

LE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE: UN'ANALISI ECONOMICO-FINANZIARIA





PREMESSA



IL CONTESTO GENERALE E IL MERCATO DELLO SHIPPING



SOCIETA' CONSIDERATE E PERFORMANCE OPERATIVE



LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE



IL 1° TRIMESTRE 2025

1. PREMESSA

Nel presente rapporto vengono analizzati i risultati economico-finanziari relativi al **2025** di **10 società**. Ricordiamo che MSC, leader di mercato, 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 e la capacità di trasporto in Teu negli ultimi anni.

Anche CMA CGM non pubblica il bilancio. Quello analizzato è relativo al 2024, reso disponibile sul prospetto di offerta di obbligazioni per 700.000 EUR di settembre 2025.

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.

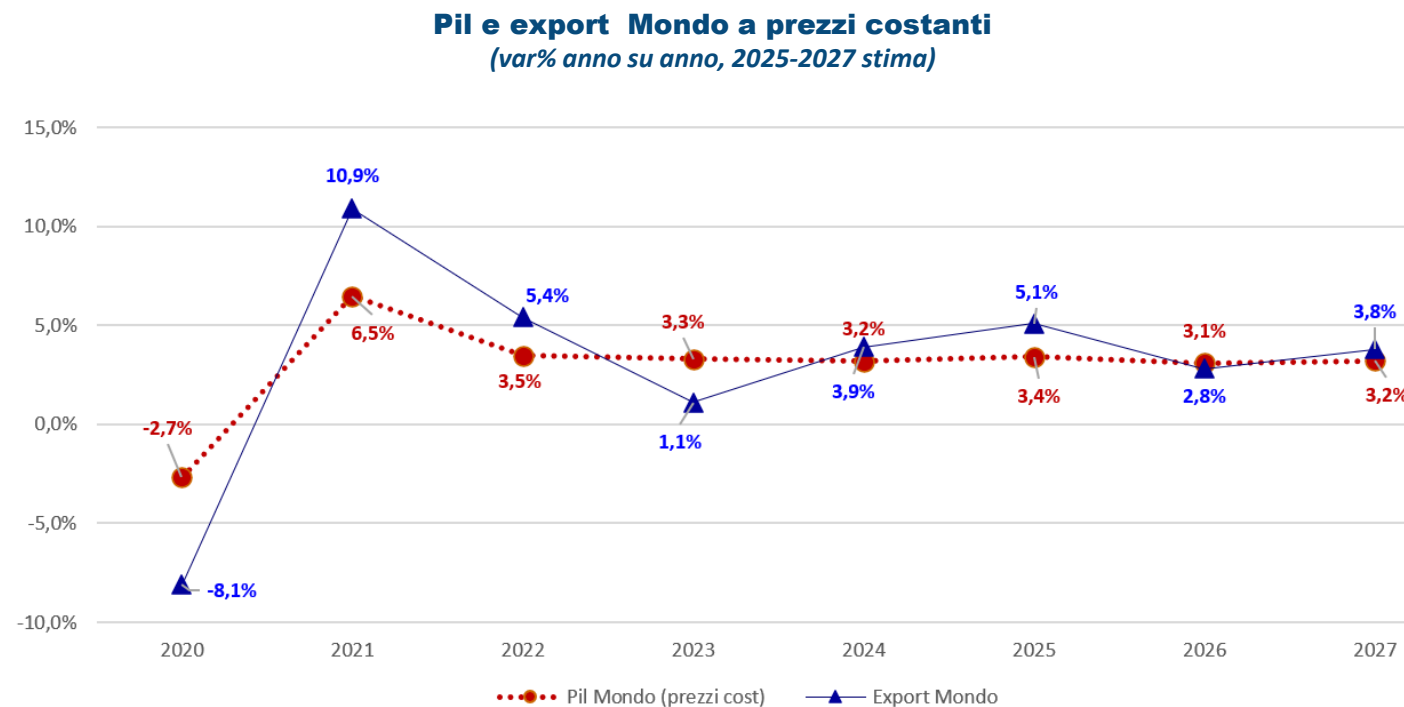
2. IL CONTESTO GENERALE E IL MERCATO DELLO SHIPPING

Le guerre in corso, sia quella ucraina, sia quella in Medio Oriente tra Stati Uniti, Israele ed Iran, iniziata a fine febbraio di quest'anno, hanno creato **scenari di assoluta imprevedibilità**.

Le conseguenze dell'aumento dei costi dell'energia, delle sanzioni imposte ai vari paesi belligeranti, ma soprattutto il clima di insicurezza che condiziona le scelte dei vari attori, siano essi imprese, che cittadini comuni, sono una **minaccia per lo sviluppo economico globale**.

In conseguenza di ciò i principali centri di ricerca e analisi (FMI, Banca Mondiale, World Economic Forum, ecc.) hanno ridimensionato le previsioni di crescita del Pil dell'anno in corso, facendo sempre presente che esse sono suscettibili di variazioni anche significative, in senso positivo, o negativo, in base all'andamento dei vari conflitti.

Ridimensionate anche le stime dell'andamento del **commercio internazionale**, che secondo il FMI crescerà nel 2026 del **+2,8%** contro il 5,1% del 2025.

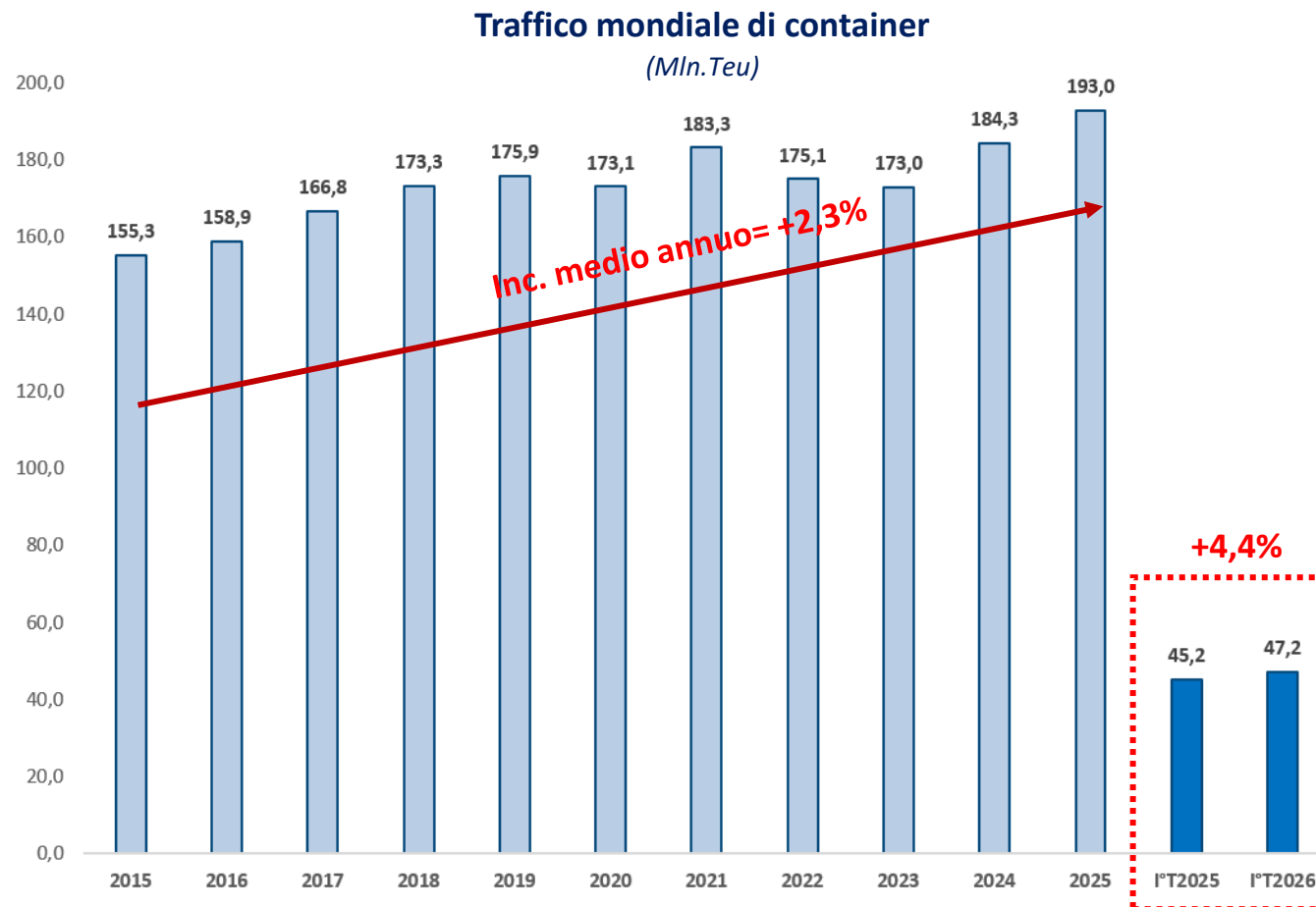


Fonte: elaborazioni su dati FMI World Economic Outlook Update, aprile 2026.

