

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il punto di Uwe Oestmann (Hapag Lloyd Italy) sul futuro prossimo del trasporto container

Nicola Capuzzo · Wednesday, March 1st, 2023

Fiumicino (Roma) – “Il carbon intensity indicator (CII) sarà la prossima grande sfida per i vettori marittimi. Per le navi che si troveranno in classe D o E per un periodo prolungato potrà significare un'estromissione dal mercato. L'armatore dovrà demolirla”. Fra gli altri grandi interrogativi futuri nel trasporto via mare di container ci sono poi “la Cina” e “la tassonomia europea”. A proposito di evoluzione del consolidamento nel mercato delle shipping line, “non bisogna aspettarsi altre fusioni e acquisizioni in futuro perché non avrebbe senso”.

A lanciare questi messaggi è stato Uwe Oestmann, il direttore generale di Hapag Lloyd Italy, intervenuto in occasione della presentazione da parte di Jas del nuovo magazzino *pharma* a Fiumicino, a pochi passi dall'aeroporto Leonardo da Vinci.

Analizzando in generale il mercato delle spedizioni marittime il numero uno di Hapag Lloyd nel nostro Paese ha rivelato ad esempio che come carrier sono arrivati “al 25% di quotazioni e booking digitalizzati” a livello globale e “in Italia al 33%”. Un incremento importante sul percorso di digitalizzazione delle polizze di carico ma al tempo stesso una percentuale che lascia chiaramente comprendere quanta strada ancora rimanga da fare.

Oestmann, analizzando i trend attuali, ha evidenziato come il prezzo del bunker sia raddoppiato e ha ricordato anche il biennio passato quando “non c'erano navi da noleggiare, tutta la capacità esistente era impiegata”. Ora invece “si sta tornando alla normalità” ha detto, precisando che secondo lui “i noli marittimi sono in calo ma non torneranno bassi come nel periodo pre-Covid”.

In generale una delle grandi sfide per le compagnie di navigazione è quella di “avere sempre i container disponibili per l'export nonostante lo sbilanciamento esistente fra i vari trade”. Il direttore generale di Hapag Lloyd Italy ha anche aggiunto che, nonostante rispetto al recente passato la situazione sia decisamente migliorata, rimangono “situazioni di congestione (e quindi tempi di attesa elevati per le navi, *n.d.r.*) nei porti del Nord Europa, sulla costa Est degli Usa e in Canada”.

Il periodo post-Covid ha anche indotto Hapag Lloyd, così come le altre principali shipping line, a investire massicciamente in nuovi container: “Oggi abbiamo a disposizione 3 milioni di Teu, il 25% di questi li abbiamo acquistati durante la congestione degli anni passati per poter

movimentare lo stesso volume di merce (molti container erano fermi in varie parti del mondo). Oggi ovviamente avanzano” ai livelli di domanda attuali.

Oestmann ha anche spiegato alla platea di invitati all’evento di Jas che il vettore marittimo tedesco è ora concentrato nel “cercare di puntare su un miglioramento del servizio reso”, in termini di puntualità, affidabilità e certezza dell’imbarco per le spedizioni. Nell’ambito di questa maggiore attenzione alla qualità del servizio offerto la compagnia “sta installando sistemi di tracking su tutti i container (non solo i refrigerati) per avere costantemente una visibilità del container in tempo reale”.

Nel segmento specifico di mercato dei prodotti farmaceutici (che vale annualmente circa 15 mila Teu in Italia e 550 mila Teu a livello mondiale con previsioni di crescita annua fino al 5%) Hapag Lloyd sta “investendo in nuovi container reefer che in larga parte rimpiazzeranno i box vecchi attualmente in dotazione” con l’obiettivo dunque di modernizzare il proprio parco equipment composto da circa 149.100 box a temperatura controllata. A proposito delle spedizioni reefer il liner di Amburgo si aspetta per i prossimi anni una crescita marcata dai traffici verso il Medio Oriente e il Nord America, così come rimarranno sostenuti i livelli di export dall’America Latina e dal Sud Europa.

Guardando infine al portafoglio ordini di nuove navi, Hapag Lloyd ha attualmente 12 portacontainer dual fuel da oltre 23.500 Teu e 10 da 13.000 Teu in costruzione rispettivamente presso i cantieri Daewoo e Hyundai Samho. Altri interventi di upgrade e retrofit sono in programma su ulteriori 150 navi già in servizio nel corso dei prossimi cinque anni.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, March 1st, 2023 at 6:51 pm and is filed under [Interviste](#), [Market report](#), [Spedizioni](#)

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