

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'Unctad spiega dove e quanto il caro-noli metterà a rischio la ripresa economica mondiale

Nicola Capuzzo · Thursday, November 18th, 2021

Con una nota intitolata “Le alte tariffe di trasporto gettano un’ombra sulla ripresa economica” l’Unctad, la Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo, interviene sul delicato tema del caro-noli per preannunciare che i prezzi al consumo globali aumenteranno significativamente nel prossimo anno, quantomeno fino a quando non si sbloccheranno le interruzioni della catena di approvvigionamento marittimo e non si affronteranno i colli di bottiglia portuali e le inefficienze dei terminal.

Nell’ultima Review of Maritime Transport 2021 appena pubblicata l’organo sussidiario permanente delle Nazioni Unite suona l’allarme sul fatto che “la ripresa dell’economia globale è minacciata dalle alte rate di nolo, che probabilmente proseguiranno nei prossimi mesi”. L’analisi di Unctad mostra che l’attuale impennata dei costi per le spedizioni marittime di container, se sostenuta, potrebbe aumentare i livelli dei prezzi all’importazione globali dell’11% e i livelli dei prezzi al consumo dell’1,5% da qui al 2023.

“L’attuale impennata dei noli avrà un profondo impatto sul commercio e minerà la ripresa socioeconomica, specialmente nei paesi in via di sviluppo, fino a quando l’operatività nello shipping non tornerà alla normalità” ha detto il segretario generale Rebeca Grynspan. “Il ritorno alla normalità – ha aggiunto – richiede investimenti in nuove soluzioni, comprese le infrastrutture, la tecnologia e la digitalizzazione del trasporto merci oltre a misure per facilitare i commerci”.

Cosa ha scatenato l’impennata dei noli e dei costi

Il Review of Maritime Transport 2021 spiega al grande pubblico che la domanda di merci è aumentata nella seconda metà del 2020 e nel 2021 poiché i consumatori hanno speso i loro soldi in beni piuttosto che in servizi durante il lockdown. Lo smart working, lo shopping online e l’aumento delle vendite di computer e tecnologia hanno tutti alimentato una domanda di trasporti e logistica senza precedenti sulle catene di approvvigionamento.

Questa grande oscillazione dei flussi commerciali containerizzati si è scontrata con i vincoli di capacità dal lato dell’offerta, tra cui la capacità di trasporto delle navi portacontainer, la carenza di container, la carenza di manodopera, le continue restrizioni di entrata e uscita di Covid-19 nelle regioni portuali e la congestione nei porti.

Questo gap tra aumento della domanda e limitata capacità dal lato dell'offerta ha portato a tassi di nolo record per i container praticamente su tutte le rotte commerciali intercontinentali.

Ad esempio, la tariffa spot dello Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) sulla rotta Shanghai-Europa era inferiore a 1.000 dollari per Teu a giugno 2020, è balzata a circa 4.000 dollari per Teu a fine del 2020 ed è salita a 7.395 dollari entro la fine di luglio 2021. Oltre a questi rincari, i proprietari dei carichi spediti hanno dovuto affrontare ritardi, sovrapprezzi e altri costi. Hanno inoltre incontrato difficoltà per ottenere garanzie sul fatto che i loro container fossero prontamente spediti.

Tutti sono colpiti, ma non allo stesso modo

Secondo l'Unctad l'impatto degli alti costi di trasporto sarà maggiore nei piccoli stati insulari in via di sviluppo che potrebbero vedere i prezzi all'importazione aumentare del 24% e i prezzi al consumo del 7,5%. Nei paesi meno sviluppati i livelli dei prezzi al consumo potrebbero aumentare del 2,2%.

Le catene di approvvigionamento saranno impattate da un aumento dei costi del commercio marittimo e gli articoli a basso valore aggiunto prodotti nelle economie più piccole, in particolare, potrebbero affrontare una seria erosione dei propri vantaggi comparativi. In generale i costi di spedizione più elevati non solo peseranno sulle esportazioni e sulle importazioni, ma potrebbero anche minare la ripresa della produzione globale. Le rate di nolo particolarmente elevate stanno già influenzando le catene di approvvigionamento globale: l'Europa, per esempio, ha affrontato carenze di beni di consumo importati dall'Asia come l'arredamento domestico, le biciclette, gli articoli sportivi e i giocattoli.