2. IL CONTESTO GENERALE E IL MERCATO DELLO SHIPPING

Si stima che il **traffico container globale** (al netto delle attività di trasbordo e feeder) nel **1° trimestre del 2026** abbia superato **47 Mio.TEU**, con una crescita del **4,4%** rispetto allo stesso periodo del 2025. La crescita maggiore ha riguardato il traffico infraregionale (+5,1%) rispetto a quello intercontinentale (+4,1%).

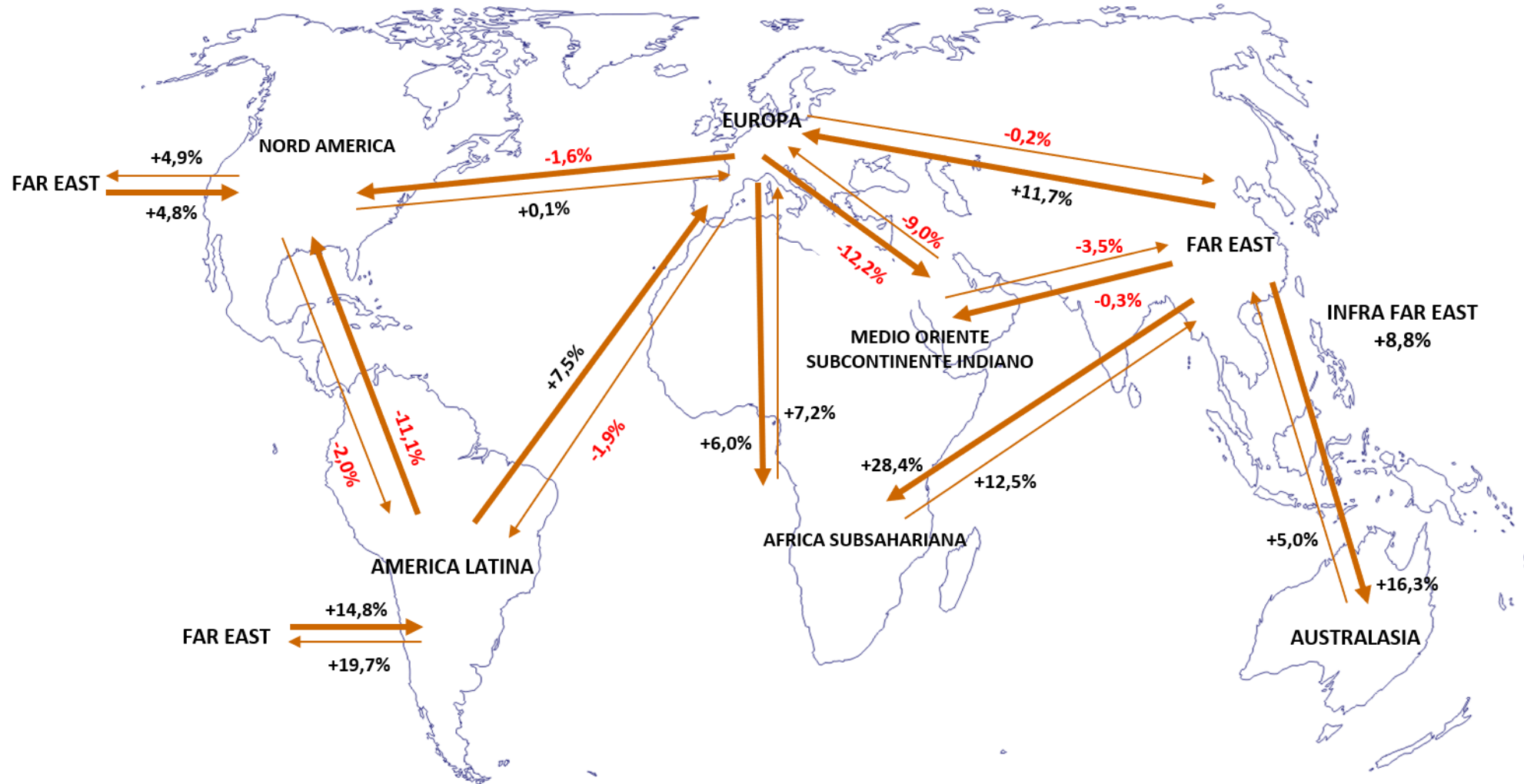
Sulla base dei dati CTS per le principali aree geografiche, il **Far East** è una di quelle più dinamiche (**+8,8%**) insieme all'**Africa Sub-sahariana** (+14,8%) e all'**America Latina** (+4,4%). In flessione l'export europeo (-4,6%).



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 periodo **Gen-Mag 2026** rispetto allo stesso periodo del 2025.

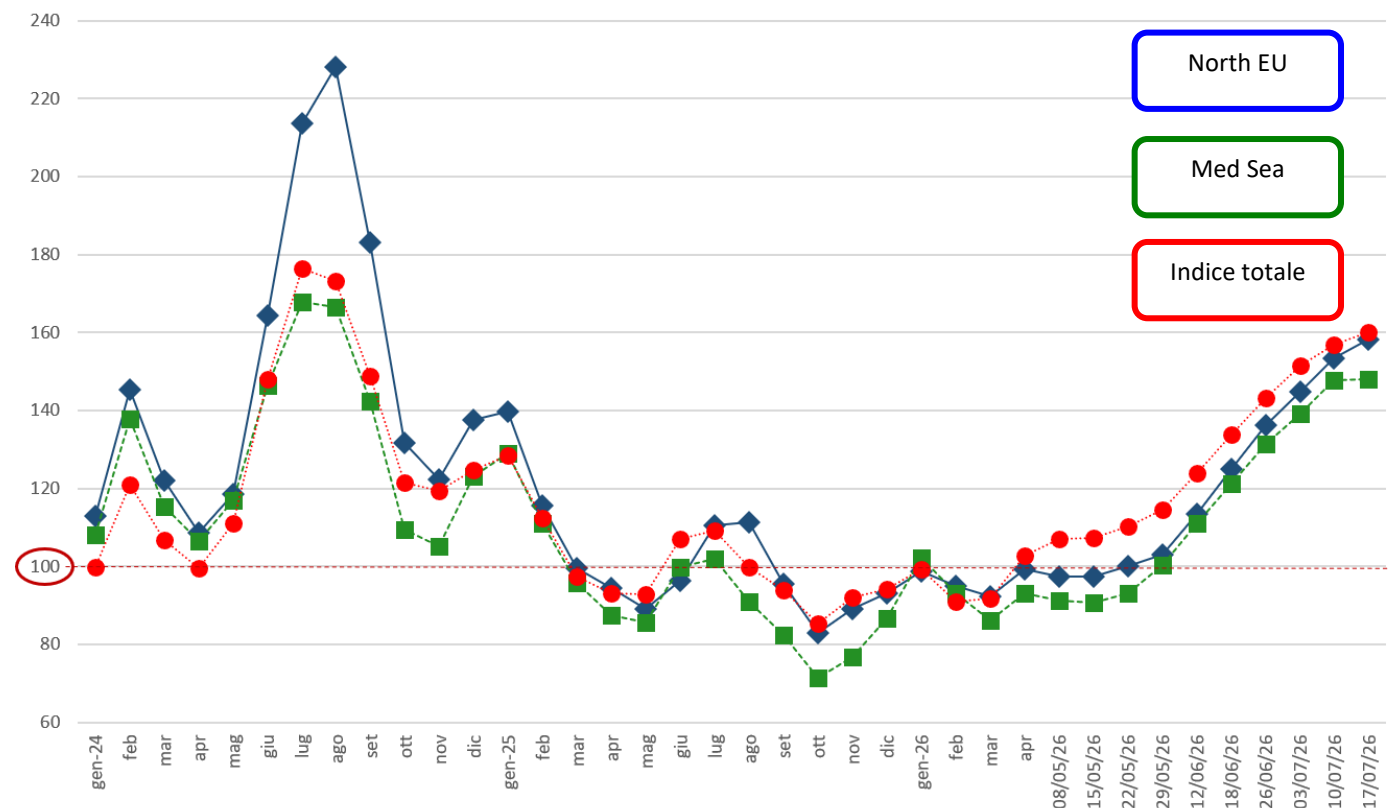


Fonte: DynaLiners

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 2024 – 17 luglio 2026 (2023= 100)**. Attualmente, i noli verso i porti del **Nord Europa** e del **Mediterraneo**, sono in forte ripresa, dopo la flessione di inizio anno e il periodo critico dell'attacco all'Iran.

