

TRASPORTO MARITTIMO AGGIORNAMENTO SUL MERCATO

DICEMBRE 2025



Sommario esecutivo

Poiché la domanda sta crescendo in vista del nuovo anno cinese, il contesto dei tassi è volatile

Sviluppo sostenibile della capacità globale e della domanda; volatilità del tasso a seguito di picchi della domanda, combinata con i vettori che tentano di aumentare i tassi



- **7% crescita annua della flotta in linea con la media storica, utilizzato per soddisfare la domanda (e picchi di domanda), è efficacemente ridotto dato porto congestione Suezdetour**
- **Orderbooks sono fullas** vettori mirano a sostituire le navi meno efficienti e persegui la quota di mercato
- **5% YTD crescita della domanda , trainata dal l'aumento del volume**

- proveniente dal l'Asia verso l'Europa e sul commercio secondario
- **Le tariffe rallentano le importazioni statunitensi dalla Cina, ma altri commerci continuano a seguire una traiettoria di crescita; domanda sostenuta intorno al globeatteso nel nuovo anno cinese**
 - Con un **picco nella domandahead** di Capodanno cinese, i vettori hanno spinto per **gli aumenti tariffari**
 - I tentativi hanno **avuto successo solo se hanno incontrato una forte domanda (ad esempio, Asia-Europa)** che ha portato a volatilità
 - Con un **+26% SCFI3^{aumento}** dai **minimi del terzo** trimestre, i tassi sono ancora a **livelli più bassi rispetto a un anno fa**
 - **Rotere-adozione possibilmente vicino ai porti che testano le acque** e valutano la sicurezza per i marittimi, le navi, il carico
 - **Il ritorno a Suezcanal** causerebbe diversi mesi di **riorganizzazione, interruzioni e congestione; con i servizi di Suez stabili in vigore non prima della metà del 2026 nello scenario migliore**

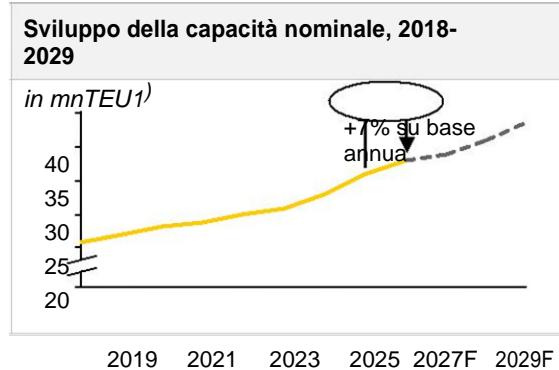
Fonti: DHL Global Forwarding, Drewry, Container Trade Statistics, SCFI; 1) anno dopo anno; 2) Anno a data: volume cumulativo gennaio-settembre 2025 vs. volume cumulativo gennaio-settembre 2024; 3) Shanghai Containerized Freight Index;

DHL Global Forwarding | OFR Market Update | dicembre 2025

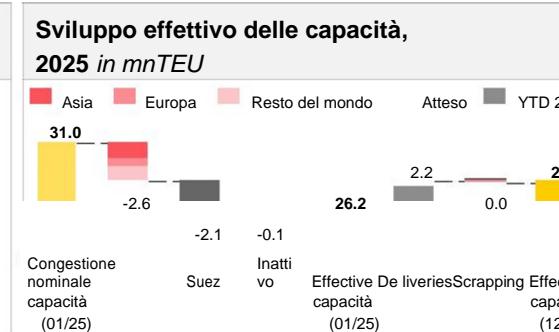
Capacità

Orderbooks continua a crescere come Suez deviazione continua

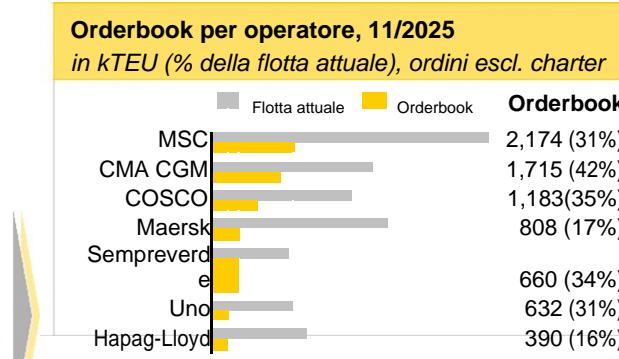
Mentre la capacità continua a crescere, la capacità effettiva è influenzata dalla deviazione di Suez e dalla congestione del porto; poiché i portafogli ordini completi superano la domanda prevista, i trasportatori hanno l'opportunità di sostituire e smantellare le navi più vecchie



- La capacità nominale è cresciuta di circa il 6% su base annua dal 2018, non fermata dalla Covid
- 2025 la crescita del 7% è leggermente superiore alla media a lungo termine, e si prevede che i tassi di crescita siano stabili nei prossimi anni



- La capacità nominale è ridotta di ca. 15%, in gran parte a causa della congestione e della deviazione da Suez
- Crescita nominale 2025 del 7% si trasforma quindi in una crescita di capacità effettiva leggermente superiore al l'8%



- La maggior parte dei migliori trasportatori hanno ordinazioni per i prossimi 4-5 anni nella gamma del 30-45% della loro flotta attuale
- Maersk e Hapag-Lloyd hanno percentuali di portafoglio ordini comparativamente basse dati i progressi di ammodernamento della flotta che hanno già fatto

