

A large container ship, the MAERSK TAIKUNG, is docked at a port. Two workers, one in a black suit and blue hard hat, and another in a red and yellow DHL jacket and blue hard hat, are standing on the pier looking at the ship. The ship is loaded with many colorful containers. Large blue and orange cranes are visible in the background. The sky is blue with some clouds.

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 congestionato
Suezdetour

- **Orderbooks sono fullas** vettori mirano a sostituire le navi meno efficienti e perseguire 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 globale** atteso nel nuovo anno cinese

- Con un **picco nella domanda** head 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

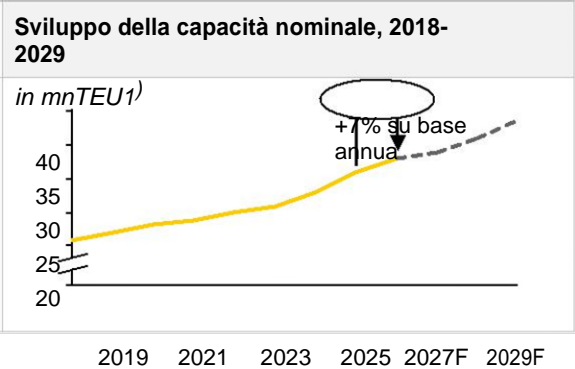
- **Il ritorno a Suez** canal causerebbe diversi mesi di **riorganizzazione, interruzioni e congestione; con i servizi di Suez stabili in vigore non prima della metà del 2026 nello scenario migliore**

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

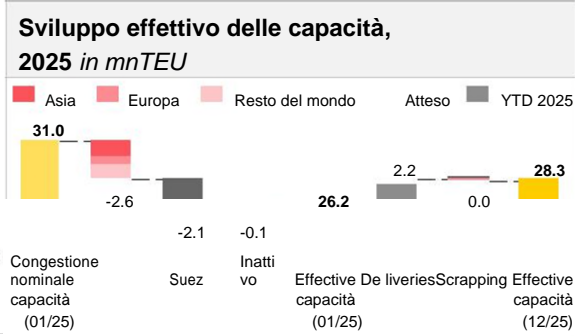
Capacità

Orderbooks continua a crescere come Suez deviazione continua

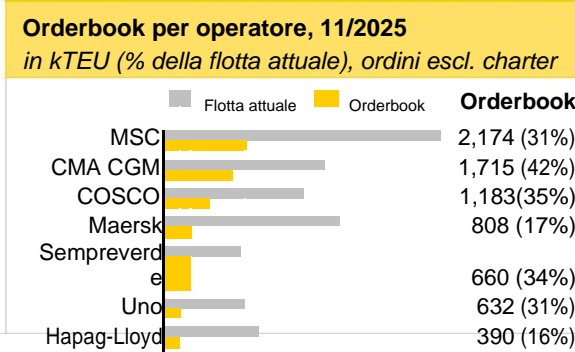
Mentre la capacità continua a crescere, la capacità effettiva è influenzata dalla deviazione di Suez e dalla congestione del porto; poiché i portafogli ordini completi superano la domanda prevista, i trasportatori hanno l'opportunità di sostituire e smantellare le navi più vecchie



- 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 7%



- 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

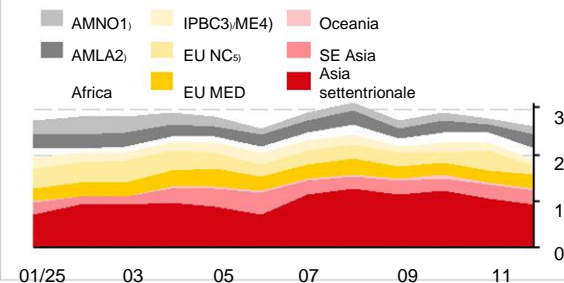
DHL Global Forwarding | OFR Market Update | dicembre 2025

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

Congestione dei porti, per regione, 2025 in m



- **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

Congestione dei porti, porti chiave

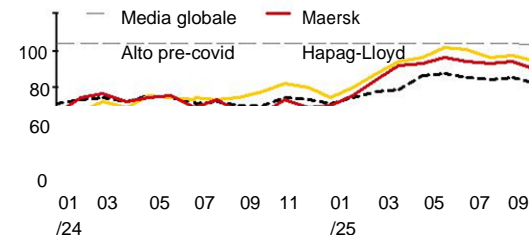
Cina settentrionale (Qingdao, Ningbo, Shanghai, Yantian) con i più importanti ritardi strutturali dovuti alla congestione portuale

