

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Container: tre anni per rivedere il Consortia Block Exemption Regulation

Nicola Capuzzo · Tuesday, November 17th, 2020

*Contributo a cura di Antonella Teodoro **

** Senior consultant at Mds Transmodal*

L'integrazione verticale, la crescente affiliazione dei vettori con porti e terminal e il potere affermato dalle alleanze sono alcuni dei fattori che devono essere considerati in dettaglio dalla Commissione Europea prima della revisione del Consortia Block Exemption Regulation (Cber). Con tre anni prima della scadenza della nuova esenzione Cber, la Commissione Europea deve utilizzare questo tempo con saggezza per valutare il panorama del mercato del trasporto container, che si è evoluto in modo significativo sin dal suo inizio.

Lo scorso marzo, la Commissione Europea ha deciso di prorogare il regolamento lasciandone invariati i termini per altri quattro anni. Il regolamento consente lo scambio di informazioni tra compagnie di navigazione che operano in consorzi normalmente vietati dalle regole generali di concorrenza dell'Unione Europea. L'esenzione è disponibile solo per le linee con una quota inferiore al 30% del mercato rilevante. Introdotto nel 1995, e poi rivisto nel 2009, è stato progettato in uno scenario abbastanza diverso da quello che conosciamo oggi.

Nel 2006, le prime 10 compagnie di navigazione controllavano meno del 60% della capacità globale di acque profonde e nessuno aveva una quota superiore al 20%. Oggi i tre principali attori controllano circa il 90% della capacità globale dispiegata sulle rotte deep sea. Le acquisizioni nel mercato dei feeder hanno rafforzato questa tendenza. Sulla base delle capacità dispiegata, nel 2006 le quattro principali linee lo-lo nordeuropee erano indipendenti. Ora i primi quattro attori sono di proprietà di linee intercontinentali o di aziende terminalistiche. Nel frattempo, le linee stesse estendono il loro controllo al terminalismo e alle spedizioni mentre il Cber non fa nulla per impedire questo trend.

Sulla base dei dati disponibili al momento della redazione di questa analisi, stimiamo che tra il 2006 e il 2020 i costi unitari di trasporto siano diminuiti di circa il 36% mentre il consumo di bunker per Teu di circa il 41%. L'utilizzo complessivo delle navi ha oscillato ma è stato

generalmente costante, mentre le tariffe sono diminuite di circa il 27% tra il 2006 e il 2016. Le linee hanno scelto di utilizzare navi molto più grandi e le fanno viaggiare a una minor velocità (consumando meno carburante) dopo che la legislazione dell'Ue ha eliminato le conferences, al fine di liberare la concorrenza sul prezzo. I viaggi di andata e ritorno di linea si sono estesi da 56 a una media di 68 giorni tra l'Estremo Oriente e il Nord Europa. Tuttavia il calo delle tariffe (in particolare se calcolato al netto dei costi del bunker) si è arrestato dopo il 2016, nonostante le economie di scala delle navi continuino a migliorare.

L'impatto positivo del consolidamento sui costi e sulle tariffe sembra essersi sviluppato entro il 2016 e non ha ridotto le fluttuazioni delle tariffe che, se corrette con i prezzi del bunker, sono aumentate nonostante la domanda sia diminuita nel secondo trimestre del 2020.

Tabella 1: Consolidamento, tutte le rotte deep-sea mare verso il Nord Europa, 2006 v 2020

Top 5 routes	2020Q2				2006Q2			
	No of operators/alliances by route	No of operators/alliances by route with a share of 30% or more	% of deployed capacity by route	% of the total market that 'breaks the rule'	No of operators/alliances by route	No of operators/alliances by route with a share of 30% or more	% of deployed capacity by route	% of the total market that 'breaks the rule'
Europe & Med - Far East	5	1	24%	20%	15	1	29%	9%
Europe & Med - North America	20	0	15%	0%	22	0	14%	0%
Europe & Med - Gulf & ISC - Far East	3	1	15%	9%	11	0	21%	0%
Europe & Med - Latin America	13	0	11%	0%	23	0	10%	0%
Europe & Med - Gulf & ISC	10	1	9%	3%	20	1	6%	2%
Total (including all routes to North Europe)				51%				22%

