

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Da gennaio attesi surcharge e cambi di rotte per l'aumento di tariffe nel canale di Suez

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 31st, 2023

Le compagnie di navigazione per il trasporto di container sono destinate a subire un'ulteriore impennata dei costi il prossimo anno dal momento che l'Autorità del Canale di Suez (Suez Canal Authority) ha annunciato un aumento del 15% delle tariffe per i transiti in direzione nord. Gli stessi aumenti, che entreranno in vigore il 15 gennaio, si applicano anche a tutti gli altri tipi di navi, ad eccezione delle navi ro-ro, che subiranno invece un aumento limitato al 5%.

Gli aumenti non si applicheranno alle navi dirette a est che rientrano in Asia e il cui ultimo scalo è avvenuto nello Stretto di Gibilterra (cioè Algeciras e Tanger Med) o prima.

Per effetto di ciò si prevede che le navi impiegate nei traffici Asia – Europa e nei servizi Asia – Nord America orientale che transitano da Suez anziché da Panama subiranno forti aumenti dei costi.

Le tariffe di transito applicate dalla Suez Canale Authority variano in base alle dimensioni della nave in termini di larghezza, pescaggio e tonnellaggio, se è carica o scarica e al valore della tonnellata netta del canale, che calcola la capacità di volume di carico di una nave.

Secondo quanto reso noto dal Consiglio per lo sviluppo del commercio di Hong Kong le tariffe attuali variano tra i 400 mila e i 700 mila dollari per transito, a seconda delle dimensioni della nave, e quindi i vettori prevedono un aumento dei costi stimato tra 60 mila e i 105 mila dollari per viaggio.

I vettori che operano sui circuiti Asia – Nord Europa e Asia – Mediterraneo non avranno altra scelta che assorbire l'aumento dei costi o, dati gli attuali livelli di nolo a malapena in pareggio su entrambe le rotte, cercare di scaricarli su spedizionieri e caricatori, possibilmente attraverso un nuovo surcharge.

Per il traffico Asia – Nord America l'aumento del prezzo del canale potrebbe cambiare le dinamiche della catena di approvvigionamento dei container: un'analisi di *The Loadstar* sul database delle compagnie di linea eSea ha mostrato che su 25 collegamenti di linea Asia – Nord America della costa orientale e del Golfo, 10 transitano da Suez e i restanti 15 da Panama. L'aumento delle tariffe del Canale di Suez potrebbe cambiare questo rapporto o addirittura portare

a una crescita della domanda di servizi Asia -Usa verso i porti della west coast.

Dall'apertura del Canale di Panama ampliato e dall'aumento delle dimensioni delle navi in grado di attraversare le sue chiuse, i caricatori hanno mostrato una crescente preferenza per la rotta interamente via acqua verso la costa orientale degli Stati Uniti, piuttosto che utilizzare i porti della costa occidentale e spostare le merci verso est attraverso gli Stati Uniti su rotaia.

Questa tendenza è stata accelerata durante la pandemia, a causa della forte congestione riscontrata negli scali sulla costa occidentale del Nord America e del timore che un'altra vertenza sindacale potesse travolgere le attività in banchina.

Tuttavia, il recente nuovo accordo sindacale e le restrizioni di pescaggio del Canale di Panama dovute al calo del livello dell'acqua hanno visto crescere i volumi di container movimentati presso i porti gateway della costa occidentale statunitense. I dati sui volumi di settembre dell'analista John McCown mostrano chiaramente che i porti della costa ovest iniziano a conquistare quote di mercato rispetto ai loro concorrenti affacciati sull'Atlantico.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, October 31st, 2023 at 12:00 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.