



La Linea Messina annuncia aumento dei noli

Genova, 19 settembre 2016 – La Ignazio Messina & C. S.p.A. ha deciso di applicare dei GRI (General Rate Increase), ossia un aumento dei noli marittimi, su alcuni servizi di linea gestiti, nella convinzione che questa rappresenti l'unica seria misura per riequilibrare il mercato, in attesa che le strategie di riduzione sempre più spinta dei costi possano produrre effetti concreti.

Pur senza trarre un rialzo sino ai livelli pre-crisi del 2008, la Linea Messina ha annunciato alla propria clientela, dalla partenza della M/V Jolly Diamante voy. 461 da Genova il 1/10/2016, un aumento di \$ 450/teu dai porti del West Med (Barcellona, Castellon, Marsiglia, Genova e Salerno) per i porti di Mombasa, Dar Es Salaam e Mogadiscio; per gli stessi porti di destino, dal Portogallo (Leixoes e Setubal) l'aumento sarà di \$ 250/teu.

Sul trade dal Sud Africa all'East Africa, a partire dalla M/V Jolly Cristallo voy. 462, prevista partire da Durban il 16/10/2016, l'aumento dei noli sarà di \$ 300/teu.

A partire dalla M/V Jolly Vanadio, voy. 445, un aumento di \$ 300/teu dai porti del Golfo Arabo e India/Pakistan per i porti del West Africa, mentre per tutte le destinazioni del West Africa dai porti del West Med, East Med e Nord Africa l'aumento sarà di € 450/teu dalla partenza della M/V Corcovado, voy. 510 del 10/10/2016.

Nei prossimi giorni verranno annunciati degli aumenti di nolo anche per i servizi che collegano i porti del West Med a quelli del Mar Rosso, Golfo Arabo e India/Pakistan.

Una revisione delle politiche sui noli è stata decisa in considerazione del deterioramento costante del mercato mondiale del trasporto container e del segnale forte e chiaro lanciato a tutta la comunità dello shipping dal caso Hanjin.

La costruzione di navi di sempre maggiore capacità, con l'ardua speranza di poter sfruttare sempre maggiori economie di scala, legata al rallentamento generalizzato dell'economia internazionale ha spinto i noli marittimi a livelli insostenibili per qualsiasi armatore, non solo sulle rotte dove sono impiegate le navi da 18/20.000 teu di capacità ma a livello generalizzato su tutte le rotte marittime.

Livelli di nolo in alcuni casi negativi (vengono coperte le sole le spese d'imbarco/sbarco e/o le spese accessorie); il costo del bunker aumentato più dell'80% dall'inizio dell'anno; il commercio internazionale stagnante; la diminuzione degli investimenti, specie nelle grandi infrastrutture, dell'economie che fondano le proprie entrate sull'Oil & Gas; la crisi socio-politica di alcuni Paesi del Nord Africa e del Medio Oriente, impongono strategie sempre più aggressive di riduzione dei costi che, anche se non completamente risolutive, ogni compagnia di navigazione sta portando avanti ormai da numerosi anni.

Il caso dell'Hanjin è esemplare della situazione del mercato del settore containerizzato che sta vivendo in assoluto il suo peggiore momento dall'inizio (agosto 2008) della crisi economico-finanziaria internazionale: settore caratterizzato, sì, da grandi indebitamenti - necessari però per crescere e rinnovare la flotta in una industria fortemente capital intensive - ma soprattutto caratterizzato dalla caduta a picco dei noli a partire dalla primavera 2015 e che sembra non avere una fine. Le ingenti perdite registrate da tutte le principali compagnie di navigazione ancora in questi ultimi mesi, alcune delle quali anche superiori in valore assoluto a quelle della stessa Hanjin, forniscono la conferma di un punto di svolta: ovvero che non è più possibile andare avanti senza un intervento sui noli e quindi sul fronte dei ricavi.

Nel comunicare la decisione di aumentare i noli, la Messina esprime la propria fiducia sulla capacità della clientela di comprendere che oggi il prezzo delle incertezze in un mercato profondamente malato, potrebbe essere ben maggiore di un rincaro sui noli destinato a garantire qualità e affidabilità dei servizi di linea.