

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Fine delle alleanze, stagionalità, CII: i fattori che influenzeranno il trasporto container nel 2024 secondo Xeneta

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 24th, 2023

Allo stato attuale i noli container spot sono insostenibili per i carrier e quindi non potranno scendere ancora di molto. La prospettiva più probabile è che restino ancora per un po' su questi livelli, calando forse ancora di poco, per poi risalire, spinti verso l'alto dalle azioni di slow steaming (il rallentamento della velocità delle navi) e di blank sailing (cancellazione di viaggi) da parte dei vettori. Se a seguito di queste contro-mosse, le tariffe spot dovessero superare quelle fissate nei contratti siglati a fine 2023 e inizio 2024, le compagnie potrebbero ritenere non profittevoli queste intese e diventare inclini a trovare modi per non caricare a bordo quei container, facendo correre ai caricatori il rischio di vedere interrompersi le loro catene di approvvigionamento.

Questo è lo scenario che si profila per il mercato del trasporto container nel 2024 secondo l'amministratore delegato di Xeneta Patrik Berglund, il quale, nonostante le varie incertezze che affollano il panorama – dall'inflazione alle guerre, in corso o in vista – si è detto comunque convinto di una cosa: “Le compagnie di trasporto marittimo di container finiranno con l'adeguare l'offerta alla domanda che si presenterà loro di fronte, perché qualunque altra prospettiva non avrebbe senso”.

Se questa è la traiettoria che si intravede per l'anno a venire, a modificarne l'andamento potranno però essere diversi fattori. Sei sono quelli che la società di consulenza norvegese ha invitato a considerare nel suo Outlook Ocean Freight Shipping per il 2024.

Il primo è la **tendenza alla spesa dei consumatori**, un elemento che condiziona strettamente la domanda di trasporto containerizzato. Sebbene l'inflazione sia in calo, nei paesi occidentali resterà elevata anche nel prossimo anno, frenando la spesa e quindi l'import di merci in box. Secondo le stime del Fondo Monetario Internazionale, la produzione globale calerà del 3% anche nel 2024, portando a una flessione del 2-3% dei volumi trasportati in Teu. Tuttavia, su questo punto Xeneta invita a non fermarsi ai trend globali ma a guardare alle tendenze regionali, dato che, per fare un esempio, sebbene la domanda di beni in export dalla Cina sia in calo in Nord America e Nord Europa, queste stesse merci stanno trovando nuovi sbocchi ad esempio in Medio Oriente e Sud America.

Sul tavolo resterà inoltre **il nodo della capacità** dislocata dai vettori, che secondo la società di

analisi nel 2024 crescerà almeno quanto l'anno precedente, inducendo per reazione gli stessi carrier a togliere stiva dal mercato in misura maggiore che nel 2023, con diverse azioni: sottraendo navi dal servizio commerciale, sostituendo quelle impegnate su certe rotte con portacontainer più piccole, e infine riducendone la velocità di navigazione. Anche in questo caso le tendenze globali vanno però declinate nello specifico contesto regionale, considerando per esempio Msc ha scelto di immettere nei collegamenti tra Asia e Africa la sua Msc Victoria (con ben 15.900 Teu di capacità), la nave più grande vista sinora su queste tratte.

Secondo Xeneta poi il 2024 potrebbe essere l'anno dell'atteso **ritorno della stagionalità** della domanda di trasporto via mare di container (che tenderà ad allinearsi all'andamento della domanda dei consumatori), persasi negli anni della pandemia (con il ricorso all'approntamento di stock e scorte nel mondo). Di minor impatto sui traffici nel Mediterraneo, ma comunque importante a livello globale, saranno poi gli effetti delle **negoziazioni industriali nei porti statunitensi della costa orientale e del Golfo del Messico**. Le trattative, scrive Xeneta nel suo Outlook 2024, tuttavia sono in corso e storicamente le eventuali interruzioni viste in questi scali sono state di minor impatto rispetto a quelle osservate nei porti della West Coast.

Non poteva infine non entrare nell'analisi il tema della **fine delle alleanze tra vettori**, inteso sia come il freno posto lo scorso 10 ottobre dalla Commissione Europea con la decisione di non rinnovare la Consortia Block Exemption Regulation in scadenza il prossimo aprile, sia per il divorzio già annunciato da Msc e Maersk (con la prima che intanto ha iniziato a perseguire una politica di forte espansione della flotta). Secondo Xeneta questi due avvenimenti spingeranno le intese tuttora attive a "prendere una decisione in merito al loro futuro forse prima di quanto originariamente previsto". Questo punto è già di stretta attualità per le rotte tra Far East e Mediterraneo, dove secondo la società di analisi le alleanze, che negli ultimi anni contavano per il 95% della stiva container offerta, hanno già perso quota tanto da pesare, nel terzo trimestre 2023, per l'83,3% del totale.

Ultimo tema sul tavolo (se si escludono ovviamente tutti i possibili imprevisti) è quello delle **emissioni**. Nel 2024, ricorda Xeneta, le compagnie saranno chiamate a fornire un rating CII (Carbon Intensity Indicator) per ogni nave e a mettere in campo azioni per migliorare quello delle unità con voto E. In particolare gli analisti hanno spiegato di ritenere che l'introduzione dello slow steaming nel 2023 non sia stato tanto collegato alla necessità di conformarsi al regolamento CII (tramite l'impostazione di una navigazione lenta), quanto scelto dai carrier sulla base di valutazioni commerciali, dato che il 'rallentamento' è stato osservato indistintamente per navi 'compliant' e non. Il 2024 pertanto secondo gli analisti sarà l'anno della verità, in cui i nuovi regolamenti Imo in tema di emissioni potranno dispiegare pienamente il loro effetto.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, October 24th, 2023 at 10:30 am and is filed under [Market report](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

