Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Noli container Cina – Italia in calo (-1%) ma sui trasporti Asia – Europa incombe l'ombra della guerra

Nicola Capuzzo · Thursday, March 3rd, 2022

Dopo alcune settimane di sostanziale stallo, i noli per il trasporto marittimo di container sulla tratta Shanghai – Genova hanno registrato un visibile calo, nell'ordine dell'1%. Secondo le rilevazioni di Drwery, le tariffe per l'invio di un box da 40 piedi dalla Cina verso l'Italia si sono assestate nell'ultima settimana su una media di 12.690 dollari, comunque superiori del 49% a quelle di un anno fa.
Questo andamento si inserisce in un quadro di flessione globale, considerato che il Composite Index elaborato dalla società di analisi tenendo conto delle otto principali rotte container mondiali risulta in calo del 2% a 9.279 dollari, con decrementi rilevati su tutte le tratte analizzate, a eccezione della Los Angeles – Shanghai (+1%, 1.257 dollari) e delle Shanghai – Los Angeles e Shanghai – Rotterdam (entrambe stabili, nell'ordine a 10.986 e a 12.968 dollari).

Se in altre circostanze questi dati avrebbero portato a ritenere avviata una fase di discesa dei costi del trasporto container via mare, il conflitto Ucraina – Russia ha ora rimesso però tutto in discussione.

I maggiori liner globali hanno infatti deciso di escludere i porti russi dalle loro rotte, dopo avere già dovuto fare lo stesso con quelli ucraini. Al riguardo va anche notato che secondo quanto segnalato da Maersk ieri, "le autorità doganali dell'UE e del Regno Unito stanno ora ispezionando tutte le unità da/per la Russia in transito nei loro terminal/porti per identificare le spedizioni sanzionate e soggette a restrizioni (l'obiettivo principale sono le parti sanzionate e le merci soggette a restrizioni o vietate)", cosa che sta generando impatti indiretti globali, in particolare sugli hub di transhipment "già congestionati".

Secondo Container?xChange, la crisi sta già generando un aumento della domanda di trasporto marittimo e di equipment sulle tratte Asia – Europa, causata in particolare dallo 'shift modale' che gli operatori stanno attuando.

Come già osservato, il blocco dello spazio aereo Ue alle compagnie russe e il controblocco disposto da Mosca sui suoi cieli stanno avendo un impatto diretto sui trasporti aerei sopra la Russia, poiché da un lato hanno tolto di mezzo la capacità di un vettore 'big' come AirBridgeCargo e dall'altro costringono le compagnie Ue a considerare se allungare le loro rotte per non sorvolare il paese o a rinunciare a questi traffici perché non sostenibili economicamente.

Una ulteriore quota di traffici tenderà a riversarsi sulle navi portacontainer dalle rotte ferroviarie Cina – Europa. Rispetto a pochi giorni fa, la situazione sembra essersi aggravata dato che molti operatori stanno evitando i transiti (via strada o ferrovia) attraverso la Russia anche laddove possibili (tecnicamente e rispetto alle sanzioni).

Secondo *RailFreight.com*, Rzd (ovvero le ferrovie russe) è sia sulla lista Ue che su quella Usa di entità sanzionate, ma teoricamente questo non impedirebbe agli operatori logistici di potersi avvalere ancora dei suoi servizi. Tuttavia molti hanno già scelto di abbandonare questa modalità di trasporto: tra gli altri, Zyxel Communications Corp., società che realizza apparecchiature di rete e che sarebbe "uno dei maggiori clienti" dei trasporti ferroviari lungo la Via della Seta. Anche Flexport avrebbe fermato le prenotazioni per il suo servizio transiberiano e la stessa Maersk ha annunciato ieri che anche i suoi trasporti per via aerea e ferroviaria da e per la Russia sono "temporaneamente sospesi".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, March 3rd, 2022 at 6:04 pm and is filed under Spedizioni
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. Both comments and pings are currently closed.