

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Noli container Asia – Mediterraneo più cari del 40% rispetto all'anno scorso

Nicola Capuzzo · Monday, May 18th, 2020

Mentre pubblicamente sembra essere scoppiata la resa dei conti fra i global carrier in tema di aiuti di Stato, le compagnie in queste ultime settimane hanno dimostrato di aver capito come mantenere elevati i noli marittimi nonostante il calo della domanda. La chiave del successo sono stati i blank sailing.

La società di analisi Sea-Intelligence nella sua ultima analisi sottolinea come i vettori siano stati capaci “di mantenere tariffe di trasporto marittimo a livelli superiori fra il 25 e il 40% rispetto all'anno scorso e al netto dei costi del carburante”. Che comunque è sceso rendendo dunque più profittevole il business per le compagnie a parità di ricavi. I noli spot sul trade Asia – Nord Europa sono più alti mediamente del 25% rispetto a un anno fa mentre quelli fra Asia e Mediterraneo addirittura del 40%, mentre sulle rotte transpacifiche fra Estremo Oriente e Stati Uniti il trasporto di container via mare è più caro solo del 5% rispetto all'esercizio scorso.

Sempre Sea-Intelligence intanto ha rilevato che il numero di partenze di linee marittime cancellate ha superato la soglia psicologica delle 500 e rimane da capire quale sarà il trend per il prossimo futuro anche se alcuni segnali sembrerebbero suggerire che forse il peggio è passato ([il picco di annunci di nuovi blank sailing ad esempio sembra essere stato raggiunto](#)).

Ciò non significa, però che i blank sailing siano finiti: sempre secondo la stessa società di ricerca la domanda di trasporto marittimo impiegherà del tempo prima di tornare alla normalità e le compagnie di navigazione non intendono diminuire la redditività mantenuta in questi mesi. “Ci aspettiamo dunque che il numero di blank sailing torni a salire non appena le compagnie vedranno la necessità di mettere mano alla capacità di stiva offerta sul mercato nel terzo trimestre dell'anno” dicono da Sea-Intelligence.

Mentre dunque i noli stanno mantenendosi su livelli più che soddisfacenti, alcune delle principali compagnie di navigazione nei giorni scorsi hanno polemizzato sul tema del supporto pubblico (sotto forma di aiuti economici) ad alcuni vettori. A seguito degli aiuti pubblici garantiti da Sud Corea e Taiwan, rispettivamente alle compagnie di navigazione HmM e Yang Ming, l'amministratore delegato del Gruppo Ap Moller Maersk, Soren Skou, ha parlato senza mezzi termini di “azioni inaccettabili” e di “distorsione della concorrenza”. Ha anche chiesto l'intervento della Commissione Europea affinché “faccia qualcosa poiché si tratta di concorrenza sleale”. Pochi

minuti più tardi rispetto alla sua conference call con gli analisti finanziari per commentare la trimestrale di Maersk Line, la compagnia Cma Cgm ha annunciato una nuova linea di credito da 1,05 miliardi di euro appena ottenuta da Bnp Paribas, Hsbc France e Societe Generale e garantita al 70% dallo Stato. Nelle ore successive è arrivata anche la replica del vettore sudcoreano Hmm che tramite un portavoce ha detto: “Di fronte alla crisi senza precedenti generata dal coronavirus, tutte le misure prese dal Governo coreano sono volte a prevenire il collasso delle sue industria più importanti, fra cui c’è anche lo shipping”. Poi ha aggiunto che il sostegno pubblico serve anche per “stabilizzare il possibile impatto negativo sugli scambi commerciali internazionali”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, May 18th, 2020 at 4:14 pm and is filed under [Senza categoria](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.