



Londra: CMA CGM cerca alleato sulla tratta Asia-Europa

Londra, 18 luglio 2014 - I maggiori analisti di shipping affermano, anche se con considerazioni diverse, che l'uscita della CMA CGM dalla P3 e' il preludio di un propabile accordo della societa' francese e un'altro gruppo armatoriale per un'alleanza di nave-sharing con un vettore importante sulla scia dell'annuncio 2M da Maersk e MSC, secondo la Drewry Shipping Consultants.

"Il gioco delle mega-alleanze significa che CMA CGM dovrà ora prendere seriamente in considerazione un accordo più stretto per nave-sharing Est-Ovest con qualcun altro, i candidati più ovvi essere UASC e CSCL", ha detto Drewry.

"Entrambi hanno recentemente ordinato mega-navi da 18.000 TEU, ed hanno lavorato con CMA CGM in passato, ma si intravedono all'orizzonte anche altre opzioni. Possono essere necessari, come CMA CGM che ha 28 navi di 9.000 TEU ordinate ai cantieri, alcune delle quali sono più adatti per i traffici Nord-Sud ".

Ogni resistenza regolamentare per il nuovo accordo sarebbe più probabile il centro, sulla rotta commerciale Asia-Nord Europa. UASC e CSCL saranno i partner più adatti per CMA CGM ", ha detto Lars Jensen, Chief Executive di sede a Copenhagen SeaIntel Maritime Analysis. Egli ha aggiunto che CMA CGM ", certamente dovrà fare nuovi accordi di nave-sharing con altre aziende in modo da mantenere la competitività della propria offerta di prodotti."

UASC e CSCL hanno 11 Triple-E in ordinazione. Queste navi a procedono più lentamente rispetto alla maggior parte delle altre navi per risparmiare carburante, riducendo i costi operativi del 20% su ogni container trasportato, rispetto al costo medio di navi esistenti con meno motori a basso consumo di carburante.

"Maersk e MSC hanno attualmente una quota del 32% di tutta la capacità effettiva di navi in direzione ovest, che è più del 30% di quota di mercato normalmente consentito dal regolamento consorzio dell'Unione Europea", ha detto l'analista.