Nel Nord Europa, l'azione del lavoro non rimane più, ma **la congestione e i ritardi rimangono**, in particolare ad Anversa e Rotterdam

Inoltre, i problemi di ormeggio e di terra rimangono in tutto il continente, in particolare negli spostamenti delle rotte europee meridionali e sono in corso progetti di infrastrutture ferroviarie

Affidabilità del programma, globale, 2024-2025 misurata in base all'arrivo della nave 1

giorno di calendario



- 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** e **Hapag**) è il top della classe

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

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

Dall'Asia alle Americhe, 2024-2025
Orario di arrivo della nave 1 giorno

- 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

Asia al resto del mondo, 2024-2025
Orario di arrivo della nave 1 giorno

- 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

Ex Nord America, 2024-2025
Orario di arrivo della nave 1 giorno

- **Africa:** ONE, ZIM

Ex Europe, 2024-2025
Orario di arrivo della nave 1 giorno

- 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 Houthis 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		Ritorno al Canale di Suez		Impatto previsto nel 2026	
Canale di Suez vs. Capo di Buona Speranza					
<div>Tempo di transito</div> <div>Emissioni</div> <div>Costo</div>	<div><div></div><div></div><div></div></div>	<div>+30%</div> <div>+45%</div> <div>+35%</div>	<div></div>		
Capacità globale					
<div><div></div><div></div></div>		<div><div></div><div></div></div>		<div><div></div><div></div></div>	

- 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

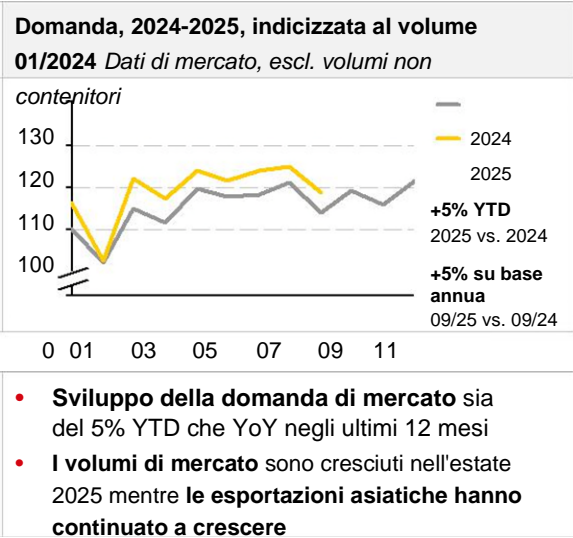
DHL Global Forwarding | OFR Market Update | dicembre 2025

Domanda

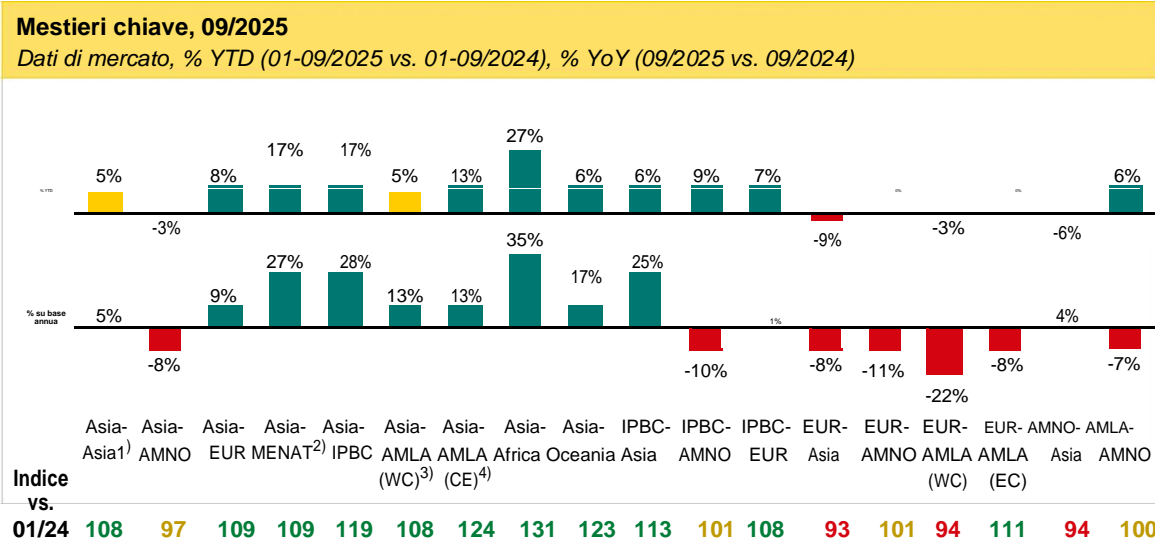
La globalizzazione è destinata a durare mentre il commercio mondiale si riprende