- La crescita della capacità è guidata dal l'ambizione **di sostituire le navi più vecchie con navi più moderne ed efficienti sotto il profilo del consumo di carburante,**
- Se il **congestionis** diminuisce , o Suezroutes riapre, i **trasportatori prenderanno ulteriori misure, ad es. attraverso la rimozione della capacità noleggiata, rottamazione, o vapore lento**
- **Diffusa riadozione** Suezroute è prevista **prima dopo il nuovo anno cinese** a metà febbraio - vedere i dettagli nel seguente approfondimento

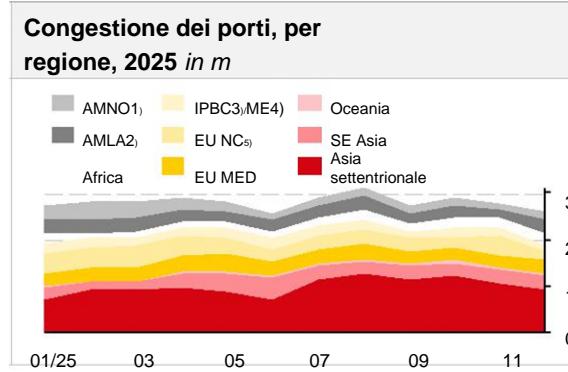
Fonti: DHL Global Forwarding, Alphaliner, Drewry, Linerlytica, Sea Intelligence; 1) Unità equivalente del contenitore da 20 piedi

DHL Global Forwarding | OFR Market Update | dicembre 2025

Immersione profonda: congestione dei porti

2,5 milioni di TEU sono bloccati in porti congestionati in qualsiasi momento, compromettendo l'affidabilità

La congestione dei porti è dovuta a vari fattori, che vanno dalle infrastrutture alle condizioni meteorologiche fino all'azione del lavoro, e rimane l'avversario principale per pianificare l'affidabilità nel 2025



- La congestione dei porti rimane elevata, trainata dalle **forti esportazioni** provenienti dalla regione di Asiainto e dal mondo
- Tuttavia, negli **ultimi mesi** la congestione è diminuita gradualmente



- I vettori hanno ottenuto un miglioramento sostanziale al l'inizio di quest'anno, ma l'affidabilità sta diminuendo nuovamente
 - vedere i dettagli specifici del commercio nella pagina successiva
- Tra i principali vettori, la **cooperazione Gemini**

(composto da **Maersk and Hapag**) è il top della classe

- **Congestionis** è in genere il risultato di una domanda volatile che soddisfa una capacità portuale e terrestre piuttosto fissa
- **Tutte le regioni tranne il Nord America** stanno raggiungendo o superando i livelli di congestione del 2022

- **Affidabilità per una nave specifica** spesso inferiore

per le traversate cancellate, le chiamate omesse, la permanenza dell'alimentatore
tempi, cambiamenti di programma e carico laminato

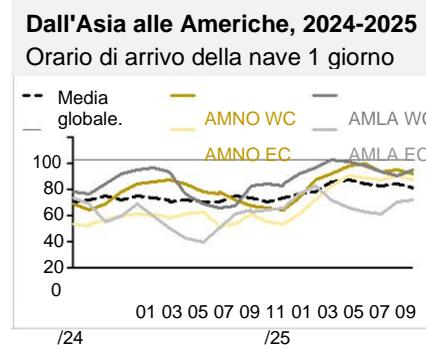
Fonti: DHL Global Forwarding, Linerlytica, Sea Intelligence; 1) America settentrionale; 2) America latina; 3) subcontinente indiano (India, Pakistan, Bangladesh e Sri Lanka);
2) Medio Oriente; 3) Continente settentrionale, incl. Regno Unito

DHL Global Forwarding | OFR Market Update | dicembre 2025

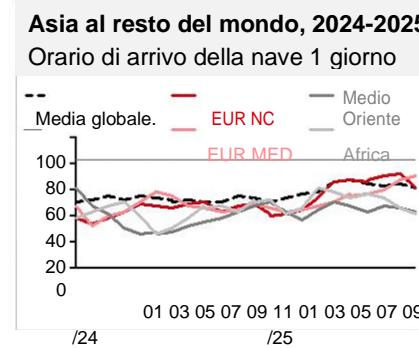
Approfondimento: affidabilità del programma

Il miglioramento rispetto alla prima metà del 2025 sta regredendo

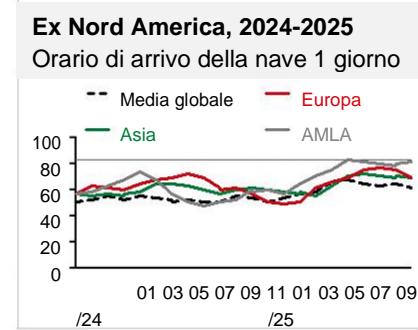
Affidabilità generalmente piatta in linea con la media globale per la maggior parte dei mestieri, Q4 calo di affidabilità come previsto a causa del tempo e recenti azioni di lavoro



