

PUBBLICATA DAL CENTRO STUDI FEDESPEDI “LE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE: UN’ANALISI ECONOMICO-FINANZIARIA 2019”

**CONFERMATA LA TENDENZA AL GIGANTISMO NAVALE:
IL 79% DELLE NAVI IN CONSEGNA NEL 2019 SOPRA I 10.000 TEU**

**CONTINUANO LE PESANTI PERDITE DI ALCUNE COMPAGNIE NEL 1° TRIM 2019:
PROCEDE IL PROCESSO DI CONCENTRAZIONE DEL MERCATO**

Viene pubblicata oggi “*Le compagnie di navigazione: un’analisi economico-finanziaria- 2019*”, elaborata (per il 4° anno consecutivo) dal Centro Studi Fedespedi con lo scopo di analizzare le performance economico-finanziarie delle principali* compagnie di navigazione, il cui ruolo è cruciale lungo le filiere trasportistiche del container.

Le società analizzate sono: **CMA-CGM, Cosco, OOCL, Evergreen, Hapag-Lloyd, Hunday MM, Maersk, Wan Hai, Yang-Ming e ZIM**. Per ciascuna società sono presentate le **principali voci del Conto Economico** e sono stati **calcolati nove indici di bilancio**, scelti tra quelli più comunemente utilizzati dagli analisti finanziari per la loro capacità di evidenziare i vari aspetti della situazione economico-finanziaria dell’impresa. Essi sono: **ROS** (EBIT-Earning Before Interest and Taxes)/Fatturato), **ROA** (EBIT/Capitale investito), **ROE** (Risultato finale/Mezzi propri), **Quick Ratio**, o Indice di liquidità (Liquidità a breve/Passività Correnti), **Cassa/Debiti vs banche a breve**, **Rapporto di indebitamento bancario** (Debiti finanziari totali/Mezzi propri), **Debiti vs banche a M-L/Investimenti fissi**, **EBIT/Oneri finanziari**, **Debiti finanziari totali/EBITDA** (Earning Before Interest, Taxes, Depreciation, Ammortization). Con debiti finanziari s’intende la somma dei debiti vs banche, leasing e derivati a breve e medio-lungo termine.

Per quanto riguarda il settore delle compagnie marittime e i bilanci delle società censite, queste le principali osservazioni emerse dall’analisi:

- **Il conto economico di Maersk**, per quanto riguarda le *continuing operations*, si chiude con una **perdita di 148 Mio.US\$**. Le *discontinued operations* hanno invece generato utili pari a **3,169 miliardi di US\$**. Esse fanno riferimento all’insieme di operazioni conseguenti all’uscita del gruppo dal settore petrolifero, con la cessione di Maersk Oil e Maersk Tanker. **Il fatturato 2018 del gruppo A.P. Moller Maersk è pertanto relativo alle sole attività di shipping (70% del fatturato totale), logistica e servizi (15%), terminal e rimorchiatori (10%) e fabbricazione/riparazione container e altre attività (5%).**
- Sulla base dei dati relativi al **1° trimestre 2019**, si rileva una **tendenza all’aumento del fatturato rispetto allo stesso periodo del 2018**, da ascrivere in gran parte alle acquisizioni avvenute nel corso dell’anno. I risultati finali sono ancora in chiaro scuro. Alcune, come **Cosco, Hapag Lloyd e soprattutto Evergreen migliorano nettamente le loro performance di bilancio, con un consistente aumento degli utili. Altre, invece, come Hunday MM, continuano a evidenziare pesanti perdite.** Da notare come **Maersk, senza gli utili derivanti dalle operazioni di cessione dello scorso anno**, che avevano garantito un significativo utile finale, **abbia chiuso il 1° trimestre del 2019 con una perdita di 656 Mio.US\$**. Lo scorso anno, la perdita relativa alle *continuing operations*, nello stesso periodo, fu di 311 Mio.US\$.
- **A ottobre 2018, CMA-CGM ha acquisito, per 209 Mio.US\$, Containerships**, compagnia impegnata nei collegamenti nel Baltico, Russia, Nord Europa, ma anche Nord Africa e Turchia. **Containerships è stata fusa, in aprile 2019 con MacAndrews**, altra compagnia di navigazione impegnata nei collegamenti tra Paesi del Nord Europa. Inoltre, sempre

da aprile 2019 la compagnia francese controlla il 98% di CEVA Logistics, ampliando così, in modo significativo, il proprio business anche alle attività lato terra.

