

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Prosegue la tendenza alla crescita media delle portacontainer impiegate sul trade Asia – Mediterraneo

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 19th, 2024

Maggiori distanze di navigazione per circumnavigare l’Africa ed evitare il Mar Rosso porterebbero, a parità di altre condizioni, a un maggiore consumo di carburante e quindi a un aumento del costo degli slot. Supponendo che le navi siano ben utilizzate, come dovrebbe essere il caso ora, l’impiego di navi più grandi e più efficienti in termini di carburante dovrebbe ridurre questi maggiori costi degli slot.

È partendo da questa considerazione che Sea Intelligence ha condotto un’analisi di come le alleanze fra operatori container hanno affrontato nei mesi scorsi la problematica degli Houthi: “Se guardiamo alla dimensione media delle navi nelle tratte Asia-Nord Europa, c’è stata una moderata volatilità, ma la linea di tendenza è quasi perfettamente orizzontale, il che significa una dimensione media delle navi invariata. Per quanto riguarda l’Asia-Mediterraneo, si registra una chiara tendenza al rialzo, iniziata però nella seconda metà del 2023, ben prima del primo attacco Houthi nel Mar Rosso. Nell’area Asia-Mediterraneo, 2M e THE Alliance hanno mantenuto una dimensione media delle navi stabile, mentre Ocean Alliance ha registrato un forte aumento in seguito ai primi attacchi nel Mar Rosso, seguito da un calo fino al livello di riferimento di inizio 2023, indicando che i cambiamenti sono stati in gran parte episodici e non sistemici”.

L’analista britannico è però andato oltre: “Spesso considerare la dimensione media delle navi non è sufficiente, perché può essere influenzata da valori anomali alle due estremità dello spettro. Osservando invece la dimensione mediana delle navi, nelle tratte Asia-Nord Europa la dimensione mediana delle navi per 2M si adatta quasi perfettamente alla dimensione media delle navi. Per Ocean Alliance vediamo che il calo della dimensione media delle navi registrato nel febbraio 2024 è dovuto a valori anomali, senza i quali la dimensione media delle navi rimane stabile. Per THE Alliance osserviamo una notevole deviazione tra la dimensione media della nave e la dimensione mediana della nave, che coincide quasi perfettamente con l’inizio dei viaggi intorno all’Africa. Ciò è dovuto alla sospensione del servizio FE5, che ha una dimensione media della nave inferiore. Ciò non costituisce un aumento diretto delle navi impiegate per ridurre il costo medio degli slot, ma la sospensione del servizio raggiunge comunque questo obiettivo, rimuovendo le navi con un costo medio degli slot inferiore, a parità di altre condizioni”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Cosco rivoluziona il trade Asia – Med e arriva nei porti liguri con navi da 20.000 Teu

This entry was posted on Tuesday, March 19th, 2024 at 12:45 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.