

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I blank sailing tornano a impattare sui noli nei trasporti marittimi di container

Nicola Capuzzo · Wednesday, May 15th, 2024

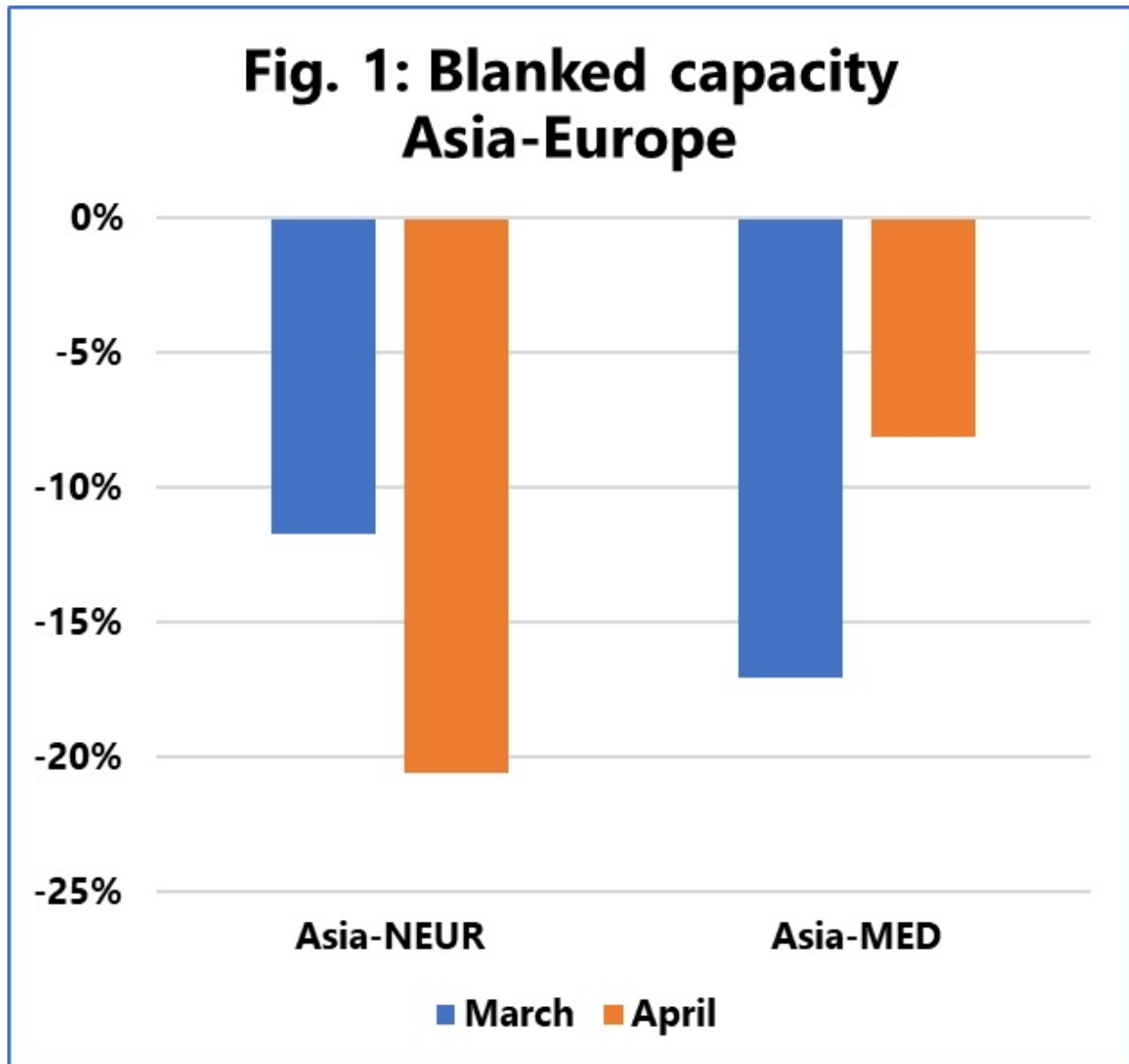
Le cancellazioni di singole partenze di linee marittime sono state tradizionalmente uno strumento utilizzato dalle compagnie di navigazione per adeguare l'offerta alla domanda di spedizioni ma, durante la pandemia, le compagnie di navigazione vi sono state costrette nonostante l'elevata domanda e le tariffe di nolo elevate, poiché la congestione portuale aveva creato una carenza di capacità di navi disponibili. Anche ora il ciclo di partenze cancellate torna a essere causato da un deficit di capacità di stiva poiché la flotta di navi portacontainer inattive era ad aprile solo lo 0,9% del totale.

La tesi è della società di analisi britannica Sea-Intelligence che ha confrontato il dispiegamento di capacità portacontainer di marzo e aprile 2024 con quanto le compagnie di navigazione avevano programmato a metà febbraio 2024, sulle tratte fra Asia e Europa e su quelle transpacifiche.

Come mostrato nel grafico, in Asia-Nord Europa, il rapporto tra partenze cancellate sul totale è sostanzialmente raddoppiato da marzo ad aprile, da una quota del 12% al 21%. Per l'Asia-Mediterraneo si osserva il contrario, poiché la quota di blank sailing passa dal 17% di marzo al 8% di aprile. Sul Transpacifico, vediamo uno sviluppo molto più stabile, con una riduzione della capacità di circa il -14% sulla costa occidentale e del -11% sulla costa orientale, sia per marzo che per aprile 2024. Ciò indica un ambiente operativo molto più instabile in Asia-Europa che sul Transpacifico.

Praticamente senza navi inattive e con tariffe spot in forte aumento nelle ultime settimane, questa dinamica delle cancellazioni è figlia della crisi del Mar Rosso. La congestione dei porti sta peggiorando negli hub chiave sia dell'Asia che dell'Europa (anche in Mediterraneo occidentale) e come si è visto chiaramente durante la pandemia, la congestione dei porti assorbe l'offerta e porta a potenziali carenze di capacità.

Come preannunciato fin dall'inizio della crisi del Mar Rosso esiste una capacità di stiva sufficiente per servire il mercato dirottando le navi intorno all'Africa, ma non abbastanza flessibilità aggiuntiva per far fronte ad altre gravi interruzioni. La congestione dei porti deve quindi essere tenuta sotto controllo, altrimenti le tariffe spot dei noli marittimi per il trasporto di container potrebbero aumentare ulteriormente e abbastanza rapidamente.



This entry was posted on Wednesday, May 15th, 2024 at 4:40 pm and is filed under [Market report](#), [Navi](#), [Spedizioni](#)

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