

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Fotografia sullo stato di salute finanziario dei global carrier: Hyundai e Yang Ming le peggiori della classe

Nicola Capuzzo · Wednesday, September 30th, 2020

Come ogni anno il Centro studi di Fedespediti, la federazione nazionale delle imprese di spedizioni merci, ha pubblicato la ricerca intitolata “[Le compagnie di navigazione: un’analisi economico-finanziaria – bilanci 2019 e semestrali 2020](#)” elaborata con lo scopo di analizzare le performance economico-finanziarie delle principali compagnie di navigazione, il cui ruolo è cruciale lungo le filiere trasportistiche del container. Le società analizzate sono: Cma-Cgm, Cosco, Oocl, Evergreen, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, Maersk, Wan Hai, Yang-Ming e Zim. Per ciascuna società sono presentate le principali voci del conto economico e sono stati calcolati nove indici di bilancio, scelti tra quelli più comunemente utilizzati dagli analisti finanziari per la loro capacità di evidenziare i vari aspetti della situazione economico-finanziaria dell’impresa. Essi sono: Ros (Ebit/fatturato), Roa (Ebit/capitale investito), Roe (risultato finale/mezzi propri), Quick Ratio o Indice di liquidità (liquidità a breve/passività correnti), cassa/debiti vs banche a breve, Rapporto di indebitamento bancario (debiti finanziari totali/mezzi propri), debiti verso banche a medio-lungo termine/investimenti fissi, Ebit/oneri finanziari, debiti finanziari totali/Ebitda.

L’indice sintetico di performance elaborato dagli analisti di Fedespediti risulta nella seguente classifica di solidità finanziaria ed economica dei vari vettori: al primo posto Wan Hai, seguita da Oocl, Cosco, Hapag Lloyd, Zim e Maersk. Il ranking prosegue poi con Evergreen, Cma Cgm, Yang Ming e Hyundai.

Le principali osservazioni che Fedespediti trae da questa analisi sono le seguenti: “Dopo un 2018 con risultati in chiaroscuro, il 2019 è stato un anno nel complesso positivo, con buoni livelli della redditività operativa (Ros), fatta eccezione per Hyundai e Yang Ming. Il rapporto d’indebitamento bancario è per alcune società elevato, con debiti finanziari totali (banche, leasing, ecc.) nettamente superiori al capitale proprio, mentre le aziende del settore hanno mediamente una cassa elevata, anche se non sempre adeguata al volume delle passività a breve”. Il centro studi aggiunge poi che “i livelli della redditività operativa non sempre sembrano in linea con gli impegni finanziari assunti, collocandosi in alcuni casi su valori molto elevati (es. Evergreen, Cosco, Yang Ming, ecc.). Nel caso di Hyundai l’indice assume valore inferiore allo zero a causa di un Ebitda negativo”.

Nella ricerca sono stati analizzati anche i risultati delle semestrali 2020 di 6 delle 10 società considerate. “Per quanto riguarda l’andamento dei traffici in questo anno così difficile, nei primi 6

mesi dell'anno si registra una flessione del -6,8% del volume dei container trasportati (fonte: Dynaliners Weekly). A questo si contrappongono i risultati finanziari positivi delle shipping line che, tramite i blank sailing, hanno controllato l'offerta di stiva e il prezzo dei noli" spiegano da Fedespedi.

Nella ricerca compaiono anche considerazioni più generali sull'andamento del comparto. "Il Fondo Monetario Internazionale, nell'ultimo World Economic Outlook (giugno 2020), stima una flessione del Pil mondo per il 2020 del -4,9%, con una ripresa del +5,4% nel 2021, naturalmente in assenza di ulteriori criticità dal lato della pandemia" si legge. "Per quanto riguarda il commercio internazionale, per il 2020 la stima si colloca intorno al -11,9%, con un deciso aumento del +8% nel prossimo anno. Il World Trade Organization ha rilasciato previsioni più pessimistiche, collocando la flessione del commercio internazionale in una forchetta compresa tra il -13% e il -32%".

Il traffico mondiale di container nel 2019 si è collocato intorno ai 176 milioni di Teu con un aumento dell'1,5% rispetto al 2018 e un incremento medio annuo (Cagr) dal 2010 del 3,3%.

"Se il 2019 può essere giudicato un anno nell'insieme abbastanza positivo per lo shipping, la stessa cosa non si può dire naturalmente per l'anno in corso" afferma l'analisi di Fedespedi. "La crisi internazionale indotta dal Covid-19 si è riflessa infatti pesantemente sui volumi trasportati, che nel periodo gennaio-giugno hanno visto una flessione complessiva del -6,8%".

I vettori marittimi, come noto, hanno però saputo reagire riducendo la capacità di stiva offerta: "Parametrando con grande accuratezza l'offerta di stiva, con l'andamento della domanda di trasporto, sono riusciti a mantenere un livello soddisfacente dei noli. Infatti, nonostante la netta riduzione del trasportato, dopo la flessione dei primi mesi, i noli sono risaliti in modo deciso, recuperando, se non superando i valori pre-pandemia" sottolinea a questo proposito la federazione italiana degli spedizionieri.

La strategia messa in atto dai carrier si è sostanziata nel positivo andamento dei risultati di bilancio per il primo semestre dell'anno in corso, nonostante la netta flessione dei volumi trasportati.

I fattori che maggiormente hanno inciso sono: la riduzione del costo del bunker (almeno nella prima parte dell'anno), una gestione più efficiente delle navi e, più in generale, una grande attenzione al contenimento dei costi; un andamento positivo dei noli, anche rispetto all'andamento del carburante. Come sottolineato nella semestrale di Hapag Lloyd: per alcune società (ad esempio Maersk, Cma Cgm) i risultati sono anche la conseguenza della riorganizzazione delle società stesse e dei loro modelli di business.

Leggi la ricerca: "**Le compagnie di navigazione: un'analisi economico-finanziaria 2020**"

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Wednesday, September 30th, 2020 at 3:41 pm and is filed under [Market report](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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