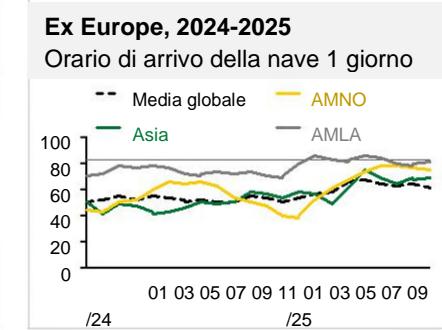
- Affidabilità dei programmi generalmente più elevata per la costa occidentale delle Americhe rispetto alla costa orientale
- Affidabilità massima programma1):
 - **AMNO WC**: APL, Maersk
 - **AMNO CE**: Maersk, Hapag
 - **AMLA WC**: Maersk, ZIM
 - **AMLA EC**: CMA CGM, COSCO



- Programmare l'**affidabilità verso l'Europa** in linea con la media mondiale, mentre ME e Africalanes sono sotto-performanti
- Affidabilità massima programma1):
 - **EUR NC**: Maersk, Hapag
 - **EUR MED**: Maersk, Hapag
 - **Medio Oriente**: Maersk, Hapag



- **Africa**: ONE, ZIM



- **Affidabilità superiore alla media mondiale** in tutti i settori chiave
- **Mancanza di un porto nordamericano** congestionis chiave per l'affidabilità
- **Affidabilità massima** programma1):
 - **Asia**: Maersk, Hapag
 - **Europe**: MSC, ACL
 - **AMLA**: CMA CGM, COSCO

- **Affidabilità superiore alla media globale su tutti i traffici principali, nonostante la congestione dei porti**
- Scioperi recenti **non ancora riflessi**
- **Affidabilità massima** programma1:
 - **Asia:** Hapag, Maersk
 - **AMNO:** ACL, Maersk
 - **AMLA:** Seatrade, Maersk

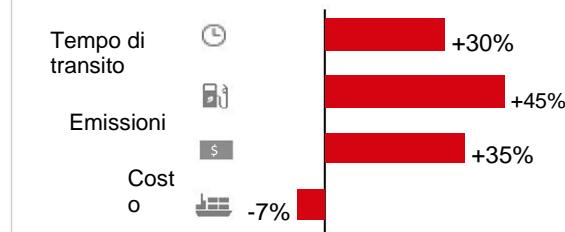
Fonti: DHL Global Forwarding, Sea Intelligence; 1) Esclusi i vettori di nicchia
DHL Global Forwarding | OFR Market Update | dicembre 2025

Immersione profonda: rotta del canale di Suez

Impatto operativo positivo non previsto prima del secondo semestre 2026

I vettori aspetteranno fino a quando gli attacchi degli Houthi si sono fermati in modo affidabile, e diversi mesi di riorganizzazione e congestioni portuali sono previsti prima di un "vecchio nuovo normale"

Impatto della deviazione Canale di Suez vs. Capo di Buona Speranza



- Le emissioni sono in aumento
- Impatto sui costi dovuto in gran parte al carburante, ma anche alle operazioni (ad esempio i salari dei marittimi) e all'aumento delle tariffe dell'EU ETS**

Ritorno al Canale di Suez

- Alcuni vettori sono in una certa misura Transito del Mar Rosso e di Suez (ad esempio, CMA CGM)
- Queste traversate sono, tuttavia, ancora un po' di **esplorativo**, prevalentemente **backhauls**, e dietro **2023 numeriPrimo** deviazione
- I vettori sono interessati, ma sono cauti **pesatura**:
 - Vantaggi** in caso di dispiegamento delle navi
 - Rischi per la vita, le navi e il carico dei marittimi; accanto al **costo dell'assicurazione**
- Se le truppe Houthi sono mantenute**, è realistico prevedere che i **vettori** di ritorno al canale di Suez routing qualche tempo nel 2026

Impatto previsto nel 2026

- Un ritorno completo richiederebbe ai corrieri diversi mesi per effettuare prove di navigazione e servizi di rimpasto in periodi di bassa domanda
- Primo **realistico momento per riavviare Suez sailings** would essere **dopo il Capodanno cinese**
- La riapertura avrebbe inizialmente portato a mesi di **interruzioni e congestione, in particolare nelle porte europee** con infrastrutture estese
- Solo allora, benefici e un **positivo operativo impatto** dovrebbe essere avuto
- Sulla base di quanto sopra, il primo punto ragionevole di tempo per i servizi stabili Canale di Suez sarebbe la **seconda metà del 2026 nello scenario migliore**

- Diffusa **riadozione Suezroute** forse **vicino dopo la recente** fine dell'assedio Houthi del Mar Rosso, ma i vettori stanno andando a prendere un po' di tempo **per valutare la sicurezza dei marinai, navi e merci**
- **Il ritorno a Suezcanal** causerebbe diversi mesi di **riorganizzazione, interruzioni e congestione; con servizi stabili di Suez in funzione non prima della metà del 2026**

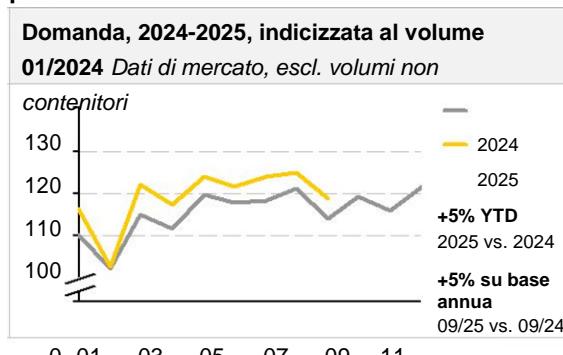
Fonti: DHL Global Forwarding, Sea Intelligence; Safety4Sea; The Loadstar

