

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La 2M inserisce le navi ultra large di Msc ma diminuisce la velocità

Nicola Capuzzo · Monday, May 22nd, 2023

L'annuncio della scorsa settimana da parte dei partner dell'alleanza 2M dell'intenzione di inserire altre nove navi nei loro circuiti Asia-Nord Europa e Asia-Mediterraneo significa in pratica che il network assorbirà le portacontainer ultra large da 24.000 Teu di nuova costruzione che Msc sta prendendo in consegna.

In vista della fine dell'alleanza 2M (nel 2025), i sei servizi Asia-Nord Europa e i due Asia-Mediterraneo sono per lo più caratterizzati da tonnellaggio controllato per intero da Maersk o da navi gestite da Msc. Ad esempio, secondo i dati di eeSea, il servizio Asia-Mediterraneo di Maersk AE11 e Msc Jade ha 13 navi attive assegnate, tutte fornite da Msc. Al contrario, la rotazione Maersk AE10 e Msc Silk Asia-Nord Europa è gestita da 13 navi fornite dal vettore danese.

Anche se i partner della 2M dovranno ancora discutere le modifiche operative per i loop, il vettore principale avrà in pratica una certa autonomia quanto a orari di navigazione e di arrivo, modalità di carico, stivaggio e gestione dei ritardi.

Rispondendo alle domande durante la conference call sugli utili del primo trimestre del 4 maggio, l'amministratore delegato di Maersk, Vincent Clerc, ha affermato che gli svantaggi dell'alleanza 2M "ora superano i vantaggi" data l'aspirazione di Maersk a diventare un integratore globale: "Ciò che l'alleanza ci ha dato è l'economia di scala, che è fondamentalmente la capacità di dispiegare efficacemente navi da oltre 20.000 Teu, ma ciò che non ha dato è la flessibilità, perché si ha lo svantaggio di essere un 3PL, avendo metà delle condizioni accordate ai clienti a bordo della nave di qualcun altro ed essendo alla mercé delle decisioni operative che stanno prendendo".

Secondo i dati di Alphaliner, il 30 maggio la Msc Michel Cappellini da 24.346 Teu inizierà il suo viaggio inaugurale da Ningbo, sulla rotta AE6/Lion Asia-Nord Europa gestita da Msc. Lo stesso giorno, la Msc Gemma da 24.116 Teu si unirà al servizio AE11/Jade Mediterranean, anch'esso operato da navi controllate da Msc.

La Msc Nicola Mastro, da 24.000 Teu, si unirà al servizio AE55/Griffin Asia-Nord Europa il 9 luglio, mentre la Msc Claude Girardet, anch'essa da 24.000 Teu, si aggiungerà alla flotta AE6/Lion il 23 agosto.

Nonostante i circa 200.000 teu di capacità che verranno aggiunti alla rete Asia-Europa della 2M con l'impiego delle nove navi supplementari, grazie all'allungamento dei tempi di transito dei viaggi la capacità settimanale offerta rimarrà all'inizio invariata, per poi aumentare leggermente con l'introduzione graduale di navi più grandi. Resta da vedere se, in un mercato competitivo, i rivali di Maersk e Msc per il trade Asia – Europa approfitteranno dell'allungamento dei tempi di viaggio della 2M per offrire tempi di transito migliori ai caricatori con prodotti sensibili al fattore tempo.

[ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)

This entry was posted on Monday, May 22nd, 2023 at 8:00 am 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.