

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Spedizioni container: nel secondo semestre del 2022 potrebbe regnare il caos

Nicola Capuzzo · Friday, May 20th, 2022

“The worst is still to come” (il peggio deve ancora venire) nel mondo delle spedizioni di merci in container. Secondo un’indagine di mercato condotta da Container xChange fra circa 200 primari attori del mondo dei trasporti, della logistica e delle spedizioni, il 51% degli intervistati si aspetta che la prossima stagione estiva sarà ancora più critica per le catene di approvvigionamento globali rispetto a quanto già non si sia visto nell’ultimo anno.

La società di ricerca e analisi in una nota ricorda che tradizionalmente la *peak season* dei traffici container via mare prende forma nel terzo trimestre di ogni anno, quando il mondo del retail prepara gli stock per la stagione dello shipping di fine anno. Nel corso del 2021 si è assistito ad aumenti significativi delle rate di nolo, consegne posticipate, congestioni nei porti e affidabilità ai minimi per ciò che riguarda le programmazioni delle linee regolari di trasporto per cui interrogarsi su ciò che potrà succedere nella seconda metà di quest’anno è d’obbligo.

Le previsioni degli addetti ai lavori, come preannunciato, non sono buone. Nel 2022, in termini di strategia di approvvigionamento di container, rispetto al periodo pre-pandemia il 56% ha dichiarato di aver “ampliato i propri network distributivi”, il 38% di aver concordato “contratti a lungo termine” e il 25% di aver seguito una “strategia a più gare” per i trasporti per frammentare e diversificare i rischi. Il 37,5% dei circa 200 intervistati ha dichiarato di essersi assicurato che i clienti ricevessero scorte sufficienti “spedendo in anticipo” nel 2022, il 25% ha optato per “utilizzare rotte di spedizioni alternative” e il 18,8% sta cercando di stipulare accordi di slot a lungo termine con i vettori. Sorprendentemente, rileva Container xChange, il 62,5% ha dichiarato di affidarsi ancora al mercato spot o di non fare nulla di specifico per garantirsi che le spedizioni possano raggiungere i clienti con tempi e modi previsti. Il 58% degli operatori coinvolti in questa rilevazione ha riferito che i blocchi del Covid in Cina hanno reso “difficile produrre/spedire la quantità di prodotto prevista”, suggerendo che gli arretrati di carico e la domanda inesposta si stanno accumulando, proprio mentre la strategia cinese ‘zero Covid’ limita le esportazioni verso Europa e Stati Uniti.

“In termini di offerta di merci, abbiamo visto che i blocchi per limitare la diffusione della pandemia in Cina hanno influito sulla disponibilità di merci da esportare verso i mercati chiave in Europa e Nord America. Ci si chiede se la Repubblica Popolare intenda sacrificare la sua politica di zero Covid-19 per rimettere in moto il commercio e l’economia” ha dichiarato Christian

Roeloffs, cofondatore e amministratore delegato di Container xChange. “Se lo farà, è probabile che assisteremo a un’impennata sostanziale delle esportazioni arretrate. Se le regole di blocco saranno presto allentate e i camionisti potranno tornare a lavorare, questi arretrati arriveranno in concomitanza con gli ordini della stagione di punta, il che potrebbe causare un blocco della catena di approvvigionamento nei porti europei e statunitensi, dove la congestione è già molto diffusa”. Tuttavia “finora ci sono pochissimi indicatori del fatto che il presidente Xi Jinping sia disposto a compromettere la politica sanitaria per promuovere il commercio. Non sarebbe infatti politicamente conveniente per lui farlo in vista del Congresso nazionale del Partito Comunista fissato per la fine di quest’anno, quando si prevede che lo stesso venga nominato leader per un terzo mandato”.

Oltre alle politiche ciensi c’è l’enigma della domanda di trasporto container. “L’altra faccia della medaglia è ovviamente la domanda di spedizioni” sottolineano da Container xChange. “Che si tratti delle previsioni del Pil, dei numeri che provengono dall’indice dei responsabili degli acquisti, dell’aumento dell’inflazione o della fiducia dei consumatori, molteplici parametri suggeriscono che la domanda possa essere in una fase calante. Questo potrebbe evidentemente contribuire a compensare un’improvvisa ondata di merci dalla Cina, soprattutto se è vero, come pare, che alcuni indicatori mostrano da parte dei consumatori un ritorno alla spesa per servizi invece che per prodotti”.

Oltre alle continue chiusure da parte della Cina, i principali problemi individuati dagli intervistati sono stati la disponibilità di container, i depositi pieni, l’inflazione, la crisi tra Russia e Ucraina e l’aumento dei prezzi.

N.C.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, May 20th, 2022 at 1:00 pm and is filed under [Spedizioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.