

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I numeri (da capogiro) dei terminal Msc e l'affare sempre più complicato per rilevare CK Hutchison

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 30th, 2025

Sembra complicarsi ulteriormente l'operazione che avrebbe già dovuto portare al passaggio dei terminal container (tranne quelli cinesi) di Ck Hutchison a una cordata composta da Msc, Global Infrastructure Partners e Blackrock. All'ottimismo espresso nei giorni scorsi dai vertici di Msc, che nelle stesse ore ha anche ordinato ai cantieri della Repubblica Popolare nuove navi portacontainer e traghetti, ha fatto da contraltare il braccio di ferro avviato dalla Cina decisa a non concedere il proprio via libera all'affare per non favorire uno strapotere di Msc sui porti e per non darla vinta a Donald Trump sul canale di Panama.

Le ultime novità arrivano dalle parole espresse da un portavoce del Ministero degli Esteri cinese, Guo Jiakun, durante una conferenza stampa di routine in risposta a un giornalista che chiedeva: "Secondo un recente articolo del Wall Street Journal, fonti informate hanno rivelato che il governo cinese avrebbe comunicato a CK Hutchison che la vendita dei porti, ad eccezione di quelli sul Canale di Panama, non dovrebbe essere un problema. Qual è il commento della Cina al riguardo?".

Il portavoce ha risposto: "Abbiamo preso nota del rapporto. Abbiamo anche notato che l'amministrazione statale per la regolamentazione del mercato ha dichiarato di seguire da vicino la transazione e di condurre verifiche in conformità alla legge. Le parti coinvolte non devono adottare alcun metodo per eludere la verifica e, prima dell'approvazione, non possono attuare alcun raggruppamento, altrimenti saranno ritenute legalmente responsabili".

Guo Jiakun ha aggiunto: "La Cina si oppone fermamente al ricorso alla coercizione economica, alla prepotenza e al bullismo per violare i legittimi diritti e interessi di altri Paesi. Ci auguriamo che le parti coinvolte agiscano con prudenza e comunichino pienamente con le autorità cinesi competenti. Allo stesso tempo, ribadiamo che la Cina persevera nella politica di riforma e apertura e accoglie con favore gli investimenti delle imprese straniere".

Insomma il Dragone si oppone a questa vendita e minaccia azioni legali nei confronti di CK Hutchison e del magnate Li Ka-shing se dovesse proseguire nell'intento di eludere l'esame antitrust cinese. In ballo ci sono 43 terminal container sparsi in 23 paesi per un valore dell'azienda, compreso il debito, di 22,8 miliardi di dollari. Secondo alcune fonti anche la Psa International di Singapore, che detiene il restante 20% di Ck Hutchison non in mano a Li Ka-shing, starebbe valutando l'opportunità di vendere la propria partecipazione.

Includendo anche i porti cinesi il gruppo di Hong Kong detiene complessivamente partecipazioni in 53 porti. I porti di Hong Kong e della Cina continentale non sono stati inclusi nell'accordo con Msc e gli altri investitori finanziari.

L'acquisizione di altre banchine significherebbero per Msc un maggiore controllo sulla catena logistica del trasporto merci e una maggiore presenza geografica in vari porti dell'Africa, dell'America e dell'Europa. Il ritorno di un'operazione come questa per Blackrock e per Gip lo si può comprendere guardando ai risultati finanziari di Terminal Investment Ltd (il braccio terminalistico di Msc) rivelati da *MF-MilanoFinanza*.

La lussemburghese Terminal Investment Ltd holding Sa (al 70% della famiglia Aponte tramite la lussemburghese Shipping Agencies Services Sarl e al 30% di Global Infrastructure Partners) controlla una rete che a fine 2023 contava 44 terminal container sparsi in giro per il mondo (Italia compresa).

L'ultimo bilancio consolidato di Til (del 2023) mostra ricavi per 4 miliardi di dollari e un margine lordo industriale per 1 miliardo con una marginalità operativa al 25% e utili netti per 225 milioni di dollari. In cassa c'erano, a fine del 2023, 1,6 miliardi di liquidità disponibile, mentre il debito ammontava a 2,3 miliardi.

MF nella sua analisi sottolinea in particolare la forte crescita della redditività. Il margine lordo era nel 2010 di soli 236 milioni mentre a fine 2023 risultava pari a 1 miliardo, quintuplicato in 13 anni. La struttura patrimoniale a livello consolidato vede il gruppo vantare un patrimonio netto di 2,8 miliardi e con debiti finanziari sopra i 3,5 miliardi. Nel 2023 sono stati distribuiti 300 milioni di dividendi da Til.

Nella holding lussemburghese Sas di Aponte, oltre a Til, ci sono le altre attività per un fatturato aggregato di 9,5 miliardi di dollari e oltre 40 mila dipendenti nel mondo. Dentro figurano i porti africani, acquisiti nel 2022 da Bolloré logistics per un controvalore di 5,6 miliardi, il 42% dello spedizioniere francese Clasquin, acquisito nel 2024, la partecipazione nel porto di Amburgo (Hhla) e le quote dell'impresa ferroviaria Italo. L'attivo totale di Shipping Agencies Services è di 42 miliardi, con equity per un valore di ben 26 miliardi. Negli ultimi due anni questa holding ha portato a casa oltre 1,7 miliardi di profitti netti e la cassa liquida a fine del 2023 ammontava a quasi 3 miliardi. Quanto basta per mettere a segno qualche altra acquisizione.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Wednesday, April 30th, 2025 at 11:30 am and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.