

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Noleggiata una nave portacontainer a oltre 100 mila dollari giornalieri

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 12th, 2024

Il vivace mercato container ha visto le tariffe dei noli charter delle navi tornare nel territorio a sei cifre per la prima volta dal 2022.

Alphaliner riferisce infatti che Cma Cgm ha fissato una nuova costruzione da 7.000 Teu per tre mesi al prezzo di 105.000 dollari. Gli analisti di Clarksons Research notano che gli armatori stanno prediligendo periodi di noleggio molto brevi, con tariffe fortemente gonfiate al fine di trarre vantaggio dalle attuali condizioni di mercato in cui le tariffe spot sono a livelli mai raggiunti al di fuori dell'era covid.

“Questo prezzo significativo evidenzia la scarsità di navi di grandi dimensioni e pronte all'uso, che costringe i noleggiatori a pagare premi elevati per la disponibilità immediata o a considerare noleggi più lunghi, almeno fino a tutto il 2025 per spuntare noli più convenienti” ha detto Alphaliner commentando il prezzo ottenuto da Cma.

L'attuale crescita dei profitti del trasporto marittimo di container è iniziata grazie agli attacchi Houthi nel Mar Rosso che hanno portato a un massiccio dirottamento della flotta globale attorno alla costa occidentale dell'Africa nei viaggi tra Asia ed Europa.

“Un deficit nel numero delle navi portacontainer più grandi sui servizi della primaria direttrice est-ovest sta causando una scarsità di capacità di carico e un peggioramento dell'affidabilità” hanno osservato i ricercatori dell'indice di noleggio New ConTex in un recente rapporto. “Il mancato rispetto degli approdi programmati porta a sua volta alla congestione dei porti poiché le navi attualmente devono attendere alcuni giorni prima di attraccare in alcuni dei principali hub come Singapore, Dubai o Rotterdam”.

Alla carenza di capacità si aggiunge un aumento dei volumi di carico poiché gli spedizionieri cercano di spostare le loro merci in anticipo per evitare una compressione di fine anno. “C'è la ferma convinzione che questo trend positivo continuerà per qualche tempo. Di conseguenza, le tariffe di noleggio stanno salendo ulteriormente” ha osservato il broker Braemar in un briefing sui mercati dei container.

“Il mercato dei container rimane molto sostenuto, con una domanda di trasporti via mare elevata,

una capacità limitata delle navi, box fuori posizione e congestione in Asia che portano a un ritmo più frenetico di prenotazioni da parte di spedizionieri e rivenditori” ha osservato di recente la banca d’investimento Jefferies.

L’indice Shanghai Containerized Freight, pubblicato venerdì scorso, è aumentato di altri 140 punti a 3.184,87, il livello più alto dall’agosto 2022, mentre l’indice composito World Container della Drewry, pubblicato giovedì scorso, è balzato del 12% a 4.716 dollari per Feu, in aumento del 181% rispetto alla stessa settimana dell’anno scorso. L’indice Drewry è del 232% superiore rispetto alla media del 2019.

Dato il ruolo della crisi del Mar Rosso sulle suddette dinamiche del mercato container, l’approvazione lunedì sera della proposta di cessate il fuoco tra Hamas e Israele da parte del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite ha fatto crollare ieri i prezzi delle azioni di molte compagnie di linea quotate in borsa.

Avvertendo che un eventuale cessate il fuoco non vedrà immediatamente lo spostamento delle navi verso il Mar Rosso, Lars Jensen, che dirige la società di consulenza Vespucci Maritime, ha scritto su LinkedIn che un cessate il fuoco temporaneo difficilmente sarebbe sufficiente per consentire rapidamente ai team operativi delle compagnie di linea di reindirizzare le loro navi verso il Canale di Suez. “Dal punto di vista dei vettori marittimi, il rischio maggiore sarebbe quello di tornare sulla rotta di Suez solo per dover fare un’inversione di rotta e tornare indietro intorno all’Africa se il cessate il fuoco non reggesse o se gli Houthi avessero un’altra agenda” ha scritto Jensen.

Sullo stesso argomento è intervenuto anche la compagnia di navigazione tedesca Hapag-Lloyd dicendo che non si prevede un ritorno alla navigazione attraverso il Canale di Suez in tempi brevi, anche se venisse raggiunto un cessate il fuoco tra Hamas e Israele. Un portavoce della società tedesca ha precisato all’agenzia di stampa *Reuters* che, anche dopo la riapertura del Canale egiziano al transito in sicurezza delle navi, ci vorranno almeno quattro-sei settimane per riorganizzare le programmazioni delle linee e far tornare le operazioni alla normalità.

Maersk sul tema ha preferito non esprimersi anche se a febbraio il suo amministratore delegato aveva dichiarato che la compagnia avrebbe avuto bisogno di una soluzione permanente prima di prendere in considerazione il ritorno nel Mar Rosso con le sue navi.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, June 12th, 2024 at 1:16 pm and is filed under [Market report](#), [Navi](#)

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