



CONFINDUSTRIA UDINE

14 aprile 2021 ore 11.30

Webinar

Carenza di containers, aumento dei noli,
soppressione di linee: cosa sta succedendo
nei trasporti marittimi mondiali?

2020-2021

Effetto Covid-19 sul trasporto marittimo container



LA STRUTTURA DEL TRASPORTO MONDIALE

▶ «global full TEU volumes
2020 168,2 million TEU»

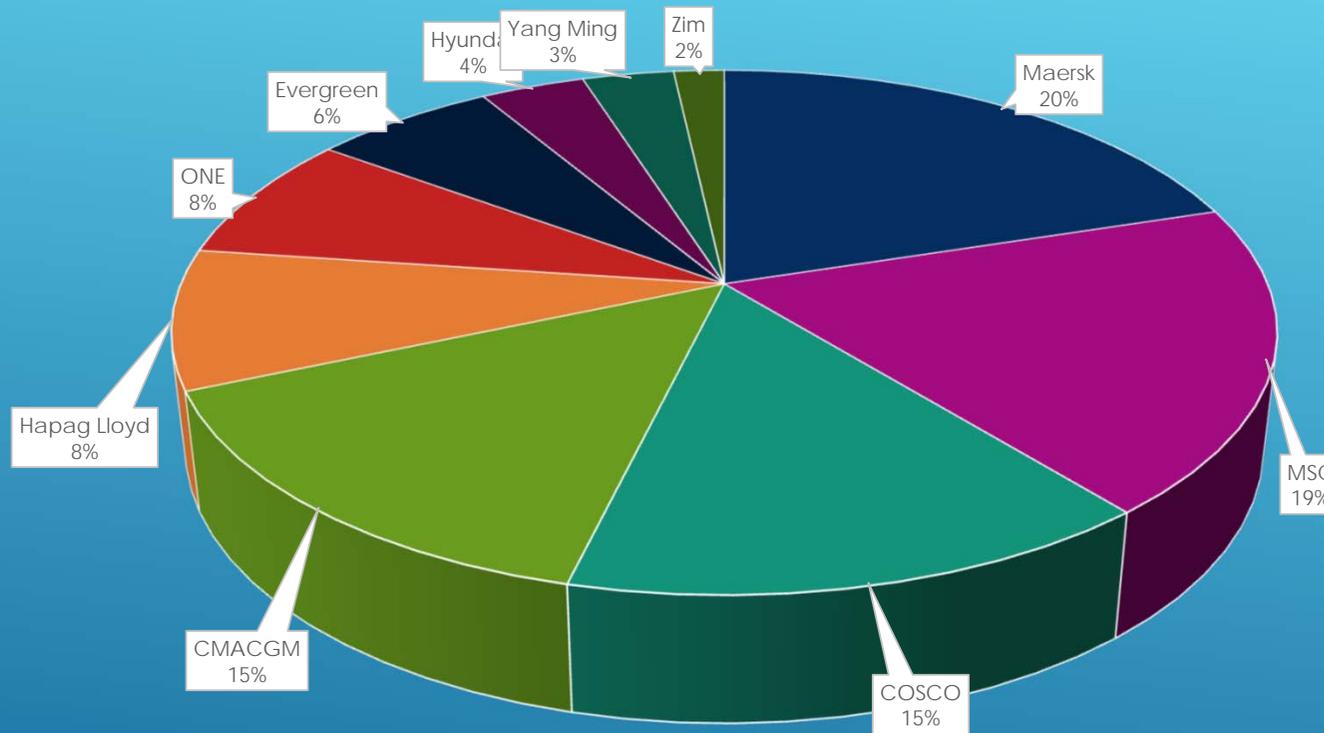
▶ Fonte CTS (Container Trades Statistics)

MOVIMENTO TRAFFICO CONTAINER
MONDIALE

TOP 10 container lines				
Consortium	Line	total TEU available million TEU	ships	total market share
2M	Maersk	4.100.000	705	16,90%
2M	MSC	3.850.000	576	16,00%
Ocean Alliance	COSCO	3.000.000	500	12,50%
Ocean Alliance	CMACGM	3.000.000	570	12,50%
The Alliance	Hapag Lloyd	1.750.000	240	7,20%
The Alliance	ONE	1.600.000	220	6,50%
Ocean Alliance	Evergreen	1.300.000	195	5,30%
The Alliance	Hyundai	740.000	72	3,00%
The Alliance	Yang Ming	650.000	92	2,60%
	Zim	360.000	80	1,50%
		20.350.000	3250	84,00%

