

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Mercato container ad alto rischio di perturbazioni nel 2027 secondo Bimco

REDAZIONE SHIPPING ITALY · Thursday, September 24th, 2026

Il mercato del trasporto container è destinato a subire una crescente pressione dal lato dell'offerta nel 2027, quando l'aumento della stiva dovrebbe superare quello della domanda. A peggiorare il quadro potrebbe contribuire anche un ritorno delle navi alle rotte attraverso il Canale di Suez, che ridurrebbe il fabbisogno di capacità navale.

Secondo Niels Rasmussen, chief shipping analyst di Bimco, nel 2026 il mercato è ancora sostenuto dalle perturbazioni sulle principali rotte commerciali e dalla crescita dei traffici sulle rotte head-haul. L'accelerazione delle consegne di nuove navi rischia però di alterare l'equilibrio fra domanda e offerta nel 2027.

Bimco prende in considerazione due scenari relativi allo Stretto di Hormuz: uno in cui lo stretto rimane chiuso per tutto il 2026 e il 2027 e uno in cui nel 2027 la navigazione torna alla normalità. In entrambi i casi, secondo l'associazione, l'offerta di stiva crescerà più rapidamente della domanda.

Nei primi sette mesi del 2026 i volumi container globali sono aumentati del 5,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. La crescita dei traffici che non coinvolgono il Golfo Persico ha più che compensato la diminuzione dei volumi da e verso l'Asia meridionale e occidentale. Più della metà dell'aumento complessivo è arrivata dalle esportazioni dell'Asia orientale e sudorientale.

I traffici head-haul e regionali sono cresciuti del 6,3%, mentre quelli back-haul sono rimasti sostanzialmente invariati. Questo mix è rilevante perché, a parità di container trasportati, le rotte head-haul richiedono generalmente più capacità navale. Nel 2026 la domanda di navi è quindi cresciuta più rapidamente dei volumi complessivi. La domanda presenta però rischi di ribasso. I prezzi energetici più elevati stanno pesando sulla fiducia dei consumatori negli Stati Uniti e nell'Unione europea, mentre la crescita delle vendite al dettaglio in Cina ha rallentato.

Secondo Rasmussen, se le condizioni di transito nello Stretto di Hormuz non torneranno alla normalità, la limitazione dell'offerta di petrolio e il conseguente aumento dei prezzi potrebbero frenare nel 2027 sia la crescita economica mondiale sia quella dei volumi container.

Il principale elemento di pressione è però rappresentato dalla flotta.

Il portafoglio ordini dei portacontainer ha superato i 14 milioni di teu, pari al 42% della flotta esistente. La capacità complessiva ha raggiunto 34 milioni di teu e Bimco prevede una crescita del 4,6% nel 2026 e addirittura del 9% nel 2027.

L'accelerazione è legata soprattutto all'aumento delle consegne di nuove navi, mentre l'attività di demolizione dovrebbe rimanere contenuta. Il problema potrebbe diventare ancora più evidente se un numero crescente di compagnie decidesse di riportare i propri servizi attraverso Suez. Alcuni operatori hanno già iniziato a farlo. Il motivo è semplice: una nave che torna a utilizzare Suez anziché circumnavigare l'Africa impiega meno tempo per completare il viaggio e quindi aumenta la capacità effettivamente disponibile senza aggiungere navi.

Bimco stima che una graduale normalizzazione delle rotte attraverso Suez nel corso del 2027 potrebbe ridurre di circa 5 punti percentuali la crescita della domanda di navi rispetto alle attuali previsioni. Una volta completamente normalizzate le rotte, la domanda di navi potrebbe risultare circa il 10% inferiore rispetto allo scenario nel quale la circumnavigazione del Capo di Buona Speranza continuasse a essere prevalente.

Le deviazioni attorno all'Africa hanno infatti finora assorbito una parte della capacità in eccesso, perché costringono le navi a percorrere distanze maggiori. Se questa situazione venisse meno, la stessa flotta sarebbe in grado di movimentare più container con meno navi.

Per Bimco, quindi, l'equilibrio fra domanda e offerta, rafforzato nel 2026 dalle perturbazioni delle rotte, è destinato a indebolirsi nel 2027. Il rischio è particolarmente evidente in caso di ritorno dei servizi al normale instradamento attraverso Suez, che ridurrebbe ulteriormente la domanda di capacità navale mentre sul mercato arrivano le numerose navi oggi in ordine.

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 Thursday, September 24th, 2026 at 12:33 pm and is filed under [Market report](#)

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