

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Container: si aggrava la congestione nei porti del sud-est della Cina con 50 navi alla fonda

Nicola Capuzzo · Friday, June 11th, 2021

La disponibilità di container vuoti nei porti della Cina meridionale continua a peggiorare mentre i vettori marittimi aggiungono cancellazioni degli scali di Yantian, Shekou e Nansha per un'onda di focolai di Covid nella provincia di Guangzhou che da settimane ha messo in crisi anche l'attività dei terminal.

La shipping company giapponese Ocean Network Express (ONE) mercoledì scorso ha scritto in un avviso che Yantian International Container Terminal continua a operare al di sotto della propria capacità a causa delle restrizioni imposte ai lavoratori per il Covid e che la congestione ai terminal container di Shekou e Chiwan è aumentata fino a oltre il 90% della capacità. Più di 50 navi portacontainer sono in attesa di attraccare nei porti dell'area secondo i dati di Refinitiv.

Le maggiori compagnie di navigazione hanno avvertito i clienti dei possibili ritardi delle navi, dei cambiamenti negli orari degli scali e della possibilità di saltare del tutto alcuni scali.

“Molti meno container vuoti stanno arrivando nel sud della Cina mentre le linee container saltano le toccate e i caricatori dovranno affrontare lunghi ritardi o prezzi più elevati per l'equipment se non trovano alternative all'utilizzo dei porti più colpiti” ha detto il fondatore di Container xChange, Johannes Schlingmeiner.

In un avviso ai clienti Maersk ha fatto sapere che, includendo le navi operate dai suoi partner, sono già 64 le toccate programmate e cancellate a Yantian e Shekou a causa di “ritardi fino a 16 giorni” per lo sbarco nei porti congestionati.

Oltre a ritardare se non impedire l'imbarco dei container in esportazione, le cancellazioni delle toccate si traduce in minore arrivo a quindi disponibilità di box vuoti che finiscono in altri scali dell'Estremo Oriente.

Secondo l'indice CAx della piattaforma online di leasing e trading di container, la disponibilità di box da 40 piedi a Yantian, Shekou e Nansha la scorsa settimana era già scesa a 0,47, sotto il livello di 0,50 dell'indice, per cui risultano essere più i container in uscita dal porto che quelli in entrata. Schlingmeiner a questo proposito ha aggiunto: “Le nostre previsioni dicono che la disponibilità di container in questi porti non aumenterà nelle prossime settimane, dato che più linee di container

cancellano gli scali”.

Il fondatore di Container xChange ha anche suggerito ai caricatori che faticano a reperire equipment dai vettori di ricorrere ai container di proprietà (*shipper-owned containers*) per le spedizioni urgenti ma data la scarsa offerta di stiva e i noli saliti alle stelle non c’è garanzia che i vettori accettino anche le prenotazioni di chi dispone di propri container. L’altra grande criticità per chi ha sperimentato questa opzione è la difficoltà a mantenere sotto controllo il tracciamento del box.

Secondo Reuters molti esportatori hanno detto che l’impatto è stato finora limitato, poiché i ritardi nelle spedizioni e le consegne a rilento sono ormai frequenti nelle catene logistiche dall’inizio della pandemia di Covid-19. “Fondamentalmente abbiamo avuto un’esperienza simile l’anno scorso, quindi abbiamo esperienza nel rispondere alla crisi, anche se l’aumento dei costi di trasporto sta diventando davvero sorprendente. Le spese di trasporto si riflettono in un incremento dei costi delle materie prime che sono già aumentati di circa il 15%-30%” ha detto un responsabile delle vendite di un produttore di componenti elettronica di Shenzhen, importante polo manifatturiero nel Guangdong, vicino a Hong Kong.

I noli per le spedizioni marittime dalla Cina all’Europa secondo Freightos sono saliti al record di 11.037 dollari per container da 40 piedi questa settimana per l’elevata domanda di trasporto e a causa delle interruzioni nella catena di approvvigionamento delle merci. Nelle ultime ore *The Loadstar* ha reso noto che, alla luce dei prossimi surcharge appena annunciati dai global carrier, [le rate di nolo si avvicineranno ai 20.000 dollari per ogni container da 40?](#).

Secondo quanto rivelato da alcuni analisti di mercato sono 300 in giro per il mondo le portacontainer fuori dai porti in attesa di poter entrare e sbarcare: “Considerando che la flotta globale di navi portacontainer è composta da circa 5.400 unità in totale, ciò significa che circa il 5,5% delle navi in questo momento è in stand-by. In termini di capacità è molto probabile che il fenomeno coinvolga maggiormente le navi di grande portata e quindi maggiori sono gli effetti sulla congestione dei traffici” ha affermato Lars Jensen di Sea-Intelligence.

Le zone maggiormente colpite sono ovviamente l’area di Shenzhen, ma anche Long Beach (che a maggio ha movimentato il record storico di 907.216 Teu), Seattle, Rotterdam, Amburgo e altri. In Italia nel momento in cui scriviamo (venerdì 11 giugno) risultano in rada in attesa di ormeggio tre portacontainer di Msc a Gioia Tauro (in banchina al terminal Mct ce ne sono sei contemporaneamente ormeggiate) più un’altra nave a La Spezia.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, June 11th, 2021 at 5:10 pm and is filed under [Porti](#), [Spedizioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.