

LE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE: UN'ANALISI ECONOMICO-FINANZIARIA



BILANCI 2023

1

PREMESSA

2

IL CONTESTO GENERALE E IL MERCATO DELLO SHIPPING

3

SOCIETA' CONSIDERATE E PERFORMANCE OPERATIVE

4

LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

5

IL 1° TRIMESTRE 2023

1. PREMESSA

Nel presente rapporto vengono analizzati i risultati economico-finanziari relativi al **2023** di **10 società**. Ricordiamo che MSC, leader di mercato insieme al gruppo Maersk, non è inserita tra le società analizzate, in quanto non rende pubblici i propri bilanci. Ne evidenziamo comunque alcuni dati, quali il numero di navi, la capacità di trasporto in Teu e la movimentazione, sempre in Teu, negli ultimi tre anni.

Non è presente il gruppo francese CMA CGM, in quanto alla data di pubblicazione del rapporto non ha ancora reso pubblico il bilancio consolidato 2023. In questo caso evidenziamo comunque alcuni dati di bilancio, oltre al numero di navi, la capacità di trasporto in Teu e la movimentazione, sempre in Teu, negli ultimi tre anni.

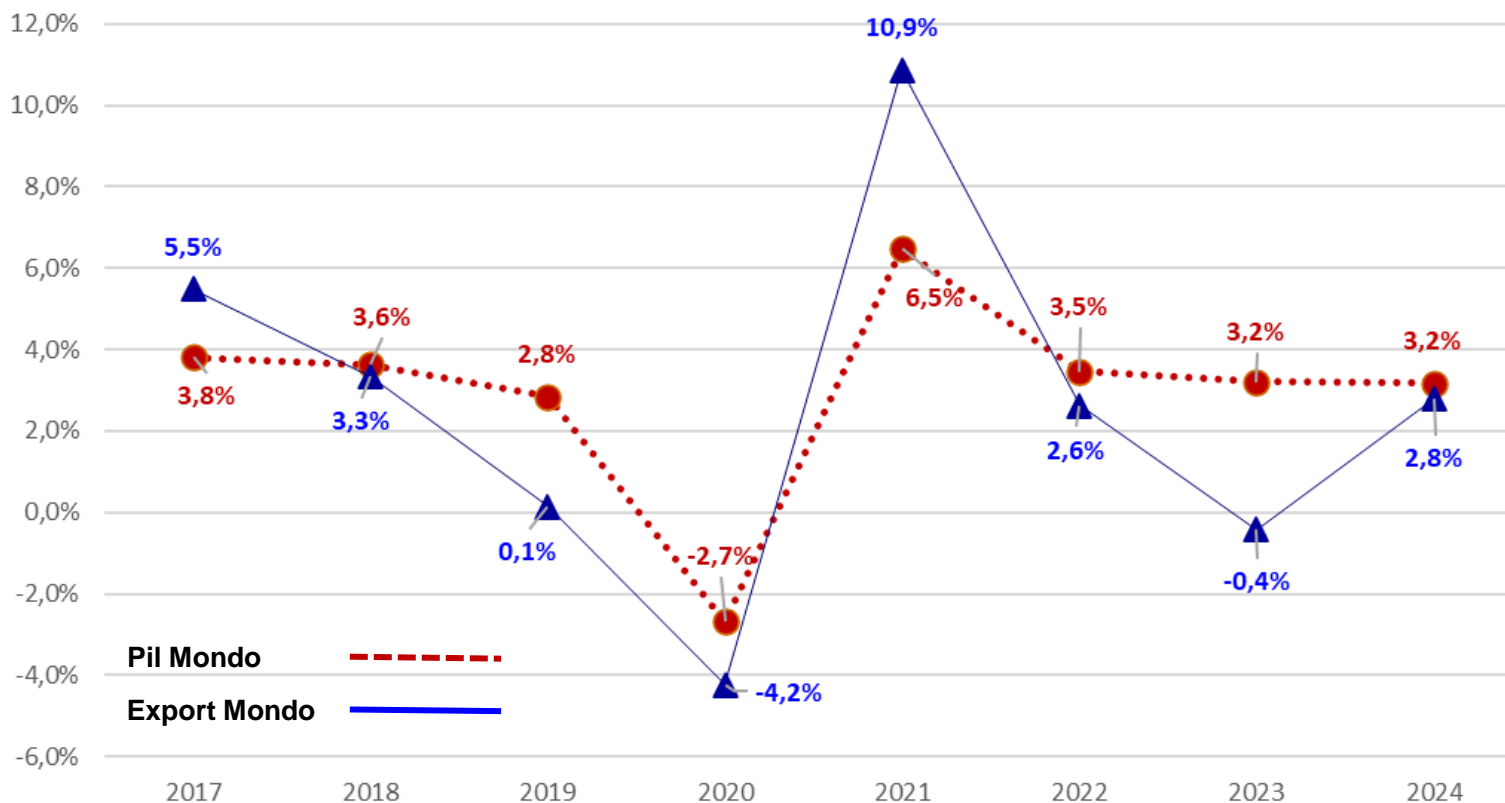
Data la struttura delle imprese, in genere articolate per divisioni, abbiamo ritenuto opportuno, per motivi di uniformità e confrontabilità, di considerare i bilanci consolidati.

Gli indici di bilancio, in quanto percentuali e/o rapporti, sono stati calcolati sulle poste espresse in moneta locale, al fine di depurare i risultati dalle eventuali variazioni dei cambi.

2. IL CONTESTO GENERALE E IL MERCATO DELLO SHIPPING

Nonostante i tanti fattori di crisi, che caratterizzano l'attuale fase internazionale, l'andamento dell'economia Mondo nel **2023 è stato meno negativo del previsto**, registrando una crescita stimata nel **+3,2%**. Peggiori invece le performance dal lato del commercio internazionale, con una flessione delle esportazioni di merci dello **0,4%**.

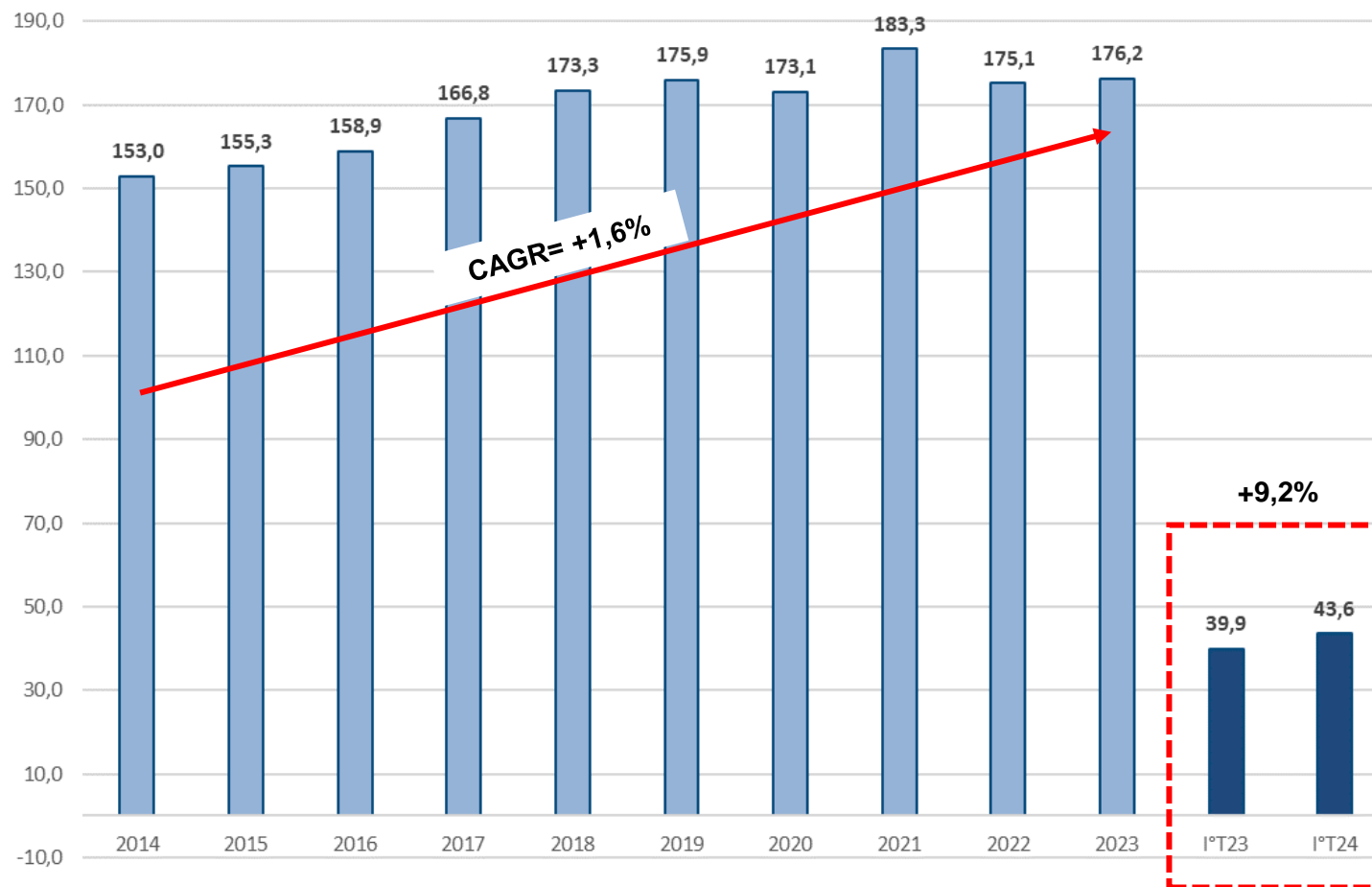
Per quanto riguarda l'anno in corso, il FMI stima, al momento attuale, un aumento del Pil Mondo a prezzi costanti del **+3,2%**, con una ripresa però degli scambi internazionali, che dovrebbero aumentare del **+2,8%**.



Fonte: elaborazioni su dati FMI

2. IL CONTESTO GENERALE E IL MERCATO DELLO SHIPPING

Dopo la **significativa contrazione** del traffico container nel 2022, il 2023 è stato un anno di sostanziale stabilità (+0,6%). Per quanto riguarda l'anno in corso, nel **primo trimestre** sono stati movimentati **43,6 Mio.Teu** contro i 39,9 dello stesso periodo del 2023 (+9,2%). Il significativo aumento è da ascrivere soprattutto alla crescita dell'export in Teu dai paesi del Far East.