Fonte: MDS Transmodal, Container Business Model agosto 2020

Nonostante un calo complessivo del 23% nel numero di servizi offerti nel mercato deep sea tra il 2006 e il 2020, la capacità dispiegata complessivamente è cresciuta di circa il 70%, con la capacità riconducibile a navi da almeno 7.500 Teu aumentata di 12 volte nello stesso arco temporale. Catene di approvvigionamento efficienti richiedono che gli spedizionieri siano in grado di sentirsi sicuri della continuità e del prezzo dei servizi di spedizione. È indiscutibile che un'industria marittima sostenibile basata su investimenti a lungo termine in risorse della catena di approvvigionamento richieda fiducia da parte di tutte le parti interessate. Sulla base dell'esperienza vissuta fino al 2016, il trasporto marittimo globale potrebbe avvicinarsi a economie di scala ottimali e continuare a operare con queste tre reti globali indipendenti in un ambiente competitivo. Tuttavia, coloro che operano in maniera indipendente avrebbero difficoltà a competere.

Ci sono anche gravi barriere all'ingresso. I proprietari indipendenti di navi portacontainer dipendono dalla capacità di charter dei membri delle alleanze per il loro impiego. I vettori indipendenti più grandi, che commerciano su una vasta gamma di rotte, possono avere un certo effetto leva laddove la quota di mercato risulti elevata, tuttavia c'è meno protezione per le linee più piccole che cercano di mantenere la propria indipendenza. Queste barriere all'ingresso forniscono un incentivo a impegnarsi in una maggiore integrazione verticale.

Gli occhi delle compagnie di navigazione sembrano essere fissi sul difficile obiettivo di diventare integratori logistici globali. O almeno 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 dei servizi offerti. "Il futuro riguarderà principalmente il

ridimensionamento del lato terra dell'equazione... Sicuramente dobbiamo fare alcune acquisizioni in ambito logistico, principalmente per acquisire capacità ed economia di scala" ha dichiarato l'anno scorso al Financial Times Søren Skou, amministratore delegato di Maersk. AP Moller-Maersk ha implementato questa strategia acquisendo Vandegrift (attività di intermediazione doganale e logistica) e unendo Maersk Line e Damco in un'unica organizzazione, mentre Cma Cgm ha acquisito Ceva Logistics. Le compagnie di navigazione hanno anche rilevato società di feeder e stanno ora lavorando a stretto contatto con gli operatori portuali, anche nell'area della condivisione dei dati. La strategia di integrazione verticale comporta dei rischi, inclusa la portata degli investimenti finanziari richiesti, la gestione dei cambiamenti nel modello di business delle linee e dei costi associati.

Tuttavia, le opportunità sono molto allettanti. Consentono ai vettori di avvicinarsi ai proprietari del carico e influenzano il modo in cui spostano le loro merci, consentendo anche un ulteriore sfruttamento delle economie di scala e di portata, oltre a una copertura del mercato estesa. Per le società di navigazione, i servizi di spedizione e terminal rappresentano un prodotto comune. Spedire circa 170 milioni di Teu caricati a livello globale richiede circa 780 milioni di Teu di sollevamento portuale; livelli elevati di trasbordo sono il prezzo per realizzare economie di scala in mare.

I servizi terminalistici rappresentano solo il 35% dei costi gate-to-gate. L'integrazione verticale delle attività marittime e portuali influenzerà la posizione competitiva dei singoli porti e di alcuni stati nazionali. Questo processo ha una logica chiara. Consente lo sviluppo di reti integrate in grado di realizzare efficienti economie di scala che sono di evidente vantaggio se riducono i costi commerciali e migliorano la connettività globale. Il viaggio per mare diventerà sempre più solo una parte dell'intera offerta di servizi. Il modo in cui le informazioni vengono condivise e gestite all'interno delle entità integrate sarà vitale: la tecnologia sarà fondamentale.