DHL Global Forwarding | OFR Market Update | dicembre 2025

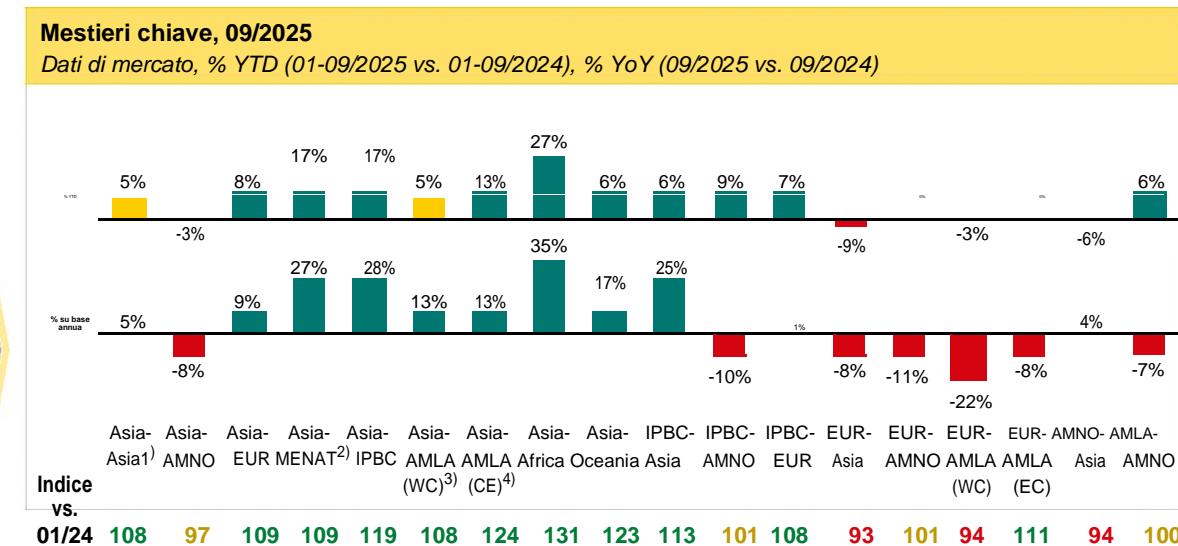
Domanda

La globalizzazione è destinata a durare mentre il commercio mondiale si espanderà.

Aumento della domanda nel corso dell'estate in quanto le esportazioni asiatiche sono aumentate verso destinazioni in tutto il mondo, con i commerci secondari ex Asia responsabili della maggior parte della crescita



- **Sviluppo della domanda di mercato** sia del 5% YTD che YoY negli ultimi 12 mesi
 - **I volumi di mercato** sono cresciuti nell'estate 2025 mentre **le esportazioni asiatiche** hanno **continuato a crescere**



- La **crescita complessiva** è positiva, con un picco estivo per i volumi fuori dall'Asia poiché le tariffe non si fermano ma semplicemente spostano i commerci globali

- Le esportazioni asiatiche **stanno** aumentando verso **destinazioni in tutto il mondo, in particolare in Medio Oriente, nel subcontinente indiano e in Africa**

