

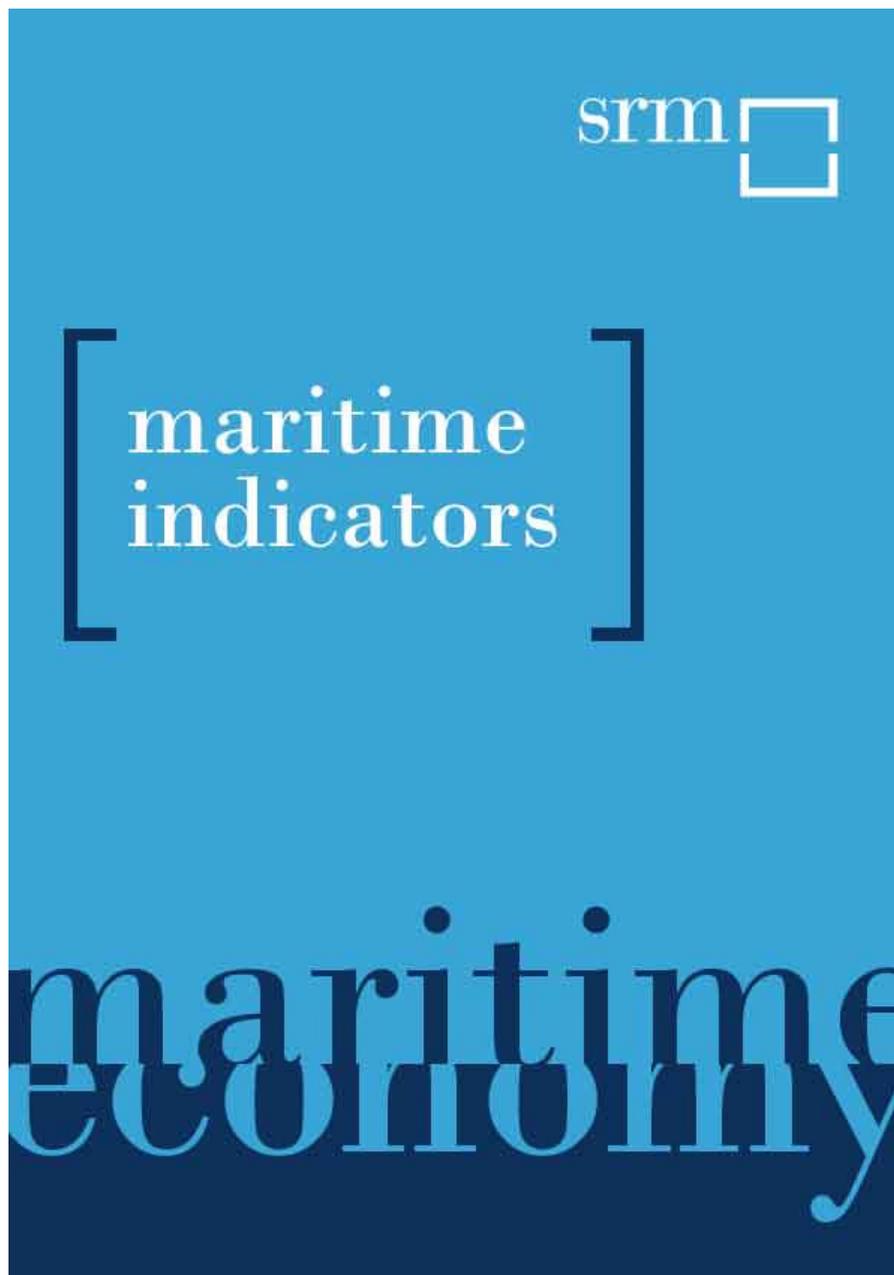


Maritime indicators

Arianna Buonfanti

Osservatorio Congiunturale GEI

Bologna, 21 novembre 2014



Pubblicazione semestrale dedicata al monitoraggio e all'approfondimento dei principali dati statistici attinenti la *Maritime economy* e rivolta ad analizzare l'andamento congiunturale del trasporto marittimo, dal punto di vista infrastrutturale, imprenditoriale, economico e normativo.

