

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

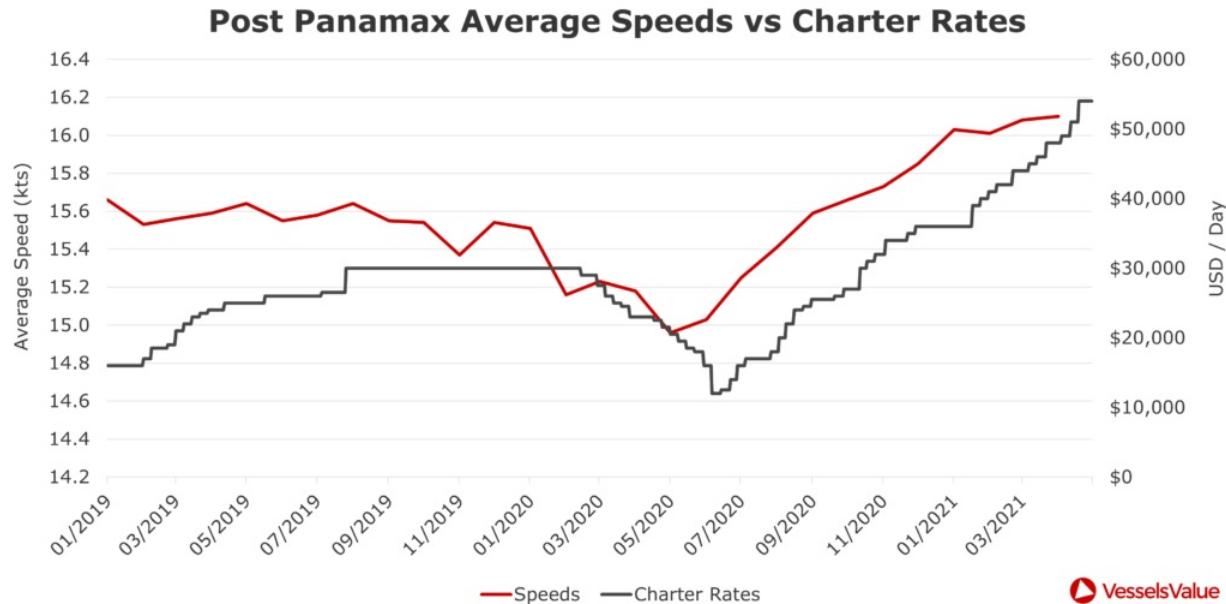
Mercato container: le navi aumentano la velocità ma un rallentamento dei noli si avrà forse nel 2022

Nicola Capuzzo · Monday, May 10th, 2021

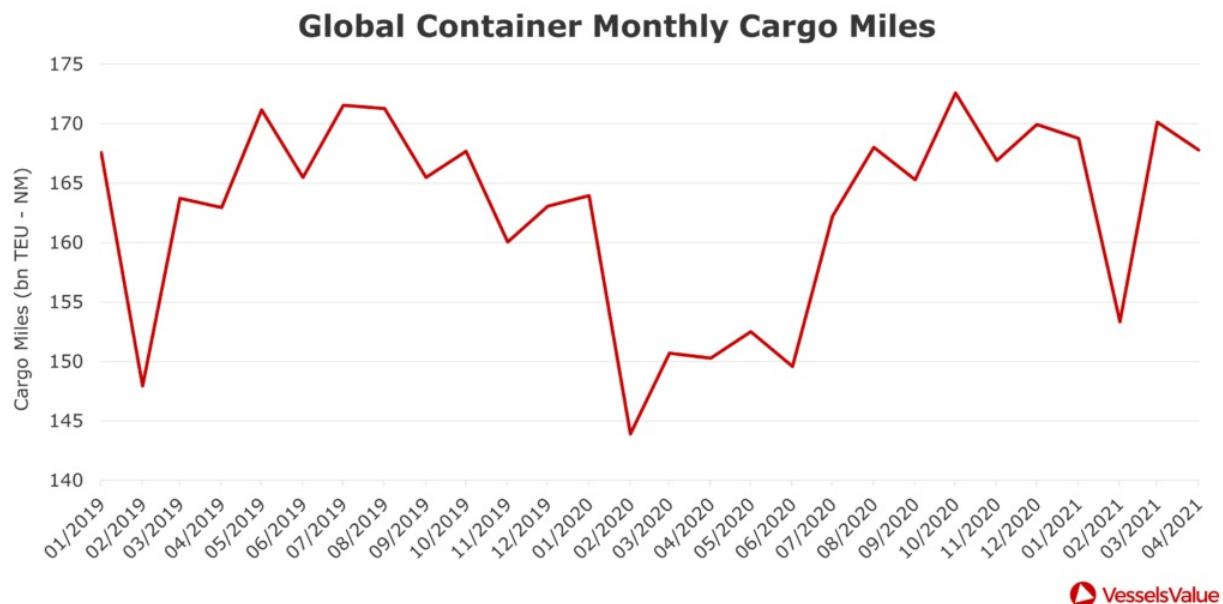
L'elevata domanda di trasporto marittimo di container e il conseguente impatto sui noli sia delle navi che delle spedizioni (cresciuti considerevolmente) hanno innescato anche un'accelerazione della velocità di servizi degli scafi che trasportano le merci.

