

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Hapag Lloyd corre ai ripari e noleggia una 'piccola' nave da aggiungere al trade Cina-Italia

Nicola Capuzzo · Sunday, January 7th, 2024

I primi giorni del 2024 non hanno mostrato miglioramenti a proposito della sicurezza per la navigazione in Mar Rosso e in mezzo allo stretto di Bab el Mandeb. Anche la compagnia di navigazione danese Maersk, che aveva timidamente cercato di assicurare il mercato preannunciando un ritorno verso i transiti nel Canale di Suez, ha fatto prontamente marcia indietro dopo un attacco subito da una propria nave e preferendo dirottare praticamente tutte le sue navi in servizio verso il capo di Buona Speranza. In questo momento, fra le grandi shipping line attive nel trasporto via mare di container, solo la francese Cma Cm sta proseguendo nell'intento di incrementare i transiti attraverso il Mar Rosso sfidando gli attacchi dei guerriglieri Houthi.

La circumnavigazione dell'Africa da parte delle navi in servizio sul trade Asia – Europa (e Asia – Costa Est del Nord America) comporta significativi incrementi di costi oltre che di transit time (almeno 10 giorni) e, allungando il rapporto tonnellate/miglia percorse, è risultata in un rapido quanto marcato aumento dei noli marittimi. Un incremento che però, secondo alcuni equity analyst di Goldman Sachs, non avrà la stessa intensità (in termini sia di durata che di elevato livello delle tariffe) di quella conseguente allo scoppio della pandemia di Covid-19.

Un portavoce di Hapag Lloyd ha fatto sapere che il dirottamento di 25 sue navi fra il 18 e il 31 dicembre ha comportato un aggravio di costi operativi stimabile in oltre dieci milioni di euro; le linee hanno allungato i tempi di navigazione di almeno una e massimo tre settimane. Ogni round trip fra Nord Europa e Asia richiede un milione di dollari in più se la rotta prevede la navigazione attorno al continente africano.

“Pur continuando a sperare in una risoluzione sostenibile nel prossimo futuro e a fare tutto il possibile per contribuire alla sua realizzazione, invitiamo i caricatori a prepararsi al persistere di complicazioni nell'area del Mar Rosso e a una significativa interruzione della rete globale di distribuzione delle merci” ha dichiarato Maersk.

Il Shanghai Containerized Freight Index ha rallentato la sua corsa verso l'alto mostrando noli spot dalla Cina al Nord Europa saliti nell'ultima settimana di 177 dollari per Teu raggiungendo quota 2.871 dollari/Teu (il picco durante la pandemia era stato di 7.800 dollari per Teu). Rispetto alle settimane precedenti si è trattato di un incremento più modesto e questo lascia pensare che le pressioni al rialzo sui noli abbiano già raggiunto un massimo per il periodo. I mercati finanziari in

ogni caso premiano le shipping line che nei primi giorni del 2024 sono state percepite come i player di mercato in grado di ottenere performance finanziarie particolarmente positive per il prossimo futuro.

A proposito delle attuali dinamiche di mercato in atto, di particolare interesse appare anche quanto riportato dall'esperto analista Lars Jensen, che rileva come Hapag Lloyd abbia appena noleggiato la 'piccola' nave portacontainer Zhong Gu Shan Dong da 3.400 Teu per impiegarla sul servizio MD2 che collega (fra gli altri) il porto di Shanghai con il Pireo e Genova. "Si tratta di una nave molto piccola per impiego su uno dei trade principali come quello Asia – Mediterraneo" sottolinea Jensen, spiegando che "questo genere di charter si vedono solo quando il mercato è particolarmente sottoppressione in termini di capacità di stiva e i noli sono elevati". Il transit time di una nave impiegata nella linea MD2 fra Shanghai e Genova normalmente (attraverso il canale di Suez) sarebbe di 32 giorni mentre ora, circumnavigando l'Africa, è salito a 46 giorni. Un cambio di programma che avrà un impatto significativo anche sui certificati bianchi che le compagnie di navigazione dovranno pagare nell'ambito dell'Emission Trading System dal momento che le miglia percorse dalle navi, e conseguentemente il calcolo delle emissioni 'da pagare' dal precedente porto di scalo extra-Ue, saranno sensibilmente maggiori.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Sunday, January 7th, 2024 at 3:48 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Spedizioni](#)

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