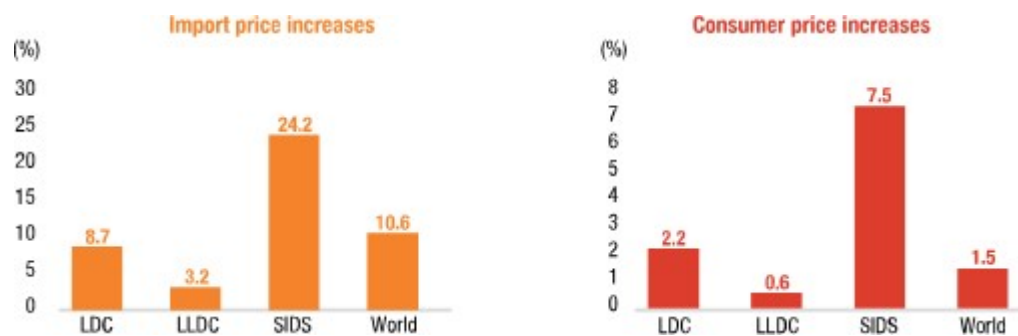
Un impatto significativo lo subiranno anche articoli a basso valore aggiunto come mobili, tessuti, abbigliamento e prodotti in pelle, la cui produzione è spesso frammentata in economie a basso salario, ben lontane dai principali mercati di consumo. L'Unctad prevede aumenti dei prezzi al consumo del 10,2% su questi prodotti.

L'analisi Review of Maritime Transport 2021 prevede inoltre un aumento del 9,4% per i prodotti in gomma e plastica, del 7,5% per i prodotti farmaceutici e le apparecchiature elettriche, del 6,9% per i veicoli a motore e del 6,4% per i macchinari e le apparecchiature.

L'impatto degli alti tassi di trasporto non sarà distribuito uniformemente, anche all'interno dell'Europa, ma sarà generalmente maggiore nelle economie più piccole.

La previsione è che i prezzi aumenteranno del 3,7% in Estonia e del 3,9% in Lituania, rispetto all'1,2% negli Stati Uniti e all'1,4% in Cina. Questo differenziale riflette anche una maggiore "apertura delle importazioni", il rapporto tra importazioni e Pil, che è tipicamente più alto nelle economie più piccole.

Un aumento del 10% dei noli dei container, insieme alle interruzioni della catena di approvvigionamento, dovrebbe far diminuire la produzione industriale negli Stati Uniti e nella zona euro di più dell'1%, mentre in Cina la produzione dovrebbe diminuire dello 0,2%.



Affrontare i noli alti

La Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo esorta i paesi a considerare una serie di misure che riguardano infrastrutture e servizi, hard e soft. Migliorare la qualità delle infrastrutture portuali ridurrebbe i costi medi mondiali del trasporto marittimo del 4,1%, mentre i costi sarebbero ridotti del 3,7% da efficaci misure di facilitazione del commercio e del 4,4% da una migliore connettività del trasporto marittimo di linea.

Unctad invita i governi a monitorare i mercati per garantire un ambiente commerciale equo, trasparente e competitivo e raccomanda una maggiore condivisione dei dati e una più forte collaborazione tra le parti interessate nella catena di approvvigionamento marittimo.

Il rapporto sollecita il monitoraggio continuo e l'analisi delle tendenze per trovare modi per tagliare i costi, migliorare l'efficienza e rendere più scorrevole la consegna del commercio marittimo. Sottolinea anche la necessità per le economie più piccole di diversificare, passando a prodotti a più alto valore aggiunto per essere più resistenti agli shock esterni.

A medio e lungo termine, la capacità di approvvigionamento marittimo sarà anche influenzata dalla transizione dell'industria verso una navigazione a zero emissioni di carbonio.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, November 18th, 2021 at 5:35 pm and is filed under [Economia](#), [Featured](#), [Market report](#)

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