

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Maersk prevede meno capacità di stiva e un prolungato effetto negativo del Mar Rosso

Nicola Capuzzo · Monday, May 6th, 2024

“L’inizio del 2024 è stato influenzato in modo significativo dalla situazione in corso nel Mar Rosso/Golfo di Aden con l’implementazione di una nuova rete di servizi legata alla priorità attribuita alla sicurezza dell’equipaggio e alla protezione del carico”. Lo ha reso noto il gruppo Maersk, in occasione della comunicazione sui dati del primo trimestre dell’anno in corso preannunciando che nel secondo *quarter* si prevede “una contrazione della capacità di stiva disponibile del 20% fa Asia ed Europa” dove la circumnavigazione dell’Africa ha già imposto rincari nelle spese di carburante anche al 40% e oltre.

“La situazione – spiega la compagnia danese – ha causato un aumento dei prezzi e dei costi di mercato, a causa delle interruzioni della catena di approvvigionamento. In ogni caso, l’Ebit è rimasto in territorio negativo e significativamente inferiore rispetto al primo trimestre del 2023. I volumi caricati sono aumentati del 7,5% rispetto al primo trimestre del 2023, guidati da un aumento dei contratti principalmente nei traffici Asia-Europa, America e intra-Asia, riflettendo la maggiore domanda del mercato. La tariffa media di trasporto per carico è diminuita del 18% rispetto al primo trimestre del 2023 ed è aumentata del 23% rispetto al quarto trimestre del 2023, influenzata dalla situazione del Mar Rosso/Golfo di Aden”.

La nota riporta però anche l’altro lato della medaglia: “Il reindirizzamento a sud del Capo di Buona Speranza ha comportato un maggiore consumo di bunker del 16% e costi operativi più elevati del 7,0% rispetto al primo trimestre del 2023”. In particolare, secondo Maersk, “i maggiori costi che figurano sulle ultime fatture servono appunto a compensare i costi di viaggi più lunghi, dell’aumento della velocità di navigazione e delle ulteriori spese per il maggior consumo di fuel”. In generale “il costo unitario del bunker fisso è diminuito del 2,9% rispetto al primo trimestre del 2023, principalmente a causa dei maggiori volumi. Gli sforzi per riconfigurare la rete hanno consentito di affrontare la situazione del Mar Rosso/Golfo di Aden e di migliorare l’utilizzo al 95%, mentre l’affidabilità ne ha risentito”.

L’effetto a cascata della circumnavigazione del continente africano è stata una crescente condizione di congestione in alcuni porti di transhipment del Mediterraneo occidentale (Algeciras, Tanger Med e Valencia in primis) con l’aggravio dell’arrivo insieme di diverse navi e la scarsa disponibilità di equipment oltre che di capacità di stiva. Il carrier danese ha detto di stare facendo tutto il possibile per porre rimedio “aumentando la puntualità, prevedendo partenze più veloci e

aggiungendo maggiore capacità di stiva”. Finora nel 2025 la compagnia ha già aggiunto 125mila container addizionali,

La nota si conclude con la previsione che le condizioni alla base dei risultati del primo trimestre, compresa la situazione in Mar Rosso e dintorni, “continuino anche nella seconda metà dell’anno”, da cui la decisione di Maersk di “alzare il limite inferiore dell’intervallo di riferimento e prevedere un Ebit sottostante compreso tra -2,0 e 0,0 miliardi di dollari”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, May 6th, 2024 at 8:45 am and is filed under [Spedizioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.