

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Una nave di Cma Cgm evita il canale di Suez e doppia il Capo di Buona Speranza

Nicola Capuzzo · Friday, April 3rd, 2020

Quelle che sembravano [prime riflessioni da parte delle compagnie di navigazione sulla convenienza o meno a evitare il transito attraverso il Canale di Suez](#), appena poche ore dopo sono diventate un reale dirottamento verso il capo di Buona Speranza di una portacontainer partita dalla Spagna e diretta in Malesia.

Lo ha reso noto Lars Jensen, analista e numero uno di SeaIntelligence Consulting, rivelando che la CMA CGM Alexander von Humboldt, nave da 16.000 Teu di capacità impiegata nel servizio Fal-1 tra Asia e Nord Europa, è in navigazione a ovest dell'Africa dopo essere partita dal porto spagnolo di Algeciras ed è diretta a Port Klang, in Malesia. Il viaggio sulla carta doveva durare 21 giorni ma a seguito di questa deviazione ci impiegherà 5 giorni in più poiché la nave sa navigando a una velocità accelerata di 2 nodi.

Secondo la ricostruzione fatta da Lars Jensen, la circumnavigazione dell'Africa comporterà una rotta più lunga di circa 3.000 miglia nautiche rispetto al transito via Suez e un consumo aggiuntivo di 1.000 tonnellate di bunker pagato circa 200 dollari a tonnellata (la nave è equipaggiata con scrubber). La scelta di doppiare il capo di Buona Speranza comporterà per la nave di Cma Cgm costi di navigazione maggiorati per 200mila dollari ma la rotta scelta risulta comunque conveniente, perché per una nave come questa la tariffa per transitare attraverso il canale di Suez è di 400-500mila dollari. Dunque il risparmio è di almeno 200-300 mila dollari e l'esempio della nave di Cma Cgm potrebbe essere presto seguito da altre portacontainer.

Il rischio che alcuni vettori scegliessero di dirottare le proprie navi verso il Sud Africa era concreto già da alcuni giorni e infatti l'Autorità del canale di Suez si era mossa per praticare sconti sulle tariffe sia alle navi impegnate sul trade Asia – costa est del Nord America che sulle rotte fra Asia e Europa. Se per le prime la riduzione delle tariffe è stata particolarmente generosa, per le seconde lo sconto è appena del 6%, ritenute evidentemente insufficiente da Cma Cgm. Per le navi Lng carrier lo sconto offerto sul prezzo del transito attraverso il canale è stato portato al 30%.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Read the story in English on [Splash247](#):

CMA CGM sends ships via the Cape to Europe and Asia

This entry was posted on Friday, April 3rd, 2020 at 12:16 am and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Porti](#), [Senza categoria](#)

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