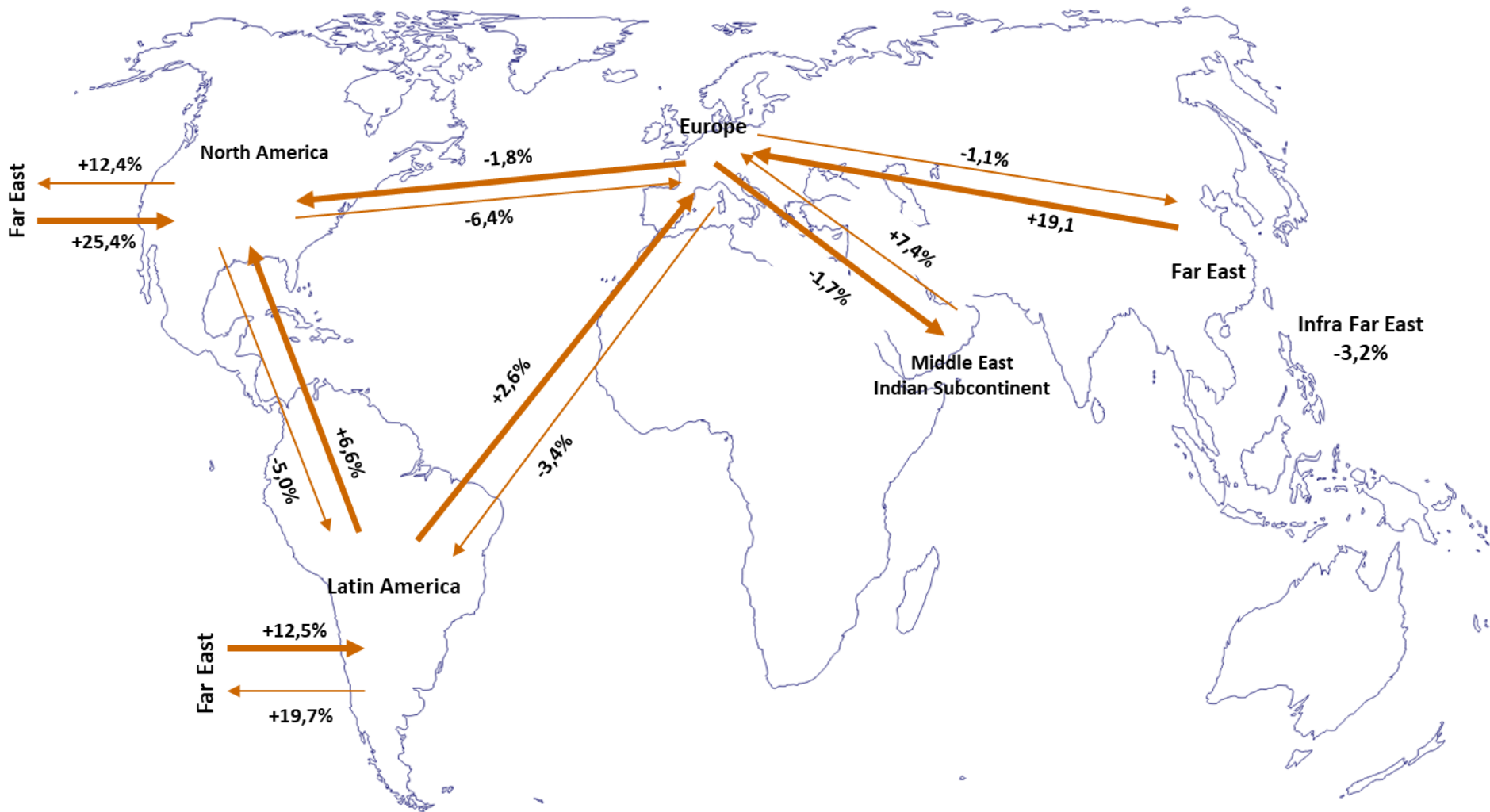


CAGR: compound annual growth rate (incremento medio annuo).

Fonte: DynaLiners su dati Container Trade Statistics (Mio. Teu)

2. IL CONTESTO GENERALE E IL MERCATO DELLO SHIPPING

Nella figura sono indicate le variazioni % dei volumi di container scambiati (al netto di trasbordi e feeder) nel 2023, rispetto al 2022, per grandi aree geografiche.



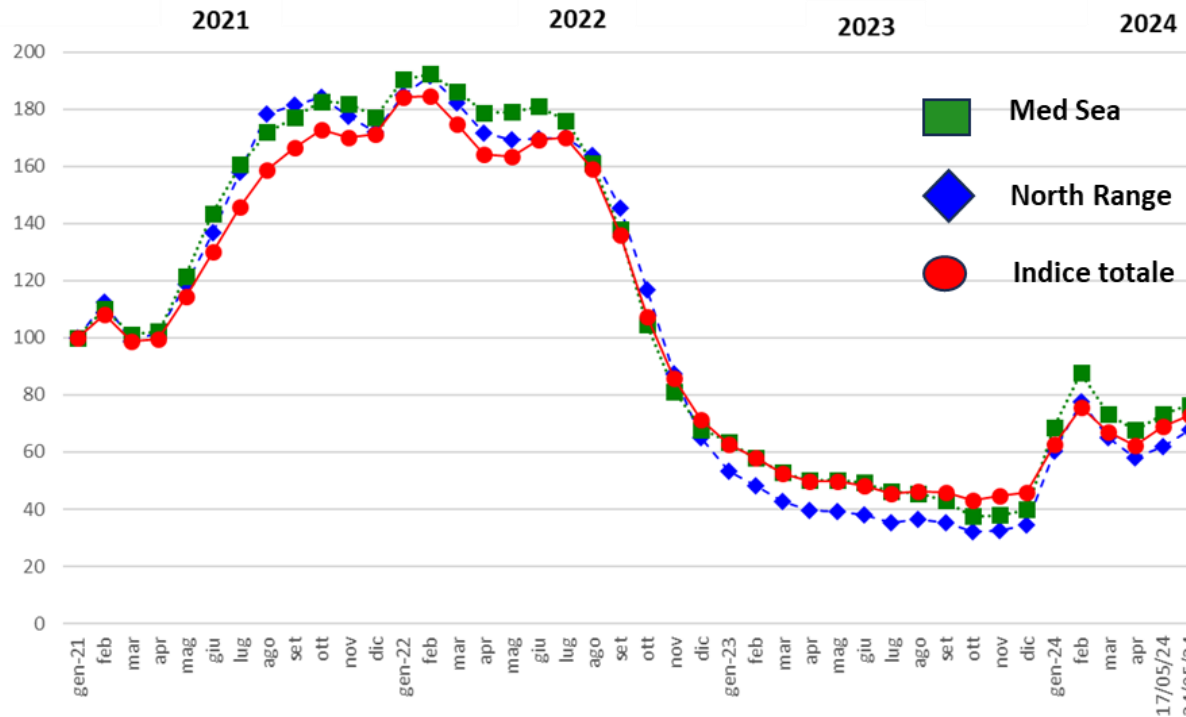
Fonte: elaborazioni su dati DynaLiners.

2. IL CONTESTO GENERALE E IL MERCATO DELLO SHIPPING

Nel grafico seguente è indicato l'andamento del CCFI (*China Containerized Freight Index*), nel **periodo gennaio 2021 (=100) – 24 maggio 2024**. Dopo l'impressionante ascesa dei noli nel periodo post pandemia e per tutto il 2021, a partire da febbraio 2022 è iniziata una rapida discesa degli stessi, che hanno toccato i valori minimi nei mesi finali del 2023.

Come noto, una delle conseguenze della guerra a Gaza, è stata l'attacco degli Houti yemeniti filopalestinesi alle navi che transitano per lo stretto di Bab el-Mandeb. Iniziato a dicembre 2023, il suo effetto immediato è stato, non solo la diversione delle rotte verso il Capo di Buona Speranza, ma anche **la forte ripresa dei noli**, di fatto raddoppiati nell'arco di poche settimane, rispetto ai valori medi di dicembre 2023.

Andamento del CCFI, gennaio 2021-24/05/2024 (gennaio 2021= 100)



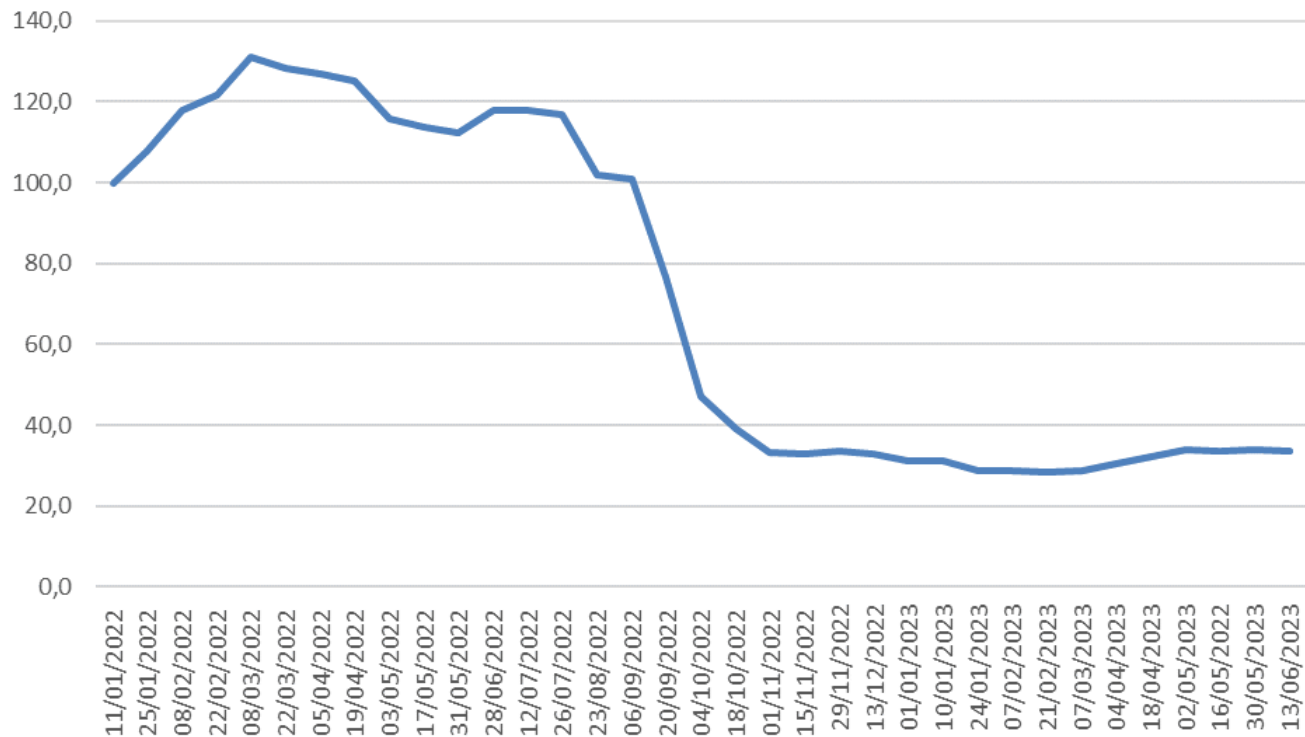
Il China Containerized Freight Index (CCFI), pubblicato da Shanghai Shipping Exchange, è un indice composito che riflette l'andamento dei noli richiesti da 22 compagnie di navigazione per i servizi che partono dai porti cinesi di Dalian, Tianjin, Qingdao, Shanghai, Nanjing, Ningbo, Xiamen, Fuzhou, Shenzhen, Guangzhou diretti verso le principali aree geografiche (es. Mediterraneo, Nord Europa, costa Est USA, ecc.).

