

## **Xeneta: La fine della Hanjin ha dato uno scossone al traffico container. La domanda è: quanto tempo durerà questo?**

Oslo, 19 settembre 2016 - La comunità globale di Xeneta che è una piattaforma di benchmarking e conoscenze del mercato globale per il trasporto marittimo containerizzato. La sua comunità di spedizionieri forniscono con informazioni up-to-date in tutto oltre 17 milioni di tassi di contratto, che coprono più di 60.000 coppie di porta-a-porta: ed i suoi clienti cercando di negoziare le migliori tariffe, in tempo reale snapshot senza pari del mercato.

Questo snapshot non è piacevole da leggere per i caricatori in questo momento.

“La saga Hanjin ha il potenziale di ridefinire il paesaggio container”, commenta il CEO Xeneta Patrik Berglund. “Per un settore che ha lottato con i tassi da collasso, grave eccesso di capacità (8,1% all’inizio del 2016) e margini di profitto devastato - anche con Maersk che ha registrato in quest’ anno del 90% su base annua per il Q2 - questo segna un’opportunità per ritrovare finalmente il sopravvento al tavolo dei negoziati.

**clickare per ingrandire**



” Il fallimento di Hanjin ha comportato una riduzione della capacità immediata di fino all’8% in transpacifico e su rotte asiatiche- e questo dà un impulso ai concorrenti . Abbiamo visto 2M (MSC e Maersk) muoversi per lanciare un nuovo servizio

transpacifico, mentre il feedback che abbiamo ricevuto dai nostri dettagli della comunità dei tassi di crescita, la capacità, le rivendicazioni dei contratti rotti - quando concordato a prezzi bassi - e la necessità di andare al mercato a pronti, dove non vengono contratte citazioni da uno a tre mesi.

“ Ora sono le navi che flettono di nuovo i loro muscoli. La domanda è: quanto durerà questo? “

Berglund dice che per molti la comunità della ditta è l'inventario stranded e che rappresenta la priorità numero uno, con una stima di 14,5 miliardi di dollari di beni abbandonati su navi di tutto il mondo, appartenenti a circa 8.300 aziende diverse. Molti dei clienti di Xeneta hanno “centinaia di contenitori” bloccati in mare.

Questa è la preoccupazione immediata, ma, come spiega, a lungo andare causerà costernazione: “I tassi a breve termine sono stati già aumentati sulla principale Far East asiatico a nord europeo, il più importante canale commerciale del mondo, dal momento che colpisce i minimi di marzo. Poi il prezzo medio di mercato per un container da 40 'pari a USD 552, alla fine di agosto è salito a USD 1.172, e ora i suoi USD 1.834. ed i percorsi transpacifici hanno scalato da USD 839 in marzo a USD 1.887 ora.

“Mentre l'anno volge al termine l'offerta di gara e' già iniziata per molti caricatori europei. Questa sarà una sveglia per i caricatori di grandi volumi che si sono forse abituati a crogiolarsi in contratti a lungo termine a prezzi convenienti. In un mercato mutato per i vettori non sarà così accomodante. I prezzi della scorso termine improvvisamente sono un lontano ricordo. “

Il segmento del traffico dei contenitori è stato bloccato su un rollercoaster per anni, sostiene Xeneta, e questa ultima farà poco per alleviare il senso di fluttuazione dei tassi e scossoni tra domanda e offerta.

“La stabilità è gravemente carente”, conclude Berglund, “e Hanjin potrebbe essere la punta di un iceberg. Per il momento i vettori potranno godere sfruttando il cambio di fortune e il loro eccesso di capacità darà loro i mezzi per intervenire e riempire il buco della Hanjin.

“In questo contesto di incertezza dei prezzi continuerà ad essere fluttuante. Ciò significa che i caricatori, spedizionieri e vettori hanno bisogno i dati più recenti, dalle piattaforme software avanzate come la nostra, per rimanere in cima agli sviluppi e di ottenere il giusto prezzo per i loro carichi.

“C'è molto di più per venire in questo segmento dinamico. Vorrei consigliare a tutti di restare sintonizzati. “