

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ampio disarmo in vista per le portacontainer dal 2023

edinet · Thursday, November 24th, 2022

I numeri variano a seconda degli analisti e degli scenari, ma sulla tendenza tutti concordano: nell'anno che sta per cominciare (2023) e probabilmente in quello successivo (2024) il mercato del trasporto marittimo internazionale via mare di container invertirà la rotta.

Secondo Drewry la percentuale della flotta esistente a fine 2022 destinata a rimanere inattiva l'anno seguente sarà del 6%, pari a una capacità di stiva di 1,5 milione di Teu. Leggermente più ottimista Xeneta, con 1 milione di Teu. Ma il fenomeno è inevitabile: il boom degli ultimi 3 anni ha portato a un eccesso di capacità, che ora i liner faranno di tutto per non vederselo ribaltato sui noli in termini di pressione al ribasso sulle tariffe.

Secondo Alphaliner il disarmo, ancorché lentamente, è già cominciato e si attesterebbe a 1,24 milioni di Teu, circa il 5% della flotta. Si tratterebbe per il momento di naviglio controllato direttamente dai carrier, che limiterebbero il danno dello stop con periodi di bacino, manutenzione, qualche partenza cancellata e riposizionamenti fra servizi. Ma per la società di analisi e ricerca, con 2,5 milioni di Teu di nuova capacità in arrivo nel 2023 e 2,9 milioni nel 2024, il fenomeno non potrà che accentuarsi.

Due gli scenari delineati da Sea-Intelligence. Nel più ottimistico le compagnie riusciranno a equilibrare il crescente eccesso di stiva, arrivando a fissare noli simili a quelli del 2019. Non basteranno i blank sailing e ci saranno interi servizi cancellati tout court, ma in questa previsione la percentuale di disarmo si attesterà fra il 3 e il 5%. Non è però escluso che il calo dei volumi e della domanda sia tale da far sì che le compagnie non riescano a gestirlo, con crollo verticale dei noli fino, ad esempio, ad arrivare a meno di 500 dollari/Teu sull'Asia-Europa. Vero che i carrier arriverebbero a questa situazione con le casse piene dei profitti degli ultimi anni ma, all'erosersi delle riserve finanziarie, il panico prevarrebbe nel giro di sei mesi e la flotta in disarmo potrebbe presto superare il 10%, travolgendo innanzitutto le navi più vecchie e con minore capacità.

Quanto alla possibilità che l'imminente entrata in vigore del Carbon Intensity Indicator possa ridurre da subito del 10-15% la capacità effettiva della flotta globale, impattando quindi sul fenomeno, Alphaliner si mostra scettica. L'effetto del Cii sarà irrilevante nel 2023: siccome l'indice diverrà via via più stringente col passare del tempo, a un certo punto si farà sentire, ma difficilmente già l'anno prossimo.

A fare una previsione sul calo dei volumi generale è Xeneta, secondo cui nel 2023 i traffici

transoceanici di container scenderanno del 2,5% circa, con i noli spot che sulle rotte principali arriveranno sotto i livelli prepandemici nella prima metà dell'anno mentre quelli a lungo termine scenderanno rapidamente allo scadere dei contratti in vigore e alla firma di nuovi e più bassi accordi.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, November 24th, 2022 at 12:37 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.