Updated data source:
Container Trade Statistics
market data

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



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



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

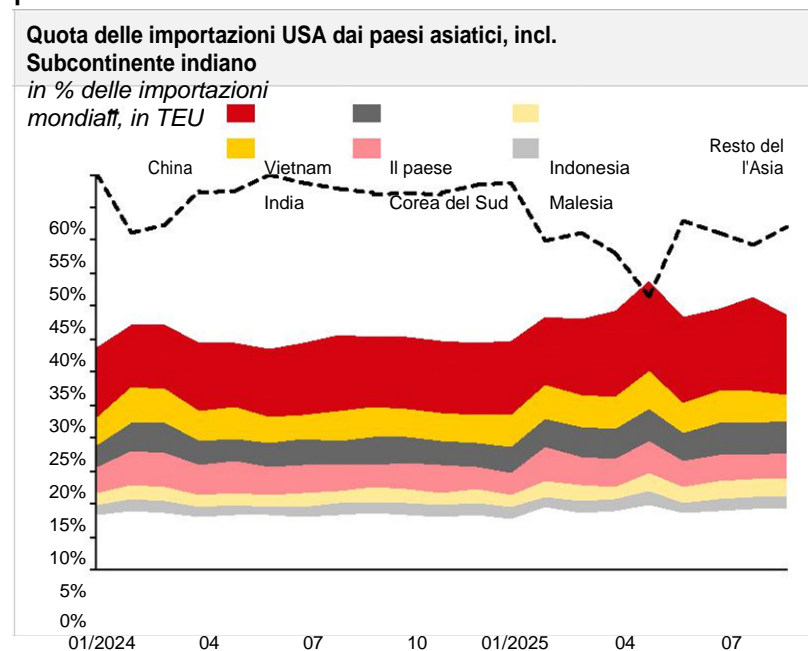
Fonti: DHL Global Forwarding, Container Trade Statistics; 1) Asia, excl. IPBC; 2) Medio Oriente, Nord Africa e Turchia; 3) America latina (costa occidentale); 4) America latina (costa orientale)

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



Fonti: DHL Global Forwarding, statistiche sul commercio di container



Impatto sulle importazioni statunitensi

dall'Asia

- **Sourcing diversification** away 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
- 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

Evoluzione del mercato dei principali prodotti regionali, 2025													
per i 18 principali operatori regionali													
Origine	Destinazione	Mar	aprile	maggio	Jun	Jul	ago	settembre	ottobre	novembre	dicembre	Jan	febbraio
Asia (escl. IPBC)	Asia (escl. IPBC)			R	R	R		R	R	R	R	R	
	Nord America				R	R			G		G	R	G
	Europa				R	R			G		R	R	R
	Medio Oriente			G		R	R			R		R	
	IPBC							R	R		R	R	
	America latina (CM)	G	G	G	R				G	G	G		
	America latina (CE)	G	G	G	R					G	G		
	Africa	G	G	G	G								G
	Oceania							R	R	R	R	R	R
IPBC	Asia (escl. IPBC)							G	G	G	G	G	G
	Nord America							G	G	G			G
	Europa							G	G	G			
Europa	Asia (escl. IPBC)	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G
	Nord America			R		G	G	G	G	G	G	G	G
	America latina (CM)		R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
	America latina (CE)	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G
Nord America	Asia	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G
America latina	Nord America												