2. IL CONTESTO GENERALE E IL MERCATO DELLO SHIPPING

Secondo i dati forniti da Alphaliner, dopo l'aumento dei noli delle navi portacontainer, che ha raggiunto il suo massimo ad aprile del 2022, i valori hanno incominciato a flettere fino a raggiungere i minimi attuali.

Solo nelle ultime settimane, con l'aumento della domanda legata alla crescita del naviglio necessario a garantire la cadenza dei servizi, nonostante la diversione sul Capo di Buona Speranza, si rileva una ripresa del prezzo medio del noleggio.

Indice del prezzo medio giornaliero del noleggio delle navi portacontainer
(11/01/2022= 100)



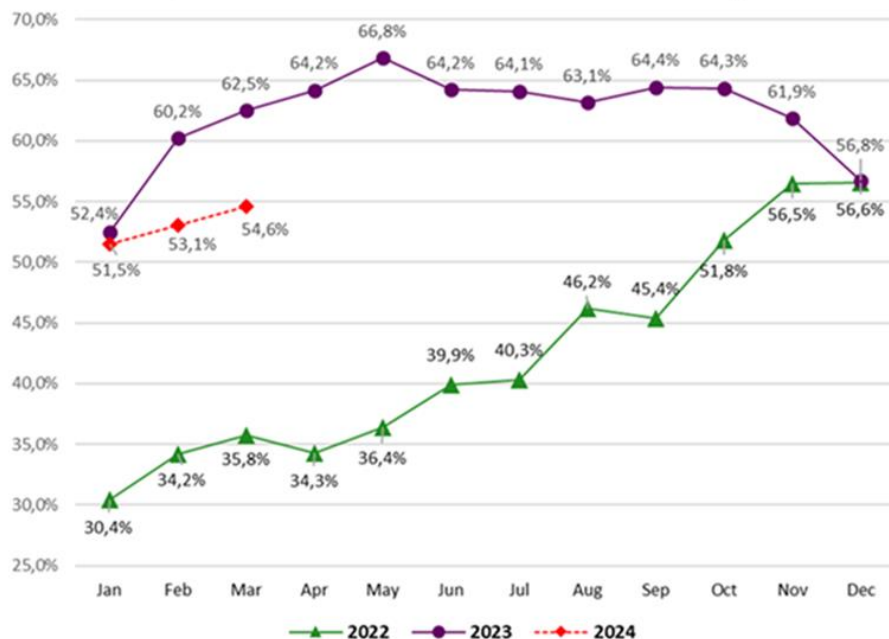
Fonte: elaborazioni su dati Alphaliner

2. IL CONTESTO GENERALE E IL MERCATO DELLO SHIPPING

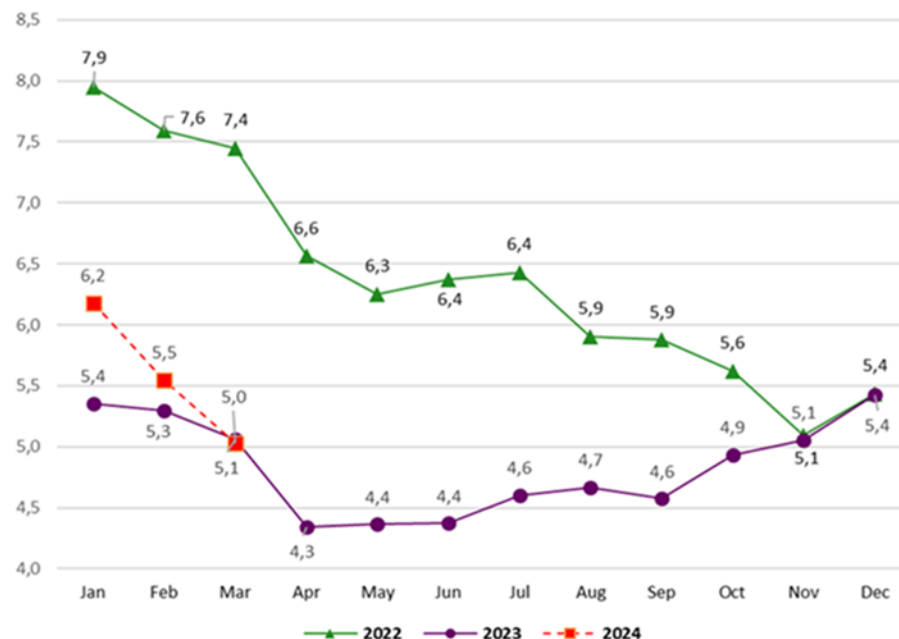
Dopo le difficoltà sofferte dal traffico marittimo, nel 2022, in termini di ritardi sugli orari previsti di arrivo nei porti, a partire dal 2023 la situazione è progressivamente migliorata, con una loro netta diminuzione. Secondo i dati forniti da Sea Intelligence, se ad inizio 2022, solo il 30,4% delle navi era in orario, tale percentuale è salita a maggio 2023 al 66,8%.

La crisi di Suez ha determinato un iniziale netto aumento dei ritardi (51,5% navi in orario) nei primi mesi del 2024, che si sono ridotti a mano a mano che le compagnie hanno riorganizzato i servizi.

Valore % delle navi in orario.



Giorni medi di ritardo.



Fonte: elaborazioni su dati Sea-Intelligence

3. SOCIETA' CONSIDERATE E PERFORMANCE OPERATIVE

Nella tabella seguente è indicato il numero di navi per compagnia (di proprietà e in leasing), la capacità della flotta, la capacità media delle navi, nonché le sigle con cui sono identificate nelle tabelle successive.

La flotta a disposizione delle compagnie indicate, a fine maggio 2024, è pari a **3.813 navi**, il 55% circa delle portacontainer totali. La capacità complessiva è pari a **25.4 milioni di Teu** (85,4% del totale), con una capacità media per nave di **6.679 Teu**.

Company	Sigla	Vessel number				Fleet capacity (x 1000 Teu)				Average fleet capacity (Teu)			
		2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
CMA-CGM	CMA	567	588	625	638	3.169	3.335	3.588	3.723	5.589	5.672	5.741	5.836
CoscoSL, of which:	COS	481	465	495	499	2.935	2.874	3.089	3.188	6.102	6.181	6.240	6.388
- OOCL	OOC	106	106	121	-	752	747	965	-	7.094	7.047	7.974	-
Evergreen	EVE	204	204	211	220	1.478	1.606	1.645	1.682	7.245	7.873	7.796	7.644
Hapag-Lloyd	HLL	253	249	267	282	1.769	1.797	1.966	2.108	6.991	7.216	7.362	7.474
Hyundai MM	HMM	75	76	70	77	820	818	784	852	10.933	10.763	11.196	11.065
Maersk	MSK	738	725	676	707	4.171	4.264	4.140	4.312	5.652	5.881	6.124	6.099
Wan Hai	WHA	149	152	118	119	421	427	467	495	2.826	2.809	3.961	4.161
Yang-Ming	YMG	90	95	94	93	662	708	709	695	7.356	7.453	7.538	7.476
ZIM	ZIM	109	139	124	127	414	516	619	711	3.798	3.712	4.994	5.598
ONE	ONE	210	201	231	235	1.543	1.506	1.529	1.868	7.348	7.493	6.619	7.948
MSC	MSC	638	698	803	816	4.266	4.502	5.653	5.835	6.687	6.449	7.040	7.151
Total (A)		3.514	3.592	3.714	3.813	21.648	22.352	24.188	25.469	6.160	6.223	6.513	6.679
Total (B)		6.275	6.463	6.792	6.949	25.344	26.044	26.634	29.824	4.039	4.030	3.921	4.292
A/B (%)		56,0%	55,6%	54,7%	54,9%	85,4%	85,8%	90,8%	85,4%				

