

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nei container cresce la congestione, aumentano i noli e gli armatori ordinano navi

Nicola Capuzzo · Monday, June 3rd, 2024

Negli ultimi giorni il trasporto via mare di container sta assistendo a un progressivo aumento delle criticità e dei costi delle spedizioni.

Il campanello d'allarme più evidente è suonato nel porto di Singapore dove i terminal portuali faticano a tenere il passo della domanda di navi e di movimentazione con la conseguenza che è salito il tempo di attesa delle navi in rada per poter approdare in banchina ed essere servite. Alla fine della scorsa settimana si era arrivati a un picco di 450.000 Teu 'in coda' alla fonda di fronte al mega hub asiatico; secondo Linerlytica per alcune navi il tempo d'attesa arriva a fino a sette giorni prima di poter entrare in porto.

Secondo il database eeSea al termine della settimana appena trascorsa c'erano 47 navi portacontainer in attesa e 53 in lavorazione a Singapore. Sea-Intelligence ha rilevato come l'affidabilità (in termini di rispetto delle programmazioni previste) delle linee container è calata al 50% dal 65% di inizio anno.

La gravità della situazione è confermata dal fatto che anche la Maritime and Port Authority of Singapore è dovuta intervenire per fare sapere che, insieme al gruppo Psa che gestisce in concreto i terminal container, sono al lavoro per cercare di rimediare a questa situazione che rischia di non essere sotto controllo. Alla base di questo trend diverse spiegazioni fra cui la crisi del Mar Rosso che ha indotto le compagnie a circumnavigare l'Africa, l'impiego di navi di dimensione e orata sempre maggiore e un aumento della domanda di trasporto via mare per ragioni macroeconomiche.

La stessa Maritime and Port Authority of Singapore ha reso noto che nei primi quattro mesi del 2024 il volume di box movimentati è stato in crescita del 8,8% e pari complessivamente a 13,36 milioni di Teu.

Secondo fonti locali il forte aumento di traffici container è dovuto in parte al fatto che diverse compagnie di navigazione scaricano un maggior numero di container a Singapore, sacrificando toccate in altri scali portuali per rispettare le programmazioni delle linee. Le navi, poi, utilizzano anche le infrastrutture di Singapore per gestire lo stivaggio dei container e facilitarne la movimentazione durante gli scali successivi. Oltre a ciò è aumentato anche il numero di container movimentati per nave.

“L’incremento di portacontainer che arrivano in ritardo rispetto alla finestra temporale prevista e il maggior volume di box movimentati risulta in un maggiore tempo di attesa che si accumula nella lavorazione delle portacontainer” ha fatto sapere la Maritime and Port Authority of Singapore, che sta lavorando in sinergia con le shipping line per modificare date e orari di arrivo al fine di ridurre il più possibile il concentramento delle navi. Il tempo medio di attesa per un ormeggio risulta attualmente di due o tre giorni ma solo per le portacontainer, le altre navi rinfusiere non registrano criticità particolari.

Proprio nell’ottica di ridurre al minimo la congestione in banchina il porto di Singapore ha deciso di riattivare alcuni piazzali che erano stati dimessi fra cui Keppel Terminal mentre nuova capacità portuale entrerà in servizio nel corso del 2024 con il nuovo maxi terminal Tuas in grado di accogliere anche le ultra large container carrier.

Congestione in banchina e tempi più lunghi nei transit time delle linee marittime si traducono in prezzi più elevati per le spedizioni via mare e gli armatori proseguono nella loro corsa a ordinare nuove navi da costruire. X-Press Feeders ha ordinato quattro navi portacontainer methanol-ready al cantiere cinese Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding mentre Seaspan ne sta commissionando altre newbuilding che si aggiungono all’enorme piano d’investimenti già avviato nel biennio 2021 – 2022. Alcuni broker danno infatti per imminente una commessa per sei portacontainer alimentate a Gnl da 14.000 Teu destinate al cantiere cinese Hudong Zhonghua Shipbuilding al prezzo di 180 milioni di dollari ciascuna e con consegne dal 2027. Anche l’armatore Greco Evangelos Marinakis con la sua Capital Group starebbe ordinando una decina di navi da 8.400 Teu al cantiere cinese New Times al prezzo unitario di 128 milioni di dollari.

Se saranno tutti confermati questi investimenti porteranno il portafoglio ordini di nuove navi portacontainer ad arricchirsi di ulteriori 300.000 Teu di capacità di stiva. Gli slot nei cantieri navali asiatici per costruire ultra large container carrier potrebbero presto saturarsi arrivando a garantire consegne per nuovi investimenti solo dal secondo semestre 2028 in poi secondo MB Shipbrokers.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

“Mare, Finanza e Assicurazioni”: i panelist del Business Meeting del 14 giugno a Genova

This entry was posted on Monday, June 3rd, 2024 at 3:36 pm and is filed under [Porti](#), [Spedizioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.