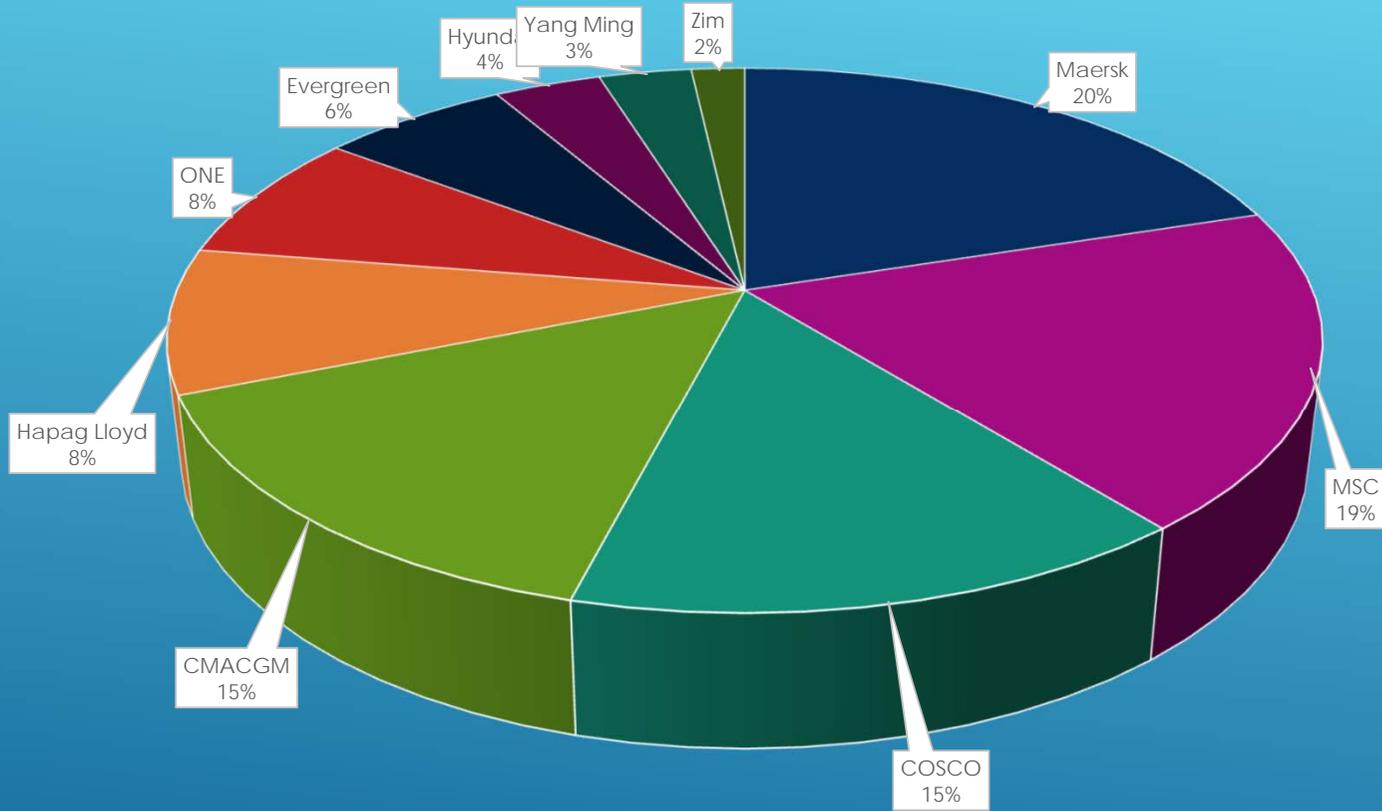
LE PRIME DIECI SOCIETÀ MARITTIME DI TRASPORTO CONTAINER

Spacewise



LE PRIME DIECI SOCIETÀ MARITTIME DI TRASPORTO CONTANTER

Sharewise



LE PRIME DIECI SOCIETÀ MARITTIME DI TRASPORTO CONTANTER

- ▶ Oltre allo strapotere marittimo, queste linee posseggono o controllano direttamente o tramite altre società controllate o partecipate una considerevole parte dei terminal portuali ma anche MTO e imprese logistiche ferroviarie e di spedizione in tutto il mondo.

- ▶ I Consorzi marittimi sono **alleanze** fra Società di navigazione per gestire un **servizio comune nautico di lungo corso** pur mantenendo una **separata politica commerciale e operativa del carico**.
- ▶ I costi del servizio complessivo sono regolati e divisi fra le Società partecipanti in quota parte mentre i costi/ricavi del carico (container) sono a carico/beneficio di ciascuna Società.
- ▶ Nel corso degli ultimi dieci anni i Consorzi si sono progressivamente accorpati fino **all'attuale numero di TRE** che in pratica controllano e gestiscono tutto o quasi il traffico dei tre «trades» fondamentali OVVVERO:

I CONSORZI MARITTIMI

- ▶ **1.** Asia – Nord America (Transpacifico) 25 milioni TEU anno
- ▶ **2.** Asia – Europa 23 milioni TEU anno
- ▶ **3.** Europa – Nord America (Transatlantico) 8 milioni TEU anno