Fonte: DHL Global Forwarding

Temi chiave

basato sulla competenza di DHL Global Forwarding

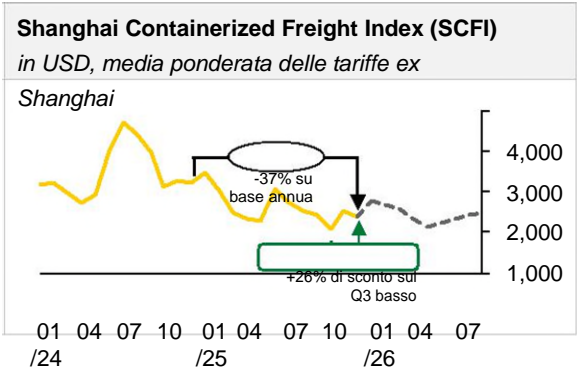
- **Ripresa della domanda:** le esportazioni asiatiche stanno rimbalzando con prenotazioni sostenute che si spostano a dicembre, supportate dalla domanda pre-capodanno cinese in particolare in Europa
- **Gestione della capacità:** Le partenze vuote limitano la capacità su alcune tratte
- **Tassi fluttuanti:** 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 al l'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

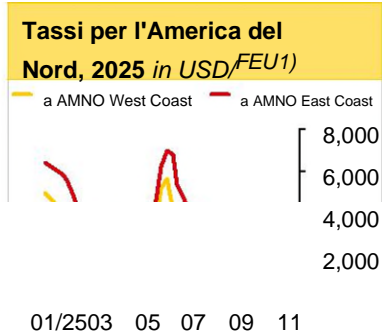
Tariffe merci

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

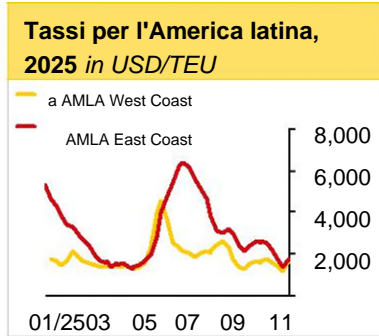
Il mercato si è ripreso dal basso Q3; mentre la forte domanda verso l'Europa ha causato tassi in continuo aumento, i tassi per le importazioni delle Americhe sono volatili alla luce della fluttuazione della domanda



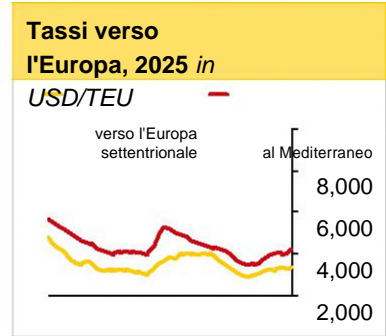
- I tassi sono **aumentati** del 26% rispetto al **basso Q3**, ma sono ancora circa il 37% più bassi di quanto fossero 1 anno fa
- Tassi Futuresforesee **per aumentare verso il nuovo anno cinese**, e successivamente diminuire



- 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 syncfor 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

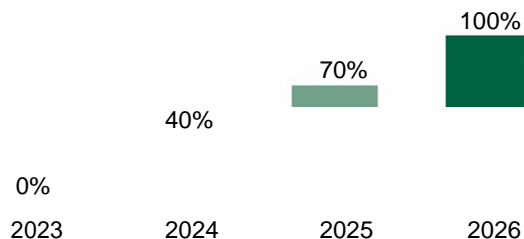
Approfondimento: normativa europea sulle emissioni di carbonio

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 dall'Europa, le tariffe ETS¹⁾ aumentano ancora del 35-50%, rendendo la spedizione a basse emissioni un'alternativa attraente

EU ETS¹⁾

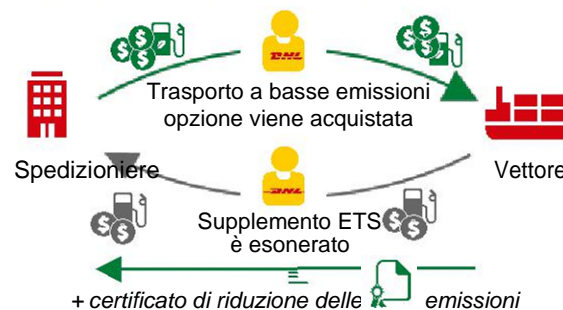
applicabile per tutte le spedizioni da e verso l'Europa



- 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 dall'ETS dell'UE che aumenta gradualmente dal 2024
- Il costo di queste autorizzazioni ricadute 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

Opzione di trasporto a basse emissioni

come opzione per gli speditori al fine di ottenere riduzioni reali ed evitare le tariffe ETS



- 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 sensibile, poiché gli ETS 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
- 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

