

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Psa rimane al primo posto nella classifica mondiali dei terminalisti container

Nicola Capuzzo · Monday, August 29th, 2022

Il gruppo Psa International resta saldamente al primo posto della classifica 2021 redatta dal Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast di Drewry fra gli operatori di terminal che movimentano container.

Più nel dettaglio Psa lo scorso anno ha raggiunto il primato della classifica della società di ricerca e consulenza marittima movimentando 63,4 milioni di Teu, al secondo posto invece – con un significativo aumento del 10,3% nel flusso container – Apm Terminals (Maersk) e Cosco Shipping, con una movimentazione rispettivamente di 50,4 milioni e 49 milioni di Teu; seguono poi China Merchants Ports, Dp World e Hutchison rispettivamente con 48, 47,9 e 47 milioni di Teu.

Per il futuro prossimo l'analista senior Eleanor Hadland stima per la capacità portuale globale di container un aumento a un tasso medio annuo del 2,4% per raggiungere 1,38 miliardi di Teu entro il 2026. In questa fase però il peggioramento della situazione economica e geopolitica ha portato a un ridimensionamento delle prospettive della domanda di merci che, di conseguenza, porta ad un minore utilizzo dei terminal container che viene quindi ora previsto al 70% nel 2025 rispetto alla previsione del 75% fatta da Drewry lo scorso anno.

Riguardo ai piani di investimento degli operatori terminalisti questi per la gran parte (70%) rimangono incentrati sugli impianti esistenti ma l'analista Hadland rileva anche un “notevole aumento del numero di progetti greenfield” con Cma Terminals, Hutchison e Til che prevedono di aggiungere 4 milioni di Teu o comunque capacità greenfield supplementare entro il 2026.

Eleanor Hadland ha commentato: “Il rinnovato interesse per i progetti greenfield dimostra una maggiore fiducia nelle prospettive del mercato. Tuttavia, la capacità di Cma Terminals e Til di assicurarsi garanzie sui volumi da parte di Cma Cgm e Msc dà a queste società un vantaggio rispetto agli operatori non affiliati al vettore”.

L'interruzione della catena di approvvigionamento globale ha comportato un aumento dei tempi di sosta dei carichi nel 2021, che ha generato costi di stoccaggio aggiuntivi, portando la crescita dei ricavi degli operatori terminalistici al di sopra di quella che potrebbe essere giustificata sulla base del solo recupero dei volumi e, da quanto sembra, la congestione portuale non ha avuto un impatto

negativo sulla performance finanziaria, nonostante il diffuso calo dei livelli di produttività.

L'aumento dei ricavi dati ad esempio da straordinari pagati e, appunto, le tasse di stoccaggio, si sono dimostrati finora sufficienti a compensare i costi operativi aggiuntivi legati alla congestione, scrive Hadland. Gli operatori citano inoltre l'importanza delle continue misure di controllo dei costi attuate in risposta a Covid per l'impatto positivo sui margini.

“Una volta che le perturbazioni della catena di approvvigionamento globale si saranno attenuate, cosa che al momento si può prevedere per il primo semestre del 2023, ci sarà un rischio maggiore che i margini dei ricavi si riducano per il ritorno dei tempi di sosta ai livelli precedenti alla pandemia”, ha però aggiunto Hadland.

Altro dato che viene indicato nel rapporto è quello sulla spesa in conto capitale che nel 2021 ha avuto un aumento del 31% rispetto all'anno precedente. In generale comunque, i risultati finanziari favorevoli degli operatori terminalistici si sono tradotti in bilanci solidi. Ad eccezione di Cosco Ports e dell'indonesiana Ictsi l'indebitamento netto è diminuito, portando a una riduzione del cambio netto di 8,5 punti percentuali al 54,7%.

Guardando indietro al 2021 – informa Drewry – il numero di società che si sono qualificate come Gto (operatori terminalisti globali) è sceso da 21 a 20, con K Line che è uscita dalla classifica a seguito della vendita delle sue attività negli Stati Uniti nel quarto trimestre 2020. La crescita del rendimento corretto per l'equity per le restanti 20 società classificate da Drewry come Gto è stata del 7,0%, leggermente superiore alla crescita del 6,8% nella movimentazione portuale globale registrata nel 2021. I principali operatori hanno gestito oltre il 48% dei volumi portuali globali su un patrimonio netto omogeneo e stabile rispetto al 2020, fra questi – come detto – Apm Terminal con un aumento assoluto dei volumi sul patrimonio netto di 4.7 milioni di euro (10.3%) su base annua.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, August 29th, 2022 at 10:30 am and is filed under [Market report](#), [Porti](#)

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