

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Fuga dal trade Far East – Europa per i newcomer dei container (ma non per Kalypso)

edinet · Tuesday, December 6th, 2022

Il crollo dei noli delle spedizioni, unitamente ai costi crescenti per i noleggi di navi, sta portando a un ribaltamento di scenario nel mercato del trasporto container sotto diversi punti di vista.

Se poco più di un anno fa i costi elevatissimi e la carenza di stiva avevano spinto svariati operatori – spedizionieri, caricatori, ma anche compagnie marittime focalizzate su altri mercati – a fare il loro ingresso nelle redditizie ma congestionate tratte tra il Far East e le destinazioni occidentali (Usa ed Europa), alcuni di questi si stanno ora ritirando dal campo.

Gli operatori in questione, secondo *Splash 24/7*, sono almeno due. In primis Allseas Global Project Logistics, compagnia britannica che nel 2021 aveva lanciato un collegamento tra i porti cinesi di Shanghai e Ningbo e quello di Liverpool, chiamato China Xpress e che [aveva svelato solo a settembre l'intenzione di aggiungere una toccata anche a Genova](#). La shipping line – secondo quanto riportato da Linerlytica – si sarebbe infatti dichiarata insolvente e terminato a ottobre i contratti di charter nave in essere. La ritirata sarebbe stata inoltre dichiarata da Cu Lines – attiva nei collegamenti dall'Asia verso Europa e Stati Uniti – che avrebbe terminato anticipatamente i noleggi di 12 unità panamax impiegate su queste rotte.

Non è invece questo il caso di Kalypso di Navigazione, compagnia costituita lo scorso anno in Italia ad opera del gruppo Rif Line. Pur avendo recentemente accorpato i due servizi che in origine collegavano separatamente l'Indonesia e la Cina con l'Italia, la giovane compagnia marittima ha nei giorni scorsi confermato a SHIPPING ITALY di avere [noleggiato una nave con capacità di circa 2.200 Teu](#) da impiegare proprio sul servizio in questione, chiamato Marco Polo. Poco prima aveva invece ufficializzato di essere diventata proprietaria della sua prima unità, la Mv Burgundy, da 3.500 Teu.

Tra i recenti entranti nel mercato delle rotte dal Far East verso l'Occidente, *Splash 24/7* ricorda anche i nomi di SeaLead (che dal suo tradizionale focus sul Golfo Persico aveva durante la scorsa primavera lanciato un collegamento verso la East Coast statunitense), di Ts Lines (partner di Cu Lines per rotte con il Nord Europa e della stessa SeaLead con gli Usa), la cinese Bal (attiva su entrambe), nonché quello di Tailwind, la compagnia avviata da Lidl che sta effettuando collegamenti tra Asia e Mediterraneo.

Altri operatori che, ricorda *Splash 24/7*, hanno cercato fortuna nelle rotte in uscita dall'Asia sono state recentemente anche Pasha (in partnership con Costco per spedizioni verso gli Usa, Transfar (la compagnia di Alibaba, attiva sulle rotte transpacifiche che nei mesi scorsi aveva detto di voler poi fare rotta anche sull'Europa), nonché Ellerman, che aveva lanciato un collegamento tra Far East e Regno Unito.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, December 6th, 2022 at 3:23 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.