

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Crollano (ma permangono) i guadagni dei global carrier nei container

Nicola Capuzzo · Wednesday, August 23rd, 2023

Dopo due anni di enormi guadagni, il business del trasporto via mare di container è tornato a livelli di profittabilità più modesti. Per alcuni vettori i primi sei mesi del 2023 sono stati addirittura in perdita. Fra i maggiori global carrier (e fra quelli che pubblicano propri bilanci) Zim e Wan Hai sono le società armatoriali che stanno mostrando le maggiori difficoltà in termini di risultati finanziari mentre Oocl è quella che sorride di più.

Un rapporto appena pubblicato dalla società di analisi e ricerca Sea-Intelligence mostra infatti come il rapporto cumulato Ebit per Teu trasportato dei primi global carrier nel secondo trimestre del 2023 sia calato del 90% a 3,2 miliardi di dollari rispetto allo stesso periodo del 2022.

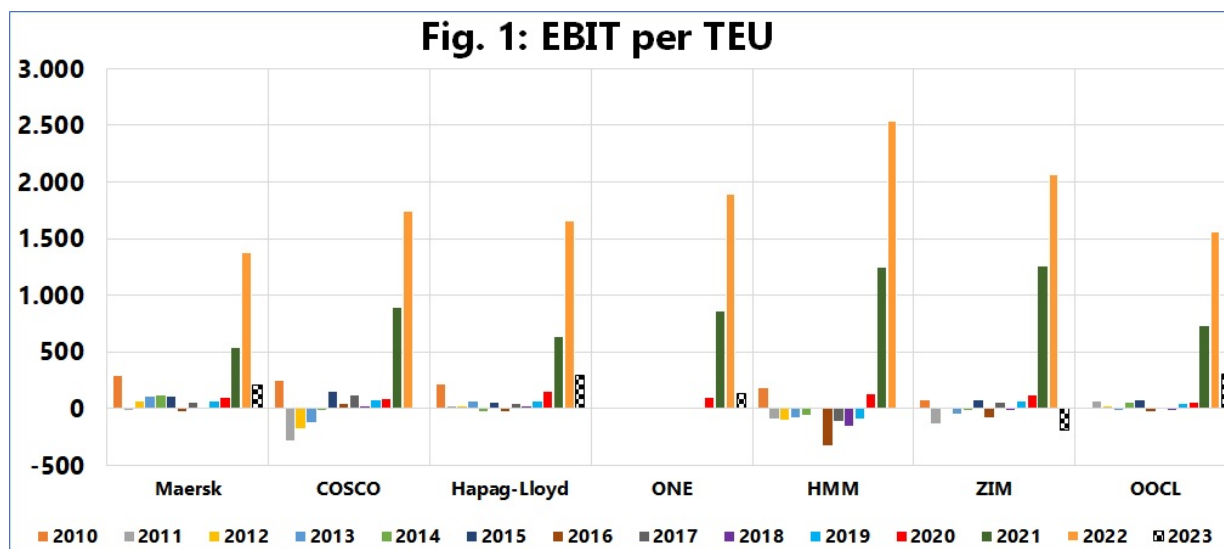
Quest'anno il più alto rapporto Ebit/Teu nel periodo marzo – giugno è stato quello di Oocl pari a 305 dollari mentre nell'intero anno scorso il valore più basso era stato di 1.377 dollari per Teu. Nel secondo trimestre del 2023 nessuno ha fatto meglio di Oocl (che infatti ha chiuso il periodo il primo semestre in utile di 1,13 miliardi di dollari, un valore comunque in calo del -80,1%), ma Maersk ha fatto registrare un Ebit per ogni Teu pieno imbarcato di 207 dollari, Hapag Lloyd di 298 dollari e One di 137 dollari. Zim mostra invece margini di guadagno negativi di 195 dollari per ogni container Teu trasportato seppure abbia aumentato i volumi di container imbarcati dello 0,5% a livello globale e del 13% sulle rotte transpacifiche e Asia – Europa. Sea-Intelligence ricorda che a spiegare questo significativo declino della redditività è soprattutto il calo dei noli marittimi scesi fino al 67% su alcuni trade per effetto (anche ma non solo) di minori di merci spedite.

Sempre a proposito di trasporto via mare di container, la classifica delle società armatoriali regolarmente pubblicata e aggiornata da Alphaliner mostra come, quantomeno temporaneamente, il vettore giapponese One (Ocean Network Express) è salito al sesto posto scalzando la compagnia taiwanese Evergreen. Ciò è avvenuto questo mese grazie a un vantaggio di appena 8.000 Teu circa di capacità di stiva ma, considerando il consistente portafoglio ordini di nuove costruzioni in arrivo per Evergreen, quest'ultima balzerà presto di nuovo davanti a One fino a insidiare il quinto posto in graduatoria di Hapag-Lloyd.

A meno che il liner tedesco a sua volta non acquisti la sudcoreana Hmm che da sola ha una flotta di 71 portacontainer per complessivi 790.342 Teu.

Alphaliner sottolinea che la classifica dei primi dieci vettori marittimi mondiali nel trasporto container ha subito alcuni cambiamenti significativi negli ultimi due anni. Se fino all'inizio del 2021 c'erano tre gruppi distinti (i primi quattro, i tre di media grandezza e i tre vettori con flotta inferiore a 1 milione di Teu), negli ultimi 24 mesi Msc è salita al primo posto ed è sempre più dominatrice a più di 1 milione di Teu di distanza da Maersk e quest'ultima sarà presto superata dalla francese Cma Cgm. COSCO, al quarto posto, è sempre più distante dalle prime tre.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



I primi speaker e gli sponsor già saliti a bordo del Business Meeting di SHIPPING ITALY sui container

This entry was posted on Wednesday, August 23rd, 2023 at 2:30 pm and is filed under [Market report](#), [Spedizioni](#)

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