

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I timori dei vettori europei per il dumping sui noli container di HMM e The Alliance

Nicola Capuzzo · Tuesday, April 28th, 2020

I sussidi pubblici del governo sudcoreano a Hyundai Merchant Marine (Hmm) e una possibile concorrenza al ribasso sui noli tengono banco nel mercato del trasporto marittimo di container. Un approfondimento di [Lloyd's Loading List](#) è interamente dedicato alla domanda: **Hmm deciderà di scatenare una guerra dei noli che può mettere a repentaglio la redditività economica di molti suoi rivali in un periodo già complicato dal coronavirus?**

Questa possibilità secondo alcuni stakeholder di settore non è improbabile e non a caso l'associazione degli armatori danese, nazione in cui domina il gruppo Maersk, hanno prontamente denunciato i sussidi pubblici in favore di Hmm dicendosi "profondamente preoccupati" dei possibili effetti distorsivi sul mercato.

Più precisamente il presidente sudcoreano Moon Jae-in, in occasione della cerimonia di battesimo della nave portacontainer Hmm Algeciras (la più grande al mondo in termini di capacità con quasi 24.000 Teu), ha annunciato che il Paese stanzierà circa un miliardo di dollari per sostenere lo shipping. Di questi, circa 384 potrebbero essere di fatto destinati al primo vettore marittimo sudcoreano attivo nel settore container che a sua volta sta sostenendo la navalmeccanica con un importante programma di costruzione di nuove navi. Come la Hmm Algeciras saranno in totale una dozzina le portacontainer ultra large che i cantieri navali sforneranno e che entreranno in servizio sulle rotte fra Estremo Oriente ed Europa dove al momento c'è semmai un problema di abbondanza di stiva a causa di una domanda di trasporto affossata dal Covid-19.

Hmm attualmente è la nona compagnia di navigazione al mondo per capacità di stiva in flotta ma presto salirà all'ottavo proprio grazie al naviglio in costruzione e già negli anni passati è stata beneficiaria di molteplici salvataggi pubblici dopo aver accumulato perdite per oltre 1,5 miliardi di dollari negli ultimi cinque anni. Quattro anni fa era quasi fallita ma la Corea del Sud non poteva permettersi di perdere prima Hanjin e poi anche Hyundai Merchant Marine.

Di qui il nervosismo dei competitor, fra gli altri Maersk e Msc, che nel passato recente hanno più volte sollevato la questione della concorrenza distorta soprattutto nei confronti dei player privati europei che non possono beneficiare degli stessi aiuti pubblici.

Una fonte anonima citata Lloyd's Loading List operativa presso una compagnia di linea sostiene

che Hmm abbia “in mano un altro assegno in bianco. Potrebbero usarlo per iniziare una guerra di tariffe che metta fuori gioco uno o più dei competitor privati. Tanto sanno di essere sostenuti finanziariamente”. La stessa fonte ritiene che la stessa potenziale minaccia per i vettori europei potrebbe arrivare anche da altre shipping company statali. “Il coronavirus potrebbe essere la loro opportunità per ridurre i plauer sul mercato”.

Daniel Richards, analista di Maritime Strategies International, ritiene che il sostegno statale a Hmm sollevi diverse questioni fondamentali per il settore dei trasporti marittimi di linea: la prima è se un’azione di dumping sia qualcosa che il vettore sudcoreano intenda effettivamente perseguire, la seconda è se questo possa essere efficace o meno.

“Sulla prima questione avere un’azienda con piani dichiarati di aumentare il proprio market share – penso che Hmm stia puntando al 7° posto fra i global carrier sui traffici est-ovest nel 2021 – e che sta per aumentare in maniera sostanziale la capacità impiegata crea inevitabilmente un incentivo a cercare di conquistare quanti più container possibili” ha affermato Richards.

Lo stesso individua però anche molteplici ragioni per cui **Hmm potrebbe essere scoraggiata dall’adottare una strategia di “noli ridotti e conquista di quote di mercato”**, in particolare perché il pacchetto di sostegno annunciato dal governo sudcoreano è volto a garantire la sua sopravvivenza, non come una sovvenzione finalizzata a mettere fuori mercato i competitor. “La perdita operativa di Hmm nel settore dei container è stata di circa 340 miliardi di Won (277 milioni di dollari) nell’esercizio fiscale 2008/19, che non è stato un grande anno per Hyundai, ma probabilmente una passeggiata di salute rispetto al 2019/20. Quindi, anche con quest’ultimo sostegno finanziario, non credo avranno molto spazio di manovra per assorbire gli effetti finanziari di noli più bassi, a meno che la loro quota di mercato non aumenti di molto”.

Va poi considerate che l’alleanza di cui il liner sudcoreano fa parte (The Alliance) potrebbe anche mitigare qualsiasi fuga in avanti da parte di Hmm che solo da poche settimane si è unita ad Hapag-Lloyd, Ocean Network Express (One) e Yang Ming. “Se il vettore pensasse di far scendere i noli, si dovrebbe essere abbastanza sicuri che anche i concorrenti non lo faranno ottenendo in questo modo un aumento della propria quota di mercato” ha sottolineato ancora l’analista secondo il quale sono elevati i rischi di un’azione come quella ipotizzata.

Oltre ai sussidi diretti a Hmm c’è, sempre secondo Richards, un’altra minaccia da tenere in attenta considerazione quando si parla di noli al ribasso ed è il consorzio armatoriale Ocean Alliance di cui fanno parte Cma Cgm, Cosco, Evergreen e Oocl. Per l’esperto di Maritime Strategies International

il fatto che i vettori coinvolti in questa alleanza siano dimensionalmente molto grandi e uno di loro sia sostenuto dal governo cinese, potrebbe spiegare la scelta di cancellare il minor numero possibile di partenze dei servizi di linea nel trimestre in corso. Insomma il ragionamento è che, con le spalle forti e con l’aiuto dei rispettivi Stati, potrebbero aver scelto di operare volutamente in perdita pur di aumentare le loro quote di mercato in questo secondo trimestre dell’anno.

Richards in conclusione ritiene che **il buon senso prevarrà fra le compagnie di navigazione di linea** e che la strategia sarà quasi sicuramente quella di mantenere i noli il più possibile elevati per limitare i danni. “I timori dei vettori europei non sono però infondati e ci sarà probabilmente una certa concorrenza sui margini per accaparrarsi quote di mercato sulle rotte principali anche se l’affidabilità del servizio offerto potrebbe in questa fase essere uno strumento migliore del prezzo

per raggiungere l'obiettivo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, April 28th, 2020 at 6:41 pm 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.