben definiti che comprendano domanda, offerta, grado di utilizzo delle navi, costi e ricavi, accompagnati da un'interpretazione su possibili impatti futuri per l'industria. In questo articolo abbiamo mirato a dimostrare che ciò è realizzabile.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, March 6th, 2020 at 9:00 am and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Navi](#), [Porti](#)

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