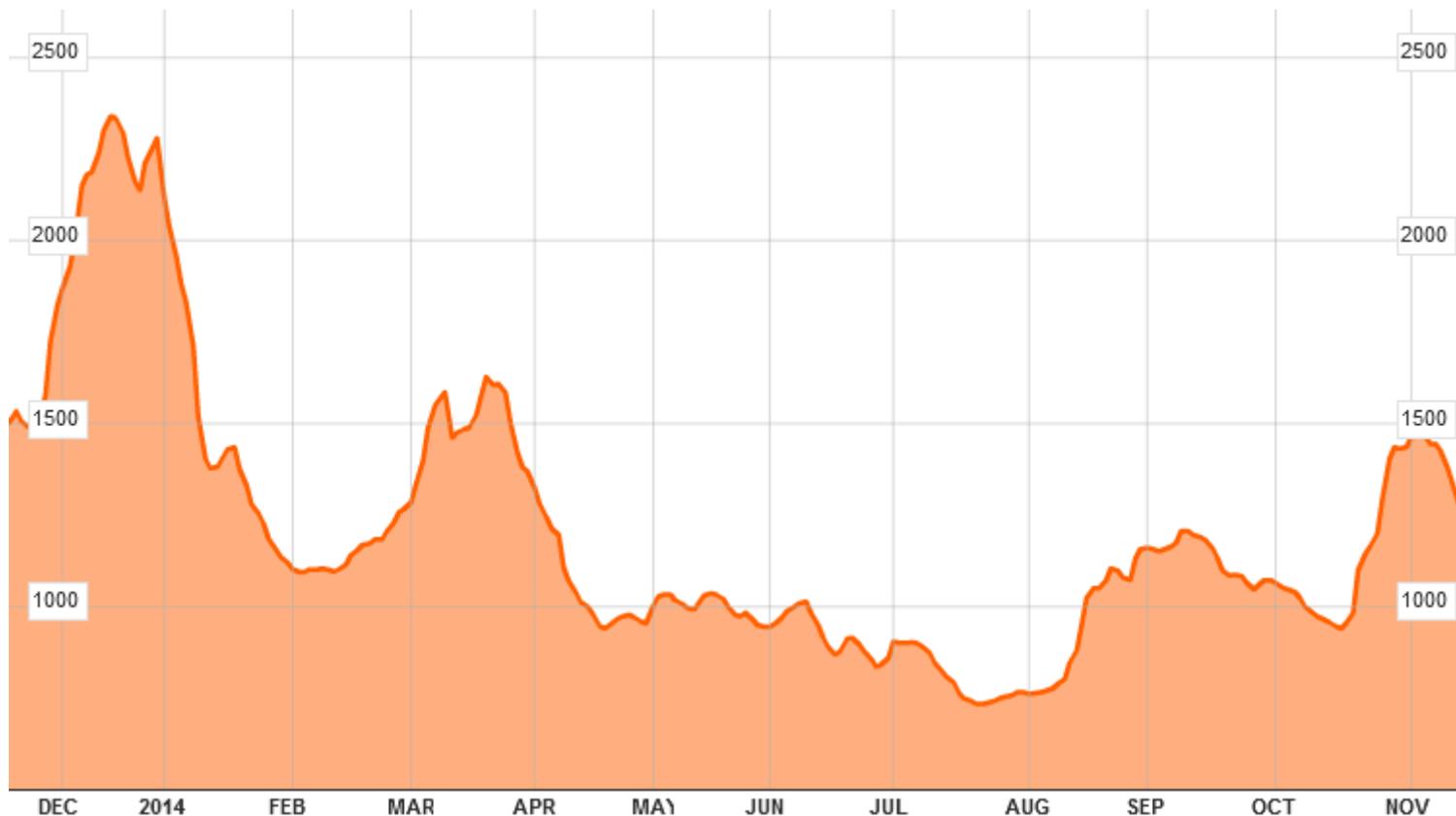
*La newsletter rientra nell'iniziativa di SRM denominata "Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare" che si concretizza nel portale web **srm-maritimeconomy.com**.*

Gli indicatori prescelti per l'analisi congiunturale

1. Andamento Economico Congiunturale
2. Relazioni commerciali internazionali
3. Competitività
4. Imprese
5. Focus sul Mezzogiorno

1. Andamento economico congiunturale

■ Il *Baltic Dry Index*



L'andamento 2014 del BDI si mostra altalenante con un valore, al 18 novembre, pari a **1.296**, in calo del 46% rispetto al picco di dicembre 2013, ma quasi raddoppiato rispetto al minimo di fine luglio (723). Il BDI è ora in fase di crescita e ciò può essere in parte dovuto all'aumento della domanda da parte delle economie asiatiche (Cina in particolare); aumento legato, tra l'altro, alle importazioni di prodotti siderurgici.

1. Andamento economico congiunturale

■ Dimensione della flotta portacontainer: la classifica Alphaliner

Rnk	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	2,890,249	15.4%		
2	Mediterranean Shg Co	2,530,961	13.5%		
3	CMA CGM Group	1,647,060	8.8%		
4	Evergreen Line	948,473	5.1%		
5	COSCO Container L.	812,911	4.3%		
6	Hapag-Lloyd	732,612	3.9%		
7	CSCL	660,870	3.5%		
8	Hanjin Shipping	600,486	3.2%		
9	MOL	600,434	3.2%		
10	APL	562,303	3.0%		
11	Hamburg Süd Group	539,962	2.9%		
12	OOCL	537,987	2.9%		
13	NYK Line	492,995	2.6%		
14	Yang Ming Marine Transport Corp.	411,073	2.2%		
15	Hyundai M.M.	382,757	2.0%		
16	PIL (Pacific Int. Line)	371,901	2.0%		
17	K Line	355,362	1.9%		
18	UASC	338,872	1.8%		
19	Zim	335,831	1.8%		
20	CSAV Group	216,602	1.2%		
21	Wan Hai Lines	200,425	1.1%		
22	X-Press Feeders Group	111,963	0.6%		
23	HDS Lines	88,608	0.5%		
24	KMTC	83,568	0.4%		
25	NileDutch	81,570	0.4%		
26	SITC	81,565	0.4%		
27	TS Lines	68,899	0.4%		
28	Arkas Line / EMES	54,753	0.3%		
29	UniFeeder	53,544	0.3%		
30	RCL (Regional Container L.)	53,442	0.3%		

➡ Il 19 novembre risultano 5.985 navi impiegate in servizi di linea in tutto il mondo, per una capacità complessiva di 18.749.172 TEU

