

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Boom di export di auto cinesi, sorridono anche i liner container

Nicola Capuzzo · Friday, June 12th, 2026

A maggio, le esportazioni cinesi di autovetture sono aumentate del 73% su base annua, raggiungendo circa 809.000 veicoli.

Il boom delle spedizioni di veicoli elettrici ha spinto le tariffe di noleggio delle navi car carrier a nuovi massimi, svuotando di fatto il mercato spot dalla capacità di carico disponibile. L'elemento più eclatante dei dati di maggio è stato l'andamento dei veicoli a nuova energia – modelli completamente elettrici e ibridi plug-in combinati – che sono più che raddoppiati su base annua, raggiungendo il record di 435.000 unità e rappresentando per la prima volta oltre la metà di tutte le esportazioni di autovetture.

L'impatto sull'utilizzo delle car carrier è stato significativo, con Clarksons che ha stimato il nolo medio a 65.000 dollari al giorno nel mese di maggio. Gli analisti del settore marittimo di Seb hanno descritto i dati come la conferma di un cambiamento strutturale piuttosto che di una semplice fluttuazione ciclica: "Maggio ha rappresentato un altro dato positivo per il settore dei ro-ro: la crescita delle esportazioni cinesi non mostra segni di rallentamento" ha affermato la banca in una nota ai clienti.

La tensione nel mercato delle navi per il trasporto di automobili ha ormai raggiunto il punto in cui i produttori cinesi sono costretti a dirottare volumi su navi portacontainer per rispettare gli impegni di esportazione. "L'ultima ondata di volumi di esportazione cinesi ha di fatto svuotato il mercato dei contratti di trasporto a breve termine, spingendo ulteriormente al rialzo le tariffe a un anno e costringendo i produttori cinesi a dirottare sempre più volumi su navi portacontainer, poiché la capacità delle navi ro-ro non riesce a tenere il passo con la domanda" ha affermato Seb.

Dan Nash, analista del settore del trasporto di automobili presso Veson Nautical, ha evidenziato numerosi indicatori che dimostrano come le fortune delle aziende di trasporto di automobili siano aumentate vertiginosamente negli ultimi mesi. A maggio, il nuovissimo Lake Rotorua, con una capacità di 7.000 ceu, è stato noleggiato a Saic Anji Logistics a 90.000 dollari al giorno per sei mesi, un prezzo superiore del 70% rispetto all'indice annuale di riferimento per navi da 6.500 ceu.

Questo mese, le tariffe spot per il trasporto di veicoli leggeri dalla Cina all'Europa si sono stabilizzate a 150 dollari al metro cubo, con un aumento del 100% rispetto alla media del quarto

trimestre 2025. Secondo VesselsValue, investitori cinesi hanno investito oltre 34 milioni di dollari nella Trans Leader, una nave di 18 anni e 3.930 ceu, una cifra superiore di 20,5 milioni di dollari rispetto alla media decennale per navi di questo tipo.

“La Cina ha una carenza di capacità ro-ro e le consegne di nuove navi sembrano insufficienti a soddisfare il fabbisogno di esportazione per il resto dell’anno, il che sostiene una tendenza a tariffe e valori più elevati per un periodo prolungato nel mercato delle navi per il trasporto di automobili” ha dichiarato Nash a Splash 247.

Secondo i dati di Veson, circa 1 milione di automobili vengono esportate oggi dalla Cina via nave container a causa dell’insufficiente capacità delle navi ro-ro. Nash ha affermato di aspettarsi che la maggior parte tornerà a utilizzare navi per il trasporto di automobili quando l’offerta migliorerà nel 2027/28, fornendo così un cuscinetto per i guadagni dei proprietari-operatori di navi ro-ro.

“Per molti aspetti, dal 2021, le sorti delle compagnie di trasporto auto hanno rispecchiato quelle degli operatori di navi portacontainer” ha commentato Darron Wadey, analista senior di Dynamar, aggiungendo: “Tuttavia, la differenza principale tra le compagnie di trasporto auto e quelle di navi portacontainer risiede nell’attenta razionalizzazione delle flotte prima dello scoppio della pandemia di coronavirus. In sostanza, il settore si è correttamente regolato, ridimensionandosi”.

Questo ha comportato che, con il boom post-Covid, la capacità di trasporto marittimo disponibile per gestire l’aumento della domanda fosse molto limitata, con conseguente incremento delle tariffe di trasporto. Inoltre, Wadey ha spiegato che, poiché gli slot di costruzione navale nei cantieri non erano numerosi come quelli per le portacontainer, l’ampio squilibrio tra crescita della domanda e crescita della capacità si è protratto più a lungo rispetto al settore dei container.

In proposito, secondo quanto risulta a SHIPPING ITALY, un primario player del settore car carrier come Grimaldi, [dopo il maxi ordine](#) ai cantieri Sws Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding e Cstc China Shipbuilding Trading, starebbe valutando una nuova commessa di car carrier in Cina.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, June 12th, 2026 at 7:39 am 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.