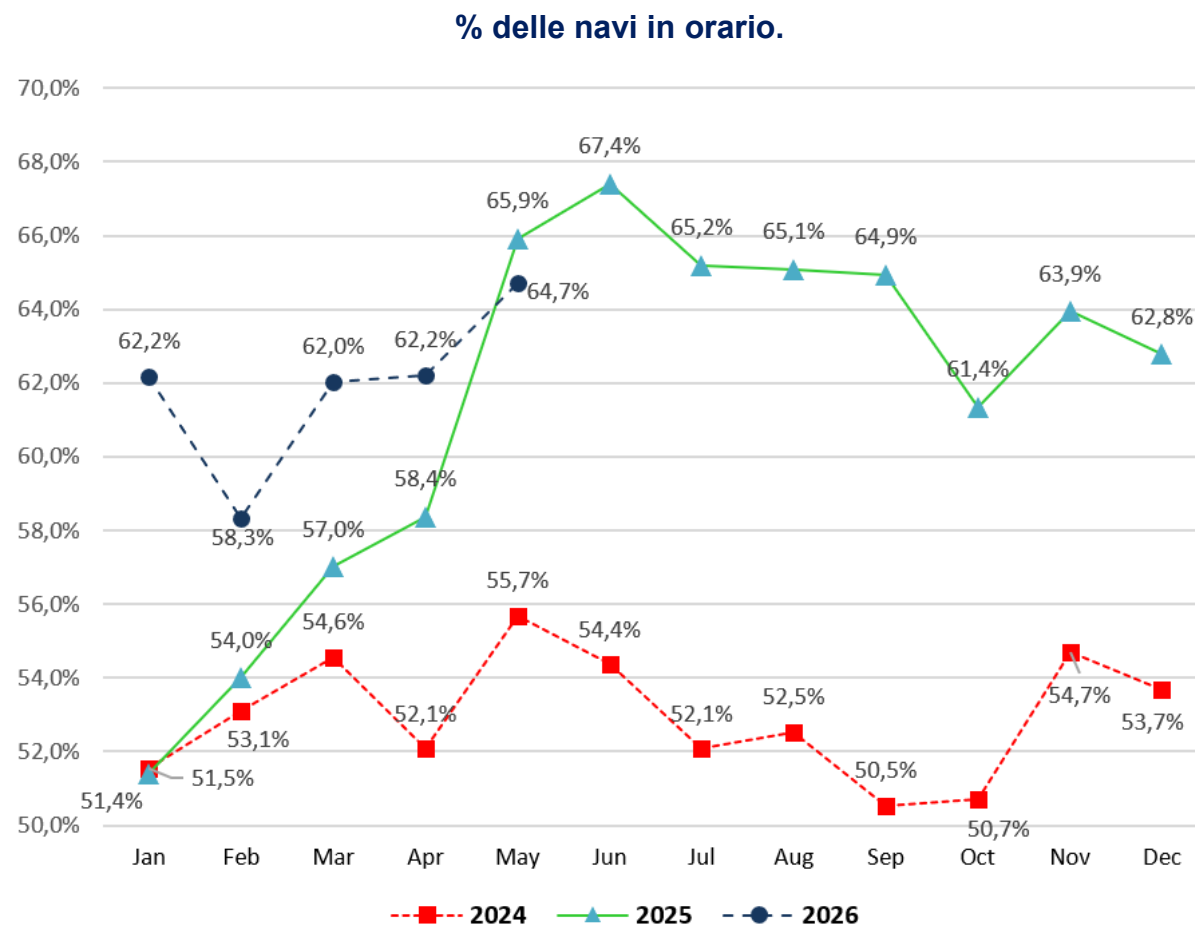
Andamento del CCFI, gennaio 2024 – 17/07/2026 (gennaio 2023= 100)



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

Sulla base dei dati raccolti da **Sea Intelligence**, nei primi cinque mesi del 2026 ha visto un miglioramento delle performance marittime, in termini di percentuale di navi arrivate in orario sul totale, che si colloca su valori superiori al 60%, tranne il mese di febbraio.



Fonte: elaborazioni su dati Sea-Intelligence

2. IL CONTESTO GENERALE E IL MERCATO DELLO SHIPPING

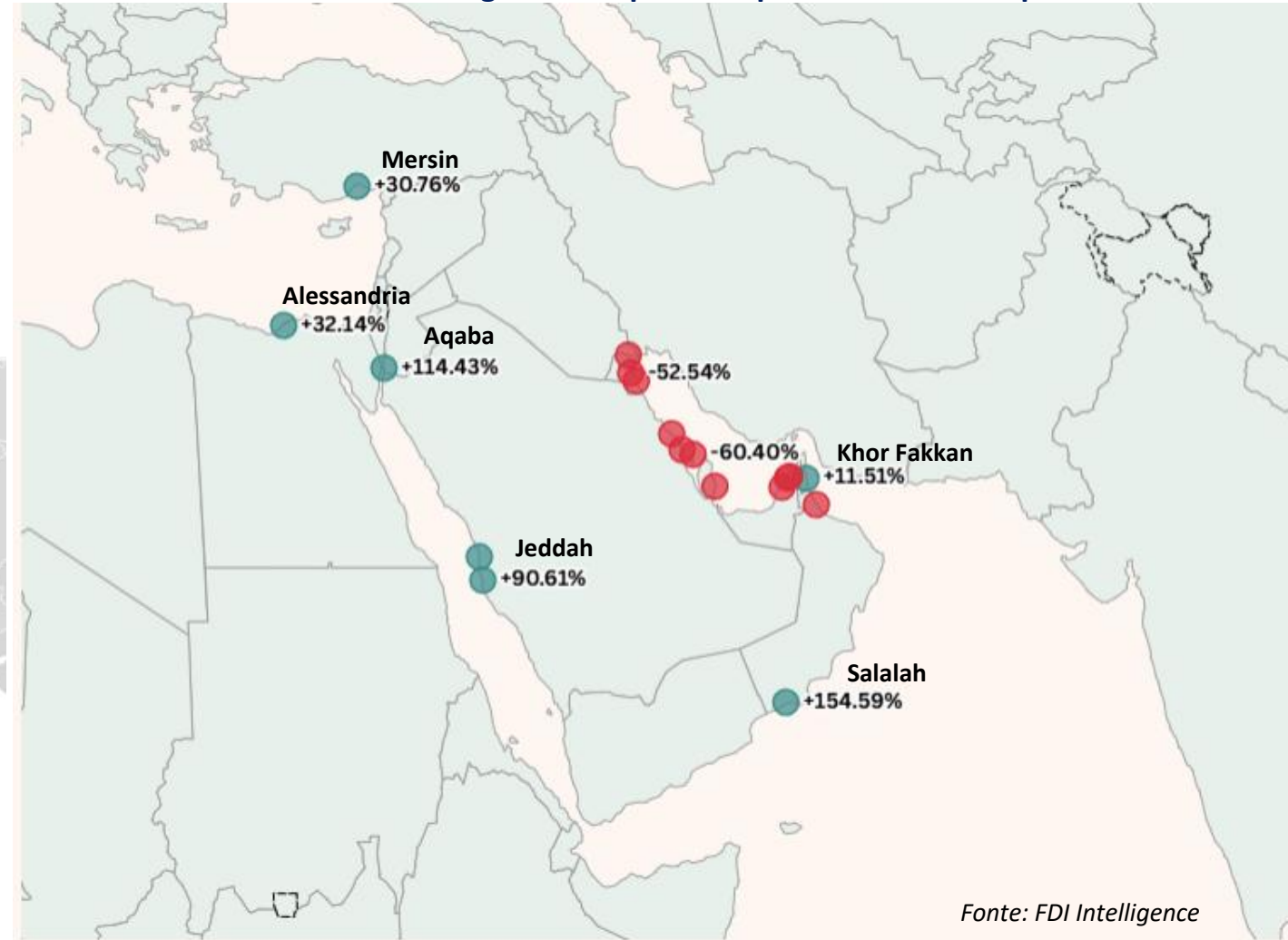
Anche i transiti attraverso lo **Stretto di Hormuz**, per i noti motivi, hanno subito una **drastica riduzione**. Attualmente, sulla base dei dati forniti dal sito Strait of Hormuz, passano dallo Stretto una media di **10 navi/giorno**, contro le **60 pre-ostilità (- 83%)**. La conseguenza immediata è stata la flessione delle attività nei porti del Golfo e la crescita di quelli esterni, localizzati lungo la penisola arabica, come Khor Fakkan, Salalah, Jeddah, ecc.

Per quanto riguarda il traffico container, i paesi del Golfo stanno riorganizzando i propri corridoi logistici per bypassare Hormuz, utilizzando i porti esterni come gateway da cui partire con servizi terrestri diretti verso le varie località del Golfo Persico.

Più complesse le alternative per **trasporto del greggio**, considerando che in tempi normali ne passavano dallo Stretto circa **20 Mln.bbl/giorno**. Le alternative sono l'utilizzo delle varie pipeline che raggiungono i porti esterni, la cui capacità totale non supera però i **10 milioni di barili giorno**.

Inoltre non tutti i porti esterni sono adeguatamente attrezzati per servire le grandi petroliere.

Variazione % del booking in alcuni porti nel periodo febbraio-aprile 2026.