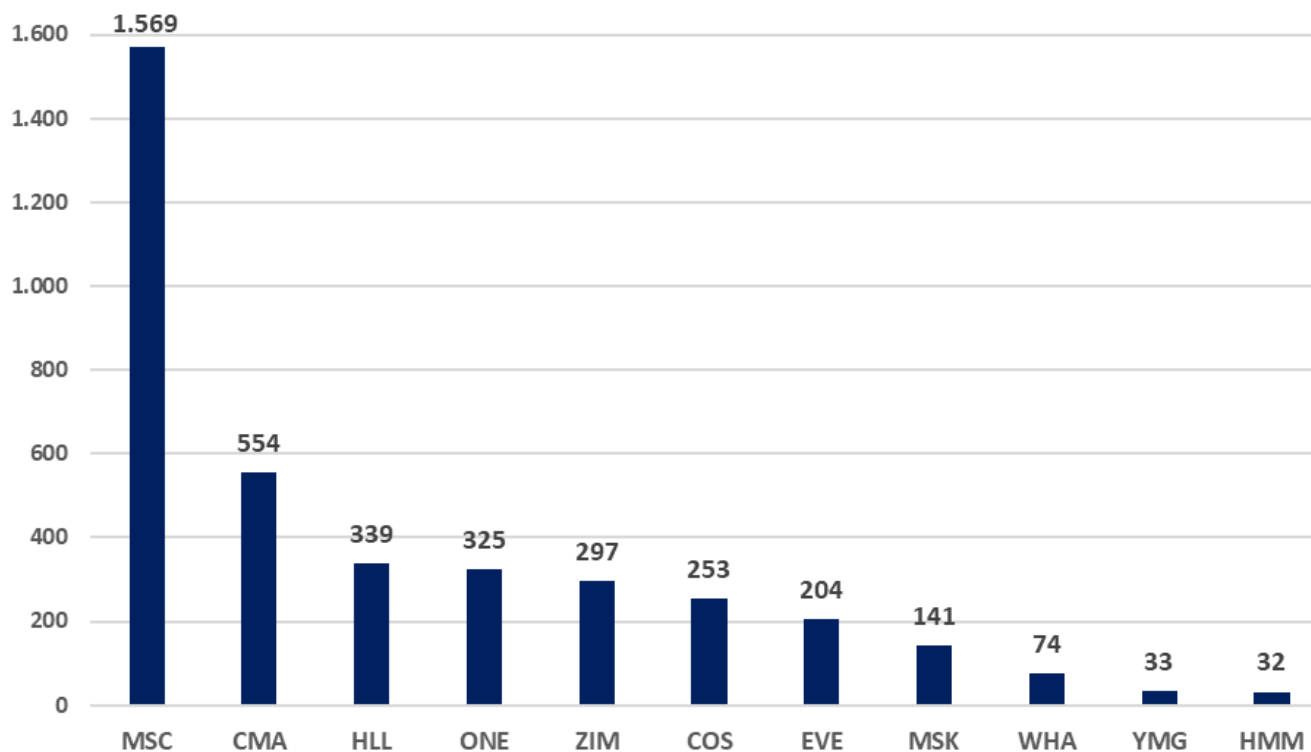
Fonte: Alphaliner Top 100

3. SOCIETA' CONSIDERATE E PERFORMANCE OPERATIVE

Nel periodo **2021-maggio 2024**, la capacità delle principali compagnie è aumentata nel complesso di **3,8 Mio.Teu**. Spiccano gli aumenti di MSC (+1,569 Mio.Teu), seguiti da quelli di CMA CGM (+554mila Teu) e di Hapag Lloyd (+339mila Teu).

A **livello globale** la capacità è aumentata di **4,480 Mio.Teu**, passando dai 25,344 milioni del 2021 ai **29,824** di maggio 2024.

Variation della capacità in Teu per compagnia, periodo 2021-2024

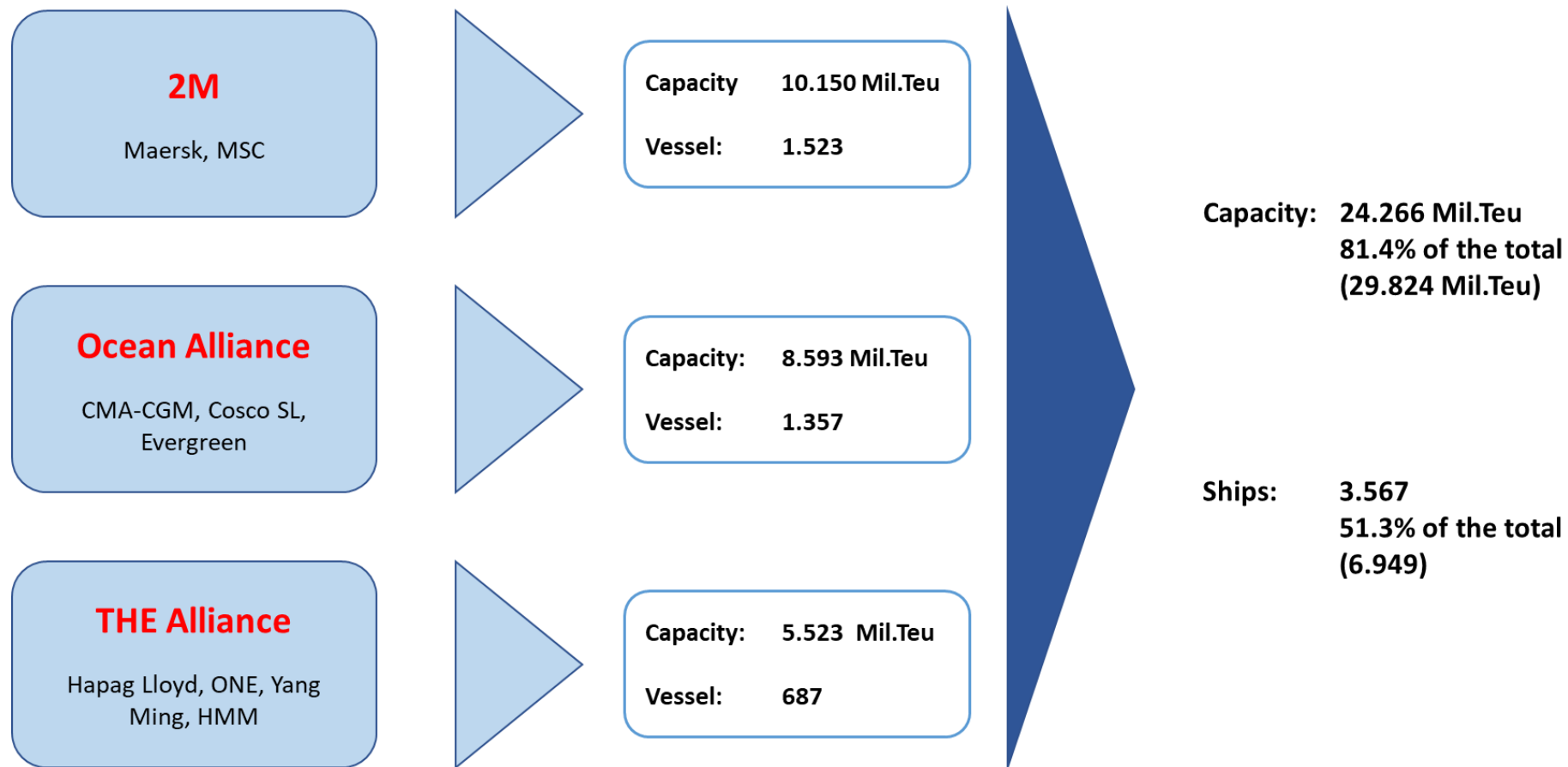


Fonte: elaborazioni su dati Alphaliner Top 100

3. SOCIETA' CONSIDERATE E PERFORMANCE OPERATIVE

Le società coinvolte nelle **tre grandi alleanze** (9) controllano l'**81,4%** dell'offerta di capacità e il **51,3%** delle navi, con capacità media per nave di circa 6.800 Teu/nave, contro una media complessiva di 4.300 Teu/nave e di 1.643 Teu/nave delle restanti 91 società.

Ricordiamo, che come annunciato dalle due compagnie, a partire da gennaio 2025, l'alleanza 2M (Maersk + MSC) verrà sciolta. Maersk formerà una nuova alleanza denominata **Gemini Cooperation** con Hapag Lloyd, che uscirà da THE Alliance.



Fonte: Alphaliner TOP 100 (maggio 2024)

3. SOCIETA' CONSIDERATE E PERFORMANCE OPERATIVE

Nelle tabelle seguenti sono indicate le principali voci relative al Conto Economico, espresse in **moneta locale**, e dieci **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*) e **Quoziente di indebitamento (Mezzi di terzi/Mezzi propri)**. Con debiti finanziari s'intende la somma dei debiti vs banche, leasing e derivati a breve e M/L termine.

Dopo un anno eccezionale come il 2022, il 2023 ha segnato un netto ridimensionamento dei fatturati determinato, sia da una minore movimentazione, sia soprattutto dal forte calo dei noli rispetto ai valori dell'anno precedente.

Company	Local Currency	Consolidated Income statement 2021 (millions)	Consolidated Income statement 2022 (millions)	Consolidated Income statement 2023 (millions)	% change 23/22	EBIT 2021 (millions)	EBIT 2022 (millions)	EBIT 2023 (millions)	% change 23/22	Profit (loss) 2021 (millions)	Profit (loss) 2022 (millions)	Profit (loss) 2023 (millions)	% change 23/22	Profit (loss)/Revenue (%)
CMA	USD	55.980	74.500	47.020	-36,9%	23.110	33.310	9.010	-73,0%	17.810	24.880	3.640	-85,4%	7,7%
COS	RMB	334.790	392.775	178.571	-54,5%	128.454	160.201	22.487	-86,0%	103.852	131.417	28.396	-78,4%	15,9%
EVE	TWD	489.869	628.906	290.655	-53,8%	284.916	374.495	46.528	-87,6%	263.110	346.173	39.975	-88,5%	13,8%
HLL	EUR	22.356	34.667	18.094	-47,8%	9.375	17.477	2.579	-85,2%	9.085	17.043	2.951	-82,7%	16,3%
HMM	KRM	13.794.148	18.582.770	8.400.969	-54,8%	7.462.001	9.864.638	521.014	-94,7%	5.337.151	10.085.439	968.692	-90,4%	11,5%
MSK	USD	62.049	81.949	51.705	-36,9%	19.188	30.728	3.499	-88,6%	18.033	29.321	3.908	-86,7%	7,6%
OOC	USD	16.879	19.925	8.359	-58,0%	7.392	9.849	867	-91,2%	7.128	9.967	1.368	-86,3%	16,4%
WHA	TWD	228.335	293.310	102.016	-65,2%	128.003	118.175	-8.628	-107,3%	103.417	93.129	-5.783	-106,2%	-5,7%
YMG	TWD	334.332	378.040	140.990	-62,7%	203.800	220.936	-1.502	-100,7%	165.602	181.016	5.077	-97,2%	3,6%
ZIM	USD	10.735	12.610	5.177	-58,9%	5.807	6.136	-2.503	-140,8%	4.649	4.629	-2.688	-158,1%	-51,9%
ONE (a)	YEN	1.607.811	3.353.986	3.909.100	16,6%	395.542	1.894.848	1.988.597	4,9%	369.942	1.865.415	2.003.190	7,4%	51,2%
ONE (b)	USD	30.098	29.282	14.536	-50,4%	17.194	15.005	392	-97,4%	16.756	14.997	974	-93,5%	6,7%

a) Chiusura 31/03; b) anno solare

Fonte: bilanci aziendali

3. SOCIETA' CONSIDERATE E PERFORMANCE OPERATIVE

Come già evidenziato, il 2023 è stato l'anno della caduta del corso dei noli, con una riduzione media, che nel caso delle aziende elencate, ha superato il 50%.