➡ È un mercato concentrato: i primi 3 carrier detengono il 37% del totale

1. Andamento economico congiunturale

■ *Orderbook (al 1° ottobre) della flotta portacontainer*

Fleet as at:	31 Dec 2014		31 Dec 2017		Rise p.a. (3 years)
	ships	teu	ships	teu	teu terms
13.300-19.000	96	1.422.176	183	2.782.058	40,4%
10.000-13.300	163	1.957.768	194	2.285.496	12,8%
7.500-9.999	414	3.621.845	511	4.502.932	11,1%
5.100-7.499	501	3.084.225	516	3.180.270	1,8%
4.000-5.099	748	3.393.352	757	3.436.672	-0,2%
3.000-3.999	262	904.884	276	956.928	2,4%
2.000-2.999	656	1.667.374	729	1.840.808	2,5%
1.500-1.999	576	983.405	629	1.076.138	3,7%
1.000-1.499	683	795.361	720	836.603	1,5%
500-999	778	573.167	786	578.569	-0,5%
100-499	200	62.940	200	62.940	-2,2%
TOTAL	5.077	18.466.497	5.501	21.539.414	7,3%

➡ I carrier continuano ad investire nella flotta: dal 2014 al 2017 è previsto un incremento medio annuo del 7,3%. Ben il 41% dell'orderbook si riferisce a navi di capacità superiore a 13.300 teu.

➡ Rischio di oversupply

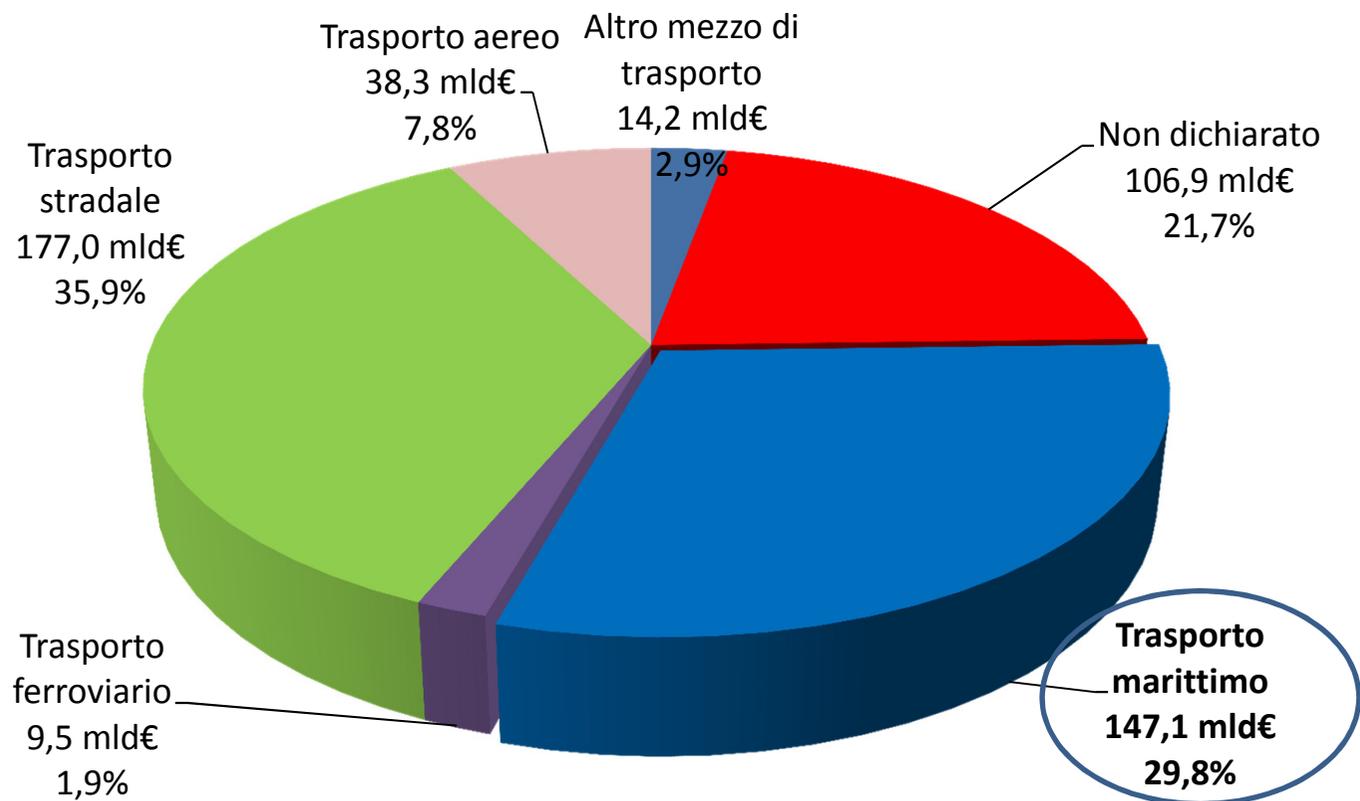
1. Andamento economico congiunturale

■ *Il 2014 conferma la ricerca del contenimento dei costi attraverso:*

- ➔ *Economie di scala.* Si ordinano navi sempre più grandi per ridurre il costo unitario del trasporto dei container
- ➔ *Risparmio di carburante.* Si adotta lo slow steaming e si ordinano navi ecologiche per ridurre il consumo di bunker e per il rispetto di norme che impongono l'obbligo di utilizzare combustibili con un bassissimo tenore di zolfo.
- ➔ *Razionalizzazione dei servizi.* I carrier stanno orientando le loro strategie di crescita verso la creazione di alleanze e sinergie, in particolare sulle rotte est – ovest (Asia – Europa, Europa – America e America – Asia), le più importanti in termini di traffici (si parla di un mercato da circa 2,2 milioni di container trasportati ogni anno)
 - **2M:** MaersK Line e MSC
 - **O3:** CMA CGM, China Shipping Container Lines (CSCL) e United Arab Shipping Company (UASC)
 - **G6:** Hapag-Lloyd, NYK Lines, OOCL, Hyundai, APL e MOL
 - **CKYHE:** China Shipping, K-Line, Yang Ming, Hanjin ed Evergreen.

