



## **Londra: Drewry, trasporto dei container si trova in un circolo vizioso bloccato**

Londra, 3 aprile 2014 - Il settore dei trasporti marittimi dei contenitori è bloccato in un circolo vizioso. Lo afferma la società di consulenza inglese Drewry. "Anche se le nuove navi possono dare ai vettori costi slot inferiori", ha detto la società nel suo ultimo rapporto, "la dinamica domanda/offerta sono ballerini ed i noli restano molto volatili."

L'ultimo rapporto Container Forecaster di Drewry evidenzia che il settore rimane in un ciclo esteso verso il basso. Questo è stato accentuato ed esteso con la consegna costante di nuove navi. "La cascata globale sta ora danneggiando l'equilibrio dei traffici nord / sud", ha continuato Drewry.

"Alcune di queste vie commerciali non sono inoltre all'altezza delle aspettative in termini di flussi di merci e il forte arrivo di numerose nuove navi di almeno 8.000 TEU ha portato a diminuzioni significative nei tassi di nolo in loco, in particolare sulla costa orientale Asia Sud America commercio".

"Da un lato," e' evidenziato nel rapporto "le navi più grandi possono essere appetibili dai vettori per abbassare i costi di costruzione, ma lo squilibrio domanda / offerta accoppiato con il desiderio della maggior parte degli operatori di proteggere la loro quota di mercato è un mix tossico per la redditività complessiva. Questo è il motivo per cui tutti i focus sono ora indirizzati sulla riduzione dei costi e Maersk Line rimane il best-in -class".

Drewry Maritime Research prevede che la crescita l'offerta globale per il 2014 si aggirerà del 5,7 per cento, seguito dal 6,7 per cento l'anno prossimo, con l'accento sulla consegna delle 115 più grandi navi portacontainer ultra (ULCVs) e un gran numero di navi di 8.000-10.000 Teu.

"Momentum del portafoglio ordini non si è fermato. Sappiamo che NYK confermerà un ordine presto e Cosco è ormai rientrato nella mischia. Decisione della CMA CGM per aggiornare alcune delle sue navi al livello 18.000 teu può anche avviare un'altra iniezione di capacità", ha continuato Drewry.

"Per quest'anno prevediamo una crescita globale di poco più di quattro per cento della domanda, ma non vediamo una reale opportunità per l'industria di recuperare e tirare il fiato fino al 2016, e questo è ancora dipendente da ciò che accade con il portafoglio ordini."

Anche se i tassi di demolizione sono a livelli record, il profilo di consegna nei prossimi 24 mesi continuerà a causare danni ed i vettori avranno poco o nessun successo a lungo termine con iniziative costanti per l'aumento del tasso generale.

"Sul lato appaltante, abbiamo anche sentito che molti contratti nel nucleo est-ovest

sono stati firmati allo stesso livello del 2013 o , in molti casi , significativamente inferiore “, ha detto Drewry .

” Numerose leve vengono utilizzati dai vettori per affrontare l’eccedenza dell’offerta a vari gradi di successo. Partenze vuoti, demolizione , minimo navi , nuove alleanze e fusioni operativi ma questi da soli, non sono sufficienti in quanto i noli sono sempre dettate da comportamento del vettore e la sua psicologia , piuttosto che i fondamentali . “Insomma, qualcuno gioca di fantasia, di intuizioni, piuttosto che affidarsi ai numeri. Neil Dekker , capo della Drewry nel settore della ricerca e studio nel campo dei container , ha inoltre aggiunto : “La battaglia più grande sarà condotta in ambito mercato spot , il che suggerisce che la volatilità dei tassi continuerà. Per il momento . “