Un'analisi pubblicata da VesselsValue evidenzia in primis il fatto che i noleggi delle navi portacontainer sono decollati: da fine 2020 il time charter a 1 anno di una portacontainer da 8.500 Teu è salito del 350% ad aprile 2021 raggiungendo i 54.000 dollari/giorno.

Una significativa salita è stata registrata anche nella velocità di servizio media delle stesse navi portacontainer a dimostrazione quantomeno del fatto che le compagnie di navigazione hanno certamente l'interesse a non far rallentare il trasporto via mare di merci. Mentre a maggio del 2020 viaggiavano alla velocità più bassa rilevata negli ultimi cinque anni a causa di una scarsa domanda di stiva, dei blank sailing e delle congestioni nei porti, da luglio dello scorso anno la velocità media di servizio è balzata del 5,5% passando da 13,99 a 14,76 nodi. Le navi con maggiore capacità risultano essere anche quelle che hanno accelerato maggiormente. I grafici elaborati da VesselsValue confermano una volta di più (se ancora ce ne fosse stato bisogno) la correlazione fra la domanda di trasporto marittimo (dunque indirettamente i rendimenti per le shipping line) e la velocità di servizio delle navi portacontainer. Una nave post-panamax fra giugno 2020 e aprile 2021 ha visto salire del 8,5% la velocità media di servizio così come i time charter per noleggiare queste navi sono lievitati nello stesso arco temporale da 12.000 dollari/giorno a 54.000 dollari/giorno.



In salita è risultato anche l'indicatore 'container cargo miles' che misura i volumi di merce trasportata considerando anche le distanze navigate: dopo un primo semestre 2020 debole, da giugno a luglio dell'anno scorso l'indicatore è iniziato a crescere (da 150 a 160 miliardi di miglia-cargo) attestandosi su livelli medio-alti nella seconda parte dell'anno ma che sono stati ulteriormente superati nei primi mesi del 2021.



Il progressivo allentamento delle misure restrittive nei paesi dell'Occidente e l'aumento delle esportazioni dalla Cina sono le ragioni che spiegano questa accelerazione. Le aspettative di VesselsValue sono di vedere crescere l'indicatore container cargo miles, così come la domanda di trasporto marittimo containerizzato, considerando la spinta delle esportazioni dal Far East e la progressiva ripresa dei consumi nel resto del mondo grazie alle campagne di vaccinazione avviate. Il ritorno a regime delle produzioni in Occidente dovrebbe ulteriormente alimentare la domanda di spedizioni via mare tanto che le aspettative per il 2021 sono di una crescita del 5,3% rispetto ai livelli pre-Covid, dopo un 2020 che aveva fatto registrare un calo del -0,7%. Per il 2022 le previsioni sono ancora di crescita della domanda attorno a un +4%.

| Post Panamax Top Routes 2021 | | | | | | |
|------------------------------|-------------|---------|----------|-------------------------|----------------------|---------------|
| From Country | Speed (Kts) | Vessels | Journeys | Cargo Miles (bn TEU-NM) | Cargo Quantity (TEU) | Distance (NM) |
| China | 15.59 | 710 | 4,316 | 28.98 | 30,475,376 | 4,108,891 |
| USA | 16.64 | 483 | 2,386 | 31.60 | 18,265,035 | 4,052,324 |
| Brazil | 16.29 | 120 | 1,581 | 12.28 | 11,436,120 | 1,654,298 |
| Singapore | 15.76 | 445 | 1081 | 18.20 | 7,331,558 | 2,533,410 |
| India | 15.54 | 229 | 902 | 6.74 | 6,126,545 | 960,764 |

In questo contesto di mercato le demolizioni di navi portacontainer sono ovviamente ridotte al minimo mentre, anche qua confermando la tradizionale ciclicità dello shipping, sono ripartiti gli ordini per nuove navi. Dal terzo trimestre del 2020, parallelamente all'aumento dei guadagni, i nuovi investimenti da parte dei vettori marittimi hanno anch'essi preso il largo: circa 1,1 milioni di Teu (pari al 4,6% della flotta mondiale attiva) è la capacità di stiva corrispondente alle nuove navi ordinate ai cantieri e solo nell'ultimo mese sono state 50 le newbuilding con portata superiore a 10.000 Teu ordinate.

L'analisi di VesselsValue conclude dicendo: "L'offerta di stiva sul mercato è destinata ad aumentare molto nei prossimi due anni anche se a un ritmo più lento rispetto al recente passato. Dopo l'impennata di questo lungo periodo di picco prolungato, i noli dovrebbero rallentare la loro corsa già nel 2022 per rimanere poi stabili nel biennio 2023-24 consolidando quello che sarà un lungo periodo di picco di mercato per i rendimenti del trasporto di container via mare".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, May 10th, 2021 at 4:55 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Navi](#), [Spedizioni](#)

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