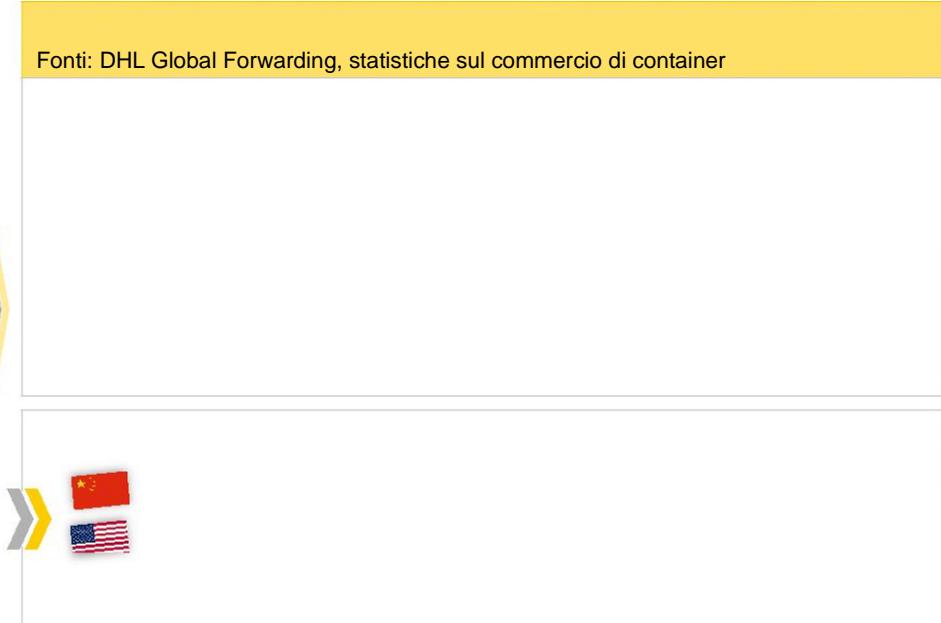
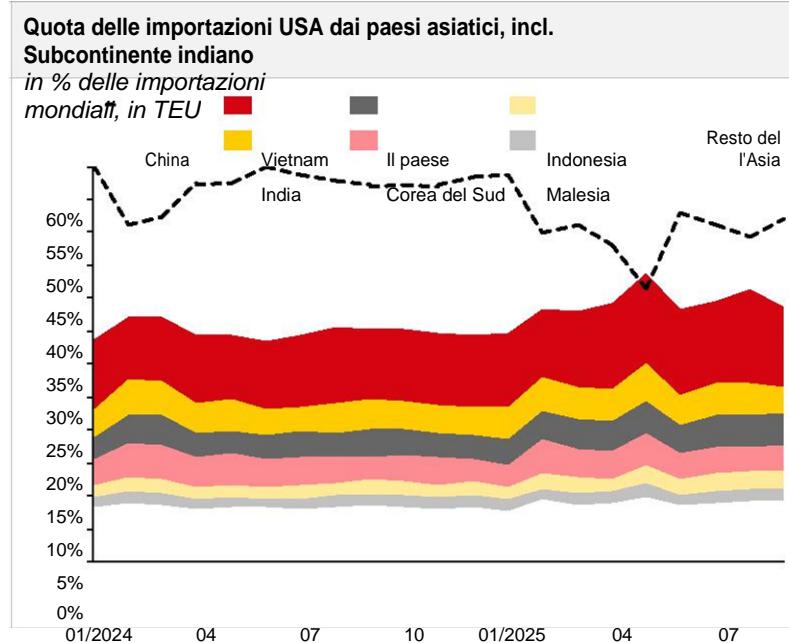
Fonti: DHL Global Forwarding, Container Trade Statistics; 1) Asia, excl. IPBC; 2) Medio Oriente, Nord Africa e Turchia; 3) America latina (costa occidentale); 4) America latina (costa orientale)

DHL Global Forwarding | OFR Market Update | dicembre 2025

Approfondimento: volumi delle importazioni USA

Le tariffe stanno accelerando la strategia di importazione della Cina + X

Le tariffe stanno mutando il panorama delle importazioni statunitensi; Tuttavia, la quota delle importazioni cinesi sembra stabilizzarsi intorno al 50% dei contenitori, comparabile alla quota prima dell'attuazione della tariffa



Impatto sulle importazioni statunitensi dall'Asia

- **Sourcing diversificationaway** dalla Cina solo è stata una tendenza **in corso** per gli ultimi anni già, comunemente noto come "**Cina + X**"
- Poiché **gli Stati Uniti hanno aumentato le tariffe su tutte le importazioni**, con la Cina in primo piano, la tendenza sta accelerando
 - Quota **CN più bassa in** aprile dopo l'annuncio tariffario e "tit-for-tat" aumenti
 - Quota delle importazioni è successivamente **tornato a ca. 50%**
 - **Recenti accordi** previsti per **un anno**; La quota delle importazioni cinesi dovrebbe **rimanere invariata o** diminuire gradualmente in linea con "Cina + X"

- **Modifiche al regime tariffario degli Stati Uniti** continuano a spostare l'equilibrio (ad esempio, l'aumento delle tariffe IndiaAugust al 50% può essere visto nella riduzione della quota da agosto a settembre)

Nessun cambiamento lo scorso mese:

- Le tariffe **portuali reciproche** sono state annullate dopo l'incontro Trump-Xi del 30 ottobre
- Inoltre, **le tariffe d'importazione degli Stati Uniti per la Cina** sono (**per ora**) limitate al 47% **che è ancora significativo ma fornisce certezza per gli importatori statunitensi**
- **Ulteriori cambiamenti** delle politiche **commerciali** e della domanda (per estensione) sono sempre possibili, ma nulla è stato annunciato fin d'ora