LE DIRETTRICI DI TRAFFICO
FONDAMENTALI

- ▶ Questa è una delle domande più intriganti ed **è la chiave** per capire, almeno in parte, quello che è successo per l'effetto scatenante del covid-19 a partire da marzo 2020 e poi successivamente con l'impennata dei noli in uscita dalla Cina e poi a seguire a cascata con le crescite, in maniera minore anche se importante, dei noli su tutti gli altri trades

**QUANTO È LA FLOTTA CONTAINER NEL MONDO
E COME FUNZIONA LA GESTIONE ?**

- ▶ **La risposta provocatoria è che nessuno lo sa con certezza !!!!**
- ▶ Possiamo affermare che il mercato è diviso fra container di proprietà delle Società di navigazione e container in leasing dalle grandi società di noleggio. Forse un numero fra 50 e 60 milioni di TEU complessivi
- ▶ Cerchiamo quindi di ipotizzare un valore di riferimento per la flotta di nostro interesse ovvero seguendo questo ragionamento:
- ▶ Su uno spazio totale disponibile a bordo di 24 milioni di TEU si considera un fattore di riempimento medio dell' 85% quindi 20 milioni TEU. Per ogni TEU a bordo in viaggio altri sono nel circuito di terra (terminal/ treni/ camion/ stabilimenti sotto carico-scarico/riparazione etc) per cui per gestire questo flusso servono almeno 2,5 mute ovvero 50 milioni TEU circa. Di questo 1/3 circa e forse meno sono 20' e 2/3 sono 40' quindi 15 milioni di 20' e 15 milioni di 40'.

**QUANTO È LA FLOTTA CONTAINER NEL MONDO
E COME FUNZIONA LA GESTIONE ?**

- ▶ Ora il «**core**» del trasportato «variabile» (prodotti di consumo e consumismo) viaggia prevalentemente in 40' e quindi su questo tipo di container e sull'improvviso sbilanciamento fra disponibilità e domanda si è concentrato l'aumento anormale del nolo mare le cui ragioni cercheremo di spiegare molto schematicamente.

PERCHÈ ?

- ▶ **Le navi ed i servizi marittimi:**
- ▶ Inizialmente nessuno sapeva esattamente cosa fare di fronte ai primi duri *lockdown* sia degli stabilimenti che delle catene di consumo specie in Europa ma anche in USA per cui sono cominciati gli «slow speed», i «round the Cape», ed infine, appena i carichi in viaggio sbarcavano, anche i disarmi delle navi che hanno raggiunto nei picchi fino al 15% della flotta totale ovvero oltre 3 milioni TEU di stiva in meno.

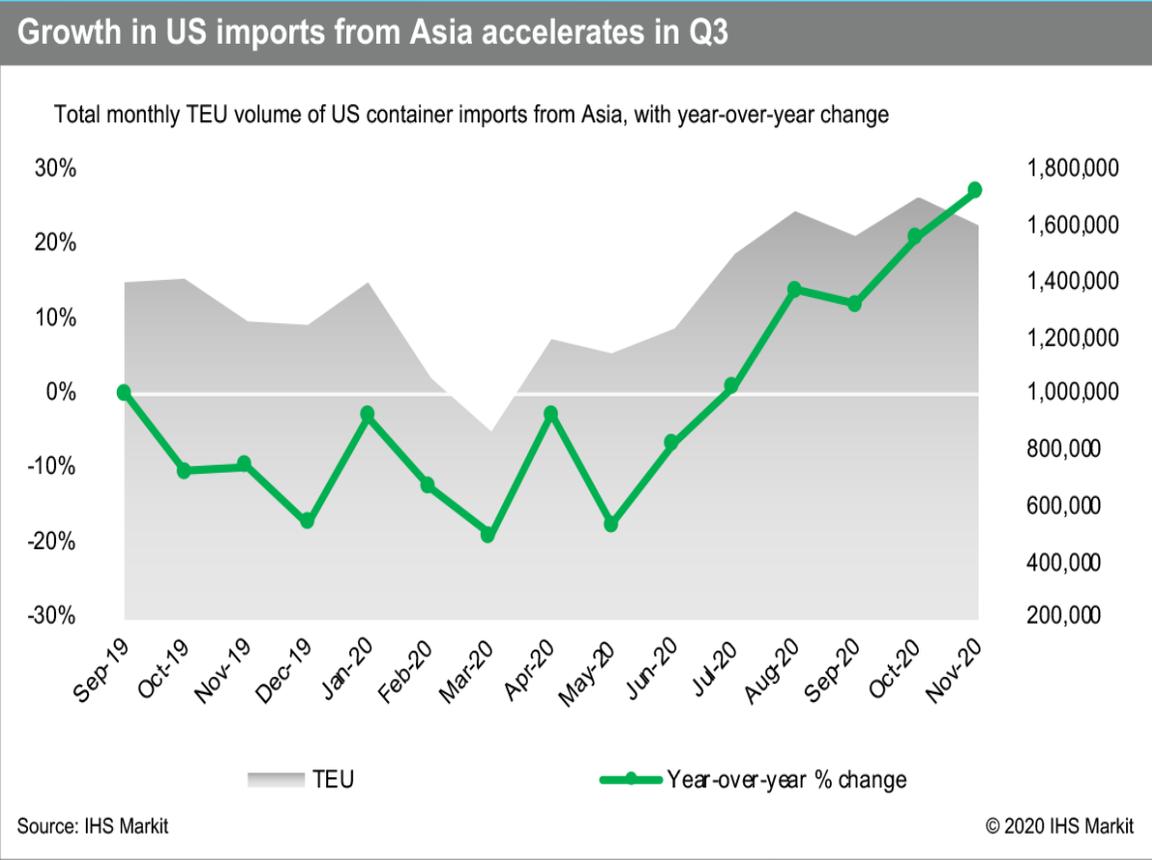
COSA È SUCCESSO CON IL COVID 19 ?

