

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Maersk tra la crisi del trasporto marittimo e il salvataggio della logistica integrata

Nicola Capuzzo · Friday, May 8th, 2026

I risultati trimestrali pubblicati da Maersk, come riportati da *maritime-executive.com*, spiegano lo stato di salute attuale del commercio globale di cui sono considerati un indicatore fondamentale. I dati del primo trimestre 2026 della più grande compagnia di navigazione e logistica quotata in borsa confermano la tendenza negativa del segmento Ocean (ovvero del trasporto marittimo puro) dell'ultimo trimestre 2025 passando da una perdita di 153 milioni di dollari ad una perdita di 192 milioni di dollari.

Il Gruppo Maersk nel suo complesso è comunque riuscito a restare a galla, chiudendo con un utile ante imposte (Ebit) di 340 milioni di dollari su un fatturato di 6,7 miliardi. Il risultato, spiegato dall'amministratore delegato Vincent Clerc, è dipeso da una strategia di diversificazione avviata negli anni scorsi: mentre le navi perdono denaro a causa del crollo delle tariffe, i terminal gestiti da Apm e i servizi di logistica hanno compensato il deficit dei dati del settore navigazione.

I numeri più pesanti riportati da Clerc riguardano l'impatto indiretto delle tensioni geopolitiche sui costi operativi: non si tratta solo di rotte allungate, ma del prezzo del carburante che è arrivato a toccare i 1.000 dollari a tonnellata, aumentando quindi di quasi due terzi il prezzo rispetto ai livelli standard.

Questa impennata costa a Maersk circa 500 milioni di dollari extra ogni mese e sottopone l'azienda a una pressione finanziaria che non può essere più assorbita internamente – ha spiegato l'amministratore delegato – informando che, di conseguenza, questi costi saranno trasferiti sui clienti definendo questa come una mossa necessaria.

Apparentemente in contraddizione sembra il dato della crescita dei volumi trasportati, aumentati del 9%: contrariamente alle previsioni precedenti che parlavano di un calo della domanda post-Capodanno Cinese, le esportazioni dalla Cina hanno invece subito un'accelerazione, ma il problema reale risiede nelle tariffe crollate di un ulteriore 14% in questo trimestre.

Clerc ha indicato nella sovraccapacità la causa principale di questa riduzione tariffaria: l'ingresso sul mercato di un numero record di nuove navi sta creando un eccesso di offerta che schiaccia i prezzi verso il basso. La contromossa della compagnia è stata quella di spingere al massimo sull'efficienza operativa, riducendo i costi unitari del 7% e mantenendo un utilizzo della flotta

vicinissimo alla saturazione (96%).

Nonostante le incertezze, Maersk, in una visione a lungo termine, ha ordinato otto nuove navi da 18.600 Teu che sono previste per il 2029-2030 proseguendo nel rinnovo della sua flotta con mezzi più efficienti e meno inquinanti.

La compagnia ha anche confermato che sei navi sono attualmente bloccate nel Golfo Persico. Per quanto riguarda le previsioni per il resto del 2026, la crescita globale del mercato container viene stimata tra il 2% e il 4%, con l'incertezza comunque perdurante. Anche nell'ipotesi di una riapertura rapida del Canale di Suez, Maersk avverte che l'onda d'urto sui prezzi del carburante e sulla volatilità dei mercati si farà sentire ancora per molti mesi.

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 Friday, May 8th, 2026 at 9:15 am and is filed under [Economia, Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.