Evoluzione del mercato dei principali prodotti regionali, 2025 per ulteriori scambi regionali													
Origine	Destinazione	Mar	aprile	maggio	Jun	Jul	ago	settemb re	ottobre	novemb re	dicembr e	Jan	febbrai o
Asia (escl. IPBC)	East Med					R	R	R	G	G			G
	Medio Oriente							G	G	G	G	G	G
IPBC	America latina							G			G		
	East Med	G	G					G	G	G	G	G	G
Europa	Africa	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
	Medio Oriente	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G
	Europa	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G
Nord America	America latina												
	IPBC							G	G	G	G	G	G
	Europa	G				G		G	G	G	G	G	G
America latina	Asia (escl. IPBC)								G	G	G	G	G
	America latina												
	Europa							G	G	G	G	G	G
Medio Oriente	Asia (escl. IPBC)	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G
	Nord America							G	G	G	G	G	G
	Asia (escl. IPBC)	G	G	G	G	G	G	G		G	G	G	G

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 al l'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

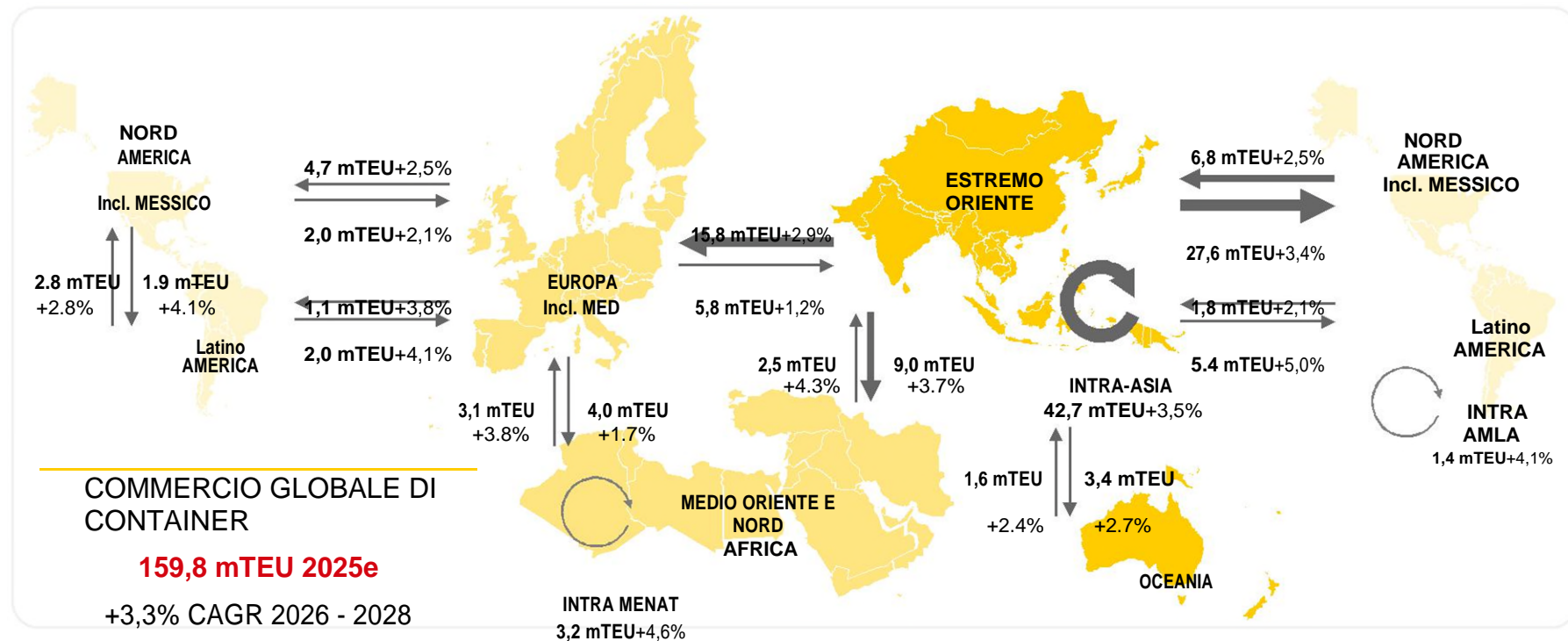
Approfondimento: Crescita del PIL e prezzi dei bunker

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