2. Relazioni commerciali internazionali

■ Interscambio commerciale Italia

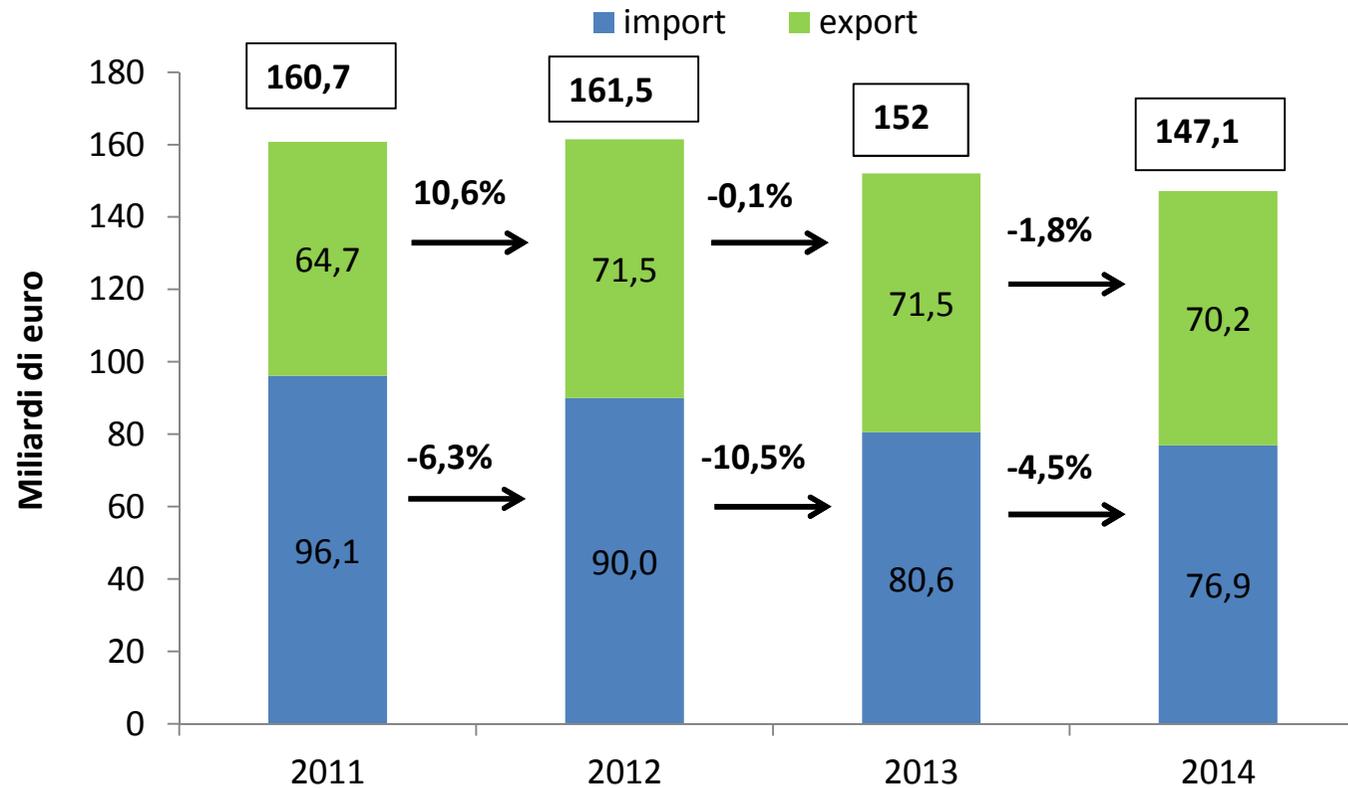


Fonte: SRM su Istat. Dati relativi al periodo Gennaio - Agosto 2014

➔ L'interscambio complessivo dell'Italia nei primi 8 mesi del 2014 è stato pari a 293 mld€. Di questo, il 30% ha viaggiato su nave.