Valore medio del nolo per compagnia (USD/Teu)

Compagnia	2021	2022	2023	% change
COS	2.151	2.232	1.126	-49,6%
CMA	2.055	2.752	1.437	-47,8%
HLL	2.003	2.863	1.500	-47,6%
MSK	1.659	2.314	1.156	-50,0%
ONE	2.500	2.640	1.209	-54,2%
OOC	2.067	2.619	1.027	-60,8%
WHA	1.704	1.948	716	-63,2%
YMG	2.706	2.734	958	-65,0%
ZIM	2.786	3.240	1.203	-62,9%
Average	2.181	2.594	1.148	-55,7%

Fonte: bilanci aziendali

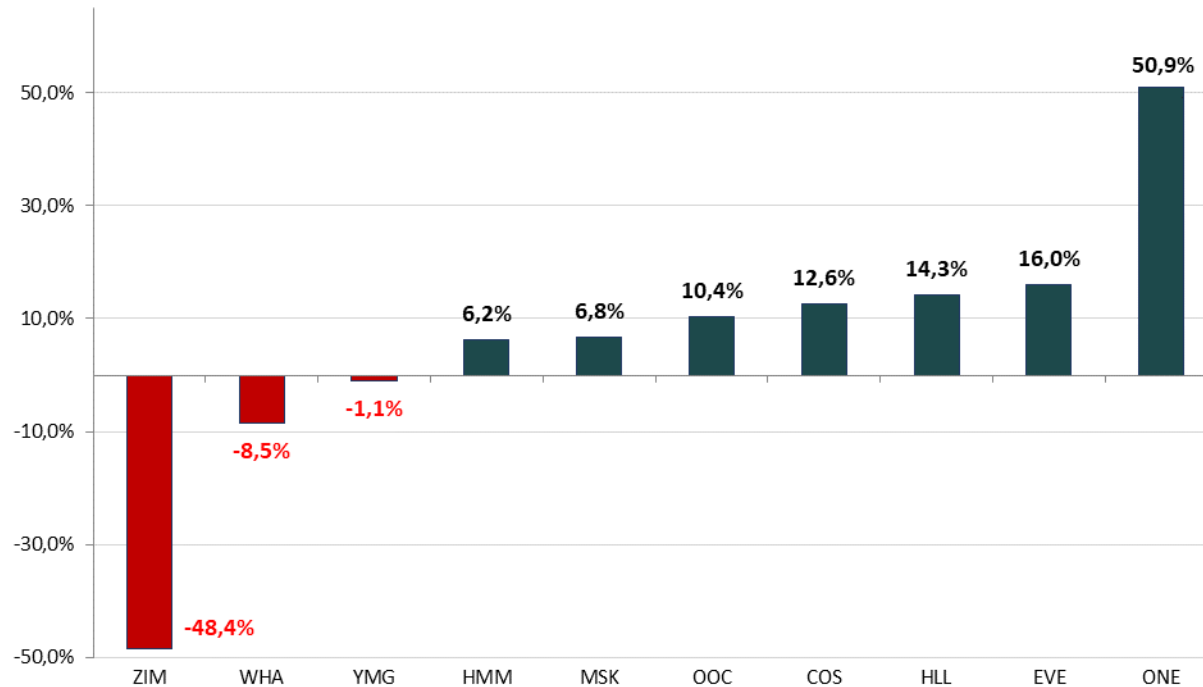
4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

ROS (EBIT, o reddito operativo/Fatturato)

L'indice (*Return on sales*) esprime il livello della redditività operativa rapportando il reddito operativo (Ebit, *Earnings before Interests and Taxes*) con il fatturato. Il reddito operativo si ottiene sottraendo dal fatturato i costi operativi, del lavoro, altri costi di gestione, gli ammortamenti e gli eventuali accantonamenti.

E' un indice di facile interpretazione, fornendo un'informazione sintetica, ma chiara, sul grado di redditività del *core business* di un'impresa. Un rapporto negativo testimonia una criticità dell'impresa, condizionando fortemente il risultato finale di gestione.

Esercizi con redditi operativi negativi sollecitano l'adozione di strategie radicali, pena la continuità dell'attività dell'impresa.



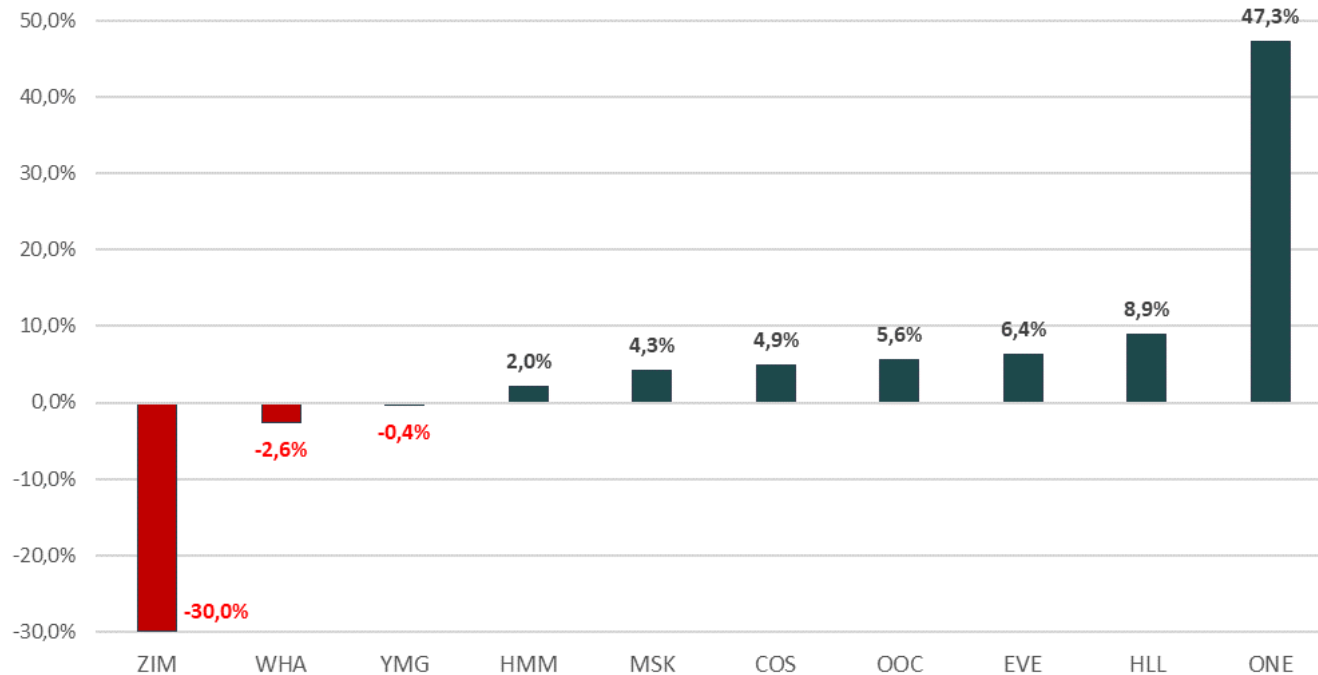
4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

ROA (EBIT, o reddito operativo/Totale attivo)

L'indice (*Return on assets*) pone a confronto il reddito operativo con l'insieme delle voci dell'attivo, sia fisso, sia corrente.

Esprime capacità della gestione operativa di remunerare il capitale investito nell'impresa. Il ROA non tiene conto della tipologia e della struttura delle fonti di finanziamento (mezzi di terzi e mezzi propri).

Il ROA dovrebbe essere superiore al tasso d'interesse mediamente pagato dall'impresa per il capitale di terzi, altrimenti significherebbe che il denaro preso in prestito è costato più di quanto abbia poi reso.

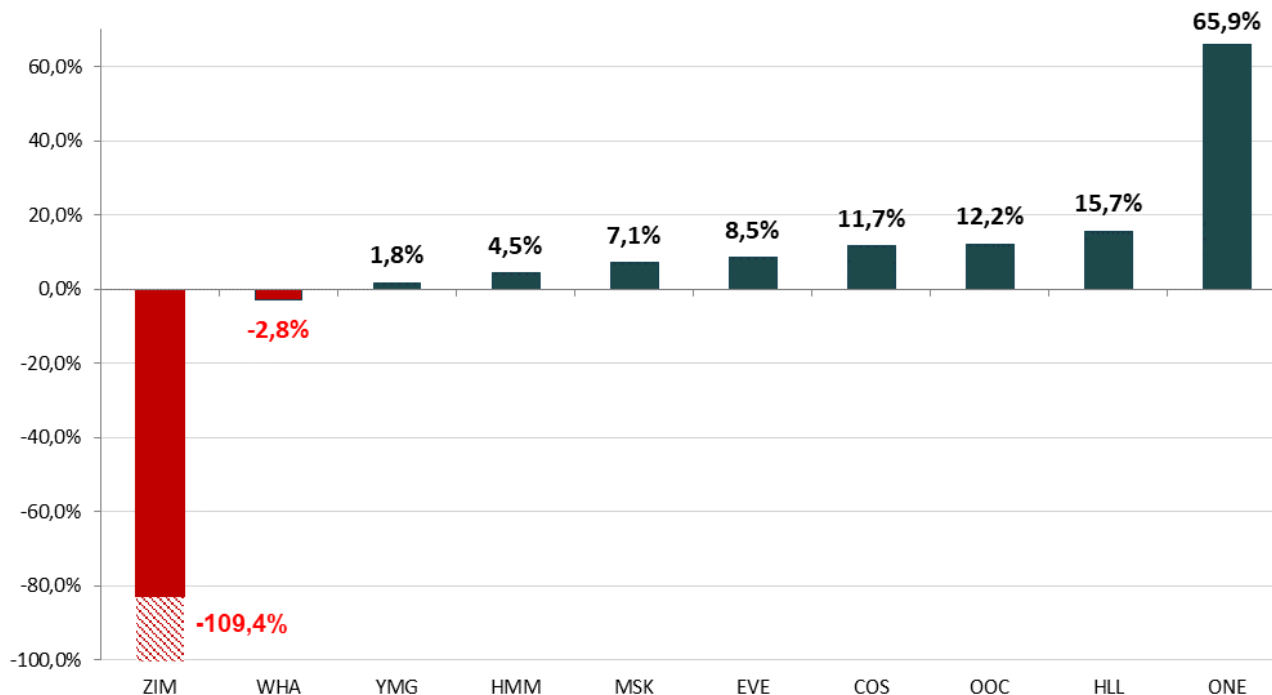


4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

ROE (Utile (perdita d'esercizio)/Capitale proprio)

L'indice (*Return on equity*) pone a confronto il reddito netto di esercizio con il capitale proprio investito nell'azienda ed esprime la capacità della gestione complessiva di remunerare il capitale investito nell'impresa da parte dei soci.

