

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Crisi in Mar Rosso: quanto pesa il deficit di capacità di stiva e perchè non dovrebbe preoccupare

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 16th, 2024

*Contributo a cura di Antonella Teodoro **

** senior consultant at Msd Transmodal*

Le catene di approvvigionamento globali si trovano ad affrontare gravi interruzioni a causa delle deviazioni dal Mar Rosso da parte delle compagnie di navigazione. Al momento non è possibile indicare per quanto tempo queste interruzioni continueranno, di conseguenza le analisi sugli impatti dell'attuale crisi possono solo essere speculative. Inoltre, le attuali interruzioni non impatteranno i diversi mercati in ugual modo.

Premessa la natura speculare delle analisi che si possono condurre in questo momento, assumendo la non navigabilità del Mar Rosso (con impossibilità di transito dal Canale di Suez), nella tabella seguente riportiamo le nostre stime sui possibili impatti sulle tre rotte commerciali più importanti: Asia – Nord Europa, Asia – Mediterraneo e Asia – America, analizzando tempi di navigazione e dimensioni delle navi su queste rotte.

Considerando la domanda aggiuntiva complessiva delle risorse navali, stimiamo un deficit di oltre 2,5 milioni di Teu di capacità, che ammonta a circa il 9% della capacità totale della flotta globale. Sicuramente un dato sostanziale, ma data l'attuale limitata crescita dei volumi di trasporto merci contrapposta a una crescita sostanziale della flotta, riteniamo che questo 'gap' possa essere assorbito.

Molto importante da considerare è la tipologia delle navi utilizzate sulle rotte interessate dalla crisi, la rotta di Suez attira una percentuale molto elevata di navi di grandi dimensioni. Focalizzando, quindi, l'analisi su navi con capienza di almeno 10.000 Teu, il gap cresce al 19%. Per coprire questo deficit, alcune navi di più piccole dimensioni dovranno essere impiegate (con costi unitari più elevati per miglio marittimo), con ulteriore impatto sui noli.

Forse più grave, tuttavia, potrebbe essere l'impatto sui porti. Alcuni porti si troveranno improvvisamente in grave svantaggio: invece di trovarsi sulla principale autostrada marittima globale si ritroveranno tagliati fuori (o serviti tramite feeder/transshipment).

Con l'aggravarsi dell'emergenza sicurezza, il livello di fiducia nelle strategie (operative ma soprattutto sulle tariffe) adottate dalle compagnie di navigazione sarà sempre più sotto pressione: si ripropone la questione della resilienza.

Il modo in cui le compagnie di navigazione affronteranno uno shock così grave sarà un ulteriore test sulla relazione con gli altri attori del settore.

Total scheduled capacity through the Suez Canal (both directions)				
Assumptions with respect to time diversions				
Only fully Cellular (FC) vessels				
N Europe services require 10 extra days/direction				
America services require 7 extra days				
Mediterranean services require 14 extra days				
	All containers ships		Ships>10,000 TEU	
Total number of ships required	222		130	
Total extra capacity required (TEU)	2,555,559		2,128,941	
<i>of which with Americas (TEU)</i>	<i>316,848</i>	<i>12%</i>	<i>234,606</i>	<i>9%</i>
<i>of which with Northern Europe (TEU)</i>	<i>1,257,630</i>	<i>49%</i>	<i>1,094,924</i>	<i>43%</i>
<i>of which with Mediterranean (TEU)</i>	<i>981,081</i>	<i>38%</i>	<i>799,411</i>	<i>31%</i>
Total global fleet capacity (TEU)	27,287,543		11,285,806	
% of overall capacity required by diversion	9%		19%	

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, January 16th, 2024 at 5:00 pm and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.