Capacità vs. domanda | Prospettive a breve termine

I volumi sono in ripresa, con picco previsto a gennaio

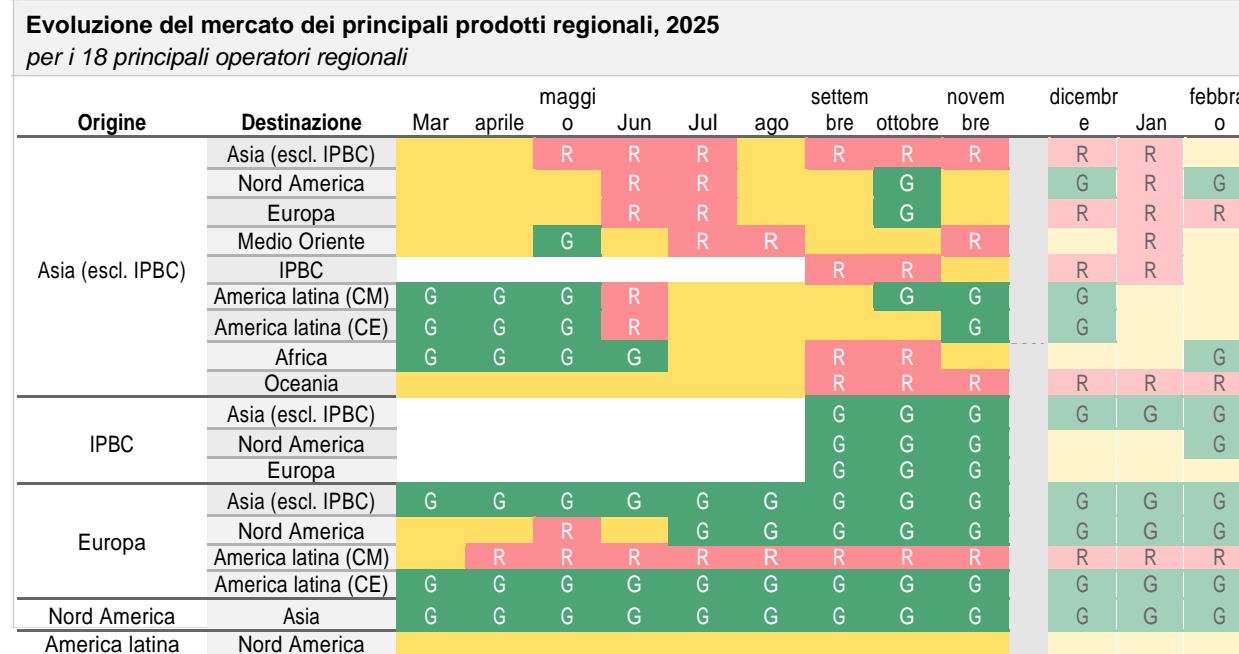
Non valutato in precedenza

G La capacità supera la domanda

G Capacità e domanda in equilibrio

R La domanda supera la capacità

I volumi sono in aumento, picco previsto nel gennaio 2026 prima del Capodanno cinese; con una domanda sostenuta, aspettative di capacità limitata e tassi in aumento



Fonte: DHL Global Forwarding

Temi chiave

basato sulla competenza di DHL Global Forwarding

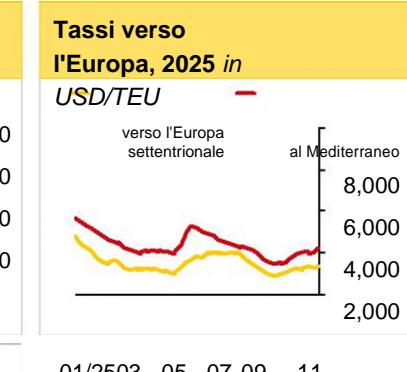
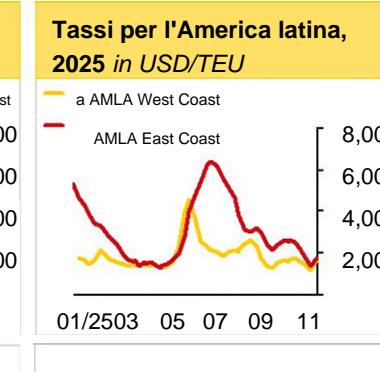
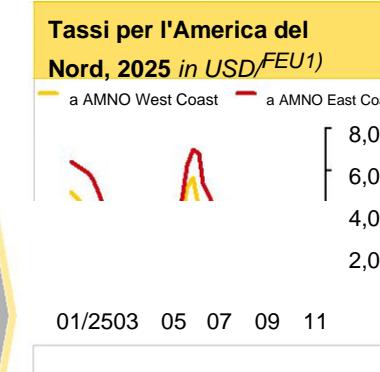
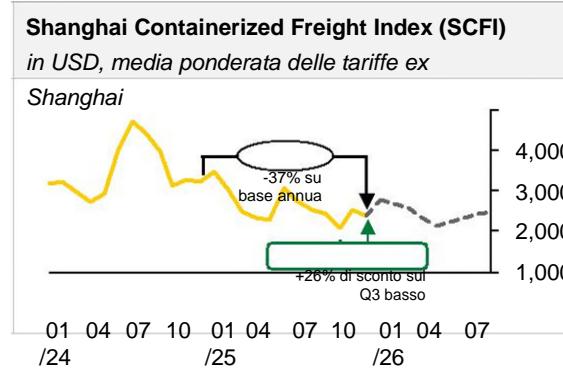
- **Ripresa della domanda:** le esportazioni asiatiche stanno rimbalzando con prenotazioni sostenute che si spostano a dicembre, supportate dalla domanda pre-capodanno cinese in particolare in Europa
- **Gestione della capacità:** Le partenze vuote limitano la capacità su alcune tratte
- **Tassi fluttuanti:** i tassi Asia-Europa sono in una tendenza al rialzo con diversi GRI annunciati durante il nuovo anno cinese, a seguito dell'aumento delle tariffe EU ETS; altri mestieri mostrano modelli misti

- **Interruzioni regionali:** mentre l'Europa settentrionale continua ad essere congestionata all'interno, anche l'Europa meridionale registra un aumento dei tempi di sosta; Il ritardo nel trasbordo continua a rappresentare una sfida per l'affidabilità dei programmi

Tariffe merci

La volatilità deriva dai picchi della domanda che soddisfano i tentativi dei vettori di aumentare le tariffe

Il mercato si è ripreso dal basso Q3; mentre la forte domanda verso l'Europa ha causato tassi in continuo aumento, i tassi per le importazioni delle Americhe sono volatili alla luce della fluttuazione della domanda



