

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Hill (Contship Italia): “Ecco come sta cambiando il trasporto container sulla rotta Asia-Europa”

Nicola Capuzzo · Sunday, December 27th, 2020

Come è cambiato negli ultimi anni e come sta evolvendo il trasporto marittimo di carichi containerizzati sulla rotta Asia – Europa? A questa domanda ha cercato di dare risposta Peter Hill, direttore vendite e business development di Contship Italia, con un'intervista pubblicato [nell'house organ aziendale Contship Window](#).

Secondo Hill “il costo resterà sempre un fattore determinante ma ci sono altri fattori, altrettanto importanti, come l'affidabilità” da tenere in attenta considerazione. “Le navi – aggiunge – stanno diventando più grandi, ma il rispetto della programmazione degli scali delle navi sta diminuendo. Una delle ragioni è l'incapacità delle navi moderne di aumentare sensibilmente la velocità di navigazione per recuperare i ritardi. In realtà, le navi avrebbero la capacità tecnica di farlo, ma il consumo extra di carburante rappresenta un elemento determinante, restando il principale ostacolo che impedisce di utilizzare questa strategia”.

A quanto pare, dunque, ancora oggi secondo Contship la priorità a limitare i costi prevale sulla puntualità e dunque sulla qualità del servizio offerto al mercato. “Non molti anni fa sulla rotta Asia-Europa le navi viaggiavano a 26 nodi, coprendo la distanza tra Hong Kong e Rotterdam in 18 giorni” ricorda il direttore vendite del gruppo terminalistico. “Le navi moderne più efficienti impiegano oggi circa 5 giorni in più. In aggiunta a questo, qualsiasi calo del prezzo del carburante spinge i traffici normalmente in transito attraverso Suez a preferire la circumnavigazione dell'Africa e il passaggio dal Capo di Buona Speranza. Per fare questo viene utilizzato tutto il ‘buffer time’ a disposizione nella programmazione, aumentando leggermente la velocità e compensando i consumi extra di carburante con il sostanziale risparmio sulla tariffa di attraversamento del Canale di Suez”.

Interessante anche il passaggio in cui si parla della progressiva integrazione verticale dei global carrier e di come questa possa influenzare la scelta delle rotte e lo sviluppo della supply chain? Secondo Hill ci sono due scuole di pensiero: “Una passa attraverso l'integrazione lato terminal, implementata con successo solo da poche compagnie, sia su scala globale che su scala regionale. L'altra via prevede di fornire soluzioni logistiche attraverso servizi di freight forwarding integrati, concentrati su trasporti ‘di nicchia’, servizi camionistici e di magazzinaggio, segmenti di mercato oggi cresciuti sensibilmente e sviluppati su scala globale”. Poi aggiunge: “Nel lungo periodo, le linee favoriranno l'approccio ‘One-Stop-Shop’ per i clienti, perché rappresenta una strategia per

evitare la commoditizzazione della propria offerta. Le shipping line sono oggi fortemente impegnate a sviluppare un'offerta capace di rispondere alle richieste del mercato”.

Osservando anche l'evoluzione dei clienti del trasporto marittimo, il direttore vendite di Contship Italia spiega che “il costo è sempre la preoccupazione numero uno. Tuttavia ci sono anche fattori ambientali che vengono presi in considerazione, anche perché spesso legati al rapporto costo-efficacia delle soluzioni logistiche. Prendere in considerazione anche la sostenibilità ambientale permette di differenziare il proprio prodotto, rispetto alla concorrenza. Sapersi distinguere è fondamentale in un mercato così competitivo. Sempre più clienti stanno cercando soluzioni di logistica green, cercando di capire come possono rinnovarsi per ottenere un vantaggio competitivo”.

Secondo Hill “oggi i cargo owner possono gestire molto meglio il trasferimento delle loro merci” mentre “20 anni fa, caricatori e ricevitori si affidavano soprattutto ai loro fornitori di fiducia per gestire le spedizioni. Oggi invece c'è più conoscenza, più esperienza su come pianificare un carico, negoziare le rate, il desiderio di essere coinvolti nelle scelte più importanti, piuttosto che affidare interamente la questione a un fornitore esterno. Oggi – aggiunge ancora – la maggior parte delle grandi aziende può contare su un ufficio interno dedicato alla gestione della supply chain e della logistica, responsabile non solo delle spedizioni internazionali, ma anche del magazzino e della distribuzione, attività spesso in precedenza esternalizzate. Molte di queste funzioni sono state integrate internamente: questo migliora visibilità e trasparenza delle operazioni”.

Un ultimo commento il sales manager di Contship lo rivolge alla strategia adottata dalle compagnie di navigazione: “Le linee si stanno concentrando sulla gestione degli asset, non solo dal punto di vista dello sviluppo dei network, ma anche dal punto di vista delle demolizioni e delle nuove costruzioni; in particolare su questo ultimo punto, abbiamo visto un maggiore controllo e più prudenza. L'offerta sembra essere oggi più allineata alla domanda e l'effetto domino che si ripercuote a cascata sui vari traffici è diminuito considerevolmente. Questo ha, a sua volta, garantito una certa stabilità. Penso che sarebbe folle, da parte delle linee, non cercare di mantenere questo equilibrio. [...] Al momento poggiamo su solide basi, in termini di gestione della capacità di stiva e utilizzo delle navi. È importante che le linee continuino con questo approccio responsabile, in termini di nuove unità costruite e spese di capitale, mantenendo buoni livelli di fatturato”.

[Leggi l'intervista completa a Peter Hill su Contship Window](#)



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Sunday, December 27th, 2020 at 7:17 pm and is filed under [Navi](#), [Senza categoria](#), [Spedizioni](#)

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