2. Relazioni commerciali internazionali

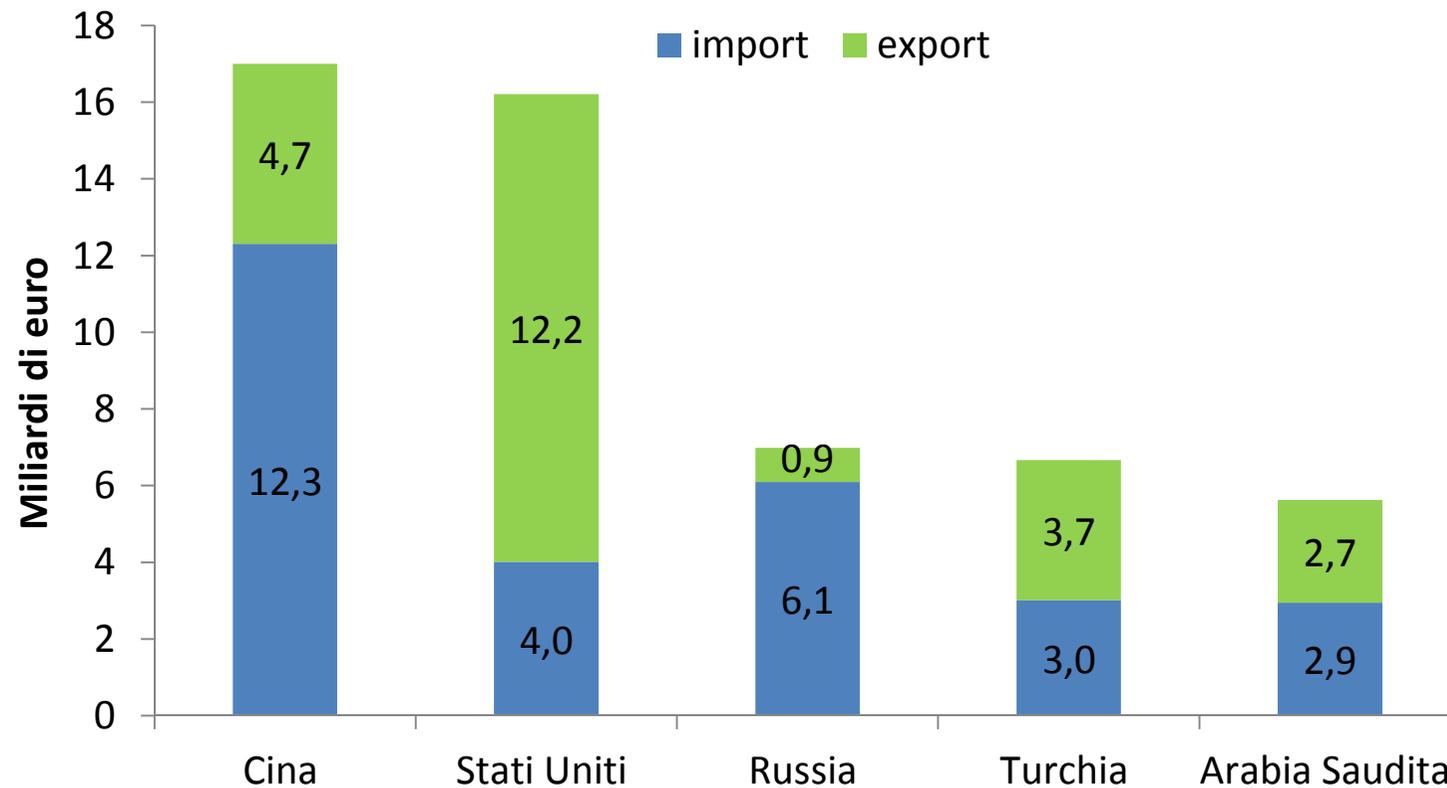
■ Trend import-export marittimo



Fonte: SRM su Istat. Gennaio - Agosto 2011/2014

2. Relazioni commerciali internazionali

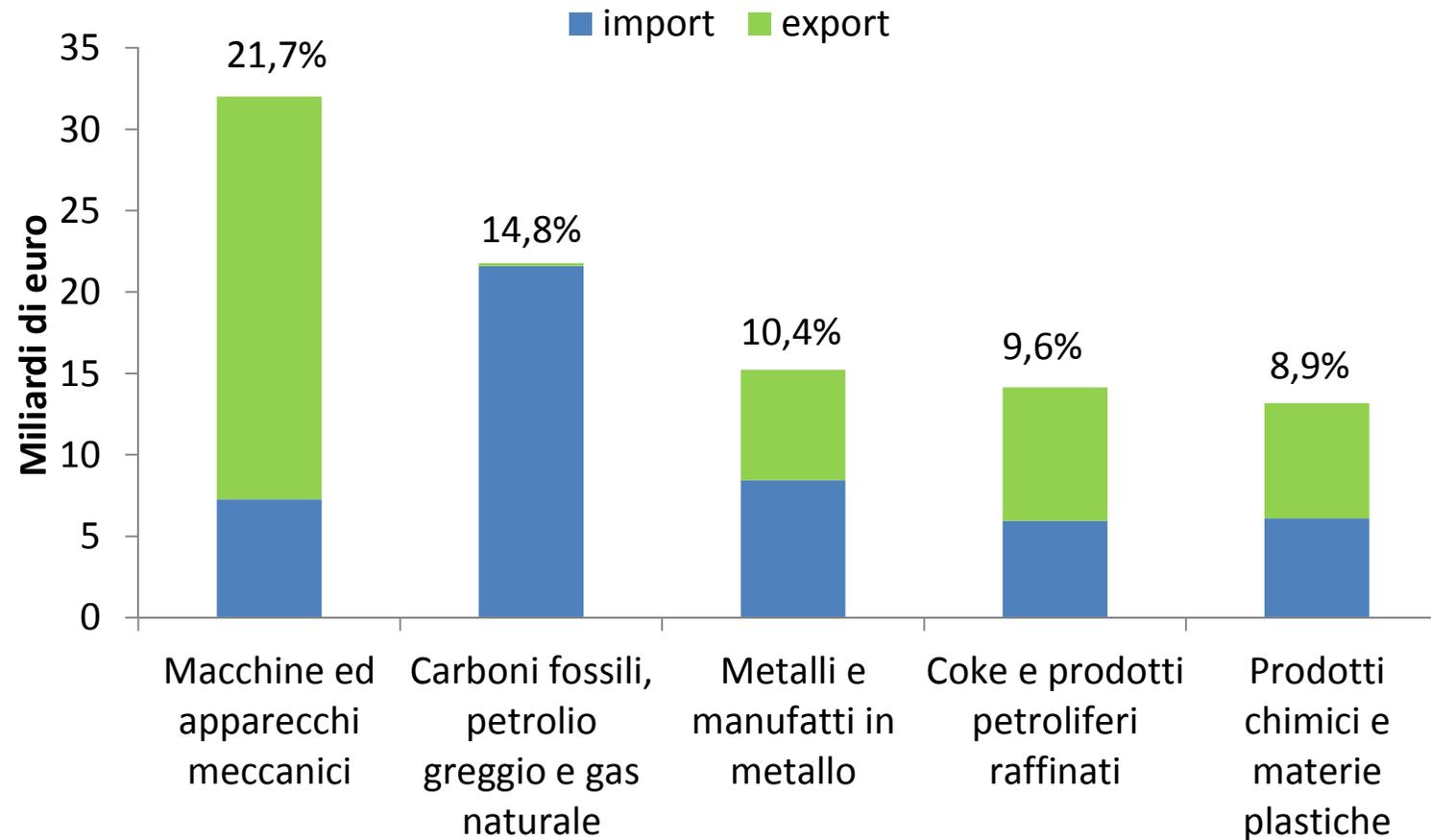
■ *Principali Paesi di riferimento dell'import-export marittimo*



