

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Transport Intelligence: si sta riducendo la domanda di ultra large container vessel

Nicola Capuzzo · Thursday, January 9th, 2025

Secondo la società di analisi e ricerca Transport Intelligence, le navi più grandi stanno diventando predominanti nell'orderbook mondiale e gli investimenti diretti degli armatori crescono rispetto a quelli dei *tonnage provider*: gli operatori di linea sono destinati a rafforzare la loro posizione di mercato, controllando il 79% della capacità del portafoglio ordini rispetto all'attuale quota di flotta del 61%. Analizzando i dati del broker marittimo Braemar l'evoluzione delle rotte commerciali sembra stia però riducendo la domanda di container ultra-grandi (Ultra Large Container Vessels) poiché gli armatori si orientano verso navi più piccole e versatili per adattarsi ai cambiamenti dei modelli commerciali. Le statistiche mostrano che per il 2025 sono previste solo sei navi portacontainer in grado di trasportare oltre 17.000 Teu, mentre sono previste 83 navi di medie dimensioni con capacità da 12.000 a 16.999 Teu.

Le cifre sono l'ultimo di una lunga serie di indicatori del decentramento delle rotte commerciali dalla Cina, con una crescente enfasi sugli hub emergenti in Vietnam, India e Indonesia, tutti generalmente attrezzati per gestire navi di medie dimensioni. A tal fine, secondo Braemar, sarebbe lecito aspettarsi un aumento dell'attività nei porti del Sud-Est asiatico e dell'Asia meridionale, soprattutto perché le catene di approvvigionamento si avvicinano agli hub commerciali emergenti e ai mercati finali.

L'aumento delle navi di medie dimensioni offrirà inoltre ai caricatori una maggiore flessibilità. Le navi più piccole sono in grado di navigare in un maggior numero di porti e rotte, riducendo così la dipendenza dai colli di bottiglia infrastrutturali (come i canali di Suez e Panama) e riducendo il rischio di interruzioni geopolitiche e di congestione. A sua volta, la connettività regionale dovrebbe essere più forte, consentendo la crescita delle rotte commerciali intra-asiatiche e africane e aumentando l'efficienza e il volume in queste regioni.

Se da un lato è probabile che navi più versatili apportino notevoli cambiamenti alle rotte commerciali, dall'altro l'impatto sulle tariffe non è del tutto chiaro; possibile aspettarsi una stabilizzazione o un leggero aumento. Sebbene le navi più piccole offrano in genere una maggiore flessibilità, il loro costo unitario medio per Teu trasportato è superiore a quello delle ultra large container vessel, il che significa che le tariffe complessive tendono a essere più elevate, soprattutto per le rotte di nicchia che richiedono un premio.

Allo stesso modo, la presenza di diverse rotte commerciali e di un mix di navi di varie dimensioni significa che nel breve periodo si potrebbe assistere a una leggera volatilità, in quanto le compagnie si adegueranno ai cambiamenti della domanda. Se, come alcuni analisti si aspettano, ci sarà una riduzione delle rotte incentrate sulla Cina, le tariffe scenderanno a causa della diminuzione della domanda e dei volumi.

Guardando al futuro si vede dunque una copertura commerciale più ampia, con navi più piccole che accedono a porti sottoutilizzati o emergenti. Pertanto è altamente probabile che si assisterà a investimenti nei porti di economie emergenti, che cercheranno di migliorare le strutture e i collegamenti con l'entroterra per le navi di piccole e medie dimensioni. Su questo fronte, ci si concentrerà maggiormente su una rete più ampia di porti di medio livello e sul decentramento dai mega porti, che a loro volta favoriranno lo sviluppo economico regionale.

Per gli spedizionieri, questo cambiamento rappresenta una transizione verso una rete di approvvigionamento adattabile e diversificata a livello regionale. Sebbene sia necessario risolvere i problemi a breve termine, come la volatilità delle tariffe e l'adeguamento dei modelli commerciali, le prospettive a lungo termine sono positive.

Infatti, se lo scenario si svolgerà come previsto, i caricatori potranno aspettarsi una maggiore flessibilità, una riduzione dei rischi e un ampliamento delle opportunità di mercato, con una forte attenzione alle nuove dinamiche della catena di approvvigionamento e alla diversificazione in nuovi mercati.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, January 9th, 2025 at 3:45 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Navi](#)

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