- ▶ **Le flotte container:**
- ▶ I container pieni arrivati specialmente in Europa ma anche in USA si sono svuotati con maggiore lentezza o addirittura non sono stati svuotati a lungo per le interruzioni forzate delle catene di delivery causando quindi una dilatazione del normale rapporto di rotazione dei container sul servizio marittimo.
- ▶ Ovvero il sistema si è «sfilacciato» nei suoi ritmi abituali di trasporto e quindi la conseguenza immediata è stata «shortage» di vuoti in Cina nonostante i riposizionamenti regolari che sono continuati per quanto possibile da Europa e USA.

COSA È SUCCESSO CON IL COVID 19?

► **Le navi ed i servizi marittimi:**

► Verso la fine dell'estate la Cina ha avuto una violenta esplosione di ordini export specie verso gli USA e quindi di domanda di spazio che ha determinato il repentino rientro in servizio della flotta che era stata disarmata fino a maggio per cui il numero di navi non utilizzate è nuovamente tornato sotto il 3% valore considerato «fisiologico», ripristinando in pratica la capienza adeguata alla gestione dei flussi precovid.

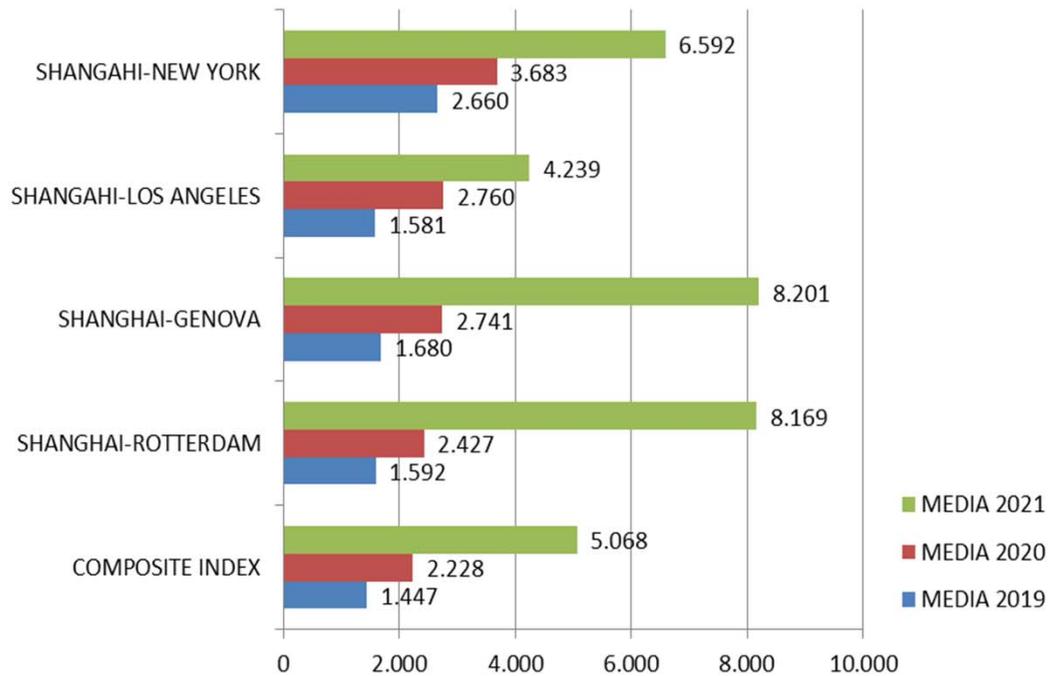


COSA È SUCCESSO CON IL COVID 19?

