

L'esplosione dei costi di trasporto e la mancanza di capacità di carico stanno mettendo in crisi tutti gli importatori di beni di consumo dall'Asia, pneumatici e auto inclusi. La situazione è nota a tutti, ma la domanda è: fino a quando durerà? Una società tedesca di software, la Setlog di Bochum, i ritardi nelle consegne, i colli di bottiglia e le tariffe di trasporto così elevate continueranno almeno fino al capodanno cinese, che cade alla fine di gennaio 2022. La tensione, secondo gli esperti di gestione della catena di approvvigionamento dell'azienda tedesca, dovrebbe iniziare ad allentarsi entro Pasqua del prossimo anno.

Per arrivare a queste conclusioni, Setlog ha esaminato, con il suo software Online Supply Chain Accelerator (OSCA), i dati statistici relativi a 100 marchi nel periodo da luglio 2019 a luglio 2021.

Il Covid gioca sicuramente un ruolo determinante nella crisi del traffico merci globale, ma è stato un mix di cause a portare il trasporto ad un punto di rottura per mesi. La pandemia ha sconvolto le catene di approvvigionamento, bloccando le vendite e facendo traboccare i magazzini. C'è poi stato un aumento di domanda da parte di alcune industrie e, allo stesso tempo, gli armatori hanno ridotto la capacità per ridurre le perdite e mantenere i prezzi alti.



*“Sebbene siano state ordinate nuove navi e container, ci vogliono mesi per metterli in circolazione”, afferma **Ralf Duester**, membro del consiglio di amministrazione di Setlog. “Inoltre eventi imprevedibili, come l’incidente di Ever Given nel Canale di Suez, la chiusura del porto di Yantian e, più recentemente, la chiusura parziale del porto di Ningbo, hanno peggiorato la situazione”.*

Fatto sta che i prezzi del trasporto marittimo dalla Cina all’Europa sono davvero esplosi, con container da 40 piedi pagati fino a 20.000 dollari, con una media, in luglio, che oscillava tra i 14.000 e i 16.000 dollari, cioè da sei a otto volte i prezzi pre-Covid. Sempre secondo le analisi di Setlog, per Natale ci possiamo aspettare ancora delle tariffe da sei a otto volte superiori rispetto ai livelli del 2019, a seconda del Paese di produzione e di destinazione.



C'è poi il problema dei ritardi delle consegne. In media, la softwarehouse ha calcolato che le merci sono rimaste in transito otto giorni in più rispetto a prima della pandemia, con un picco massimo di 42 giorni per raggiungere l'Europa. Le cause sono da attribuire a spedizioni cancellate, navi lente, ritardi dello sbarco nei porti di destinazione.

Il consiglio di Setlog è, naturalmente, quello di un software come il loro OSCA, che consente di gestire digitalmente la catena di fornitura, comunicando con tutti i partner tramite il software centrale, in caso di incidenti, anziché essere costretti a trovare delle soluzioni via email o telefono.

© riproduzione riservata pubblicato il 9 / 09 / 2021