

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Si allarga il divario di stiva tra piccoli e grandi carrier del trasporto container

Nicola Capuzzo · Thursday, August 25th, 2022

Complici i profitti record che hanno portato gli operatori a investire ancora in nuovo naviglio, negli ultimi tempi la forbice di capacità tra grandi e piccole compagnie del trasporto container si è andata allargando.

Secondo un report di Alphaliner i dieci più grandi dispongono infatti di stiva per 21,8 milioni di Teu, contro i 2,5 milioni a disposizione dei successivi 20.

L'ampliarsi del gap negli ultimi anni è visibile calcolando la differenza che intercorre tra il primo e il 20esimo operatore al mondo. Se nel 2017, quando la classifica era guidata da Maersk, questa era di 3,2 milioni di Teu, oggi, con Msc in testa grazie a una capacità di 4,48 milioni di Teu, sono 4,38 i milioni di Teu che la separano dalla sudcoreana Sm Line, appunto al numero 20 della lista con 93.410 Teu di capacità.

Un altro segnale dell'allargarsi della forbice tra piccole e grandi realtà è il fatto che negli ultimi cinque anni sono aumentate da 6 a 7 le realtà con oltre 1 milione di Teu di capacità, in particolare per via della fusione tra i liner giapponesi Mitsui Osk Lines, Nyk Line e K Line, che hanno dato vita a One.

Nonostante queste differenze, secondo Alphaliner, i profitti delle compagnie, perlomeno sulle rotte transpacifiche, sono stati però maxi anche per quelle di taglia mini (o media). In particolare sono stati Matson Navigation e Sm Line i due operatori che li hanno visto crescere di più. La prima nel 2021 ha ottenuto utili operativi pari a 1,14 miliardi di dollari, quintuplicando il risultato dell'anno prima e ottenendo il suo record di sempre, mentre la seconda li ha addirittura moltiplicati per nove, arrivando a quota 822 milioni. La società di analisi evidenzia che in particolare l'operatore sudcoreano ha dislocato sulle rotte transpacifiche il 94% della sua capacità, una scelta molto più redditizia di quella di shipping line di dimensioni simili che invece hanno optato per operare su tratte nazionali o regionali. Tra queste ad esempio Zhonggu Logistics, principale operatore attivo sulle tratte intra-Cina, che nel 2021 ha ottenuto utili operativi di 505,17 milioni di dollari, raddoppiando 'solamente' il risultato del 2020.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, August 25th, 2022 at 11:00 am 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.