- I tassi sono **aumentati** del 26% **rispetto al basso Q3**, ma sono ancora **circa** il 37% più bassi di quanto fossero 1 anno fa
- Tassi Futuresforesee per aumentare verso il nuovo anno cinese, e successivamente diminuire

- Modello ripetuto per GRIS2) da implementare e tagliare di nuovo a causa della **domanda piuttosto piatta**
- La volatilità prevale in quanto i **tassi a pronti** sono in territorio di

perdita, quindi è prevista un'azione del vettore

- L'America Latina** continua ad essere volatile, con i tassi spot che si muovono del 40% settimana per settimana
- Le coste si stanno **muovendo in sync** ora, simile a Q2 2025

- L'Europa ha avuto **un anno stabile durante tutta l'estate**
- Suez non sta aprendo e i **volumi rimangono forti, i tassi aumentano gradualmente**
- **Le tariffe di trasporto merci sulla corsia europea sono gradualmente aumentate a causa della forte domanda**
- I tassi sono molto più volatili nel **commercio** asiatico del Nord e Sud America, in quanto le punte della domanda e le azioni dei vettori sotto forma di GRIs2 sono di breve durata

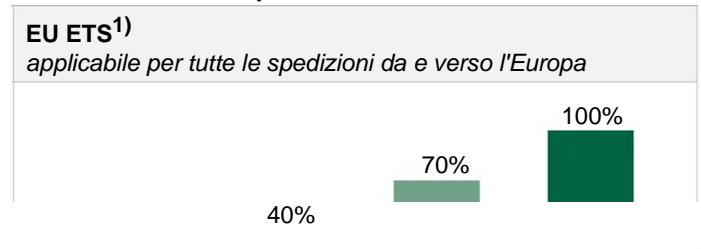
Fonti: DHL Global Forwarding, SCFI, Linerlytica; 1) unità equivalente per container da 40 piedi; 2) Maggiorazioni generali

DHL Global Forwarding | OFR Market Update | dicembre 2025

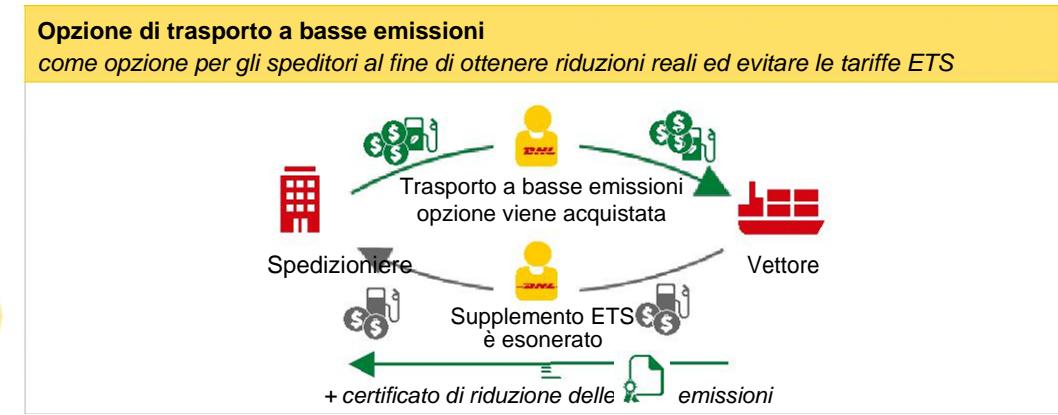
Approfondimento: normativa europea sulle emissioni di carbonio

Poiché il sistema ETS coprirà il 100% delle emissioni nel 2026, le tariffe aumenteranno del 35-50%

Per le spedizioni in entrata e in uscita dal l'Europa, le tariffe ETS1) aumentano ancora del 35-50%, rendendo la spedizione a basse emissioni un'alternativa attraente



- L' ETS dell'UE impone ai vettori di procurarsi i permessi di emissione per le spedizioni da e verso l'Europa, con un campo d'azione coperto dal l'ETS del l'UE che aumenta gradualmente dal 2024
- Il costo di queste autorizzazioni ricaricate agli spedizionieri
- Le tariffe ETS aumenteranno **del 35-50%** a partire dal 2026 per coprire il 100% delle emissioni, incluse anche quelle non legate al carbonio attualmente escluse



- **Alcuni vettori e spedizionieri** (come DHL) offrono un'**opzione** di trasporto a **basse** emissioni utilizzando **SMF2** per abbattere una grande parte delle emissioni associate
- Quando un cliente sceglie questa opzione, l' ETS UE di solito non viene applicato e quindi non è necessario
- Su **alcuni scambi**, questa opzione sta diventando **finanziariamente sensible** as ETS costi continuano a salire
- Allo stesso tempo, **possono** essere raggiunte **vere** riduzioni delle emissioni , invece di pagare una "multa" per le emissioni che si verificano

APPENDICE

Capacità vs. domanda | Prospettive a breve termine: ulteriori scambi Volumi sono in aumento, con picco previsto per gennaio

Non valutato in precedenza

G La capacità supera la domanda

G Capacità e domanda in equilibrio

R La domanda supera la capacità

I volumi sono in aumento, picco previsto nel gennaio 2026 prima del Capodanno cinese; con una domanda sostenuta, aspettative di capacità limitata e tassi in aumento



