

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Container: 2M ha perso terreno a favore della Ocean Alliance sulle rotte Asia – Mediterraneo

Nicola Capuzzo · Tuesday, August 24th, 2021

Dall'inizio del 2020 a questa parte, gli equilibri tra le grandi alleanze del trasporto via mare di container appaiono cambiati, ma in un modo forse meno prevedibile di quel che ci si potrebbe aspettare.

Secondo l'ultimo *Sunday Spotlight* di Sea-Intelligence, la 2M (Maersk ed Msc) ha infatti perso quote di mercato a favore della Ocean Alliance (Cma Cgm, Cosco, Evergreen) e di The Alliance (Hapag-Lloyd, Hmm, Ocean Network Express e Yang Ming) nelle rotte Asia – Mediterraneo, e a vantaggio della sola Ocean Alliance in quelle tra Asia e Nord Europa (dove invece The Alliance è rimasta stabile). La tendenza era peraltro già stata osservata dalla società di analisi lo scorso anno, quando la Ocean Alliance risultava aver guadagnato terreno perché i suoi interventi di taglio di capacità (blank sailings e altro) erano risultati minori di quelli delle colleghe, sia sulle rotte Asia – Mediterraneo ma anche in quelle dall'Asia verso Nord Europa e Nord America.

Il fenomeno forse più controintuitivo rilevato nel 2021 è però quello che si è verificato sulle rotte transpacifiche.

Se infatti tra Asia e Mediterraneo non sono presenti collegamenti offerti al di fuori delle grandi alleanze container (e tra Asia e Nord Europa questi valgono l'1% del totale del mercato), sulle tratte tra Asia e la costa occidentale del Nord America Sea-Intelligence ha infatti rilevato l'emergere degli operatori indipendenti o comunque dei servizi non offerti nell'ambito delle tre grandi alleanze, una tendenza che ha preso slancio in particolare dopo l'ottobre dello scorso anno.

Secondo le rilevazioni della società, tutte e tre le grandi alleanze su quei collegamenti hanno progressivamente perso terreno, tanto che, considerati nel loro insieme, i servizi offerti al di fuori di esse ora 'occupano' una quota di mercato pari circa al 30%, in seconda posizione dopo quelli di Ocean Alliance (31% circa), e prima di The Alliance (circa 25%) e 2M (circa 15%). Da evidenziare che nel maggio 2020 la loro quota era di solo il 10% circa (ma nel precedente marzo era di circa il 23%).

Una tendenza che potrebbe portare a pensare che – nonostante i sospetti di alcuni caricatori rispetto all'utilizzo di pratiche sleali da parte dei carrier (si veda il caso di Msc Industries e il suo reclamo presentato alla Fmc) – perlomeno nelle rotte transpacifiche la presenza delle alleanze non abbia

impedito il fiorire e il crescere della concorrenza tra gli operatori.

ISCRIVITI ALLA [NEWSLETTER GRATUITA DI SUPPLY CHAIN ITALY](#)

This entry was posted on Tuesday, August 24th, 2021 at 4:24 pm and is filed under [Market report](#), [Navi](#)

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