

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nuovi record per gli ordini di navi portacontainer ma con effetti non scontati

Nicola Capuzzo · Sunday, April 10th, 2022

Dalla fase critica attraversata verso la fine del 2020, quando il portafoglio ordini delle navi portacontainer aveva toccato il minimo, appena sotto i 2 milioni di Teu, sono ormai trascorsi 18 mesi nei quali gli operatori di linea non solo hanno registrato profitti record ma gran parte di loro ha anche investito buona parte di questi introiti nella costruzione di nuove costruzioni.

Dal rapporto dell'associazione marittima internazionale armatori Bimco si evince che in quei soli 18 mesi circa 6 milioni di Teu di contratti per nuove costruzioni si sono aggiunti al portafoglio ordini delle navi portacontainer e secondo quanto afferma Niels Rasmussen, direttore ricerche di Bimco, "questo ha portato il portafoglio ordini oltre i 6,5 milioni di Teu per la prima volta dalla fine del 2008".

Il portafoglio ordini, per la prima volta dal 2014, rappresenta attualmente il 26% della flotta operativa e da oggi al 2024 risultano programmate nuove consegne di navi per una capacità di stiva pari a 6,2 milioni di Teu.

"Oltre alle consegne di nuove navi, dobbiamo aspettarci che i problemi di congestione dei cantieri avuti in tutto il mondo inizieranno a diminuire; possiamo immaginare perciò una conseguente maggiore capacità di nuova costruzione tale da aggiungere fino a 2 milioni di Teu in più a quelli attesi e cogliere l'obiettivo del superamento degli 8 milioni di Teu tra inizio 2022 e i primi mesi del 2025. Un risultato, questo, che rappresenterebbe il 33% delle attuale flotta esistente raggiunto in soli tre anni" sottolinea Rasmussen.

Nel frattempo, oltre ai nuovi numeri relativi all'approvvigionamento, si nota una tendenza verso un cambiamento sostanziale nel settore demolizione e nella velocità di navigazione. Una parte della flotta non sarà in grado di rispettare gli obiettivi Eexi (Energy Efficiency Existing Ship Index) senza retrofit o senza introduzione della limitazione della potenza del motore (Epl). Alcune navi potrebbero tuttavia non avere un percorso facile verso la conformità e, pur rimanendo commercialmente attraenti, essere destinate alla demolizione.

Le navi che invece raggiungono la conformità Eexi dovranno anche affrontare dal 1° gennaio 2023 l'introduzione della CII, ovvero dell'indice dell'intensità di carbonio, e la probabile inclusione del trasporto marittimo nel sistema di scambio di quote di emissione (Ets) dell'Unione Europea. Ciò

aggiungerà ulteriore pressione sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra con la conseguenza che potrebbe essere considerato antieconomico tenere in funzione alcune navi. Altri potrebbero dover ulteriormente rallentare la velocità per ottenere la valutazione CII desiderata.

“La maggior parte degli armatori probabilmente ha già pianificato ogni attività per ciascuna nave. Tuttavia, stimare con precisione l’impatto di Eexi, Cii ed Ets sull’intera flotta in attività, appare estremamente difficile” sostiene ancora Rasmussen.

“Quel che appare certo è che vedremo più navi demolite e altre che ridurranno la velocità. A causa della velocità ridotta, gli operatori di linea potrebbero dover aggiungere una nave in più per far fronte ai loro diversi servizi. Tuttavia, a meno che la domanda non sorprenda al rialzo, sembra improbabile che tutta la capacità fornita e rilasciata dalla congestione possa essere assorbita senza danneggiare l’equilibrio tra domanda e offerta nei prossimi anni” è la conclusione del chief shipping analyst di Bimco.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Sunday, April 10th, 2022 at 3:45 pm and is filed under [Cantieri](#), [Market report](#), [Navi](#)

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