- **ONE-Ocean Network Express Pte. Ltd.**, la *shipping company* costituita dalle giapponesi NYK (38%), MOL (31%) e K-Line (31%), operativa a partire dal primo di aprile 2018 nel mercato del trasporto container, non ha ancora presentato il primo bilancio. Sono state però diffuse le prime stime, che indicano un fatturato 2018 di **10,880 Mio.US\$, con una perdita di 586 Mio.US\$.**
- **A giugno 2019, Hyundai M.M. è entrata in «THE Alliance», raggiungendo Hapag Lloyd, ONE e Yang Ming, Sempre a giugno 2019, le quattro compagnie hanno deciso di prolungare gli accordi fino al 2030.**
- **Da giugno 2019, il gruppo MSC è entrato ufficialmente in Ignazio Messina S.p.A., acquisendone il 49% attraverso la controllata Marininvest.**

Per quanto riguarda lo scenario, questi i dati principali:

- **Il traffico mondiale di container nel 2019** dovrebbe collocarsi intorno ai **175 milioni di Teu** con **un aumento intorno all'1,7% rispetto al 2018** e un incremento medio annuo (CAGR) dal 2011 del 2,7% (DynaLiners).
- Secondo le statistiche di Alphaliners, le navi tra i **7.500 e i 9.999 Teu rappresentano il 19% della flotta mondiale di portacontainer**, mentre quelle **sopra i 10.000 Teu ne rappresentano il 33%.** **La tendenza al gigantismo navale non sembra fermarsi**, tenendo conto che il **79% delle navi in consegna nel 2019 ha una capacità superiore ai 10.000 Teu.**
- **Le società coinvolte nelle tre grandi alleanze** (2M, Ocean Alliance, THE Alliance) **controllano l'80% dell'offerta di capacità e il 50% delle navi, con capacità media per nave di circa 6.000 Teu/nave.**

** Ricordiamo che MSC, leader di mercato dopo il gruppo Maersk, non è inserita tra le società analizzate, in quanto non rende pubblici i propri bilanci. Inoltre, non sono stati inseriti i bilanci delle giapponesi K-Line, NYK e MOL in quanto i loro bilanci non contengono più i risultati dell'attività «shipping», dopo il suo scorporo e conferimento in ONE-Ocean Network Express, che al momento della stesura del presente rapporto non ha ancora presentato il bilancio 2018.*

www.fedespedit.it

Milano, 2 agosto 2018

Ufficio Stampa Fedespedit (ufficiostampa@fedespedit.it – 02 671541)

Centro Studi Fedespedit (centrostudi@fedespedit.it)

PRIVACY NOTICE

Fedespedit ha aggiornato la propria privacy policy per adeguarsi alla nuova normativa sulla protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679) e rispettare i nuovi requisiti previsti dal Regolamento. La invitiamo a leggere con attenzione la nostra informativa sulla privacy aggiornata, che può trovare all'indirizzo http://fedespedit.it/index.php/informativa_privacy.

Le ricordiamo, qualora non fosse più interessato a ricevere le nostre circolari e le informative sulla attività associativa, che potrà cancellare la sua iscrizione in qualsiasi momento inviando una e-mail a fedespedit@fedespedit.it.

PRIVACY NOTICE

In order to comply with the new general data protection regulation (EU 2016/679) and its requirements, Fedespedit updated its privacy policy: we invite you to read it carefully, at http://fedespedit.it/index.php/informativa_privacy.

We remind you that, should you no longer be interested in receiving our circular letters and information on our activity, you can unsubscribe at any time by sending an e-mail to fedespedit@fedespedit.it.