

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I blank sailing nelle linee container sono destinati a proseguire

Nicola Capuzzo · Sunday, August 20th, 2023

Così come si era visto nei primi mesi del 2020, prima che la pandemia di Covid-19 stravolgesse le ‘normali’ dinamiche di mercato, i blank sailing sono tornati a interessare e alterare il trasporto marittimo di linea di carichi containerizzati. Msc, il primo vettore al mondo per capacità di stiva operata, ha appena cancellato (per la terza settimana consecutiva) la partenza del suo servizio standalone ribattezzato Swan fra Estremo Oriente e Nord Europa a causa della debole domanda di spedizioni via mare.

Nel suo ultimo rapporto settimanale la società di ricerca e analisi di mercato Alphaliner afferma che le ‘partenze in bianco’ (cancellate) sono diventate “parte della normale vita commerciale del trasporto marittimo” sulle principali rotte container est-ovest. Altri analisti, però, come evidenziato da Splash 247, mettono in dubbio questo assunto mostrando come la reale capacità di stiva disponibile sul mercato è quasi sempre inferiore rispetto agli annunci delle compagnie di navigazione.

I dati di Alphaliner mostrano che nei mesi di giugno e luglio è stato annullato il 10,8% delle partenze programmate dai 25 servizi fra Cina ed Europa programmati dalle tre grandi alleanze. I dati di Sea-Intelligence mostrano che i blank sailing nel trade transpacifico sono anch’esse aumentate a luglio e agosto. Secondo Drewry nel corso del mese di agosto sono previste solo 573 partenze sulle linee principali, dopo aver eliminato le ‘partenze in bianco’. Questo dato sarebbe in calo rispetto alle 600-650 partenze viste nel periodo aprile – luglio ma sarebbe in leggero aumento rispetto al minimo storico toccato a gennaio (545 partenze).

“La limitazione della capacità dovrebbe eliminare la pressione sui noli spot” sostengono da Alphaliner, mentre secondo gli esperti di Freightos “i volumi della peak season sono aumentati moderatamente insieme all’aumento delle partenze in bianco”.

“Considerando il recente aumento delle tariffe, possiamo prevedere che continuerà una rigorosa gestione della capacità di stiva, il che significa che le partenze in bianco saranno probabilmente presenti fino al ritorno della domanda di trasporto. Ci sono già indicazioni che un altro aumento generale delle tariffe potrebbe essere in arrivo nel prossimo mese” si legge in un aggiornamento di Atlantic Pacific Global Logistics.

Su base annua la capacità programmata del trasporto container nel trade transpacifico è scesa nel periodo gennaio-settembre del 13% a 20,6 milioni di Teu secondo i dati della piattaforma danese

eeSe. “La capacità prevista non corrisponde mai alla capacità effettivamente offerta” dicono, spiegando che “ci sono ritardi, partenze a vuoto, omissioni e cambiamenti generali nell’impiego delle navi, il che significa che in anni normali circa il 10-15% della capacità si perde. Una parte di questa viene effettivamente annunciata come blank sailing dai vettori, ma non tutta” ricordano da eeSea. Questi stessi analisti di mercato hanno sottolineato che nel periodo gennaio – settembre del 2022, a causa di scioperi e colli di bottiglia, è stato perso il 25% della capacità attesa fra le due sponde dell’Oceano Pacifico, pari a 6,1 milioni di Teu, per cui la capacità effettiva è stata di soli 17,5 milioni di Teu. Nel 2023 la capacità cancellata sarà di 3,5 milioni di Teu, pari al 17%, per cui la reale offerta di stiva sarà di 17,1 milioni di Teu, con un calo del 2,4% rispetto al 2022 sempre secondo i dati di eeSea.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

I primi speaker e gli sponsor già saliti a bordo del Business Meeting di SHIPPING ITALY sui container

This entry was posted on Sunday, August 20th, 2023 at 9:00 pm and is filed under [Market report](#), [Spedizioni](#)

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