

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Maersk: spedizioni via mare record anche nel Q3, ma investimenti da 1 mld nel trasporto aereo

Nicola Capuzzo · Tuesday, November 2nd, 2021

Con due diversi annunci, Ap Moeller- Maersk ha oggi fatto il punto sui risultati conseguiti nel terzo trimestre 2021 ma soprattutto delineato quella che sarà la strada per il futuro, almeno nel breve-medio periodo.

Il gruppo danese ha infatti prevedibilmente chiuso anche i tre mesi terminati lo scorso settembre con risultati record relativamente al business marittimo, decidendo però parallelamente di imprimere una forte accelerazione allo sviluppo delle sue operazioni aeree, gestite tramite la divisione Star Air.

Nel dettaglio il Q3 è stato mandato in archivio con una crescita complessiva del 68% dei ricavi (portati a 16,6 miliardi di dollari), Ebit quasi quintuplicato (a 5,9 miliardi di dollari) ed Ebitda triplicato (a 6,9 miliardi), quindi in linea con le ultime previsioni (al rialzo) indicate dall'amministratore delegato Soren Skou [lo scorso settembre](#) (che precisamente aveva parlato di un Ebitda di 7 miliardi e di un Ebit di 6 per il periodo). Il risultato netto è stato di 5,448 miliardi.

La divisione Ocean ha riportato un volume d'affari pari quasi doppio rispetto a un anno prima (13,1 miliardi di dollari), con Ebitda che da 4,4 miliardi è cresciuto a 6,3 ed Ebit che ora è di 5,3 miliardi, uno sviluppo secondo Skou "trainato principalmente dall'aumento dei noli", a sua volta in parte "compensato da maggiori costi legati a handling, bunker e al network".

Un risultato su cui il Ceo ha però voluto puntare molto l'attenzione è stato quello dell'incremento del peso dei contratti di trasporto di lungo periodo, che nel trimestre hanno contato per il 64% delle spedizioni di lungo raggio contro il 50% di un anno prima. Riguardo le previsioni di chiusura dell'intero esercizio 2021, sono confermate (e quindi per una volta non riviste al rialzo) quelle diffuse a settembre, che stimano un Ebitda di 22-23 miliardi di dollari e un Ebit di 18-19 miliardi.

Interessante, spostando lo sguardo ancora più avanti nel tempo, evidenziare come fatto dall'analista marittimo Lars Jensen che nella sua roadmap per il 2025 Maersk abbia ribadito di non mirare a espandere la sua flotta marittima.

Indifferente al possibile sorpasso (in termini di capacità) [atteso da parte di Msc nel dicembre del 2022](#), Maersk punta ad avere entro il 2025 una flotta pari a 4-4,2 milioni di Teu, ovvero simile a

quella attuale e stabile dal 2018 a questa parte. Nel dettaglio ad oggi la compagnia dispone, tra navi di proprietà o a noleggio, di una flotta di 736 unità (erano 706 un anno prima), per una capacità di 4.242.961 Teu (contro i precedenti 4.044.915 Teu).

“Chiaramente l’obiettivo è quello di migliorare la redditività attraverso i servizi logistici, e non perseguire [un aumento della] quota di mercato” ha commentato Jensen.

Una filosofia che si ritrova nell’altro annuncio diffuso oggi dal gruppo danese, relativo all’acquisizione, tramite un’operazione del valore di 644 milioni di dollari, della casa di spedizioni Senator e in generale della sua espansione delle attività di trasporto aereo.

Di base ad Amburgo, la società è “una rinomata piattaforma operativa per le spedizioni aeree” in particolare in “Europa, Asia, Sudafrica e America”. L’operazione dovrebbe essere finalizzata entro la prima metà del 2022. Parallelamente Maersk ha annunciato l’acquisto di due nuovi Boeing 777 Freighter che riceverà nel 2024 e il leasing di altri tre B767-300 cargo operativi dal 2022, con l’obiettivo di arrivare a controllare direttamente una capacità pari a circa un terzo dei volumi movimentati per via aerea. Complessivamente, secondo quanto riporta il *Financial Times*, questa accelerata nelle spedizioni aeree di Maersk ha previsto un investimento di 1 miliardi di dollari.

Va infine evidenziato che la giornata di oggi, [secondo quanto aveva riportato Loadstar](#), avrebbe dovuto essere per il gruppo danese quella dell’annuncio di un taglio (o comunque un netto ridimensionamento) del ruolo dello spedizioniere nei suoi scambi con i caricatori. Al momento nessuna comunicazione del genere è stata diffusa dal gruppo danese, anche se è evidente che l’operazione annunciata oggi vada comunque in questa direzione.

## ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, November 2nd, 2021 at 11:11 am and is filed under [Navi](#), [Spedizioni](#)

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