

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La ricetta di Msc sul 'crunch' del trasporto container: "Servono autisti, automazione e lavoratori nei magazzini"

Nicola Capuzzo · Monday, November 15th, 2021

Msc Mediterranean Shipping Company, seconda compagnia di navigazione al mondo nel trasporto container, sta continuando a investire in navi e servizi per aiutare i clienti ad affrontare le interruzioni della catena di approvvigionamento globale. Lo ha detto in occasione del Financial Times summit l'amministratore delegato della shipping company ginevrina, Soren Toft.

Msc ha aumentato la capacità della sua flotta del 22% dal 2019, oltre ad aggiungere 11 nuovi servizi commerciali di linea sui trade principali e a espandere la propria offerta ferroviaria, in risposta a una crisi che ha portato la logistica in cima alla lista delle questioni da affrontare nei consigli di amministrazione di molte aziende internazionali.

"Ciò che è prioritario per il nostro cliente è evitare di perdere le vendite e dunque avere il prodotto disponibile sullo scaffale; meno importante, invece, dovrebbe essere il costo del container da un continente all'altro" ha detto Soren.

L'origine del 'crunch'

A proposito dell'origine del corto circuito logistico mondiale nel corso dell'ultimo anno e mezzo, l'a.d. di Msc ha fatto risalire la responsabilità dell'attuale tempesta nelle catene di approvvigionamento al crollo della domanda all'inizio della pandemia Covid-19 e al successivo improvviso rimbalzo del commercio trans-pacifico. Nella seconda metà del 2020, Msc dice di aver assistito all'incirca alla stessa domanda da parte dei caricatori normalmente riceve in un anno intero. Oltre a ciò ha evidenziato l'impennata delle importazioni di beni di consumo statunitensi come un fattore chiave che contribuisce all'attuale disordine delle supply chain.

Presentando una selezione delle statistiche della propria flotta, Soren ha mostrato al pubblico del summit composto da funzionari e rappresentanti di organizzazioni del mondo degli affari, della finanza e delle politiche pubbliche, come il "crunch" di Covid abbia creato un'enorme tensione sui vettori di container e abbia avuto un impatto sulla loro operatività. Msc ad esempio dice di aver inserito una nave in più per ogni servizio di linea per fare fronte non solo all'aumento della domanda di commercio di merci ma anche per rimediare all'inefficienza e ai ritardi imposti dalle congestioni in alcuni porti (soprattutto in Asia e sulla costa ovest degli Stati Uniti).

Come noto le navi Msc, così come quelle di altri vettori, sono costrette a lunghe soste in rada in alcuni scali prima di poter accedere a un attracco in banchina dove imbarcare e sbarcare merce. “Il tempo medio di attesa per uno scalo portuale è aumentato del 59% nei primi nove mesi di quest’anno, rispetto allo stesso periodo del 2019, e la flotta Msc ha perso 5.565 giorni bloccati all’ancora nel periodo considerato”.

Infrastrutture

“Investire nelle infrastrutture portuali, anche attraverso l’automazione dei terminal, e migliorare le reti terrestri è la chiave per risolvere le difficoltà della supply chain negli Stati Uniti” ha concluso Soren, sottolineando che “i vettori non possono semplicemente continuare a immettere più navi sulle linee. Questo è tanto più vero se i servizi di autotrasporto sono insufficienti e hanno una scarsa frequenza a prelevare i container nei piazzali dei terminal”. Riferendosi ad esempio al porto di Long Beach, Soren ha affermato: “Abbiamo bisogno di avere più ritiri di container dai terminali, abbiamo bisogno di più persone che facciano i camionisti e abbiamo bisogno di più lavoratori nei magazzini. Questo risolverà gradualmente il problema”.

Il vertice di Msc ha infine aggiunto che, “mentre l’impennata iniziale delle merci nel 2020 è stata guidata dal consumatore americano e il porto di Long Beach è stato uno dei colli di bottiglia principali per la logistica mondiale delle merci, oggi il ‘crunch’ della catena di approvvigionamento è un fenomeno veramente mondiale, che si estende non solo negli Stati Uniti, ma anche in Europa, Asia e oltre. Con il commercio globale previsto in crescita del 5,9% quest’anno e del 4,9% nel 2022, ci si aspetta che le criticità attuali del trasporto marittimo containerizzato continuino ancora per un po’”.

Futuro

Infine, sbilanciandosi in una previsione l’amministratore delegato di Msc ha concluso dicendo: “Crediamo che la domanda sostenuta continuerà anche l’anno prossimo, quindi molto probabilmente dovremo continuare a occuparci di questi problemi della catena di approvvigionamento in qualche forma nel prossimo futuro. Siamo nel mezzo di una crisi della catena di approvvigionamento senza precedenti, come non si vedeva da molto tempo”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, November 15th, 2021 at 12:45 pm and is filed under [Economia](#), [Interviste](#), [Navi](#), [Spedizioni](#)

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