Fonte: SRM su Istat. Gennaio - Agosto 2014

2. Relazioni commerciali internazionali

■ *Categorie di merci principalmente scambiate via mare*



Fonte: SRM su Istat. Gennaio – Agosto 2014

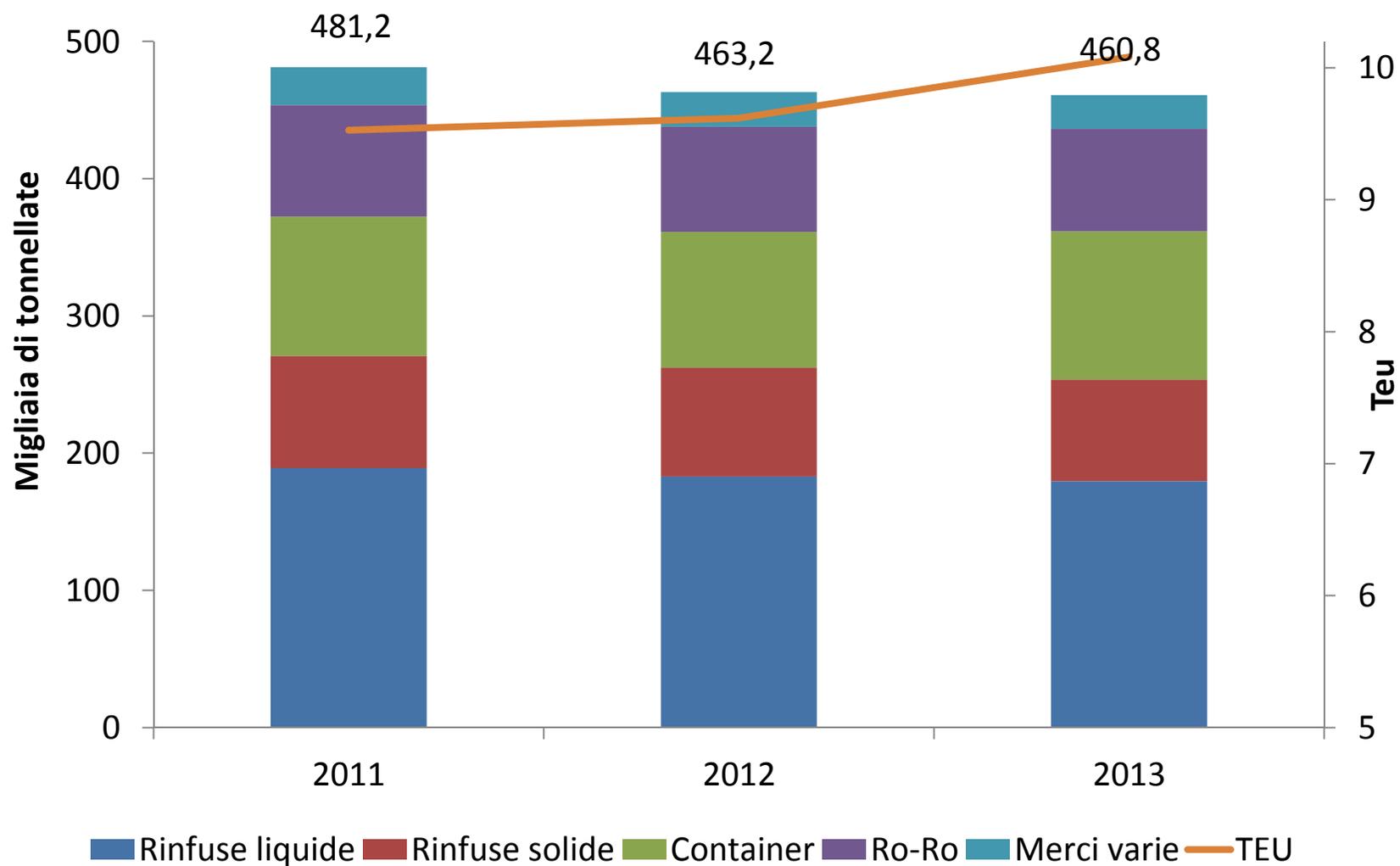
3. Competitività

■ *Traffico container di alcuni principali porti mondiali*

Port	Country	Teu (milion)		Var.
		2013	2012	13/12
Shanghai	China	33,8	32,53	3,9%
Singapore	Singapore	32,6	31,65	3,0%
Shenzhen	China	23,28	22,35	4,2%
Hong Kong	China	22,3	23,12	-3,5%
Rotterdam	Netherlands	11,62	11,87	-2,1%
Hamburg	Germany	9,3	8,9	4,5%
Antwerp	Belgium	8,57	8,64	-0,8%
Bremen	Germany	5,81	6,1	-4,8%
Algeciras	Spain	4,34	4,11	5,6%
Valencia	Spain	4,33	4,47	-3,1%
Barcelona	Spain	1,72	1,75	-1,7%