Fonte: MSC's new land route across South Arabia© MSC

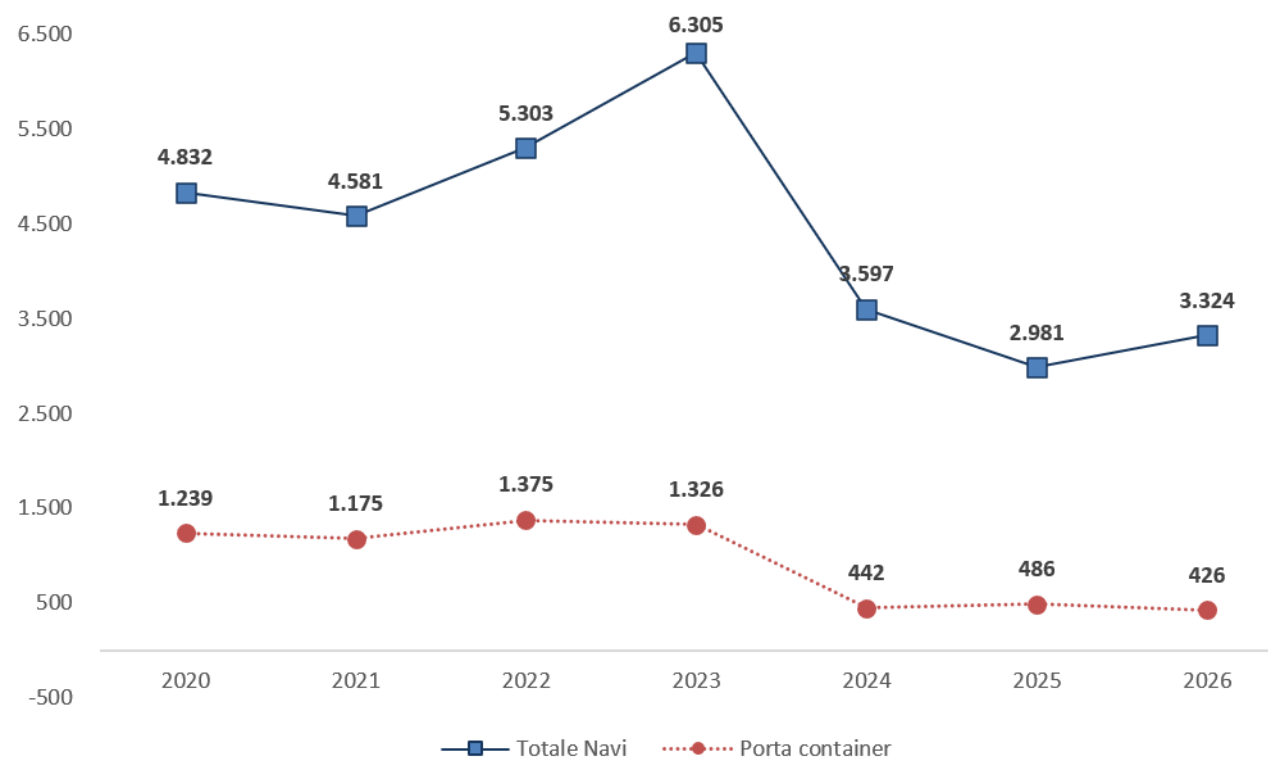
Fonte: FDI Intelligence

2. IL CONTESTO GENERALE E IL MERCATO DELLO SHIPPING

Come noto la crisi mediorientale ha coinvolto anche il **Canale di Suez**, via d'acqua fondamentale per i traffici tra Far East ed Europa, minacciati dall'azione degli Houthi. Le compagnie di navigazione hanno risposto deviando le navi sul Capo di Buona Speranza, una rotta antica, più sicura, ma che comporta un significativo allungamento dei tempi di navigazione (10-15 giorni).

Il traffico lungo il Canale di Suez ne ha naturalmente risentito. Considerando i dati relativi al **1° trimestre di ogni anno**, i transiti si sono infatti **drasticamente ridotti** rispetto ai valori massimi raggiunti nel 2023, con un calo del **47,2%** per quanto riguarda il totale delle navi e del **68%** per le sole **portacontainer**.

Transiti da Suez nel primo trimestre di ogni anno (numero di navi).



Fonte: Suez Canal Authority

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.

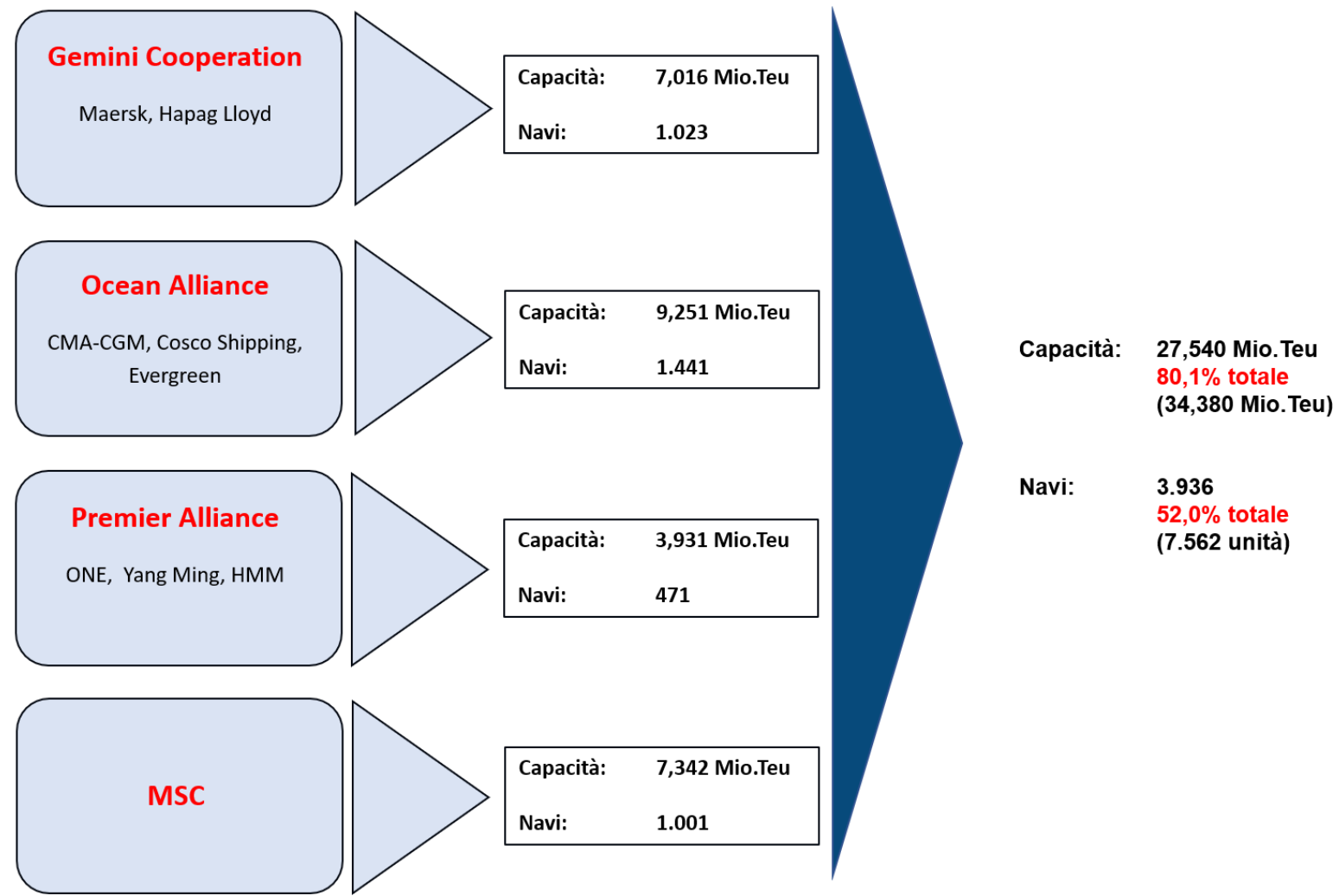
La flotta a disposizione delle compagnie indicate, a fine 2025, era di **3.175 navi**, il 42% circa delle portacontainer totali, con una capacità di 21,5 Mln.Teu e una capacità media per nave di **6.782 Teu**.

Company	Sigla	N° navi			Capacità totale (x 1000 Teu)			Capacità x nave (Teu)			Teu trasportati (x1000)	
		2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2024	2025
CMA-CGM	CMA	624	652	683	3.578	3.824	4.002	5.734	5.865	5.859	23.570	24.240
CoscoSL, of which:	COS	490	511	530	3.054	3.317	3.418	6.233	6.491	6.449	25.939	27.434
- OOCL	OOC	121	126	139	965	986	1.148	7.975	7.825	8.259	7.595	7.874
Evergreen	EVE	211	221	228	1.645	1.740	1.831	7.796	7.873	8.031	n.d.	10.763
Hapag-Lloyd	HLL	260	299	301	1.972	2.346	2.450	7.585	7.846	8.140	12.467	13.486
Hyundai MM	HMM	71	83	94	784	891	1.027	11.042	10.735	10.926	n.d.	4.160
Maersk	MSK	675	707	722	4.117	4.307	4.566	6.099	6.092	6.324	24.676	25.884
ONE	ONE	232	255	279	1.800	1.967	2.185	7.757	7.714	7.830	6.550	6.545
Wan Hai	WHA	114	114	116	456	515	573	4.002	4.517	4.937	n.d.	n.d.
Yang-Ming	YMG	94	97	98	707	706	719	7.521	7.278	7.337	4.718	4.419
ZIM	ZIM	124	131	124	619	780	762	4.992	5.954	6.145	3.751	3.663
Totale		2.895	3.070	3.175	18.732	20.393	21.532	6.470	6.643	6.782	101.671	120.594
MSC		800	879	1.001	5.614	6.303	7.342	7.018	7.171	7.335		
Totale		3.695	3.949	4.176	24.346	26.696	28.874	6.589	6.760	6.914		

Fonte: DynaLiners, Alphaliner Top 100, bilanci aziendali

3. SOCIETA' CONSIDERATE E PERFORMANCE OPERATIVE

Le società coinvolte nelle **tre grandi alleanze**, cui si aggiunge **MSC**, (nove società, non è inclusa ZIM) controllano l'**80%** dell'offerta di capacità e il **52%** delle navi, con capacità media per nave di circa **7.000 Teu/nave**, contro una media complessiva di 1.800 Teu/nave delle restanti 91 società.