Il ROE viene tipicamente confrontato con investimenti alternativi dotati di un minor margine di rischio (es. titoli di Stato). La differenza dei rendimenti è il cosiddetto «premio a rischio». Nel caso di ZIM, il valore elevato del ROE è l'effetto combinato dei buoni risultati di bilancio e del «ritorno» a valori positivi, seppur contenuti, del capitale proprio. L'azienda si caratterizza infatti per una bassa capitalizzazione ed un elevato ricorso ai mezzi di terzi (vedi il Rapporto d'indebitamento bancario).

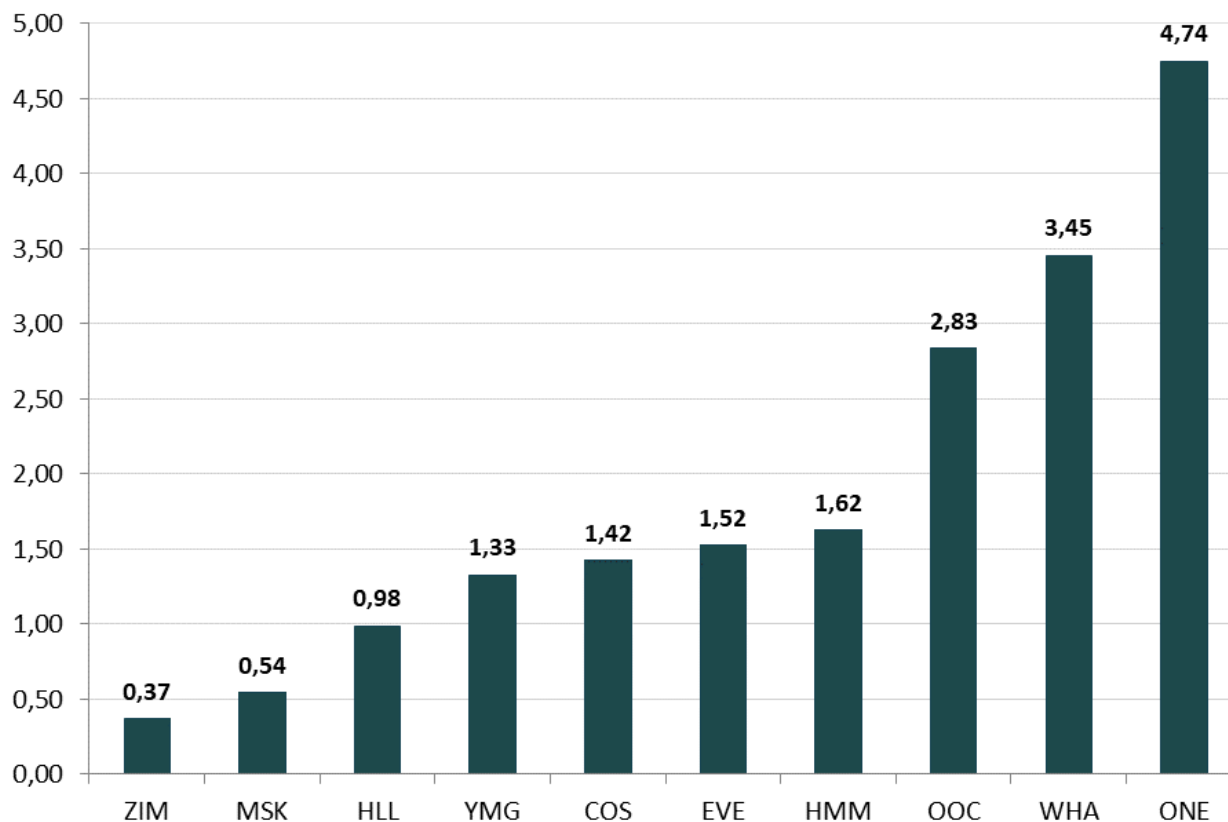


4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

Quick ratio, o indice di liquidità a breve (Liquidità a breve/Passività correnti)

Misura il grado di liquidità delle attività correnti, rapportando quelle più liquide (cassa e assimilati) con le Passività correnti totali.

Indica pertanto il grado di copertura dei debiti operativi e finanziari a breve (con scadenza entro l'anno) da parte della liquidità aziendale immediatamente disponibile. Rapporti **superiori, o prossimi all'unità** indicano una capacità crescente delle liquidità a breve di coprire i debiti correnti, pertanto minore dovrebbe essere, *ceteris paribus*, il profilo di rischio dell'impresa.

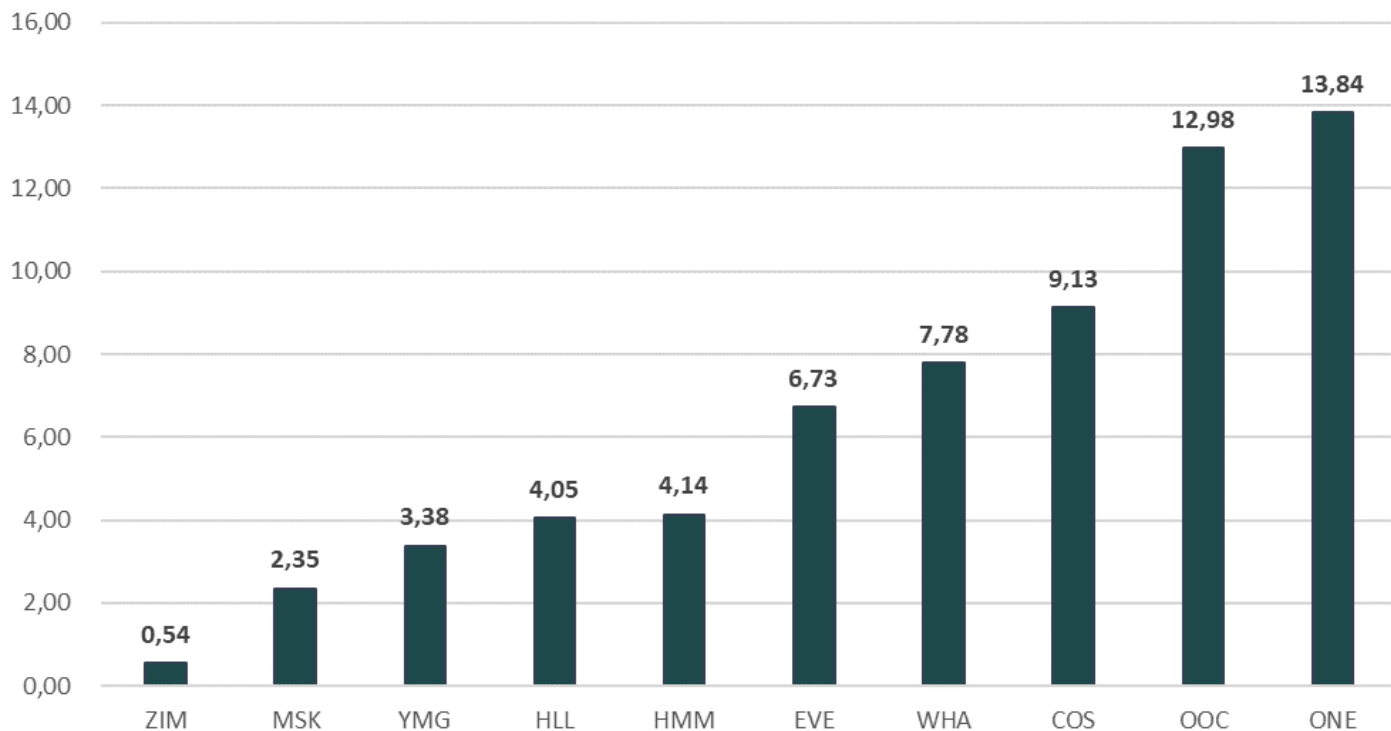


4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

Cassa/Debiti vs banche a breve

Indice più stringente del *Quick ratio*, indica la capacità dell'azienda di far fronte agli impegni bancari a breve con le risorse liquide di pronta disponibilità.

Se l'indice è **uguale ad uno** significa che l'azienda ha una liquidità pari ai debiti bancari a breve, ossia esigibili entro l'anno. Un indice superiore all'unità è pertanto indicatore di un'elevata liquidità dell'impresa e, *ceteris paribus*, di solidità finanziaria.

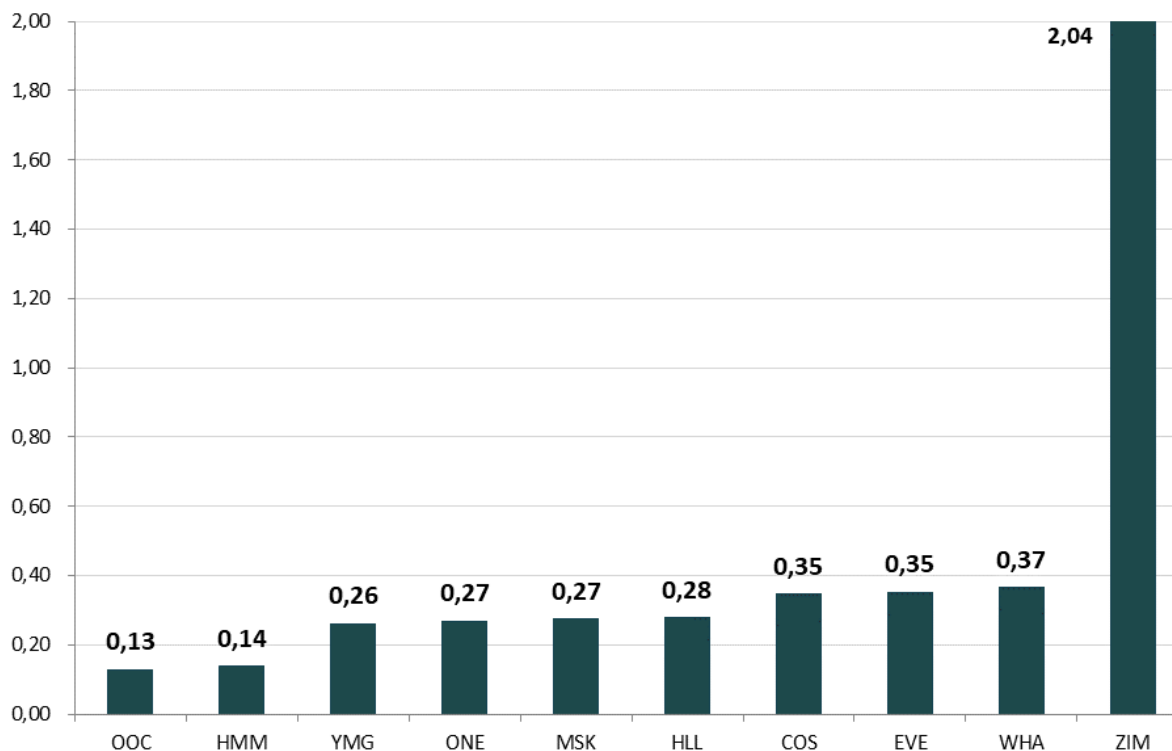


4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

Rapporto di indebitamento bancario (Debiti finanziari totali/Mezzi propri)

E' uno dei più comuni indicatori per valutare il grado di affidabilità di un'impresa ed è calcolato rapportando l'insieme dei debiti finanziari (a breve e medio/lungo termine vs banche, obbligazioni, ecc.) con i mezzi propri (MP), ossia il patrimonio netto dell'azienda, inteso come il capitale sociale più le altre componenti (riserve, utili non distribuiti, ecc.).

