

La globalizzazione e il fallimento di Hanjin

written by Sergio Bologna | 1 Marzo 2017



Gli analisti lo aspettavano da tempo e finalmente è arrivato, il *perfect storm*. A guardarlo un po' da vicino è uno spettacolo sconvolgente ma affascinante, perché con un colpo d'occhio ti permette di vedere l'essenza della logistica, la sua vera natura, capisci perché la chiamano *the physical Internet*, ti rendi conto di cos'è la globalizzazione. E' accaduto nello shipping specializzato nel traffico container: la settima compagnia marittima mondiale, la coreana Hanjin, ha fatto bancarotta. Gravata da 4,5 mld di dollari di debiti non è riuscita a convincere le banche a tenerla in piedi ancora. In realtà non ha convinto il governo della Corea del Sud, perché il principale finanziatore di Hanjin è la Korean Development Bank, istituto pubblico, che già è alle prese con la situazione critica dell'altra compagnia marittima importante Hyundai Merchant Marine (HMM) e con quella dei due

cantieri navali, Stx Offshore&Shipbuilding e Daewoo. A dirla così, sembra cosa di ordinaria amministrazione, immaginate però cosa significa avere una flotta di circa 90 navi, cariche di merci valutate sui 14 miliardi di dollari, che vagano per i mari in quanto, se toccano un porto, rischiano di essere sequestrate su richiesta dei creditori con tutto il loro carico. Ed in effetti la *Daily Edition* di Lloyd's List del 13 settembre – giorno in cui scrivo questa righe – dava per il 14 il numero delle navi già sequestrate. Altre navi sono ferme in porto in attesa della decisione dei magistrati, altre sono alla fonda e magari dovevano fare rifornimento di carburante.. Senza dimenticare i 1.200/1.300 uomini degli equipaggi che non trovano un provveditore di bordo disposto a vendere loro una scatoletta di tonno o una bottiglietta d'acqua, in un porto canadese ha dovuto soccorrerli la missione Stella Maris. Spettacolare è l'intreccio delle ramificazioni di questo crack. Sono 43 gli stati dove Hanjin deve affrontare le corti di giustizia. Per cominciare: le navi non sono di proprietà e quelle di sua proprietà in buona parte non valgono un accidente, il 60% della flotta è a noleggio e Hanjin non paga il noleggio da tempo, rischiando di mandare a picco società di antico nome, come Peter Dohle di Amburgo, la Danaos greca, la Seaspac canadese, sono una quindicina le società che hanno noleggiato a Hanjin le loro navi ma in termini di capacità di carico le prime 4 fanno più del 50%. Poi ci sono i porti a cui non sono state pagate le tasse di ancoraggio o i servizi (rimorchio, ormeggio), i terminal che hanno caricato e scaricato le navi Hanjin a credito, il Canale di Suez al quale non hanno pagato il pedaggio e che oggi non lascia passare le loro navi, i fornitori di bordo, le agenzie di reclutamento degli equipaggi, quelle di gestione della nave. E qui non finisce, comincia. Perché il grosso è rappresentato dalle migliaia di società, di spedizionieri, di operatori logistici che hanno affidato la loro merce a Hanjin, qualcosa come quattrocentomila contenitori (la capacità totale della flotta Hanjin viene valutata in 600 mila TEU), merce che rimane bloccata a bordo. Ma fosse solo questo...Le compagnie marittime

di container oggi operano in consorzi o "alleanze" per scambiarsi i carichi, secondo una serie di agreement complicati di *slot sharing* e quindi un container affidato a Hanjin può viaggiare sulle navi di un'altra compagnia e viceversa. Quindi la richiesta di arresto o di sequestro può teoricamente coinvolgere la nave di una compagnia che opera normalmente, solo perché trasporta dei container di Hanjin. La quale era specializzata nei traffici Asia-West Coast USA, dove operava con 33 navi e una quota di mercato molto importante, più che altro perché aveva quasi il monopolio delle spedizioni di Samsung e di altri colossi manifatturieri coreani. Sicché le notizie più dettagliate sul crack sono quelle che riguardano i grandi retailer USA esercitare pressioni anche su Obama, oltre che sui porti degli stati della costa ovest e sui terminal, perché le merci possano essere scaricate, anche con penali, ma comunque consegnate a chi le ha acquistate. Da tutto questo si può capire il rompicapo delle compagnie di assicurazione (e il volume delle parcelle degli avvocati di mezzo mondo).

