

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bunker adjustment factor: caricatori e spedizionieri accusano i vettori marittimi

Nicola Capuzzo · Monday, July 6th, 2020

La rivolta degli spedizionieri a livello globale prende lo spunto dalle bizzesze del prezzo del petrolio. Alcune linee marittime di container, infatti, non stanno stornando i supplementi per il carburante in linea con il calo decrescente del prezzo del petrolio. “Alcuni vettori che avrebbero dovuto ridurre il prezzo del carburante non lo stanno facendo – spiega Lloyd Dominique von Orelli, responsabile del trasporto marittimo globale di DHL Global Forwarding – Ovviamente questo, soprattutto nel secondo trimestre di quest’anno, ha avuto un impatto significativo sui risultati finanziari dei carrier. Purtroppo è molto difficile da spiegare ai nostri clienti”.

Il problema sarà ben visibile proprio a partire da luglio, visto che normalmente i livelli di correzione per il costo del carburante vengono adeguati ogni trimestre. “Quindi ora, a luglio, gli armatori dovrebbero abbassare questo sovrapprezzo, visto il crollo del barile, ma non lo stanno facendo. Almeno non tutti”, sottolinea von Orelli. Addirittura, sostiene Jordi Espin, rappresentante del Consiglio europeo degli spedizionieri, si è assistito a un fenomeno a dir poco singolare: mentre i costi del rifornimento delle navi diminuivano, le compagnie di navigazione non adeguavano le tariffe applicando i medesimi criteri di correzione del prezzo addebitato agli spedizionieri. “Le compagnie di navigazione stanno fissando i prezzi secondo i loro desideri, creando supplementi improvvisi e inaspettati”, sostiene Espin.

Tutta la polemica prende le mosse dal drastico calo del prezzo del greggio avvenuto in questo 2020. Secondo Ship & Bunker, l’IFO380 fornito a Singapore, ad esempio, è sceso dai 400 dollari a tonnellata di gennaio a soli 155 dollari per tonnellata a fine aprile, prima di salire a 249 dollari per tonnellata il 29 giugno.

I caricatori si sono lamentati mesi fa che i criteri di correzione del costo del carburante erano troppo alti e che dovevano essere più rapidi nel riflettere l’andamento del prezzo del bunker.

Ma i problemi si stanno evidenziando adesso anche perché i vettori di solito trasferiscono il costo del carburante ai clienti tramite extra-costi. Von Orelli sostiene che ogni vettore sta adottando un approccio diverso per quanto concerne il prezzo del carburante, col risultato che alcuni clienti, in questo momento, ricevono un trattamento preferenziale. “Esistono diverse regole per diversi clienti, anche se i carrier, ovviamente, non lo ammetterebbero mai” sottolinea. In sostanza, mentre alcuni vettori stanno onorando gli accordi, altri si rifiutano di ridurre i Baf, i criteri di correzione del prezzo del carburante, in linea con i contratti precedentemente concordati. “Tutto ciò è

incoerente, sia per noi che per i nostri clienti – aggiunge von Orelli – Riteniamo che ciò che stanno facendo i vettori sia difficile da spiegare a chiunque. E noi come DHL Global Forwarding supporteremo le compagnie che aderiscono agli accordi e riflettono la realtà del mercato”.

I vettori europei, si dice stiano prendendo una posizione più dura sugli adeguamenti del prezzo del carburante rispetto ai vettori asiatici. La cosa è stata confermata dagli spedizionieri che hanno sede a Hong Kong. Un operatore leader ha fornito dettagli sui costi del bunker praticati da Ocean Network Express (ONE) e Cosco fino al 2020 sui servizi di linea da Hong Kong all'Europa e al Nord America: i dati di entrambi i vettori hanno rivelato importanti riduzioni, rispecchiando il calo dei prezzi del petrolio e dei bunker nel corso dell'anno, sebbene con un certo ritardo. Un supplemento riscosso per le spedizioni da Hong Kong verso l'Europa a luglio, per esempio, è stato conteggiato zero per un container completo da 40 piedi, visto che il prezzo è crollato, da marzo a giugno, da 304 dollari a 64 dollari per FEU. La Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistics (HAFFA) ha dichiarato a Lloyd's Loading List che i noli non aumentano in virtù del fatto che i vettori stanno trasformando il carburante in uno strumento di profitto.

“Le tariffe globali di trasporto stanno aumentando per una serie di fattori, soprattutto perché le compagnie di navigazione hanno capacità di stiva ridotte rispetto al passato e, di conseguenza, aumentano le tariffe”, spiega un portavoce della Haffa. Secondo Espin, sia le correzioni al prezzo dei carburanti che le tariffe di trasporto sono state mantenute a livelli artificialmente elevati dai vettori anche se gli standard di servizio sono in calo. “Le compagnie di navigazione si stanno comportando come vogliono, senza curarsi delle richieste dei clienti – sottolinea il manager – È uno scenario strano: qualsiasi mercato o settore tende a riflettere le richieste dei clienti, mentre nel nostro caso questa domanda non viene gestita. Comprendiamo che il mercato sia difficile ma abbiamo bisogno di un dialogo tra clienti e spedizionieri. Purtroppo il settore non si sta comportando così. Ci sono tante sfide da affrontare, una per tutti il cambiamento climatico: se non ci parliamo come possiamo fare progressi?”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, July 6th, 2020 at 11:18 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Senza categoria](#), [Spedizioni](#)

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