Un rapporto **inferiore all'unità** esprime un **forte livello di patrimonializzazione dell'impresa**; tale obiettivo può essere raggiunto con il concorso di diversi fattori tra i quali un alto grado di redditività, politiche di accantonamento degli utili, assetto proprietario in grado di sostenere direttamente gli aumenti di capitale, presenza nei mercati organizzati del capitale (es. Borsa).

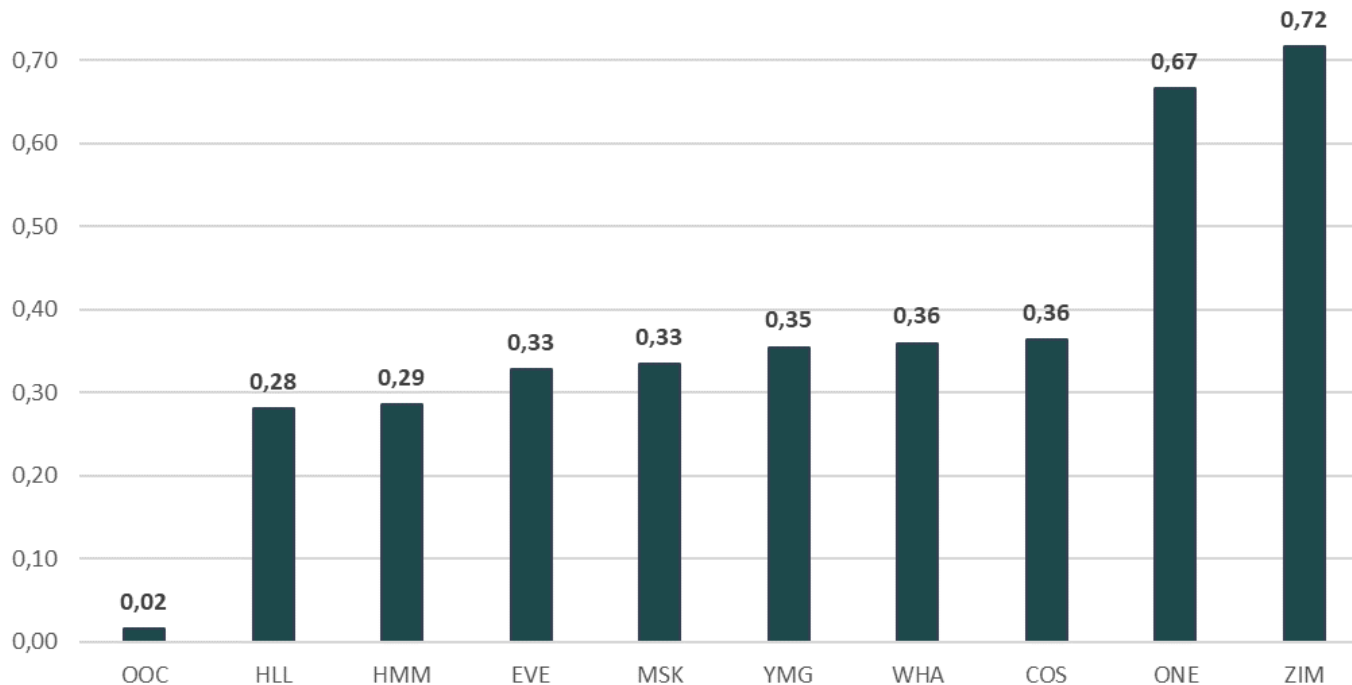


4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

Debiti vs banche a M-L/Immobilizzazioni fisse

Questo indice evidenzia la parte di investimenti fissi in impianti, attrezzature, mezzi (es. navi) finanziata con il ricorso al credito bancario a medio-lungo termine. Un valore basso dell'indice può significare una elevata capacità di autofinanziamento, oppure sintomo dell'utilizzo di passività a breve per il finanziamento degli impianti necessari all'attività aziendale.

Quest'ultimo aspetto è tanto più vero se il rapporto tra debiti finanziari totali e capitale proprio è alto (vedi indice precedente), ossia se il contributo dei mezzi propri, rispetto a quelli di terzi, è basso.

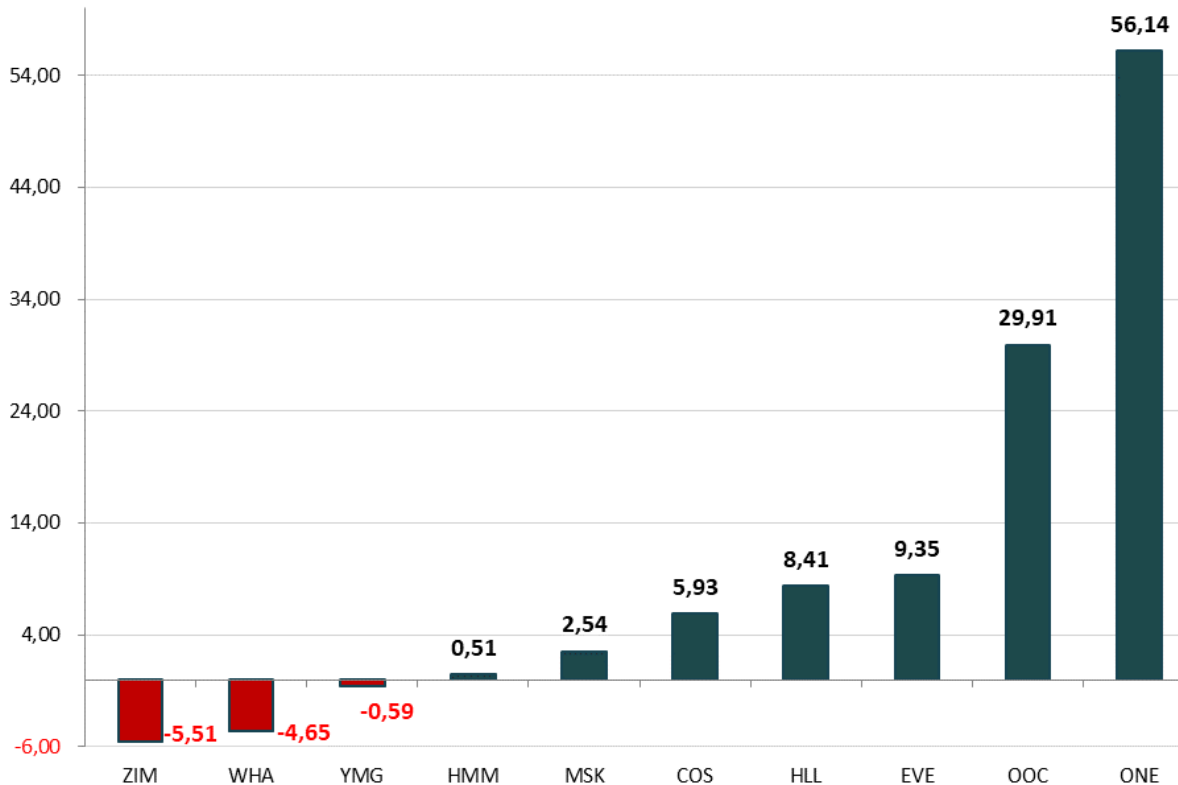


4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

EBIT/Oneri Finanziari

Il rapporto fornisce indicazioni sulla capacità della gestione operativa di far fronte agli interessi passivi. Con valori dell'indice **inferiori ad uno**, il reddito operativo (EBIT) **non è sufficiente** a coprire gli oneri finanziari. Ciò significa che la gestione operativa non è in grado di remunerare il capitale di terzi investito nell'impresa.

Se non intervengono altri fattori quali proventi finanziari significativi, oppure componenti straordinarie di gestione, l'impresa si trova in una situazione di evidente crisi finanziaria.



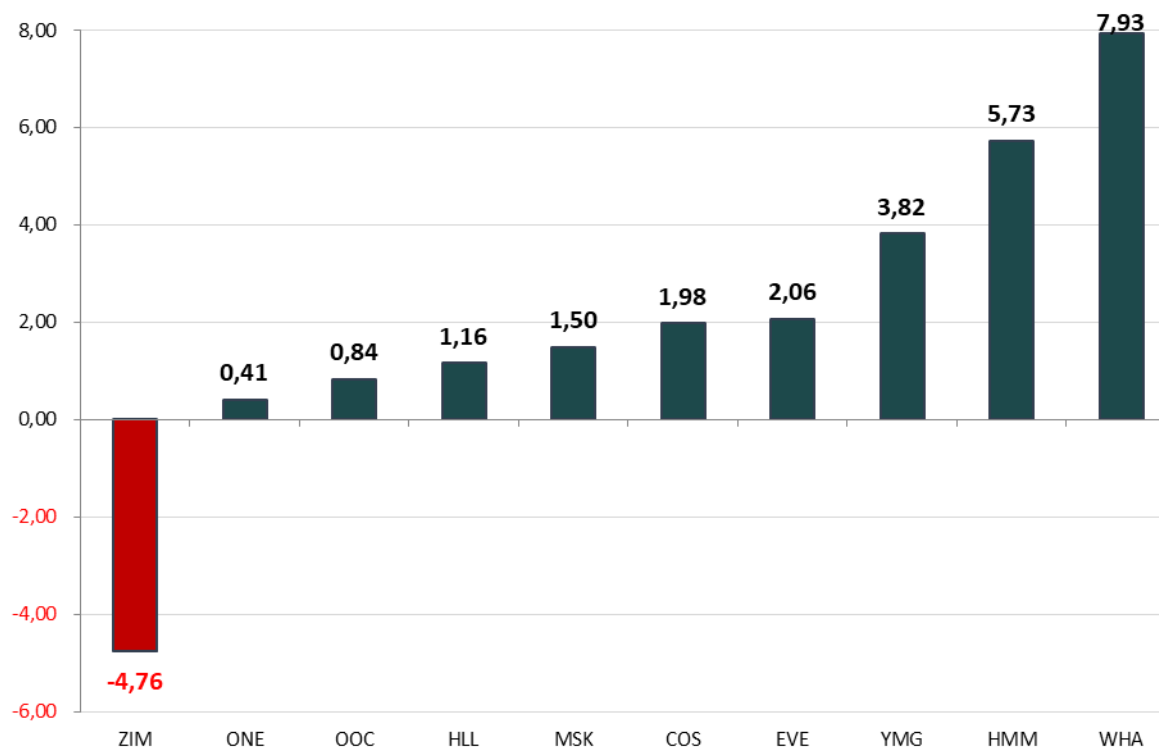
4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

Debiti finanziari a breve e lungo termine/EBITDA

Indice apprezzato dagli analisti per valutare la sostenibilità del debito da parte di un'impresa, esprime quanto è maggiore il volume dei debiti contratti verso terzi rispetto al flusso di cassa generato dalla gestione operativa. L'EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*) è ottenuto sottraendo dal fatturato tutti i costi ad esclusione degli ammortamenti e degli accantonamenti. Misura pertanto la capacità di generare cassa da parte della gestione operativa.