Gioia Tauro	Italy	3,09	2,72	13,6%
Genova	Italy	1,99	2,06	-3,4%
La Spezia	Italy	1,3	1,25	4,0%

3. Competitività

■ *Traffico merci nei porti italiani*



3. Competitività

■ Il progetto del raddoppio di Suez



Le cifre del progetto *Suez Canal Corridor Project (SCCP)*:

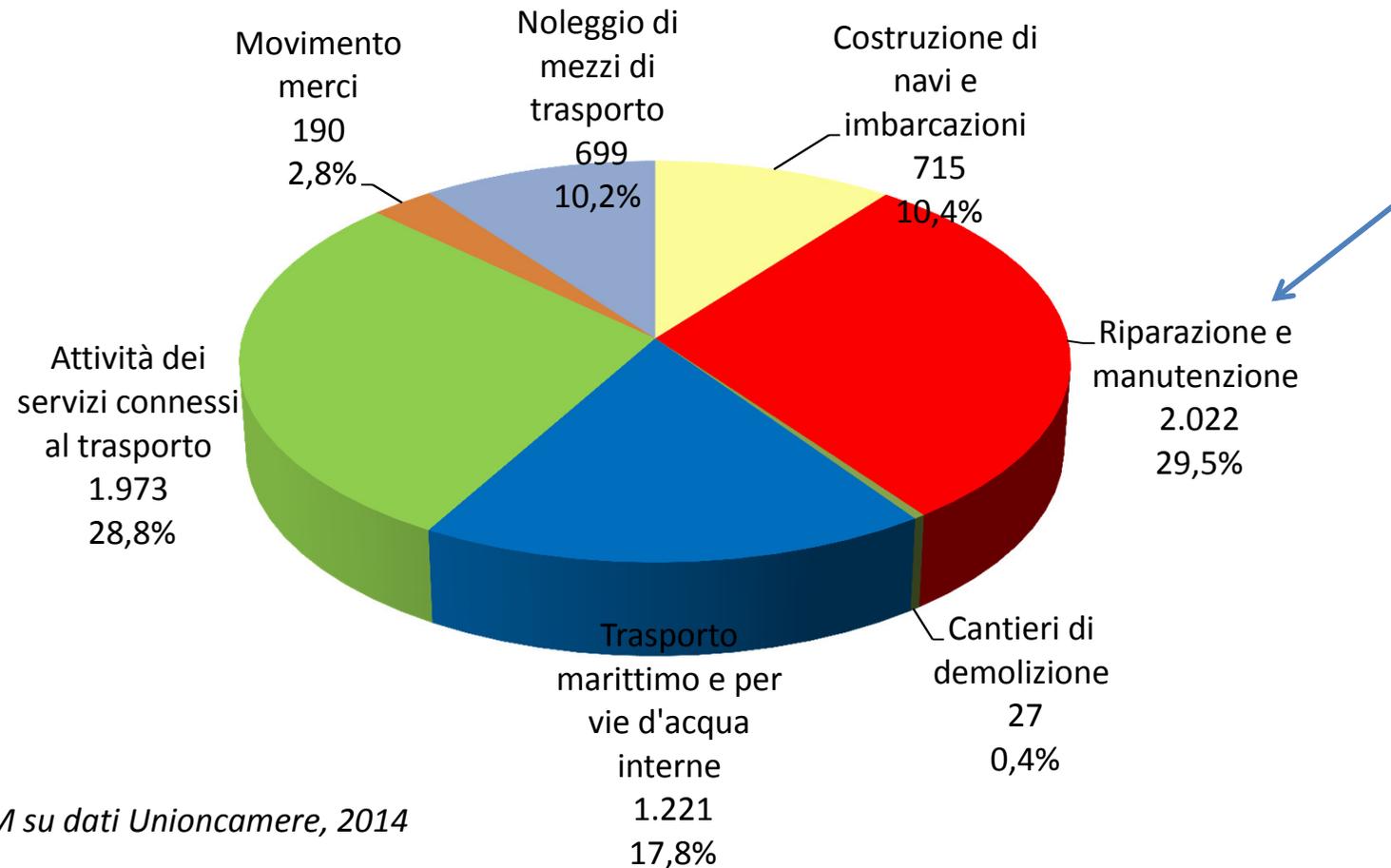
- 72 Km: la lunghezza lungo la quale verranno effettuati i lavori di scavo per ampliare il canale (lungo 193 Km) ed eliminare i punti che prevedono il senso unico alternato delle navi
- Traffico giornaliero: passerà da 49 a 97 navi (RADDOPPIO)
- Tempi di percorrenza totali del canale: da 18 a 11 ore
- Costo dell'opera: 8,2 miliardi \$

5,3 mld\$: il guadagno della Suez Canal Authority nel 2013.

