

21/02/2019

## A colloquio con Wojciech Wytrykowski di AsstrA

Nuove regole sulla riduzione delle emissioni di zolfo, le tariffe in crescita e una lotta attiva sull'arena politica internazionale - il capo della European Container Shipping Division di AsstrA-Associated Traffic AG, Wojciech Wytrykowski, racconta cosa attende gli operatori logistici del trasporto marittimo.

Image: Wojciech-Wytrykowski%281%29.png

### Wojciech Wytrykowski

#### **Negli ultimi anni la situazione sul mercato del trasporto di container è rimasta favorevole. I rappresentanti del settore marittimo potranno stare tranquilli nel 2019?**

La domanda per il trasporto di container via mare rimane su un livello stabile. Anzi, a seguito dell'attuale situazione politica ed economica nel mondo, **la competitività del trasporto marittimo sta gradualmente aumentando**. Prendiamo, per esempio, la Cina e la Nuova Via della Seta, molto popolare al giorno d'oggi. Un ruolo significativo nello sviluppo del trasporto ferroviario di container giocano i sussidi dell'Impero Celeste. Sfortunatamente, come si è scoperto, le risorse statali cinesi non sono infinite. I sussidi sono stati già parzialmente tagliati, il che influisce negativamente sul numero di container spediti. **Allo stesso tempo, la domanda di trasporto merci dalla Cina all'Europa rimane elevata, il che apre opportunità per il trasporto marittimo di container**. Vale la pena notare che il trasporto via mare efficacemente elimina l'effetto di "collo di bottiglia", in una situazione in cui il rallentamento del lavoro o la congestione in una delle fasi provoca il calo o addirittura l'interruzione dell'attività dell'intera catena di fornimento.

#### **Qual è la situazione con le tariffe, con la crescente domanda di trasporto marittimo?**

Sfortunatamente, non è tutto brillante. Le tariffe aumenteranno. Perché? **L'Organizzazione marittima internazionale (International Maritime Organisation, IMO)**, che si occupa delle questioni legate alla navigazione e, in particolare, della sicurezza marittima e della prevenzione dell'inquinamento delle acque marine tramite le navi, **ha recentemente ristretto le norme sul contenuto di zolfo nei carburanti**. Entro la fine del 2019 gli armatori devono soddisfare questi requisiti di sostituzione dei filtri, adattando le condizioni tecniche di circa il 50-60% delle navi oceaniche. Questo può richiedere da 2 a 6 mesi. Come questo si relaziona al livello delle tariffe? I lavori per la manutenzione delle navi porteranno alla loro temporanea indisponibilità, limitando così la disponibilità di spazio libero sulle navi e provocando un aumento dei prezzi per la spedizione di container.

#### **Questa situazione avrà un impatto sulla rete globale trade lane?**

Secondo le statistiche mondiali, **i principali attori nel mercato del trasporto di container sono l'Asia e la Cina. Generano circa il 60% di tutte le spedizioni globali di container**. Tuttavia, data la lotta dei prezzi tra gli USA e Cina, nonché l'embargo imposto dal presidente Trump sui prodotti cinesi, **la quota del trasporto di container**

dall'Impero Celeste agli Stati Uniti sta gradualmente diminuendo. Inoltre, la situazione è stata aggravata dall'ultimo scandalo associato a Huawei e dal sospetto di spionaggio. La situazione politica influenza sempre i rapporti commerciali. In questi momenti altri attori escono dall'ombra.

### **Citando Winston Churchill: "Tra i due litiganti, il terzo gode"?**

Assolutamente giusto. In questo caso l'India sfrutta la situazione, così come altri paesi asiatici, guidati dal Vietnam, che competono con la Cina, principalmente nel costo del lavoro. Gli Stati Uniti e l'Europa stanno gradualmente aumentando la percentuale dei ricavi, ottenuti dagli scambi commerciali con Delhi. Inoltre, è importante notare che attualmente una percentuale significativa del trasporto automobilistico viene sostituita dal trasporto marittimo. D'altronde, ci occupiamo dell'eliminazione del cosiddetto "collo di bottiglia" alle frontiere.

### **È un affare invitante?**

Senza dubbio. Dato che stiamo parlando degli affari invitanti, lo è anche l'Africa occidentale e meridionale, o meglio il Sudafrica. Per le spedizioni di container via mare è un serbatoio di risorse. L'interesse del trasporto marittimo da parte dei paesi africani è enorme e le tariffe sono competitive. Questo è un mercato molto attraente.

### **Quindi si può fare l'ipotesi che il 2019 sarà un buon anno per le spedizioni marittime?**

Sicuramente. Penso che le spedizioni marittime aspetti una crescita tangibile nei prossimi 11 mesi, a livello globale del 5-8%. Per il provider internazionale di servizi di trasporto e logistica AsstrA-Associated Traffic AG è possibile un aumento fino al 20%. Le spedizioni di container marittimi stanno diventando sempre più competitive perché rappresentano un'alternativa non solo per il trasporto ferroviario e su ruote, menzionato in precedenza. I container marittimi sostituiscono con successo anche i trasporti via aerea, soprattutto oggi, quando numerose compagnie aeree impongono un embargo sul trasporto di merci ad alto rischio. Tali, ad esempio, sono le spedizioni delle batterie per via aerea. Le spedizioni marittime sono fuori da tali restrizioni. Stiamo navigando col vento in poppa.

**AsstrA**

**asstraitalia@asstraitalia.com**