

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Anche China Merchants lascia il mercato crocieristico del Far East

Nicola Capuzzo · Monday, March 30th, 2026

China Merchants, una delle maggiori società industriali del paese, fortemente attiva nel settore marittimo, ha abbandonato i suoi sforzi per sviluppare un prodotto di crociere di lusso in Cina, mettendo in vendita la nave acquisita da Viking nel 2021.

La società avrebbe pagato quasi 400 milioni di dollari nel 2021 nell'ambito della joint venture con la stessa Viking per assumere il controllo della Viking Sun: 47.800 tonnellate di stazza lorda, costruita da Fincantieri e varata nel 2017, la nave è stata ribattezzata Zhao Shang Yi Dun. È stata quotata a febbraio alla Borsa di Pechino, con un prezzo minimo di 2,9 miliardi di Rmb, corrispondenti a circa 420 milioni di dollari).

Le offerte dovevano essere presentate entro metà marzo, e si ipotizzava che Viking potesse riacquistare la nave, sebbene quest'ultima sia stata silenziosamente rimossa dal sito web di Viking. China Merchants ha imposto condizioni rigorose, obbligando l'acquirente a rimuovere qualsiasi riferimento al marchio China Merchants dalla nave entro un mese dal completamento dell'acquisto, e vietandogli di commercializzare la nave con qualsiasi associazione o riferimento alla sua precedente collaborazione con China Merchants. Inoltre, è stato specificato che il marchio Viking, i nomi di tutti gli spazi pubblici, compresi i ristoranti a bordo, e i sistemi operativi sono concessi in licenza da Viking, ma la licenza non è inclusa nella vendita. L'acquirente può negoziare un nuovo accordo con Viking o rinunciare all'utilizzo del marchio e dei sistemi concessi in licenza.

L'operazione era stata presentata per il mercato cinese del lusso di fascia alta. Tuttavia, al momento del varo nel 2021, la Cina era ancora in lockdown a causa della pandemia e la nave era limitata a crociere costiere. Salpava in diversi periodi dai porti di Shanghai, Shenzhen e Tianjin. I prezzi erano considerati elevati per il mercato cinese e le opzioni tariffarie extra a bordo aumentavano ulteriormente il costo totale.

Quando la Cina ha finalmente riaperto il mercato delle crociere a livello internazionale, la joint venture ha tentato di riposizionare la Yi Dun, passando da crociere costiere di 5 giorni a crociere di 8 giorni. Tra settembre e novembre del 2024 e di nuovo nel 2025, Viking ha commercializzato la nave sul mercato internazionale per crociere in partenza dalla Cina. Tuttavia, secondo alcune fonti, la nave navigava spesso con soli 600 passeggeri, un numero significativamente inferiore alla sua

capacità di 930, e continuava a registrare perdite finanziarie. Per il 2026, Viking aveva pianificato di riposizionare la Yi Dun in Europa.

La decisione di China Merchants di uscire dal mercato delle crociere segue quella di compagnie più piccole, tra cui l'operatore di traghetti Bohai, che all'inizio di questo mese ha annunciato che il suo consiglio di amministrazione stava mettendo in vendita la sua unica nave da crociera per 23 milioni di dollari. Bohai aveva pagato quasi 44 milioni di dollari nel 2014 per acquisire la nave da crociera Voyager (24.500 tonnellate di stazza lorda) dalla Costa, società del gruppo Carnival Corporation.

La cinese Blue Dream Cruises, un'altra piccola compagnia indipendente, è fallita all'inizio di quest'anno. Ha citato le tensioni geopolitiche che l'avevano costretta a spostare i suoi itinerari lontano da Giappone e Corea del Sud. La compagnia possedeva due navi da crociera, una delle quali, secondo alcune fonti, sarebbe stata sequestrata per debiti, ed entrambe sono state messe in vendita. Inoltre, una ex nave da crociera britannica, acquisita da un operatore turistico regionale e ribattezzata Piano Land, si dirigerà verso la Spagna a luglio per conto di una nuova compagnia. L'attività è stata fusa in una nuova holding crocieristica cinese, ma la nave, costruita nel 1995, è fuori mercato a causa di una normativa del Ministero dei Trasporti che vieta alle navi con più di 30 anni di operare dalla Cina continentale.

I report evidenziano che il consumatore cinese è principalmente interessato a crociere per famiglie e viaggi più brevi incentrati sulle destinazioni. Msc Crociere e Royal Caribbean International sono riuscite a rientrare nel mercato con successo grazie a mega navi da crociera dotate di numerose attrazioni, che esercitano un maggiore appeal sul viaggiatore cinese. Tuttavia, con una base di marketing meno sviluppata, la Cina rimane un segmento più impegnativo per il settore. La maggior parte delle compagnie di crociera occidentali non ha riposizionato le proprie navi con base in Cina dopo la pandemia. Il mercato crocieristico cinese, tuttavia, ha continuato a mostrare una forte crescita, con un aumento del numero di passeggeri di quasi il 28% nei primi 11 mesi del 2025, e la cinese Adora Cruises ha recentemente visto varare la sua seconda nave da crociera costruita in Cina, con consegna prevista entro fine anno, mentre la compagnia ha effettuato un ordine per due navi e un'opzione per una terza, tutte da costruire in Cina.

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 Monday, March 30th, 2026 at 8:15 am and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.