Aumento stimato a completamento dell'opera **13,5 mld.**

4. Imprese

■ *Suddivisione delle imprese del cluster marittimo per settori di attività*



Fonte: SRM su dati Unioncamere, 2014

➔ A giugno 2014 esse ammontano complessivamente a **6.847** e sono presenti in maggior numero nel Mezzogiorno dove se ne contano 2.658.

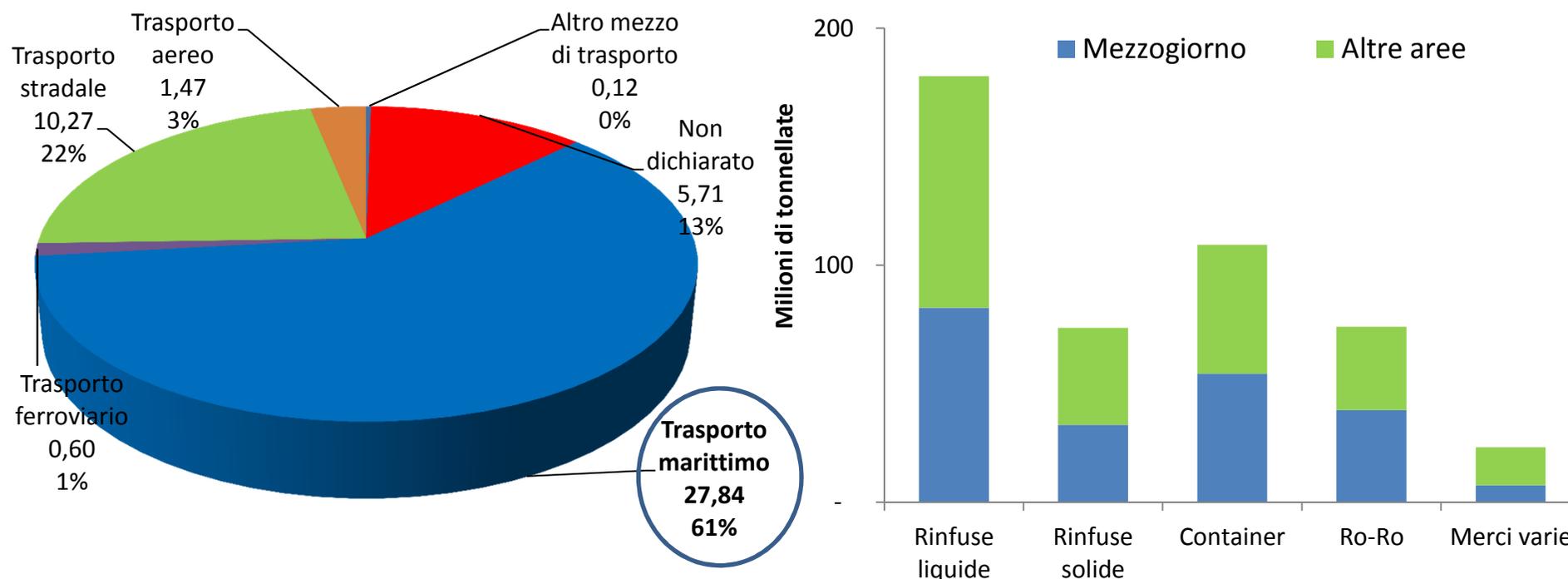
4. Imprese

■ *La flotta mercantile italiana*

Ships of 100 gt and over	31.12.2013		31.12.2012		Var. 2013/2012	
	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	gt
Liquid cargo ships	286	5.319	299	5.611	-4%	-5%
Dry cargo ships	232	8.135	240	8.262	-3%	-2%
Mixed and passenger ships	444	4.476	444	4.536	0%	-1%
Obo Carriers	1	33	1	33	0%	0%
Auxiliary services ships	601	696	597	683	1%	2%
Total	1.564	18.657	1.581	19.124	-1%	-2%

- ➔ La riduzione, in termini di numero e stazza delle navi, è dovuta in buona parte alla demolizione delle unità più vecchie.
- ➔ Il 62% delle navi ha meno di 10 anni ed il 40% meno di 5
- ➔ 15,5 mld€ gli investimenti effettuati nel periodo 2003-2015

5. Focus sul Mezzogiorno



- Nel Mezzogiorno quasi **2 merci su 3** sono scambiate via nave
- Gli scali del Mezzogiorno con **215 mln di tonnellate** incidono per il **47%** sul totale delle merci movimentate dai porti italiani
- Il Mezzogiorno è la macro area che presenta la **più alta concentrazione di imprese marittime** con il **38,8%** del dato nazionale

Grazie per l'attenzione

www.srm-maritimeconomy.com