

Una delle conseguenze del coronavirus è stata quella di togliere equilibrio al flusso internazionale delle merci. Mentre l'Europa ha esportato relativamente poco in Asia negli ultimi mesi, le economie orientali, soprattutto quella cinese, sono ritornate di nuovo a pieno regime a partire dall'estate. Ma i container che sono ora necessari in Estremo Oriente, sono invece impilati a Rotterdam, Anversa, Amburgo e in tutti gli altri porti europei. Questo ha portato, a sua volta, ad una carenza di container e attrezzature essenziali nei porti cinesi, e alla conseguente crescita dei prezzi delle spedizioni internazionali.

Ad esempio, a novembre le tariffe per il trasporto di container tra la Cina e la costa orientale degli Stati Uniti sono aumentate di 4.750 dollari per container, il 42% in più rispetto alle tariffe di luglio, secondo i dati di RefinitivEikon. Il costo della spedizione dalla Cina alla costa occidentale degli Stati Uniti è aumentato del 50%, a 3.878 dollari per container.

L'indice dei tassi dello Shanghai Container Freight Index (SCFI) in Europa è aumentato notevolmente, con i tassi del Nord Europa del 21% e quelli del Mediterraneo del 23%, tassi che non si vedevano dall'inizio del 2014.

Mentre un container di 40 piedi dall'Asia all'Europa prima della pandemia costava tra i 1.200 e i 1.300 dollari, cifra appena superiore alla media degli anni precedenti, i prezzi sono aumentati continuamente dallo scoppio della pandemia.

Poi ad ottobre - con il costo che si aggirava intorno ai 3.000 dollari - le tariffe sono esplose in poche settimane. Chi prenota oggi un trasporto marittimo di container dalla Cina all'Europa deve fare sborsare tra i 6.000 e i 7.000 dollari.

Ciò potrebbe avere un impatto sulla gamma di prodotti e sulla struttura dei prezzi dei pneumatici, soprattutto se questi provengono dall'Asia. Naturalmente sono già state accumulate delle scorte per l'imminente stagione estiva, ma è lecito aspettarsi che i prezzi non tornino ai livelli pre-virus in fretta, anzi è facile pensare che le tariffe di trasporto si stabilizzeranno intorno ai 4.000 - 5.000 dollari il prossimo anno.

Secondo l'agenzia di marketing di pneumatici Trojan, che ha sede a Qingdao, in Cina, le carenze sono ulteriormente peggiorate di recente. Questo periodo frenetico per le esportazioni cinesi potrebbe vedere i deficit continuare ad aggravarsi nel nuovo anno, il che significa ulteriori aumenti dei prezzi.

I produttori cinesi di container hanno nel frattempo aumentato l'orario di lavoro da 8 ore a 11 e, da settembre, hanno iniziato a produrre 300.000 container al mese.

Per mettere questo in prospettiva, un esempio di calcolo approssimativo: un container marittimo standard di 40 piedi contiene circa 1.000 pneumatici per auto. Se al suo interno ci sono pneumatici di un marchio economico cinese, il valore delle merci trasportate nel container è di 21.000 dollari o più.

Se il container costa circa 5.000 dollari in più rispetto a un anno fa, come accade attualmente, questi sono il 20-25% in più di costi aggiuntivi che devono essere presi in considerazione quando si vendono i pneumatici in Europa. Un pneumatico a un prezzo di acquisto di 21 dollari varrebbe quindi 26 dollari dopo il suo arrivo in Europa, un'immensa differenza in termini di budget. Un container di pneumatici premium di alta qualità, d'altra parte, conterrebbe merci che sono due o tre volte più costose di un container di pneumatici economici. Di conseguenza, l'effetto percentuale sul prezzo dei pneumatici con tali prodotti sarebbe ovviamente notevolmente inferiore.

E' chiaro che questo è un esempio e non include gli sconti che alcuni grossisti hanno garantiti, a fronte dell'elevato numero di container noleggiati ogni anno, ma è chiaro che in linea di principio i costi più elevati di trasporto agevoleranno quei produttori che hanno una base europea di produzione.

© riproduzione riservata pubblicato il 13 / 01 / 2021