

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Quanto rende il picco dei noli container ai (grandi) spedizionieri e quanto costa al project cargo

Nicola Capuzzo · Friday, February 26th, 2021

In questi giorni sta facendo discutere il fatto che almeno una terza società di spedizioni marittime abbia deciso di entrare direttamente nel mercato del trasporto marittimo containerizzato offrendo la ‘propria linea’ tra Estremo Oriente ed Europa.

Il primo esempio [era stato lo scorso autunno quello di Dsv](#), seguito più di recente da [Geodis e ora da Bolloré Logistics](#). Tra grandi player del mercato spedizionieristico che si sono attivati direttamente, noleggiando navi multipurpose o piccole portacontainer, per garantire ai propri clienti una determinata capacità di stiva, un servizio intercontinentale diretto, rate di nolo competitive e la certezza di vedere imbarcato il proprio carico.

Una guerra fra Davide e Golia (i global carrier) resa possibile da noli marittimi arrivati oltre la soglia dei 7.500 dollari per ogni container da 40? che rende conveniente persino organizzare spedizioni su navi di piccola portata pronte a confrontarsi con i nuovi colossi dei mari da oltre 20.000 Teu.

Ma quanto rende ai grandi spedizionieri questa attività? La domanda iniziano a porsi in molti dal momento che non si tratta più di un caso isolato ma sono state già tre le case di spedizione che hanno deciso di organizzare in proprio il trasporto via mare dei container dall’Asia.

SHIPPING ITALY, con il contributo di alcuni addetti ai lavori, ha provato a fare i conti in tasca a questi grandi player della logistica ‘scoprendo’ che tutto sommato l’impennata dei noli rappresenta anche per loro un’occasione interessante per ottenere guadagni importanti.

Ad esempio il primo viaggio di Geodis [organizzato con la nave multipurpose Uhl Faith](#) (carica con 435 container da 40?), considerando (prudenzialmente) un nolo medio di circa 4.000 dollari per container Teu (20?), potrebbe aver fruttato per questa spedizione circa 3,5 milioni di dollari. Un broker marittimo specializzato ha indicato invece in circa 1,7-1,8 milioni di dollari il costo per il noleggio a viaggio della nave dalla Cina al porto di Amburgo dove è attesa nei prossimi giorni. Ciò significherebbe ricavi praticamente doppi rispetto al costo di noleggio della nave.

Interessante analizzare poi anche l’impatto che il mercato dei container sta avendo sul segmento delle navi multipurpose. “Abbiamo trattato con l’armatore proprio la nave Uhl Faith ma alla fine

hanno preferito impiegarla per questo viaggio caricandola di container perché gli rendeva di più e presentava meno criticità rispetto ai carichi project cargo” racconta un altro broker marittimo. Che poi aggiunge: “In questo periodo stiamo assistendo a una fase particolare perché l’impiantistica non viaggia più nei container considerato il costo molto elevato ma al tempo stesso alcune navi multipurpose vengono impiegate per il trasporto di container invece che di project cargo”.

Un altro spedizioniere rileva però che “solo pochi grandi player hanno la forza e la struttura necessaria per organizzare in proprio un noleggio di nave per spedire container dall’Asia perché ci sono diverse criticità da affrontare: prima su tutte il reperire i box vuoti alla partenza e curare invece alla fine della spedizione tutta la logistica necessaria per riconsegnarli al deposito finale in Europa”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, February 26th, 2021 at 3:12 pm and is filed under [Featured](#), [Navi](#), [Spedizioni](#)

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