Fonte: DHL Global Forwarding

Temi chiave

basato sulla competenza di DHL Global Forwarding

- **Ripresa della domanda:** le esportazioni asiatiche stanno rimbalzando con prenotazioni sostenute che si spostano a dicembre, supportate dalla domanda pre-capodanno cinese in particolare in Europa
- **Gestione della capacità:** Le partenze vuote limitano la capacità su alcune tratte
- **Tassi fluttuanti:** i tassi Asia-Europa sono in una tendenza al rialzo con diversi GRI annunciati durante il nuovo anno cinese, a seguito dell'aumento delle tariffe EU ETS; altri mestieri mostrano modelli misti

- **Interruzioni regionali:** mentre l'Europa settentrionale continua ad essere congestionata all'interno, anche l'Europa meridionale registra un aumento dei tempi di sosta; Il ritardo nel trasbordo continua a rappresentare una sfida per l'affidabilità dei programmi

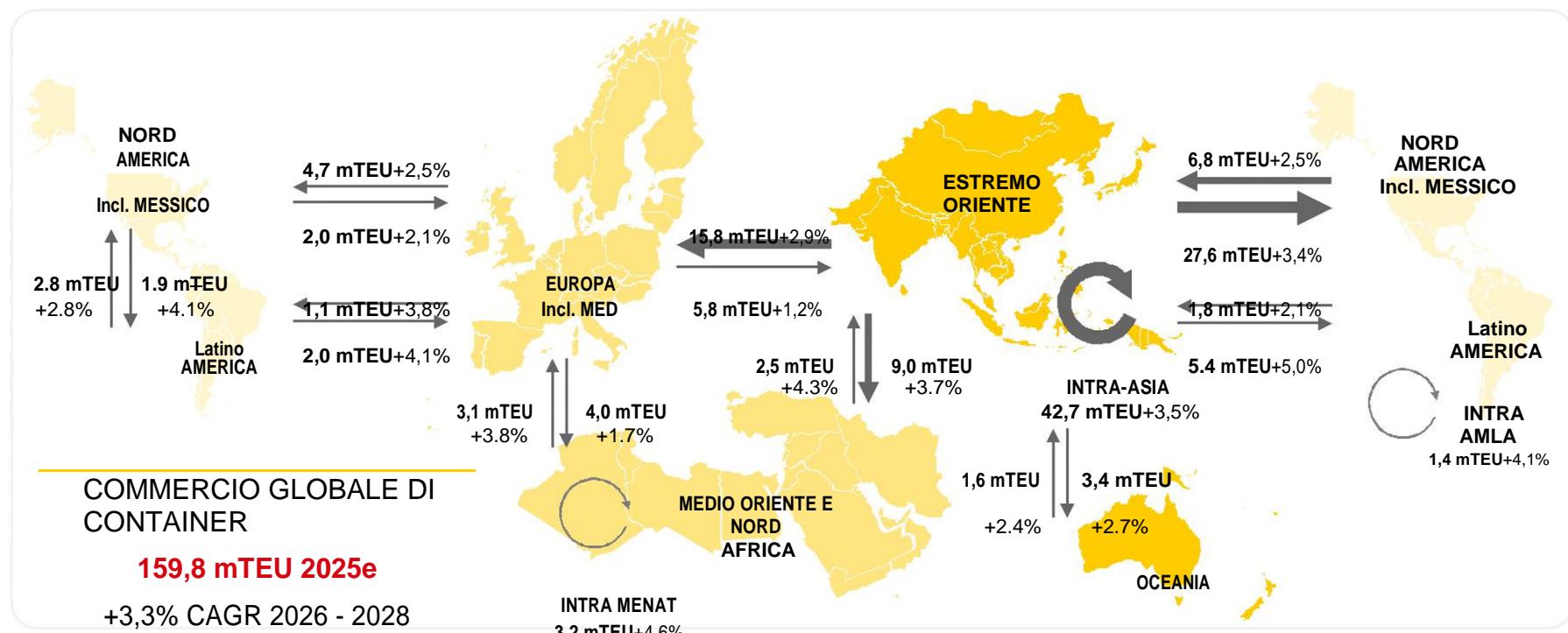
Approfondimento: Crescita del PIL e prezzi dei bunker

Crescita del PIL per regione ¹⁾						
	2025F	2026F	2027F	2028F	2029F	CAGR (2026-29)
Americas	1.4%	1.7%	1.8%	1.9%	2.0%	1.9%
Asia-Pacifico	3.6%	3.6%	3.9%	4.0%	3.9%	3.9%
Europa	1.2%	1.5%	1.8%	1.8%	1.8%	1.7%
Medio Oriente Africa	3.0%	3.7%	3.8%	3.7%	3.5%	3.6%
Nel mondo Media	2.2%	2.4%	2.6%	2.7%	2.7%	2.7%



1) PIL reale, Copyright © IHS Markit, ora parte di S&P Global, Q2 2025 Update 2 Jun '25. Tutti i diritti riservati; 2) Fonte: Bunkerindex, in USD, stato 23 giugno '25

Approfondimento: evoluzione della domanda, 2025 - 2028



Fonte: Accenture Cargo; 12/24 aggiornamento