Le agenzie di rating fissano attorno a 3 - 4 volte il limite oltre il quale le società potrebbero assumere **un profilo di rischio non corretto, crescente al crescere dell'indicatore.**

Valori negativi indicano una redditività della gestione operativa (EBITDA) negativa e di conseguenza un profilo di rischio dell'impresa **estremamente elevato.**

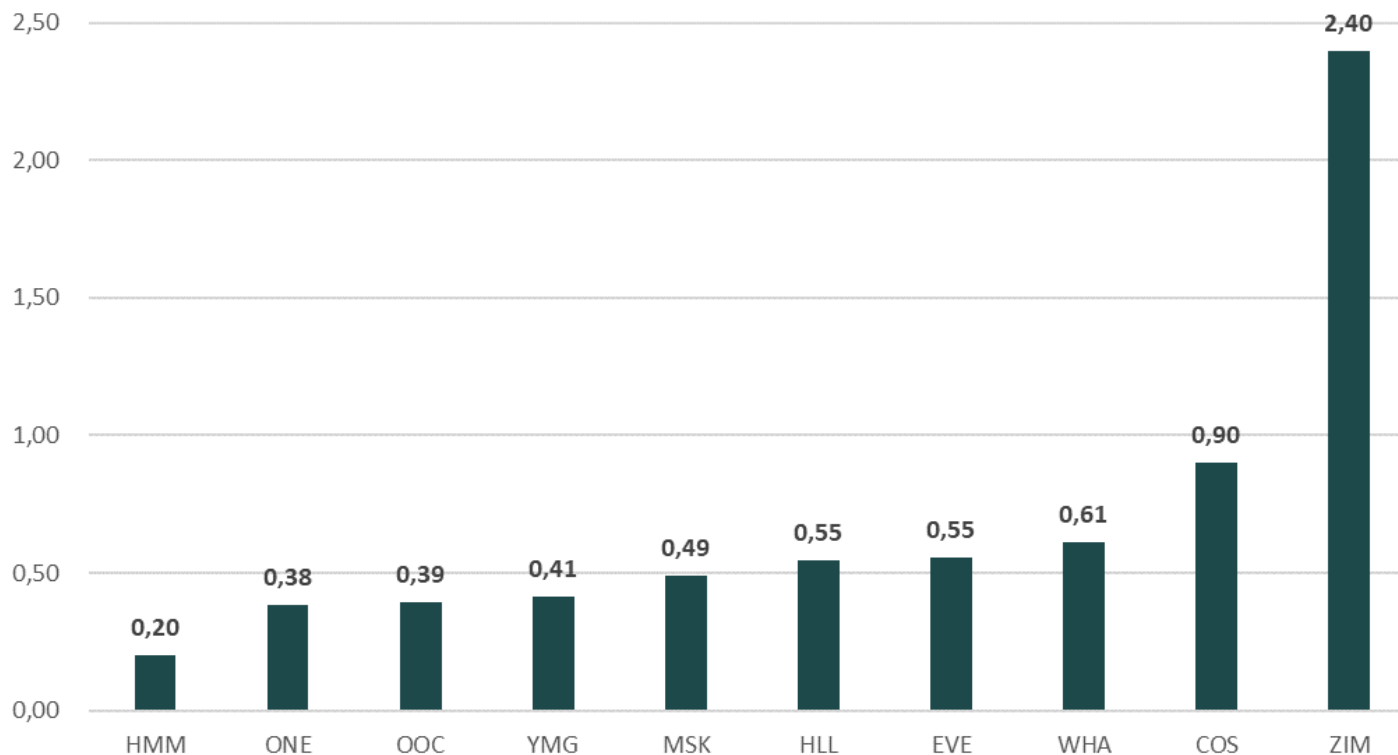


4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

Quoziente d'indebitamento (mezzi di terzi/mezzi propri)

Indice sintetico che misura l'indebitamento dell'impresa, rapportando l'insieme dei mezzi di terzi di qualunque natura, il capitale proprio (capitale sociale, riserve, ecc.).

Valori sotto l'unità indicano una forte patrimonializzazione dell'impresa, mentre valori sopra l'unità indicano un maggiore ricorso ai mezzi di terzi (tipicamente bancari) rispetto all'autofinanziamento. In genere valori dell'indice al di sopra del 3 evidenziano possibili situazioni di criticità, o che comunque meritano attenzione.



5. IL 1° TRIMESTRE DEL 2024

Pr quanto riguarda il 1° trimestre 2024 i risultati ottenuti dalle varie compagnie differiscono in modo significativo tra loro, con alcune, soprattutto quelle asiatiche, ma anche ZIM, che riescono ad aumentare fatturato e risultati finali, anche recuperando situazioni negative (es. Wan Hai e ZIM).

Company	Local Currency	Consolidated Income statement 1°Q23 (milions)	Consolidated Income statement 1°Q24 (milions)	% change 24/23	EBIT 1Q23 (milions)	EBIT 1Q24 (milions)	% change 24/23	Profit (loss) 1°Q23 (milions)	Profit (loss) 1°Q24 (milions)	% change 23/24
CMA (a)	USD	12.722	11.834	-7,0%	3.430	2.390	-30,3%	2.011	785	-61,0%
COS (b)	RMB	47.353	48.270	1,9%	9.853	9.160	-7,0%	8.582	7.682	-10,5%
EVE (b)	TWD	66.827	86.637	29,6%	11.137	15.654	40,6%	6.334	18.223	187,7%
HLL	EUR	5.619	4.260	-24,2%	1.747	365	-79,1%	1.893	299	-84,2%
MSK	USD	14.207	12.355	-13,0%	2.326	177	-92,4%	2.323	208	-91,0%
ONE	USD	4.639	3.860	-16,8%	1.185	223	-81,2%	1.210	356	-70,6%
OOC	USD	2.176	1.980	-9,0%	n.d.	n.d.	-	n.d.	n.d.	-
WHA	USD	800	864	8,0%	n.d.	n.d.	-	-70	145	306,9%
YMG	TWD	36.953	43.800	18,5%	1.470	7.900	437,5%	3.462	9.400	171,5%
ZIM	USD	1.390	1.452	4,5%	-14	167	1292,9%	-65	96	248,4%

a) EBITDA; b) Operating profit

I risultati di bilancio sono naturalmente influenzati dall'andamento dei noli, che ha determinato una flessione generalizzata dei ricavi per unità di carico (USD/Teu) rispetto ai valori dello stesso periodo del 2023, pur in presenza di un aumento dei volumi trasportati.

Fonte: bilanci aziendali, stampa specializzata

Compagnia	x1000 Teu			USD/Teu		
	1°T23	1°T24	Var %	1°T23	1°T24	Var %
COS	6.099	6.027	-1,2%	1.272	1.172	-7,9%
CMA	5.022	5.610	11,7%	1.767	1.400	-20,8%
HLL	2.842	3.037	6,9%	1.999	1.359	-32,0%
MSK	5.448	5.856	7,5%	1.435	1.184	-17,5%
ONE	2.595	3.000	15,6%	1.788	1.287	-28,0%
OOC	1.738	1.797	3,4%	1.252	1.102	-12,0%
WHA	3.642	4.480	23,0%	n.d.	n.d.	-
ZIM	769	846	10,0%	1.390	1.452	4,5%

DISCLAIMER

I dati e le analisi fornite in questo documento si basano su documenti pubblici ricavati dai siti Internet delle società.

Lo scopo dei dati e delle informazioni è prettamente informativo e non rappresentano, in alcun modo, una sollecitazione all'investimento, né vogliono condizionare le eventuali scelte commerciali dei lettori. Qualsiasi decisione di investimento, o scelta commerciale, che venga presa in relazione all'utilizzo di informazioni ed analisi presenti nel documento è di esclusiva responsabilità dell'investitore, o del commerciale, che deve considerare i contenuti del documento unicamente come strumenti di informazione, analisi e supporto alle decisioni.

Il contenuto dell'analisi non può in nessun caso essere interpretato come consulenza, invito all'investimento, offerta o raccomandazione per l'acquisto, la vendita, l'esercizio di una transazione o in generale condizionare le scelte commerciali dei lettori. Questo documento con tutti i suoi contenuti va considerato esclusivamente come opinione e analisi indipendente dei mercati, svolta attraverso metodologie comunemente utilizzate nell'analisi economico-finanziaria. In nessun modo e per nessuna ragione il lettore di questo documento può o deve considerare le indicazioni dell'analisi come sollecitazione all'investimento, o a condizionare le sue scelte commerciali.

Esclusione di garanzia

Non si garantisce in alcun modo che l'intero contenuto del documento sia esatto, completo o affidabile. In particolare, le informazioni e le opinioni vengono fornite senza alcuna garanzia. Quanto contenuto nel documento non rappresenta un consiglio di investimento, né vuole condizionare le scelte commerciali e non si garantisce che se ne possa fare affidamento per effettuare un investimento, o una scelta commerciale. L'eventuale utilizzo dei dati e delle informazioni come supporto di scelte di operazioni di investimento o altre decisioni è pertanto a completo rischio dell'utente, che si assume in proprio le responsabilità derivanti da perdite o da ogni altro danno diretto o indiretto.

Responsabilità

In nessun caso gli autori potranno essere ritenuti responsabili per danni diretti o indiretti derivanti direttamente o indirettamente dal contenuto o dall'uso del documento e delle analisi.

Rimane fermo che qualsiasi dato, o analisi che risultasse imprecisa, verrà prontamente corretta.