

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Non si fermerà nemmeno nel terzo trimestre la corsa dei noli reefer

Nicola Capuzzo · Thursday, August 18th, 2022

A differenza di quanto visto per le spedizioni via mare di container ‘dry’, dove si sta assistendo da alcune settimane a un ammorbidente delle tariffe, il segmento dei reefer non vede a oggi un declino dei noli.

L’ultima analisi Reefer Shipping Forecaster di Drewry mostra come i costi medi globali per l’invio di un box refrigerato nel secondo trimestre 2022 abbiano superato i 6mila dollari (+50,4% dall’inizio dell’anno) e si apprestino ad arrivare poco sotto i 7mila nel terzo. In corso ci sarebbe però già una tendenza al rallentamento, finora osservata solo su alcune tratte (l’indice ne tiene in considerazione 15), che però in media sarà inferiore secondo le stime a quella attesa sul segmento ‘asciutto’, tanto da portare i noli reefer a superare quelli per container ‘standard’.

In particolare risultano essere aumentate meno, nel corso di tutti e quattro gli ultimi trimestri, le tariffe per le tratte est-ovest, per via del calo di export di carne di maiale da Europa e Stati Uniti verso la Cina. Al contrario, le transatlantiche in direzione westbound hanno visto la domanda aumentare del 9% nella prima metà dell’anno, grazie alla ripresa osservata negli Usa dei settori alberghiero, e parallelamente i noli raddoppiare.

Complessivamente, secondo la società di analisi, la domanda di trasporto refrigerato via container, che nel 2021 aveva vissuto una ripresa del 2% (per complessivi 137,4 milioni di tonnellate) dopo il calo della pandemia, quest’anno sarà ‘solo’ dell’1% superiore a quella di un anno fa, quindi pari a circa 138-139 milioni di tonnellate. Ciononostante Drewry ha spiegato di attendersi comunque un incremento annuo medio del 3% nei prossimi anni e fino al 2026, per via anche del progressivo invecchiamento della flotta di navi reefer specializzate che non saranno sostituite data l’esiguità del portafoglio ordini di unità di questo tipo.

La filiera del trasporto marittimo refrigerato, ha commentato l’analista di Drewry Philip Gray, è in un momento particolare perché merci come fertilizzanti, imballaggi ed energia hanno costi elevati e le tariffe “insostenibilmente elevate” spingono molti cargo owner, in particolare quelli che spostano prodotti di basso valore, a effettuare meno spedizioni rispetto a quanto fatto in passato. Secondo Gray è comunque probabile che la prossima tornata di negoziazione dei contratti di lungo periodo per il trasporto via mare di reefer porti a un “modesto calo dei livelli delle tariffe”. L’analista ha comunque invitato le aziende carica-trici a considerare che le difficoltà delle supply

chain globali perdureranno anche nel 2023 e quindi a tenere sotto stretto controllo le proprie attività logistiche ‘refrigerate’, anche in relazione al fatto che per le compagnie marittime il business reefer verrà sempre “al secondo posto” dopo quello delle merci containerizzate secche, che “trainano le priorità” dei carrier e dei relativi network.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, August 18th, 2022 at 9:30 am 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.