

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Persiste la perturbazione delle catene logistiche

Nicola Capuzzo · Wednesday, August 3rd, 2022

Dall'inizio della pandemia di Covid-19, rischi e gestione della catena di approvvigionamento sono saliti in cima all'agenda mediatica e politica. Laddove un tempo si dava per scontata la stabilità e l'affidabilità delle catene di approvvigionamento, oggi occorre prestare molta più attenzione a rischi quali la carenza di materiali chiave, la scarsità di manodopera, la volatilità della domanda, la mancanza di capacità produttiva, i tempi imprevedibili di transito delle merci e l'aumento dei costi di trasporto, per citarne alcuni. A più di due anni dalla diffusione del coronaviurs, molti di questi fenomeni persistono. Un'analisi di S&P Global Market Intelligence prova a spiegare perché.

Prima della pandemia di Covid-19, in particolare nel sistema di spedizione dei container, abbiamo assistito a shock periodici. Nel 2016, ad esempio, si è verificato il fallimento del settimo vettore marittimo al mondo, Hanjin. Altri shock minori sono stati le vertenze sindacali dei lavoratori portuali sulla costa occidentale degli Stati Uniti.

Tuttavia, in ognuna di queste situazioni, il sistema è stato in grado di correggere la rotta. Questa volta, dall'inizio della pandemia, abbiamo assistito a una serie ripetuta di shock, dal blocco del Canale di Suez di Ever Given a quello che stiamo vedendo ora con l'emergenza delle chiusure a Shanghai e dei blocchi ferroviari in Nord America, in cui il sistema non è stato in grado di riprendersi prima che arrivasse lo shock successivo.

L'amministratore delegato di Maersk, Søren Skou, durante la call sugli utili del primo trimestre del 2022, all'inizio di maggio, ha dichiarato: "Anche oggi, tra il 10% e il 12% della capacità globale delle navi portacontainer è bloccata da congestioni, vale a dire navi ferme fuori dai porti. E poiché la capacità si è liberata, questo ha ovviamente esacerbato i ritardi e ha fatto aumentare i costi per gli spedizionieri ben oltre quelli che erano i costi prima della pandemia".

Ecco perché il ritorno al normale flusso di merci in atto prima della pandemia spesso può sembrare un miraggio nel deserto: visibile ma in costante allontanamento e fuori portata. Solo con un significativo aggiustamento verso il basso dei volumi in movimento attraverso il sistema sarà possibile ripristinare il normale flusso della catena di approvvigionamento attraverso il sistema di trasporto.

Un'altra area di grande impatto è stata il ponte terrestre Asia-Europa. Negli ultimi anni, il programma infrastrutturale cinese Belt and Road ha sostenuto la creazione di un solido sistema di container su rotaia che trasferisce le merci dalla Cina all'Europa. Secondo le Container Trade

Statistics, questo sistema rappresentava circa il 4% dei volumi di container dall'Asia all'Europa prima della guerra tra Ucraina e Russia. Questi movimenti sono diminuiti significativamente a causa della guerra.

L'aumento dei costi logistici contribuisce all'aumento complessivo dei costi dei prodotti, facendo lievitare il costo delle merci consegnate in ogni fase della catena di approvvigionamento. Le elevate tariffe di spedizione sono associate a una mancanza di affidabilità – navi, container e altri beni inattivi sono una delle cause principali degli aumenti delle tariffe di trasporto – che tende a incentivare gli ordini "just in case". Di conseguenza, le scorte si accumulano ed esercitano un'ulteriore pressione al rialzo sui prezzi della logistica e sui tempi di consegna.

Gli eventi degli ultimi due anni non hanno fatto altro che accelerare gli sforzi globali per la transizione energetica, che è costosa e ancora piena di incertezze politiche e pratiche. Coinvolge quasi tutte le catene di approvvigionamento e tutti i Paesi del mondo. Ad esempio, prodotti come le batterie e l'elettronica sono più suscettibili alle interruzioni della catena di approvvigionamento, poiché le risorse necessarie non si trovano ovunque, ma solo in pochi luoghi precisi. L'elettronica richiede materiali provenienti da tutto il mondo, quindi se una parte della catena di approvvigionamento viene interrotta, l'impatto si fa sentire ovunque.

Non c'è dubbio che stiamo ancora assistendo a uno scenario dei trasporti e della logistica internazionale fortemente perturbato. Per più di due anni abbiamo assistito a una serie di ripetuti shock al sistema e la 'normalità' pare ancora lontana.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, August 3rd, 2022 at 9:30 am and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.