- ▶ **Le flotte container:**
- ▶ A questo punto **servono TUTTI** i container da 40' disponibili e che erano adeguati al traffico pre-covid
- ▶ ... **ma NON SONO** al posto giusto e quindi shortage di scatole e balzo in alto violentissimo del nolo mare per quelle (poche) disponibili

COSA È SUCCESSO CON IL COVID 19 ?

MEDIA ANNUA QUOTAZIONI NOLI IMPORT 2019-2020-2021 - US \$ X 40' BOX - DREWRY



DIRETTRICE	APRILE 2020	APRILE 2021	incr. %
COMPOSITE INDEX	1.492	4.911	229,16%
SHANGHAI-ROTTERDAM	1.490	7.852	426,98%
SHANGHAI-GENOVA	1.871	7.541	303,05%
SHANGAHI-LOS ANGELES	1.558	4.202	169,70%
SHANGAHI-NEW YORK	2.608	6.705	157,09%

fonte: Drewry_20210104

ED ECCO LA SORPRESA!

- ▶ La fotografia economica e sanitaria del mondo in autunno 2020 vede una contrazione violenta dei consumi in marzo/maggio e quindi dell' import dalla Cina fino al 30 % e poi una ripresa graduale.
- ▶ Con la ritrovata ma ancora modesta fiducia si riprende a comperare
- ▶ Ma gli indici sono ancora tutti negativi e tutti sperano almeno che il rimbalzo compensi le perdite del primo periodo dell'anno
- ▶ Però la Cina continua ad esportare non solo in compensazione del trend precedente negativo di marzo/maggio ma addirittura in valori assoluti ben maggiori rispetto al periodo precovid anche verso i mercati USA e Europa che formalmente sono ancora in piena crisi.
- ▶ **DOMANDA:** ma chi ha fatto gli ordini alla produzione quando nessuno sapeva nemmeno quando e se sarebbe finita la pandemia ???
- ▶ O li ha fatti la Cina stessa perchè non poteva fermare la produzione
- ▶ O gli USA perchè «sapevano» che sarebbe finita ed hanno scommesso sui futures come in finanza

MA ECCO ORA LA DOMANDA DELLE DOMANDE !!!

Entrambe queste ipotesi sono affascinanti ed anche inquietanti per differenti motivi.

Tuttavia, a parte il tempismo “sospetto” degli ordini, rimane il fatto che **la domanda interna USA è effettivamente esplosa** pur in presenza di criticità persistenti determinate dal covid-19.

Una spiegazione interessante che però denota la fragilità dei presupposti attuali del trasporto marittimo in container troppo basato sull’ esasperato consumismo e sulla concentrazione produttiva di questa categoria in Cina, e cioè:

Gli ordini si sono concentrati su articoli legati alla maggior presenza in casa delle famiglie per il lockdown e per lo smart working.

Quindi articoli per la casa, giardinaggio, ma anche e specialmente “sport goods” “toys” e “amusement goods”.

Praticamente articoli voluttuari e legati alla maggior vita casalinga ed alla quasi sparizione delle spese normalmente dedicate ai viaggi, al tempo libero e divertimento esterno e sociale.

Considerato anche che le famiglie americane hanno in pratica avuto un impatto economico complessivo addirittura positivo delle loro entrate economiche fra **subsidies** statali e ripresa delle attività lavorative interrotte o diminuite all’inizio della crisi covid.