Fonte: bilanci aziendali, Alphaliner TOP 100 (luglio 2026)

3. SOCIETA' CONSIDERATE E PERFORMANCE OPERATIVE

Nella tabella sono elencate le più **recenti acquisizioni** delle principali compagnie di navigazione.

Le aziende acquisite operano in genere nell'erogazione di servizi di logistica e trasporto. Lo scopo, da parte delle compagnie, è quello di ampliare la gamma dell'offerta, in un ottica *door-to-door*.



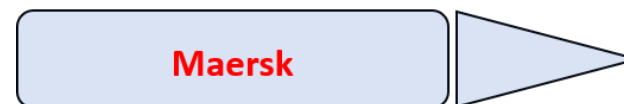
- CEVA Air & Ocean
- GEFECO
- La Mériidionale
- The Ingram Micro Commerce & Lifecycle Services
- Colis Privé
- Santos Brasil (93,07%)
- CSP Spain (49%)
- Stellar
- Almadjorie Logistics (60%)
- Air Belgium



- Bollore Africa Logistics
- Clasquin (42%)
- Log-In Logistica (67%)
- Rimorchiatori Mediterranei



- Spinelli Group (49%)
- ATL Haulage Contractors Ltd
- CNMP Le Havre (60%)



- Martin Bencher
- Pilot Freight Services
- LF Logistics Holding Ltd
- Senator International Spedition
- Visible Supply Chain Management
- Performance Team
- KGH Customs Services

N.B.: dove non indicata la quota acquisita è pari al 100%

Fonte: CMA CGM su dati Drewry.

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), **ROI** (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.

Company	Local Currency	Consolidated Income statement 2023 (milions)	Consolidated Income statement 2024 (milions)	Consolidated Income statement 2025 (milions)	% change 24/25	EBIT 2023 (milions)	EBIT 2024 (milions)	EBIT 2025 (milions)	% change 24/25	Profit (loss) 2023 (milions)	Profit (loss) 2024 (milions)	Profit (loss) 2025 (milions)	% change 24/25	Profit (loss)/ Revenue (%)
CMA (a)	USD	47.016	55.476	54.380	-2,0%	9.010	13447	10.570	-21,4%	3.640	5.675	2.380	-58,1%	4,4%
COS	RMB	178.571	235.217	219.503	-6,7%	22.487	58.412	34.006	-41,8%	28.396	55.593	35.216	-36,7%	16,0%
EVE	TWD	290.655	463.568	379.069	-18,2%	46.528	162.829	75.091	-53,9%	39.975	143.984	70.247	-51,2%	18,5%
HLL	EUR	18.094	19.269	18.633	-3,3%	2.579	2.566	984	-61,6%	2.951	2.392	924	-61,4%	5,0%
HMM	KRM	8.400.969	11.700.224	10.721.177	-8,4%	521.014	3.475.280	1.392.674	-59,9%	968.692	3.782.129	1.851.282	-51,1%	17,3%
MSK	USD	51.705	55.829	53.988	-3,3%	3.499	6.130	2.997	-51,1%	3.908	6.232	2.915	-53,2%	5,4%
OOC	USD	8.359	10.275	9.723	-5,4%	867	2.221	1.177	-47,0%	1.369	2.579	1.515	-41,3%	15,6%
WHA	TWD	102.016	163.200	140.352	-14,0%	-8.628	50.186	32.980	-34,3%	-5.783	47.421	31.487	-33,6%	22,4%
YMG	TWD	140.990	222.705	163.558	-26,6%	-1.502	67.648	15.279	-77,4%	5.077	64.469	17.377	-73,0%	10,6%
ZIM	USD	5.177	8.427	6.904	-18,1%	-2.503	2.487	983	-60,5%	-2.688	2.154	482	-77,6%	7,0%
ONE (b)	YEN	3.909.100	2.096.302	3.028.057	44,4%	1.988.597	36.764	514.669	1299,9%	2.003.190	135.698	604.004	345,1%	19,9%
ONE (c)	USD	14.536	19.233	16.620	-13,6%	2.044	3.804	310	-91,9%	974	4.244	338	-92,0%	2,0%

a) EBITDA

b) chiusura 31/03, in YEN

c) anno solare, in USD

Fonte: bilanci aziendali

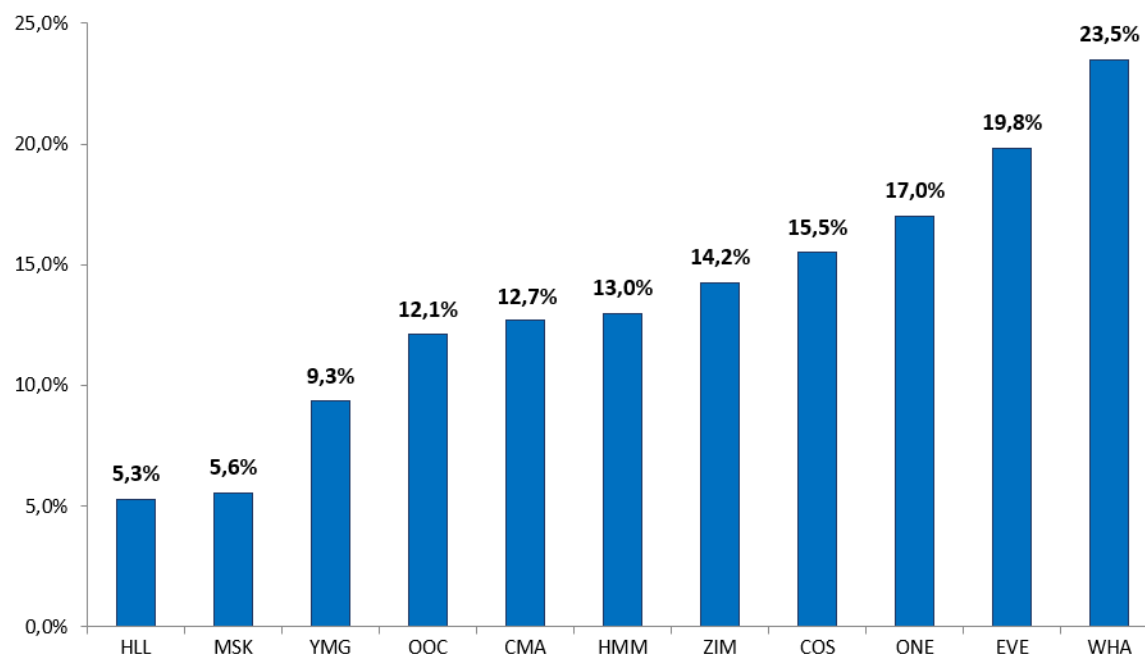
4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

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.



NB: CMA anno 2024

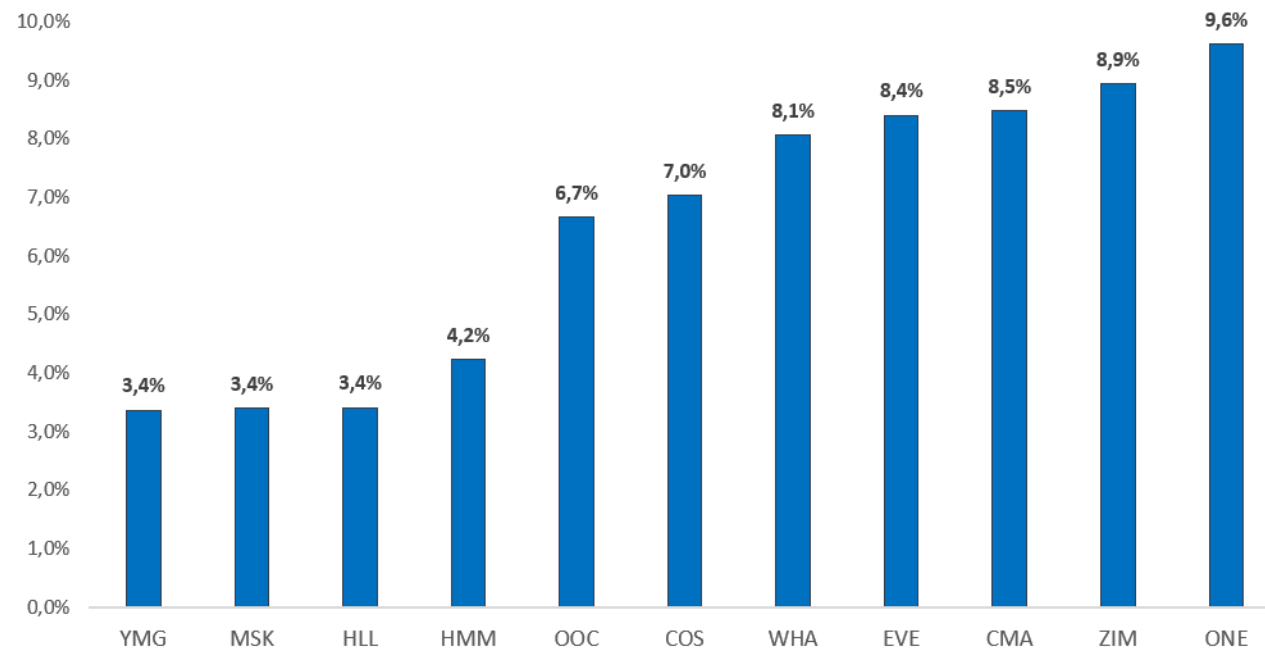
4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

ROI (EBIT, o reddito operativo/Totale attivo)

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

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

Il ROI 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.