Tuttavia, l'integrazione verticale e l'ulteriore espansione delle compagnie di navigazione nelle operazioni portuali possono influenzare la concorrenza e la scelta per i caricatori, soprattutto se tutti i terminali all'interno di un porto sono controllati dalla stessa compagnia e sono acquisiti o fusi con una compagnia di navigazione. In questi casi, la nuova entità avrà un incentivo a discriminare le altre compagnie di navigazione fornendo servizi di qualità inferiore e/o applicando tariffe portuali più elevate.

La Commissione europea e altre autorità antitrust potrebbero quindi considerare i possibili effetti dell'integrazione verticale per il settore marittimo. Anche le autorità portuali, parte del settore pubblico, dovrebbero monitorare e valutare attentamente gli operatori privati ??a cui assegnano le concessioni portuali. Dato il passaggio a un combustibile più pulito ma più costoso, le società di navigazione hanno un altro interesse immediato nel rendere disponibili i calcoli dei costi del bunker per una valutazione indipendente, per evitare surriscaldamento globale inutile e incomprensioni mano a mano che il costo del passaggio a soluzioni più sostenibili diventa evidente. Con l'intensificarsi della pressione per passare a combustibili più puliti, ma potenzialmente più costosi, le linee potrebbero scoprire che i clienti richiederanno un approccio più trasparente. Aumentare la trasparenza attraverso l'utilizzo di fonti di dati indipendenti aiuterebbe le parti a prendere decisioni informate e riflettere il fatto che, per un caricatore, la compagnia di navigazione è un fornitore vitale con il quale una relazione a lungo termine contribuirà 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 misurazioni ben definite, attraverso indici che coprano domanda, offerta, utilizzo, costi e ricavi accompagnati da un'interpretazione dei possibili impatti futuri per l'industria. Come esemplificato in questo articolo, ciò è certamente realizzabile.

Vi è un'evidente necessità di un monitoraggio più attento del mercato del trasporto di container in un mondo post Covid-19 e di affrontare il ruolo e il funzionamento del Cber, in particolare la qualità dei dati e delle informazioni disponibili, per guidare il processo decisionale. Mds Transmodal sta per avviare una collaborazione con il Global Shippers Forum per lanciare un nuovo rapporto trimestrale incentrato sulle caratteristiche importanti per i caricatori e gli armatori come clienti delle linee. Le relazioni trimestrali forniranno anche indicazioni per aiutare la Commissione Europea a creare un quadro politico più chiaro per il settore marittimo. Gli esportatori e gli importatori europei hanno bisogno di un mercato marittimo competitivo e reattivo, il che è nel più ampio interesse economico e pubblico del continente.

Il dibattito storico sul trasporto di container si è concentrato principalmente sul suo status ai sensi del diritto della concorrenza – e con buone ragioni – tuttavia, tutte le parti interessate in futuro dovranno rispondere alle ulteriori, molteplici, sfide che ora devono affrontare tutte le parti interessate, compresi gli obiettivi sui cambiamenti climatici, interessi dell'Ue, piani di emergenza contro futuri shock economici globali e qualità e competitività dei servizi di spedizione offerti agli esportatori e importatori europei. Mancano tre anni alla prossima revisione programmata del Cber e questo periodo dovrebbe essere usato per analizzare i dati a disposizione, per valutare costi e benefici del regolamento considerando i vari attori interessati. La revisione, inoltre, dovrebbe essere intrapresa nel contesto più ampio della politica industriale e dei trasporti europea, nonché considerando le varie forze che stanno attualmente influenzando il commercio globale e le priorità ambientali.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, November 17th, 2020 at 6:51 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#)

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