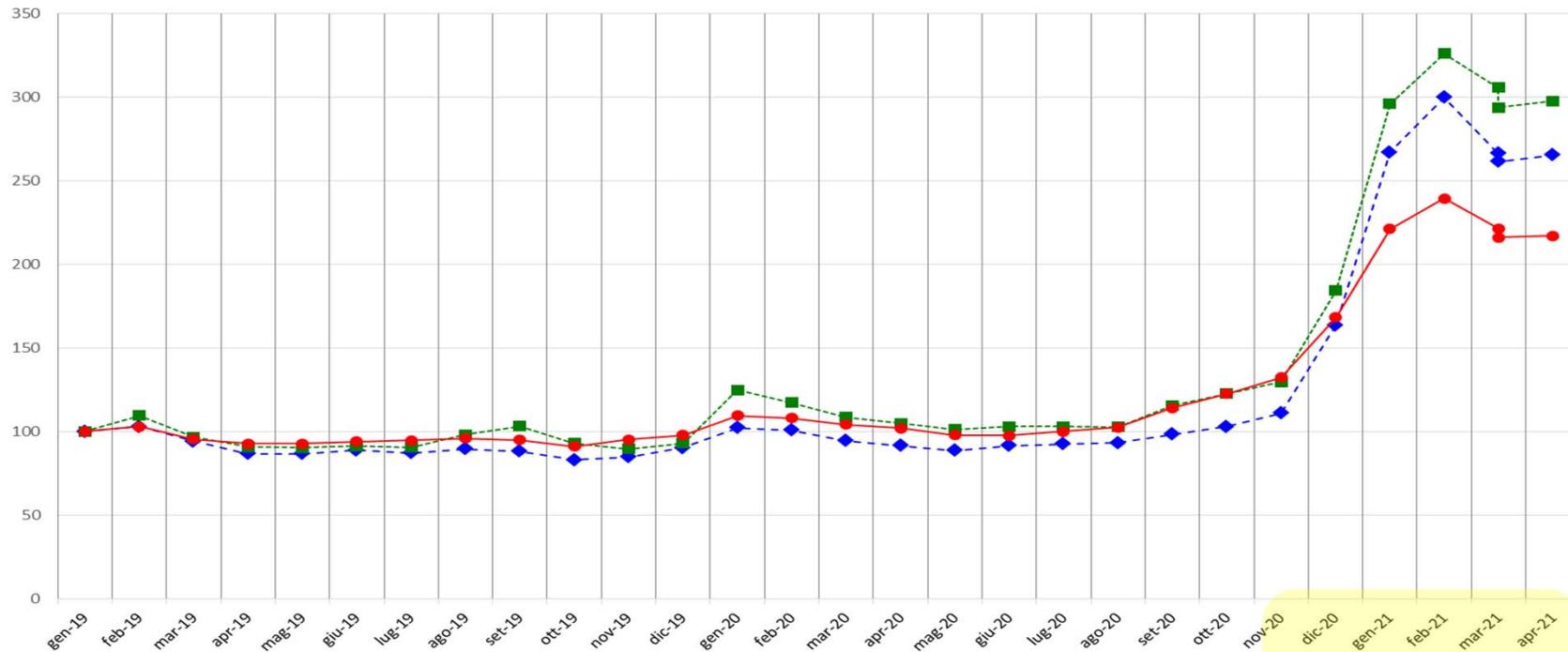
- ▶ A prescindere dalle ipotesi che giustificerebbero gli ordini così anticipati e assumendo come attendibile questo ultimo scenario si può ipotizzare che **la bolla dei noli determinata dalla straordinaria richiesta di container** e dal contemporaneo sbilanciamento della posizione delle loro flotte possa essere riassorbita progressivamente nell'arco dei prossimi mesi anche grazie alla consegna contemporanea dei container nuovi ordinati nel periodo
- ▶ Tuttavia siccome si può anche prevedere che nell'ipotesi di una soluzione della crisi covid e della ripresa europea, il flusso Asia-Europa si mantenga ancora per un tempo considerevole sopra le medie previste e quindi anche i noli possano essere mantenuti dalle società di Navigazione a livelli ben superiori alle medie precedenti al covid per un periodo di tempo più prolungato, anche se non con valori elevati come gli attuali.
- ▶ Come ultima considerazione prevenendo una ovvia domanda riteniamo che la differenza importante fra i noli WB-Transpacific (~USD 4000) e quelli WB-EU (~USD 8000) sia in parte giustificata dal fatto che la tratta Transpacific richiede 10/15 giorni di navigazione mentre quella Eu-Far East tra i 25 e i 35 giorni.

- ▶ Infine un aggiornamento sulla attuale evoluzione dei noli ricavato dalle fonti che abitualmente consultiamo:
- ▶ **IL SHANGAI CONTAINERIZED FREIGHT INDEX ed il CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX**
- ▶ **La società londinese di analisi e ricerche DREWRY**
- ▶ **IL FREIGHTOS BALTIC INDEX, Baltic Exchange Ltd London**

▶ IL CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

che pubblica un indice periodico dell'andamento dei noli WB dai principali porti cinesi, qui con gennaio 2019 base 100:

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX - GEN 2019 = 100

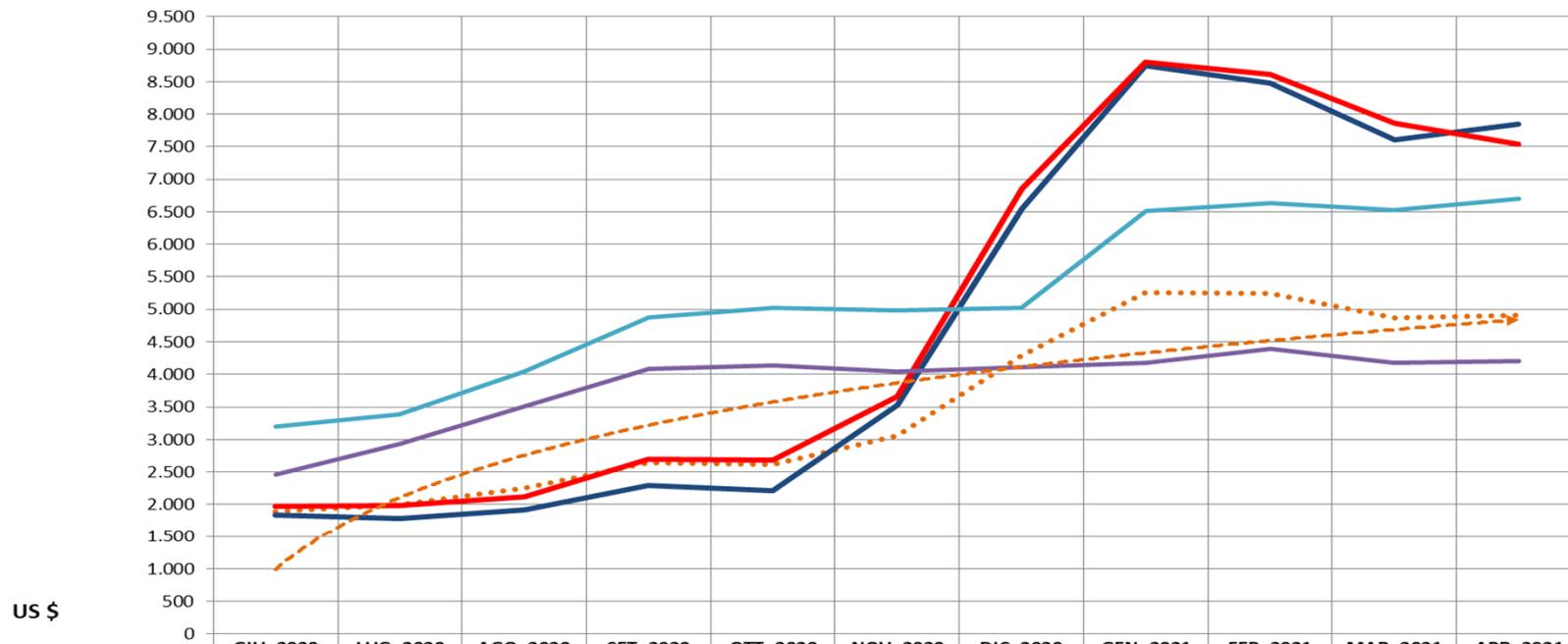


	gen-19	feb-19	mar-19	apr-19	mag-19	giu-19	lug-19	ago-19	set-19	ott-19	nov-19	dic-19	gen-20	feb-20	mar-20	apr-20	mag-20	giu-20	lug-20	ago-20	set-20	ott-20	nov-20	dic-20	gen-21	feb-21	19/03/21	26/03/21	02/04/21
North EU	100	103	94	87	87	89	87	90	88	83	85	90	102	101	95	92	89	92	92	93	98	103	111	164	267	300	266	262	265
Med Sea	100	110	97	91	90	91	91	98	103	93	90	93	125	117	108	105	101	103	103	103	116	123	130	184	296	326	306	294	298
Indice tot	100	103	95	93	93	94	95	96	95	91	95	98	110	108	104	102	98	98	100	103	114	123	132	168	221	239	221	216	217

► **DREWRY**

che pubblica periodicamente i valori di nolo di un container da 40' sulle principali direttrici, periodo giugno 2019 – aprile 2021:

DREWRY SPOT RATES - 2020 - US \$ x 40' BOX - GIUGNO 2020 - APRILE 2021

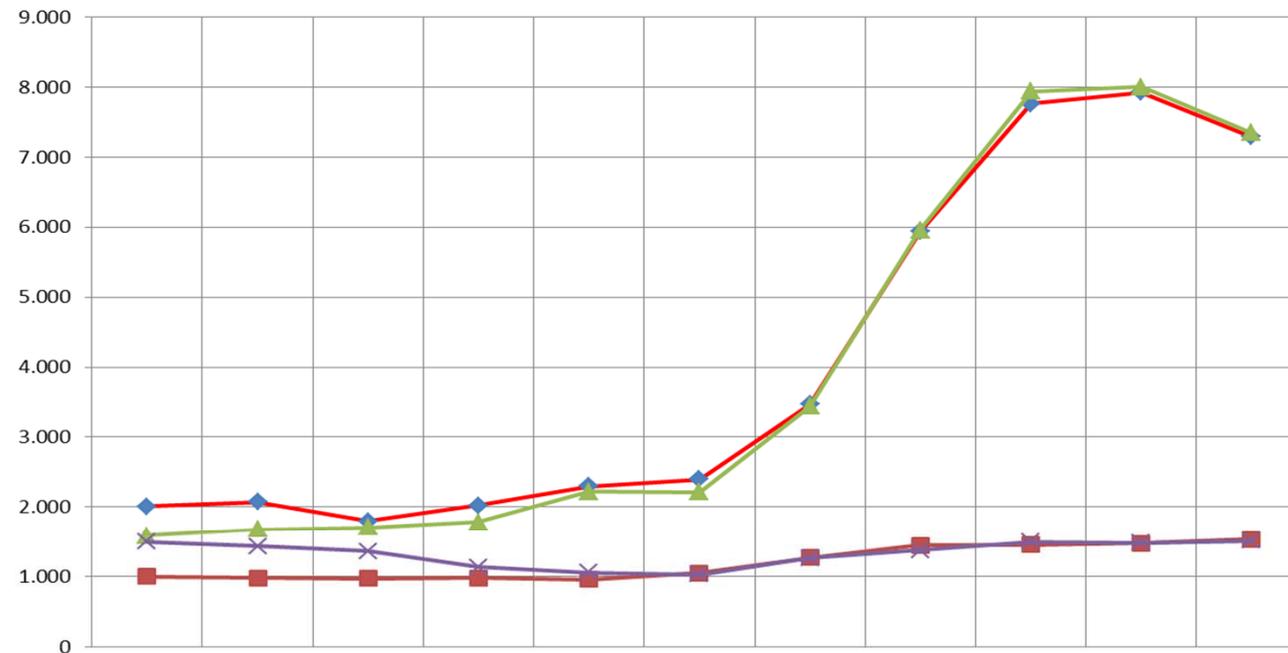


	GIU_2020	LUG_2020	AGO_2020	SET_2020	OTT_2020	NOV_2020	DIC_2020	GEN_2021	FEB_2021	MAR_2021	APR_2021
●●●● COMPOSITE INDEX	1.885	1.995	2.251	2.644	2615	3060	4285	5.252	5.238	4.872	4.911
— SHANGHAI-ROTTERDAM	1.830	1.784	1.922	2.294	2219	3528	6540	8.740	8.474	7.608	7.852
— SHANGHAI-GENOVA	1.966	1.978	2.123	2.689	2684	3667	6850	8.796	8.611	7.854	7.541
— SHANGAHI-LOS ANGELES	2.467	2.934	3.508	4.085	4138	4048	4111	4.178	4.391	4.184	4.202
— SHANGAHI-NEW YORK	3.196	3.385	4.041	4.879	5019	4987	5025	6.517	6.628	6.519	6.705

► FREIGHTOS

dal quale riportiamo i valori di nolo di un container da 40' sulle principali direttrici: nel periodo giugno 2020-aprile 2021

FREIGHTOS BALTIC INDEX - GLOBAL CONTAINER FREIGHT INDEX - 2020-2021
US \$ x 40'



	giu-20	lug-20	ago-20	set-20	ott-20	nov-20	dic-20	gen-21	feb-21	mar-21	apr-21
CHINA/EAST ASIA TO MEDITERRANEAN	2.010	2.071	1.795	2.026	2.301	2.400	3.470	5.935	7.764	7.926	7.294
CHINA /EAST ASIA TO NORTH EUROPE	1.584	1.680	1.704	1.781	2.218	2.214	3.443	5.958	7.939	8.004	7.350
MEDITERRANEAN TO CHINA/EAST ASIA	1.001	980	975	978	956	1.049	1.267	1.445	1.449	1.472	1.530
NORTH EUROPE TO CHINA EAST ASIA	1.492	1.431	1.357	1.133	1.057	1.032	1.259	1.372	1.491	1.483	1.506

Infine una tabella elaborata da **Confrasporto e Spediporto Genova**, presentata al Propeller Club di Milano a febbraio in un incontro organizzato da Assoagenti, che in parte corregge quanto affermato da **Unicredit** in un recente studio sull'incidenza del nolo marittimo sul valore delle merci trasportate, indicato mediamente attorno al 5%

TRADE CINA – ITALIA			NOLO MED > CINA	NOLO CINA > MED
			1392 USD	7653 USD
MERCEOLOGIA	VALORE IN USD PER TEU	VALORE IN USD PER 40' BOX	INCIDENZA NOLO SUL VALORE MERCE	
calzature	591.572,00	1.183.144,00	0,12%	0,65%
tessili	279.876,00	559.752,00	0,25%	1,37%
macchinari	94.661,00	189.322,00	0,74%	4,04%
prodotti chimici	94.541,00	189.082,00	0,74%	4,05%
mezzi di trasporto	84.360,00	168.720,00	0,83%	4,54%
merci varie	74.567,00	149.134,00	0,93%	5,13%
prodotti vegetali	42.697,00	85.394,00	1,63%	8,96%
pellami	41.266,00	82.532,00	1,69%	9,27%
metalli	38.147,00	76.294,00	1,82%	10,03%
prodotti animali	31.544,00	63.088,00	2,21%	12,13%
plastica	30.103,00	60.206,00	2,31%	12,71%
prodotti alimentari	22.492,00	44.984,00	3,09%	17,01%
pietra/vetro	13.989,00	27.978,00	4,98%	27,35%
prodotti minerali	5.633,00	11.266,00	12,36%	67,93%
legno e prodotti di legno	2.710,00	5.420,00	25,68%	141,20%

FONTE: Elaborazione Spediporto su dati IHS MARKIT

▶ **GRAZIE PER L'ATTENZIONE**

AION