Perché è successo, perché doveva succedere? Perché da anni le compagnie marittime viaggiano in perdita, hanno messo in servizio troppe navi, hanno continuato a ordinarle ai cantieri sempre più grandi, i cantieri si sono fatti concorrenza spietata e le hanno costruite, malgrado siano dei gioielli tecnologici, a prezzi stracciati, i noli sono andati a picco, i volumi crescevano ma il guadagno per unità di carico trasportata diminuiva. Poi la Cina ha rallentato l'export ed è arrivato il *perfect storm*. E adesso? Quante delle dieciquindici compagnie che contano rimaste sul mercato sono dei *zombie carrier*? Così vengono chiamate quelle che stanno in piedi solo perché le banche decidono di non farle fallire (a proposito, quasi l'80% delle compagnie armatoriali italiane è in queste condizioni). Oggi, a disastro avvenuto, c'è chi dice che è colpa dei clienti, a voler pagare sempre meno ed a fidarsi di chi offre il prezzo migliore anche se si sa che è alla canna del gas e può fallire da un momento all'altro. Ma,

come si è visto nel settore bancario, la filosofia del *too big to fail* è semplicemente il riflesso della pigrizia mentale del management moderno. Che ancora una volta appare quasi come il cancro del capitalismo contemporaneo. Questi manager di alto livello, dagli stipendi favolosi, privi di idee di business, privi di *animal spirit*, del tutto irresponsabili, tanto se va a picco la società loro non ci rimettono, sono oggetti intercambiabili, non sembrano persone. Sono anni che i migliori analisti ed esperti predicano la necessità di cambiare modello di business delle compagnie marittime del container. Niente, si preferisce andare avanti, quasi sempre a spese della forza lavoro. E di riflesso si comportano alla stessa maniera i manager portuali, che in questi ultimi anni, con un mercato sempre più fuori controllo, hanno continuato a costruire porti sempre più grandi, in un delirio infrastrutturale favorito e incentivato dalle politiche insane dell'Unione Europea. Solo di recente, solo nel 2015 si sono avvertiti i primi segnali di un ripensamento, si sono denunciati i rischi del gigantismo navale, si è messo il dito, in Europa, su porti costruiti ex novo e rimasti vuoti. La riforma portuale che il governo Renzi sta portando avanti è debole e difficile da attuare ma bisogna dare atto al Ministro Delrio di aver cambiato rotta e di operare, con gli ottimi tecnici di cui ha saputo circondarsi, per fermare, finché si è in tempo, i progetti più inutili e discutibili, sostenuti, come al solito, da governatori di regioni, sindaci e lobby cementizia diffusa.

Sul piano globale che succederà ora? I noli si sono alzati, i concorrenti si sono già gettati sulle spoglie di Hanjin. Maersk e MSC, le due prime compagnie mondiali, hanno riempito in pochi giorni il buco lasciato da Hanjin sulla rotta transpacificca. Non cambierà nulla, così come non è cambiato nulla nel mondo bancario dopo il crollo di Lehman Brothers. Oltretutto non si vede chi potrebbe avere la forza e l'autorità di cambiare qualcosa. Il mare continua ad essere terra di nessuno. In questi ultimi anni ho seguito alcuni

grandi incidenti in mare, dalla dinamica dell'accaduto ai processi ai responsabili (o alle teste di turco), per constatare una volta di più che i colpevoli o se le cavano sempre o nemmeno vengono alla luce. Ci sarebbe un solo modo per cambiare le cose: una rivolta generalizzata della forza lavoro coinvolta nella catena di trasporto, ma sappiamo che è utopia, le condizioni materiali d'isolamento in cui vive un equipaggio sono di per sé garanzia di assoggettamento. Tuttavia è un dato di fatto che la conflittualità all'interno della Global Supply Chain è in aumento, è una conflittualità endemica con talune punte molto alte, riguarda le condizioni di lavoro, il salario, l'occupazione, ma anche, in misura crescente, la sicurezza. In genere trascurata dai media. Per esempio, del *perfect storm* di Hanjin, un evento davvero epocale come lo è stato il crollo di Lehman Brothers, non mi pare che la stampa italiana, tranne qualche sporadico articolo, se ne sia accorta.

(13 settembre 2016)