

GIÀ PRIMO AZIONISTA DELLA DEUTSCHE BANK, IL TOUR OPERATOR VUOLE DIVENTARE ARMATORE

Il grande business delle crociere in Cina

Nel 2006 c'era solo una nave, ora sono 18: scende in campo il colosso Hna

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Secondo l'associazione cinese dell'Industria crocieristica e nautica, nel 2016 le toccate delle navi da crociera nei porti della Cina sono state 1.040, i crocieristi nel Paese sono stati due milioni, che saliranno a 2,6 quest'anno per arrivare a 3,5 milioni nel 2020 - e ovviamente si tratta del mercato più dinamico della regione. Nel 2006 c'era una sola nave da crociera in servizio in Cina, mentre ora sono 18 e cominciano ad arrivare costruzioni interamente dedicate per questo mercato (come la "Majestic Princess" transitata a Genova lo scorso aprile) che pur a ritmi inferiori alle attese, è ormai in fase di decollo.

In questo contesto, all'inizio del mese è circolata l'indiscrezione sui media specializzati che il gruppo Hna, primo tour operator cinese, sta valutando l'acquisizione di una «primaria compagnia crocieristica». Finanziariamente l'ipotesi ha costruito: Hna è primo azionista della Deutsche Bank, alla fine dello scorso anno ha acquisito il gruppo alberghiero Carlson (che controlla il marchio Radisson), e sempre nello stesso ambito ha recentemente comprato per 6,5 miliardi di dollari il 25% del gruppo Hilton, oltre al 16,7% della catena di negozi aeroportuali Dufry.

Queste indiscrezioni hanno fatto bene al titolo in Borsa di gruppi come Carnival, Norwegian Cruise Line e Royal Caribbean, tutte compagnie che stanno guardando alla Cina con grande atten-



La "Majestic Princess" nave pensata per il mercato cinese, di passaggio a Genova

BALOSTRO

zione.

Sinora, l'avventura crocieristica di Hna è stata meno avvincente che in altri settori: come altre compagnie asiatiche, il ramo crocieristico del gruppo ha operato sino allo scorso anno una vecchia unità Carnival, la "Henna", ex "Carnival Jubilee" (del 1987) senza grosso successo commerciale, visto che in questo momento l'unità è spiaggiata ad Alang in attesa di demolizione.

Sono diverse le piccole compagnie che potrebbero ambire a finire tra le braccia del colosso cinese, non necessariamente in Asia, come la greca Celestial Cruises (che per risollevarne un presente in declino pare stia va-

APRE LA LINEA RUSSIA-COREA DEL NORD

LA NAVE "Man Gyong Bong" ha iniziato un servizio settimanale tra Rajin, Corea del Nord, e Vladivostok, Russia. Per l'agente della linea, Vladimir Baranov, il servizio è utile «ai nord-coreani che lavoreranno in Russia e a russi e cinesi che visitano la Corea: Rajin è zona economica speciale, per sbarcare basta il visto fornito dall'agenzia di viaggio. Alla prossima partenza avremo già 60 turisti dalla Cina». La nave (del 1971, secondo VesselFinder) ha 40 cabine, karaoke e diversi bar.

lutando il ripristino due vecchie navi in disarmo al Pireo per portarle nella Turchia, Paese che da tempo non gode più della fiducia degli operatori crocieristici), o la Bahamas Paradise Cruise Line che opera l'ex Carnival "Celebration" gemella della defunta "Henna", o ancora la tedesca Phoenix Reisen la cui madrina della nave ammiraglia è stata Lady Diana Spencer nel 1984.

Ma se Hna punta al salto di qualità nel settore crociera, secondo gli esperti del settore la via più semplice sembra l'operazione di Borsa, perché tutti i grandi soggetti (eccetto Msc Crociere) sono quotati e stanno concretizzando progetti in Oriente, a partire dal

gruppo crocieristico di riferimento nell'area, cioè la Genting di Hong Kong, che non solo ha commissionato ai cantieri tedeschi Meyer Werft le più grandi navi da crociera di lusso mai realizzate (150 mila tonnellate di stazza lorda) per il marchio Dream ed espressamente pensate per il mercato cinese, ma sempre in Germania ha comprato i cantieri Lloyd Werft (ora Nordic Yards) per rinnovare la datata flotta (media 20-25 anni) del suo marchio di riferimento Star Cruises - con l'obiettivo di produrre tre navi l'anno.

Nell'area poi sono sempre più attivi europei e americani, con i propri marchi occidentali ma soprattutto con compagnie create per sondare e interpretare i desideri dei clienti orientali: Royal Caribbean è stata la prima, avendo formato con il tour operator cinese C-Trip e il fondo di investimenti Apollo nel 2014 la compagnia Sky-Sea Cruises per operare l'ex "Celebrity Century" interamente dedicata al mercato cinese. Lo stesso l'anno dopo ha fatto Msc con il tour operator cinese Caissa per far incrociare sino al 2020 la "Msc Lirica" nel Mar Giallo.

Infine quest'anno Carnival, che è il primo operatore mondiale di settore, ha finalizzato l'accordo con i cantieri statali cinesi Csc e la Fin cantieri per realizzare entro il 2023 due navi in Cina, effettuando quindi una consistente operazione di sistema, in cui a fianco del primo cantiere navale e al primo gruppo del settore non sfuggirebbe certo (in joint venture o azionista) il primo tour operator della Cina.

quarati@ilsecoloxix.it

© SYNCND ALCUNI DIRITTI RISERVATI