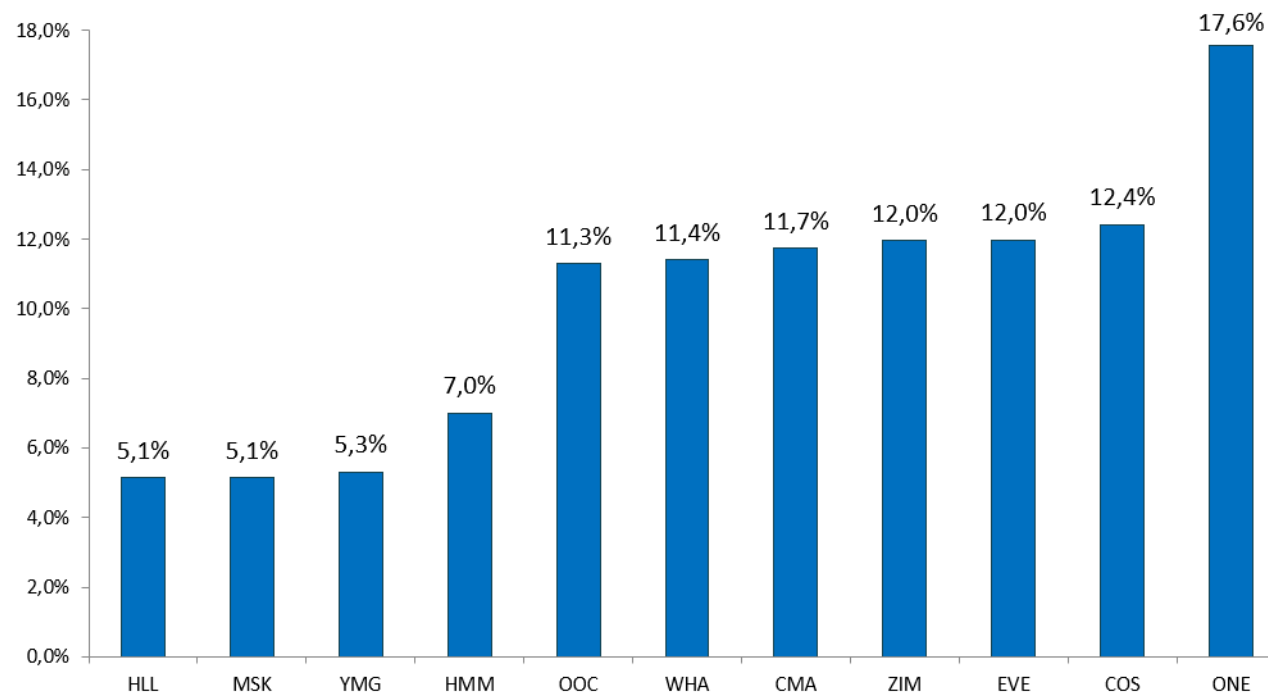
NB: CMA anno 2024

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).

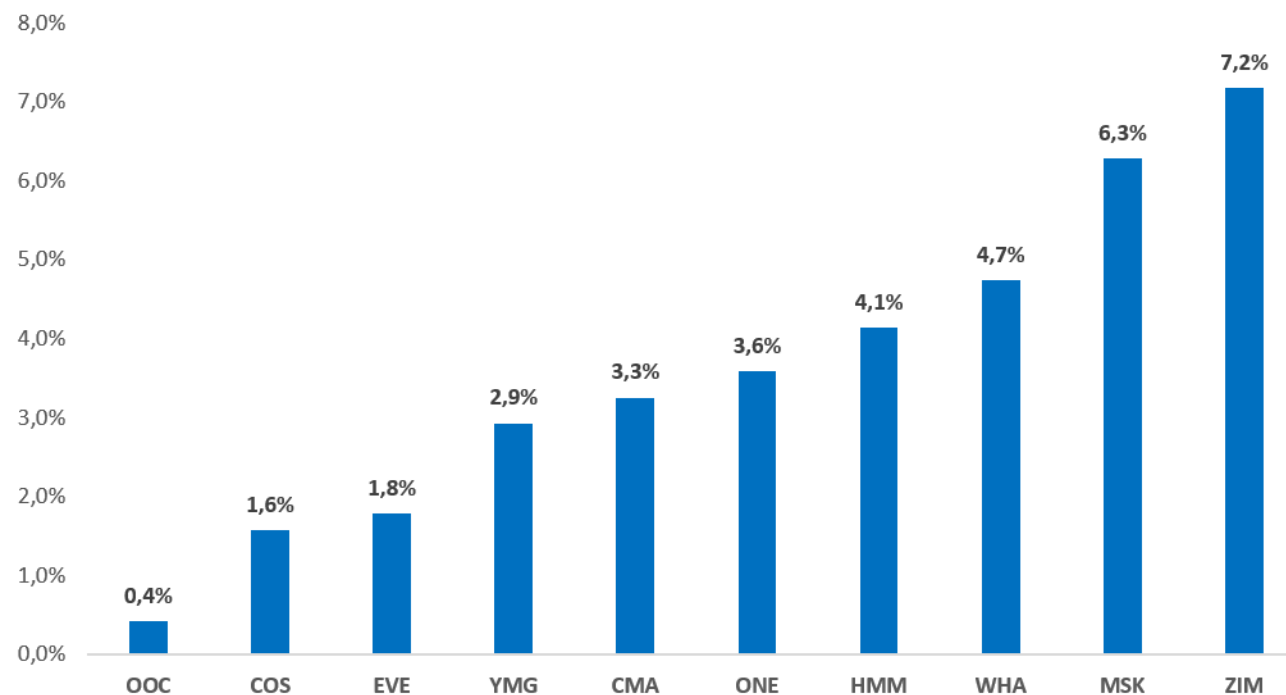


NB: CMA anno 2024

4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

ROD (Oneri finanziari/Capitale di terzi)

L'indice (*Return on debt*) esprime il costo medio (tasso d'interesse) pagato da un'azienda per l'acquisizione di capitale di terzi, comprensivo anche di quelli meno onerosi (es. debiti vs fornitori). Da questo punto di vista non deve essere scambiato con il tasso d'interesse medio pagato agli istituti di credito. Se il ROD è inferiore al ROI, vuol dire che l'azienda ha una redditività caratteristica superiore al tasso d'interesse medio pagato per il capitale di terzi, quindi, a parità di altre condizioni, chiuderà positivamente il bilancio.



