



(<http://www.lorenziniterminal.it>)




(<http://www.grimaldi.napoli.it/it/index.html>)

[CHI SIAMO \(HTTP://WWW.CORRIEREMARITTIMO.IT/CHI-SIAMO/\)](http://WWW.CORRIEREMARITTIMO.IT/CHI-SIAMO/)

[CONTATTI \(HTTP://WWW.CORRIEREMARITTIMO.IT/CONTATTI/\)](http://WWW.CORRIEREMARITTIMO.IT/CONTATTI/)

[ARCHIVIO \(HTTP://WWW.CORRIEREMARITTIMO.IT/ARCHIVE/\)](http://WWW.CORRIEREMARITTIMO.IT/ARCHIVE/)

 (?LANG=IT)

Cerca



(<http://www.corrieremarittimo.it>)

[Home \(http://www.corrieremarittimo.it\)](http://www.corrieremarittimo.it) > [news \(http://www.corrieremarittimo.it/news\)](http://www.corrieremarittimo.it/news) > [Shipping \(http://www.corrieremarittimo.it/news/shipping\)](http://www.corrieremarittimo.it/news/shipping) > [Maersk - Ascari: Siamo all'anno zero / Video](#)

[NEWS \(HTTP://WWW.CORRIEREMARITTIMO.IT/NEWS\)](http://WWW.CORRIEREMARITTIMO.IT/NEWS)

# MAERSK - ASCARI: SIAMO ALL'ANNO ZERO / VIDEO

© 03 FEB, 2017



(<http://www.cilplivorno.it/>)

## Maersk - Ascari: Siamo all'anno zero / Video

© 03 Feb. 2017

\* La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostradale ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT, il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.

**MILANO** - *“Il 2016 è stato un Annus Horribilis: noli bassissimi, società che sono andate in banca rotta, nessuno avrebbe immaginato il fallimento della Hanjin e tutte le acquisizioni che ci sono state”. Lo dice Antonio Ascari,*

**central mediterranean sale director di Maersk Line, intervenuto al Forum di "Shipping Logistics&Forwarding meet Industry"** ed incontrato a margine dell'iniziativa. (VIDEO).  
(<http://www.tdt.it/>) (<http://www.portolivorno2000.it/it/>)

(<https://youtu.be/TdFsgT32uew>)

*“Ovvero l'effetto tariffe basse e navi insature”, spiega il sale director di Maersk, “ha creato la necessità di aggregazione che è la punta dell'iceberg, è l'inizio di un cambiamento e di una nuova epoca. Oggi i noli sono diversi rispetto a un anno fa, c'è già la tendenza alla discesa, ci sono molti indicatori finanziari che dicono che la maggior parte delle società che sono nello shipping, stanno perdendo soldi. Questo tipo di aggregazioni l'ho vissuto nel mio precedente settore che era la logistica, lo rivedo uguale nello shipping. Il 2016 è l'anno zero”*

**Che cosa intende per anno zero?** *“E' l'anno in cui c'è stato questo terremoto, in un anno Hapag-Lloyd e Uasc, l'unione dei tre brand giapponesi, Cosco, poi ci siamo stati noi con Hamburg Sud. E' l'inizio di una nuova epoca dove ne rimarranno meno, saranno molto più grandi, in questo caso la dimensione da efficienza. L'anno scorso avevamo più alleanze l'anno prossimo avremo tre alleanze: 2M, Ocean Alliance e adesso The Alliance.*

Un susseguirsi di **fusioni**, quelle avvenute durante il 2016, che hanno ridisegnato la scacchiera internazionale del trasporto containerizzato. In ordine di tempo, quella a febbraio tra Cosco e China Shipping che ha dato origine al nuovo brand China Lines. Poi a luglio la compagnia marittima tedesca, Hapag-Lloyd e quella araba, Uasc che hanno annunciato la firma del Business Combination Agreement. Ad ottobre le tre principali società armatoriali giapponesi, Kawasaki Kisen Kaisha (“K” Line), Mitsui O.S.K. Lines (MOL) e Nippon Yusen Kaisha (NYK) annunciano una joint venture per integrare le rispettive attività. A fine novembre l'acquisizione da parte della stessa Maerks di Hamburg Süd.

**Le tre nuove alleanze** che muovono i trasporti globali sono 2M (Maersk – Msc), Ocean Alliance (CMA CGM, COSCO Container Lines, Evergreen Line and OOCL) e l'ultima nata The Alliance che raggruppa Hanjin, Hapag-Lloyd, K Line, Mitsui O.S.K. Lines, Nippon Yusen Kaisha e Yang Ming.

**Le alleanze riusciranno a evitare il pericolo dell'abbassamento dei prezzi?** *“Drewry, la Shipping Consultants Company, fondata nel 1970 a Londra, ha la caratteristica dell'indipendenza, perciò è molto oggettiva. Verifica gli asset, i margini e i profitti delle aziende. Ha prodotto uno studio individuando il livello di sopravvivenza, ha valutato che le uniche due società che superavano questo livello di rischio erano Maersk e CMA, tutte le altre erano sotto questo margine. Di fatto questo è un settore saturo e bisogna trovare efficienze ed economie che si determinano*

con una buona conduzione aziendale e costi finanziari, inoltre con una dimensione che permetta delle efficienze, in definitiva con una acquisizione. Questi sono i motivi per i quali si è arrivati alle acquisizioni. L'abbassamento dei prezzi è però uno dei rischi".

**Quali altri rischi ci sono?** "Il rischio scatenante è stato un previsionale di crescita di alcuni paesi che non c'è stato. Tutti avevano dato che il PIL della Cina sarebbe cresciuta di determinati punti cosa che non è avvenute. Visto che ci vuole un periodo per costruire delle navi, molte compagnie, basandosi su degli studi, hanno costruito le mega navi che oggi non sono sature. Questo è un circolo vizioso perché non avendo navi sature, abbassano i noli per riempirle e si svota ancora di più la nave del concorrente che anche lui abbassa il nolo per riempirla. Questo è il circolo vizioso che ha portato ad alcune compagnie, come Hanjin, a perdere 100 dollari per ogni contenitore trasportato".

**Lucia Nappi**



(<http://www.cilplivorno.it/>)

(<http://www.porto.livorno.it/>)



## Ultime notizie