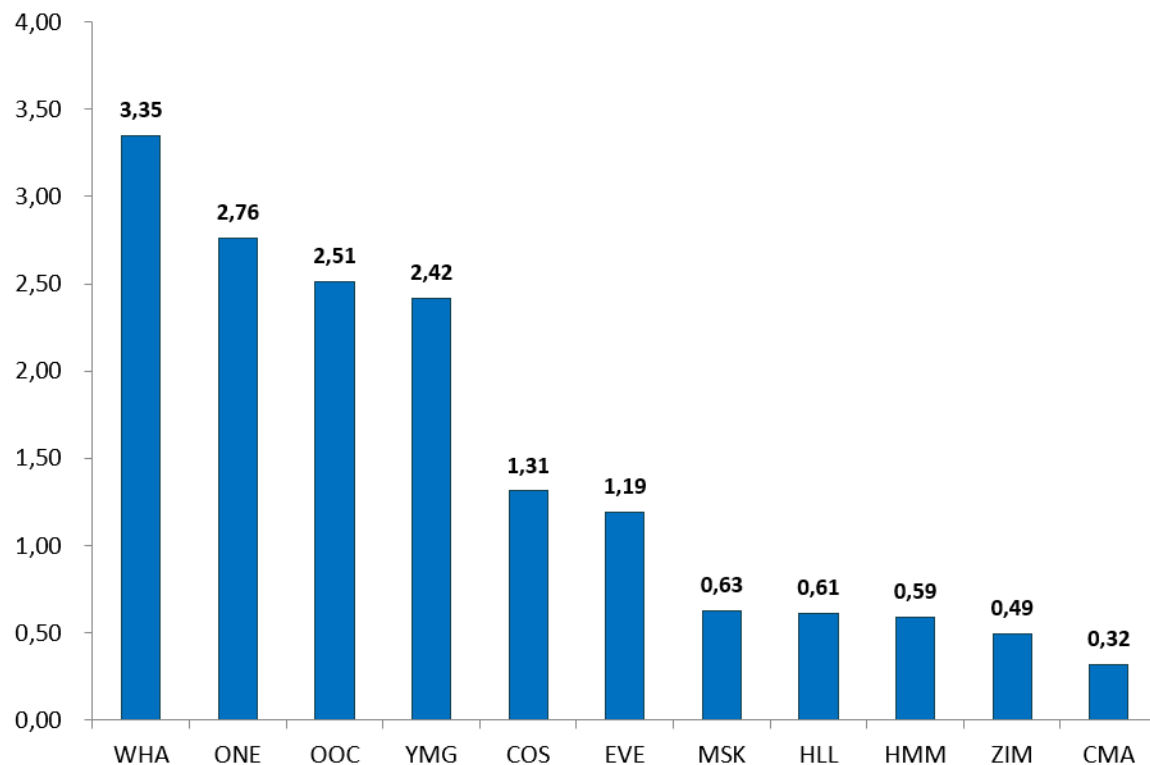
NB: CMA anno 2024

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.

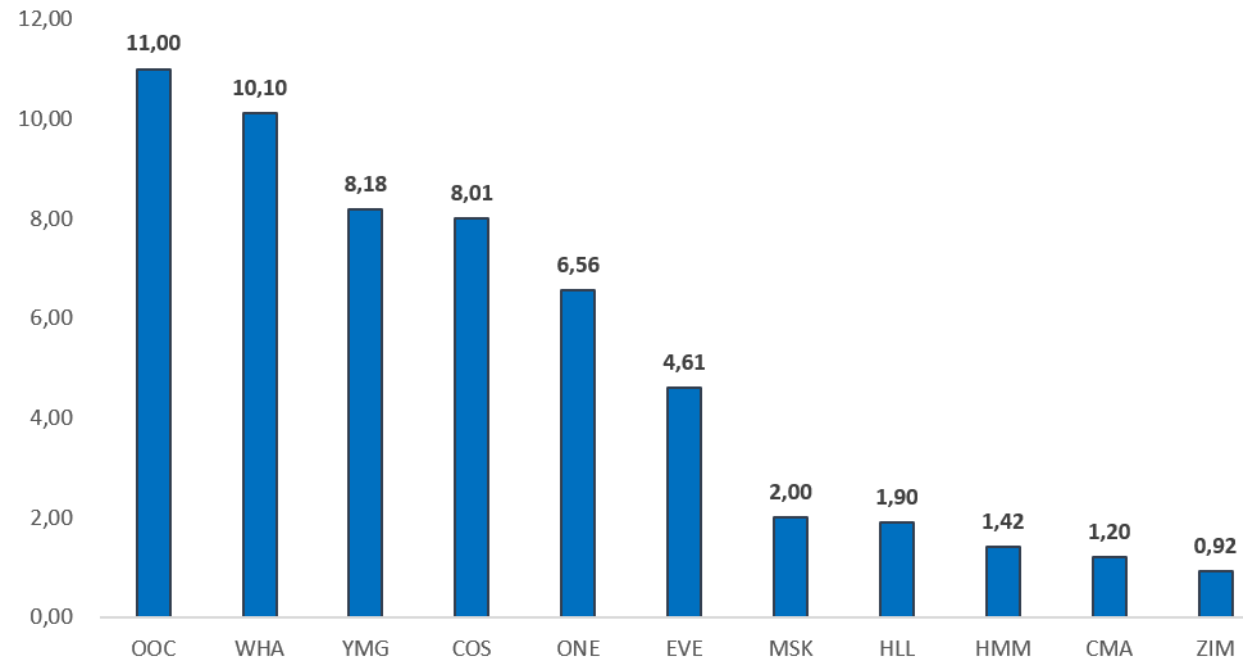


4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

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.

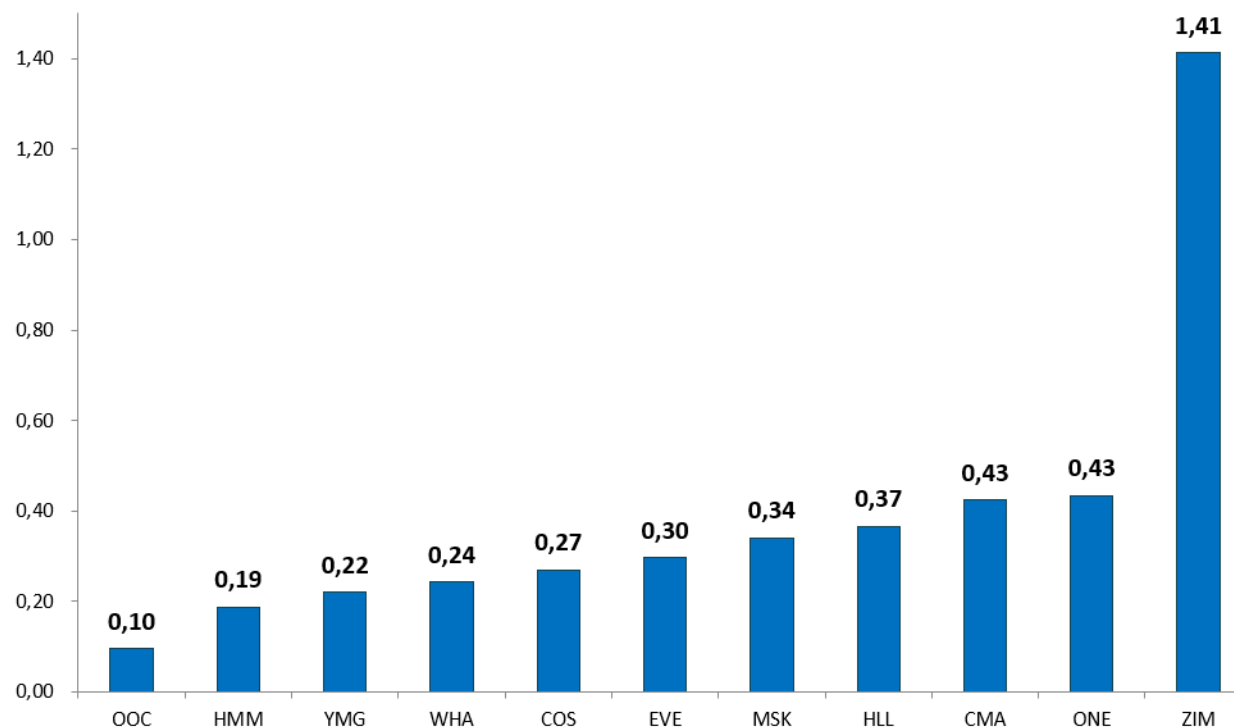


4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

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).

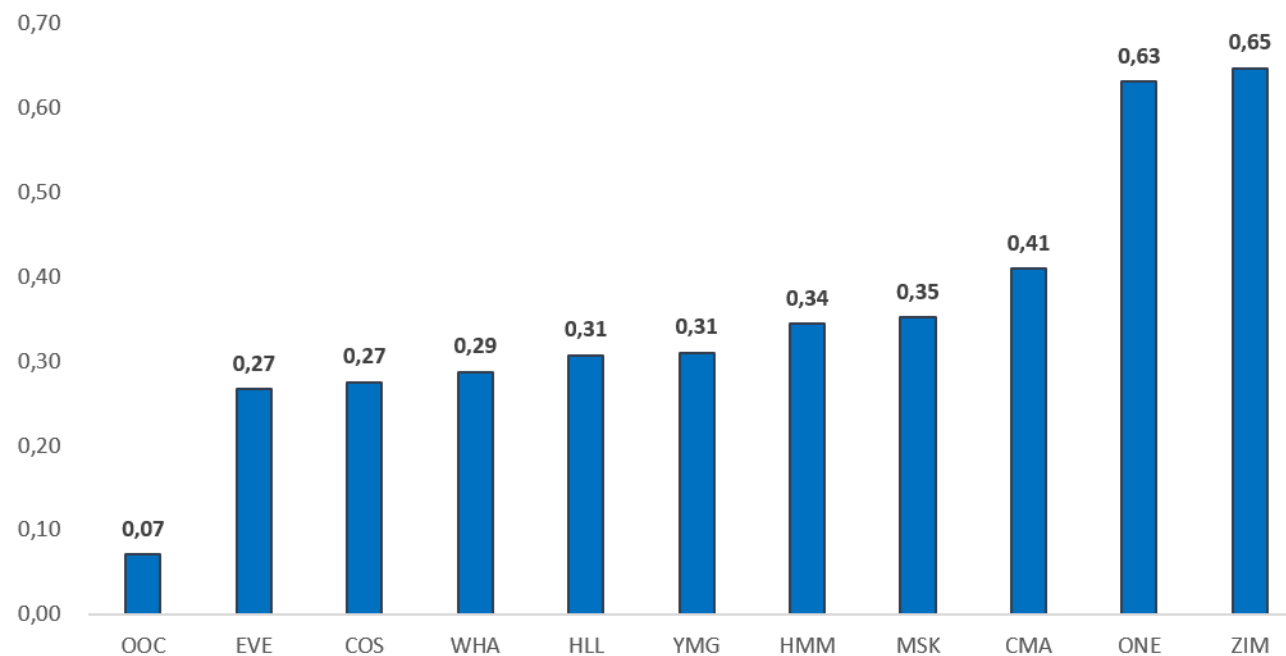


4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

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.

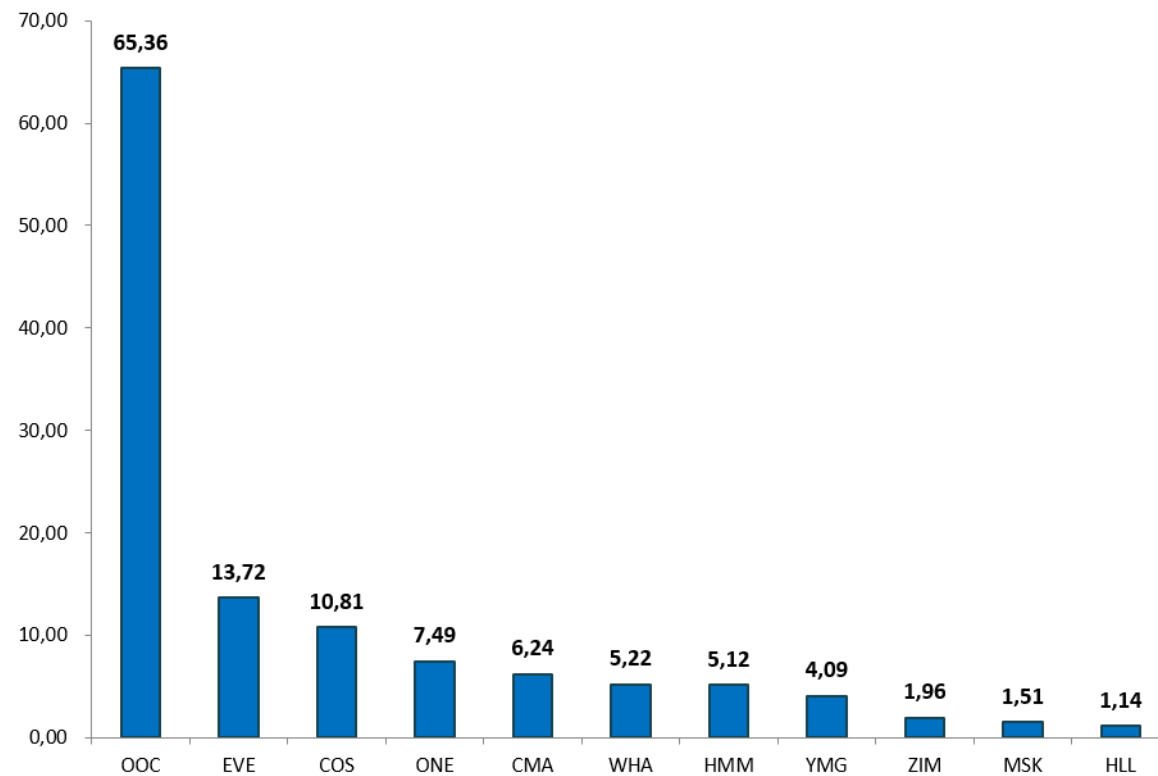


4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

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.

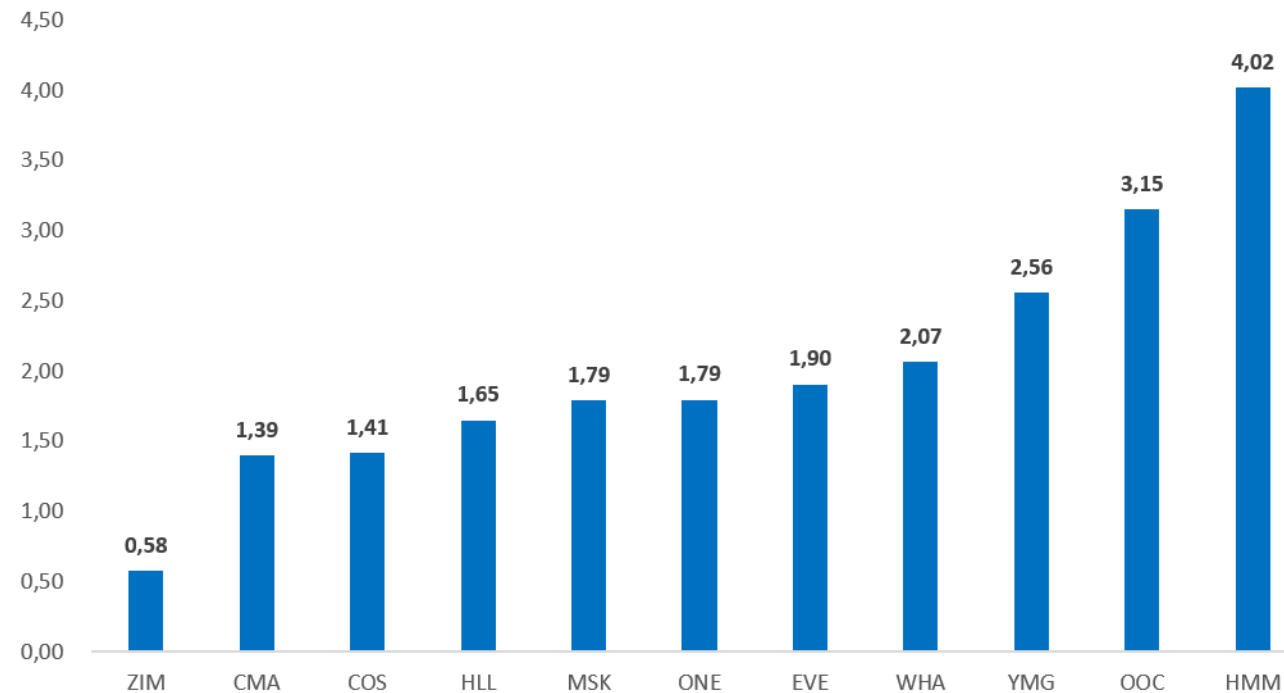


4. LE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE

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

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

Valori sopra l'unità indicano una buona patrimonializzazione dell'impresa, crescente al crescere del quoziente. Valori inferiori evidenziano invece una scarsa patrimonializzazione e un ricorso eccessivo al capitale di terzi.



5. IL I° TRIMESTRE DEL 2026

I **primi mesi del 2026 sono stati difficili** per le Compagnie leader. Guerre, tensioni internazionali, eccesso di offerta, aumento dei costi dei carburanti e noli in flessione (nel I° trimestre) hanno condizionato il mercato, comportando **importanti flessioni** del fatturato e degli utili finali. Vedremo a breve, con le semestrali, se la ripresa dei noli abbia portato ad un recupero della redditività delle Compagnie.

Compagnia	Valuta	Ricavi delle vendite e prestazioni 1°TRIM25 (milioni)	Ricavi delle vendite e prestazioni 1°TRIM26 (milioni)	Var % 25/26	Operating profit 1°TRIM25 (milioni)	Operating profit 1°TRIM26 (milioni)	Var % 25/26	Profitti (perdite) 1°TRIM25 (milioni)	Profitti (perdite) 1°TRIM26 (milioni)	Var % 25/26
CMA (a)	USD	13.260	13.230	-0,2%	3.090	2.110	-31,7%	1.120	250	-77,7%
CMA (b)	USD	8.760	8.020	-8,4%	2.530	1.490	-41,1%	n.d.	n.d.	-
COS	RMB	57.960	51.799	-10,6%	16.580	8.760	-47,2%	13.230	6.880	-48,0%
EVE	USD	109.970	86.511	-21,3%	29.335	8.948	-69,5%	27.837	6.880	-75,3%
HLL	EUR	5.318	4.918	-7,5%	487	-157	-132,2%	469	-256	-154,6%
HMM	KRM	2.855	2.719	-4,8%	614	270	-56,0%	740	354	-52,2%
MSK	USD	13.321	12.970	-2,6%	1.253	340	-72,9%	1.207	100	-91,7%
OOC	USD	2.313	2.138	-7,6%	n.d.	n.d.	-	n.d.	n.d.	-
WHA	TWD	37.090	33.641	-9,3%	9.244	5.825	-37,0%	8.741	7.677	-12,2%
YMG	TWD	45.510	38.661	-15,0%	9.559	2.824	-70,5%	7.852	1.497	-80,9%
ZIM	USD	2.007	1.396	-30,4%	464	-18	-103,9%	296	-86	-129,1%

a) EBITDA

b) Attività marittima

Fonte: bilanci aziendali

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.