

**Il fenomeno del gigantismo e
delle nuove alleanze nel settore container
Stato attuale e prospettive future**

**La presente ricerca è estratta dal Primo Rapporto Annuale
“Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita”
pubblicato nel 2014 dall’Osservatorio Permanente di SRM
sull’Economia del Mare www.srm-maritimeconomy.com**

Lo studio è stato realizzato da Oliviero BACCELLI e Lanfranco SENN,
CERTeT – Centro di Ricerca in Economia Regionale, Trasporti e Turismo
dell’Università Commerciale Luigi Bocconi di Milano.

Le analisi contenute nella ricerca non impegnano né rappresentano in alcun modo
il pensiero e l’opinione dei Soci fondatori ed ordinari di SRM.

Lo studio ha finalità esclusivamente conoscitiva ed informativa, e non costituisce,
ad alcun effetto, un parere, un suggerimento di investimento, un giudizio su
aziende o persone citate.

Non può essere copiato, riprodotto, trasferito, distribuito, noleggiato o utilizzato
in alcun modo ad eccezione di quanto è stato specificatamente autorizzato da
SRM, ai termini e alle condizioni a cui è stato acquistato. Qualsiasi distribuzione o
fruizione non autorizzata di questo testo, così come l’alterazione delle informazioni
elettroniche costituisce una violazione dei diritti dell’autore.

Non potrà in alcun modo essere oggetto di scambio, commercio, prestito, rivendita,
acquisto rateale o altrimenti diffuso senza il preventivo consenso di SRM. In caso
di consenso, lo studio non potrà avere alcuna forma diversa da quella in cui l’opera
è stata pubblicata e le condizioni incluse alla presente dovranno essere imposte
anche al fruitore successivo.

La riproduzione del testo anche parziale, non può quindi essere effettuata senza
l’autorizzazione di SRM.

È consentito il riferimento ai dati, purché se ne citi la fonte.

Cover design e progetto grafico: Marina RIPOLI

INDICE

Introduzione 4

I driver della crescita dei traffici containerizzati 6

L'evoluzione dell'offerta e il ruolo delle economie di scala 10

Le forme di cooperazione e le grandi alleanze nel settore 16

Gli effetti attesi sui sistemi portuali 21

Le nuove relazioni fra porti ed hinterland e lo sviluppo di dry port 25

Considerazioni conclusive 29

Bibliografia 31

Introduzione

I traffici container hanno avuto un forte sviluppo nel Mediterraneo solo negli ultimi 40 anni, ma questo fenomeno ha comportato cambiamenti molto radicali nella gestione dei flussi di interscambio commerciale e nella relazione fra portualità e retroportualità, dapprima nella sponda nord del Mediterraneo Occidentale per poi estendere gli impatti in modo graduale a tutti i contesti principali. Infatti, l'unitizzazione dei carichi per mezzo dei container ha permesso di conseguire importanti incrementi di produttività nella logistica internazionale. In particolare, attraverso una forte riduzione sia dei costi della tratta marittima, grazie alle economie di scala nella gestione delle stive, sia dei costi portuali, attraverso una semplificazione e standardizzazione delle movimentazioni.

Questi fattori tecnici, sommati al forte sviluppo degli interscambi commerciali su scala mondiale, hanno provocato una progressiva evoluzione in termini di capacità della flotta di navi porta container. Se nel 1988 l'offerta complessiva raggiungeva 1,5 milioni di TEU, nel 2013 si è raggiunta una capacità totale pari a 18,6 milioni di TEU (+1.240%) con un aumento medio annuo dell'10,6%. Nel 2014 la società di ricerca specializzata Alphaliner prevede l'ingresso sul mercato di nuove navi per una capacità complessiva pari a 1,6 milioni di TEU e la demolizione di navi per una capacità di circa 500.000 TEU, con un saldo positivo di circa 1,1 milioni di TEU, che implica una crescita del mercato di circa il 6%, valore bene inferiore alle medie recenti e che prende atto della sovracapacità del settore avvenuta nel corso degli ultimi anni.

Alcuni studi recenti studi econometrici di carattere accademico hanno dimostrato l'esistenza un vero e proprio legame causale tra aumento del commercio tra Paesi e diffusione della containerizzazione per il trasporto delle merci¹. Infatti, l'aumento della dimensione delle navi, la razionalizzazione del numero dei porti e degli investimenti, la crescita nella produttività del lavoro portuale hanno permesso di sfruttare nuove economie di scala e di fare del commercio marittimo uno dei motori propulsivi della globalizzazione post Guerra Fredda.

La riduzione del fattore d'incertezza legato ai tempi del trasporto marittimo, ha inoltre favorito lo sviluppo di catene produttive multinazionali sempre più ispirate a un modello di produzione just in time, volto alla minimizzazione delle scorte e allo sfruttamento dei vantaggi delle differenziazioni del costo del lavoro e delle specializzazioni produttive internazionali.

¹ "Estimating the Effects of the Container Revolution on World Trade", di Daniel Bernhofen, Zouheir El-Sahli e Richard Kneller, Lund University, Working Paper 2013 n. 4, Febbraio 2013.

L'obiettivo di questo contributo è quello di evidenziare i trend più recenti relativi alle strategie delle compagnie marittime e ai riflessi sul settore logistico portuale derivanti dall'evoluzione delle caratteristiche tecniche della flotta e dall'intensificazione delle forme di alleanze fra i diversi operatori.

Bibliografia

- ACCIARO, M., MCKINNON A. (2013), "Efficient hinterland transport infrastructure and services for large container ports", Discussion Paper 19, International Transport Forum
- ALPHALINER, Weekly Newsletter, numeri vari
- BACCELLI O., BARONTINI F. (2013), L'Italia in Europa. Le politiche dei trasporti per rimanere in rete, EGEA, Milano
- BACCELLI O., PERCOCO M., TEDESCHI A. (2008), "Port Authorities as cluster managers: the case of the Ligurian ports" in European Transport, International Journal of Transport Economics, Engineering and Law, No. 39, Year XIII
- BACCELLI O., RAVASIO M., SPARACINO G. (2007), Porti italiani. Strategie per l'autonomia finanziaria e l'intermodalità. Il caso dei porti liguri, EGEA, Milano
- BACCELLI O. (2001), La mobilità delle merci in Europa. Potenzialità del trasporto intermodale, EGEA, Milano
- BANCA D'ITALIA (2012), Indagine campionaria sui trasporti internazionali dell'Italia. Benchmark 2011, Roma
- BERNHOFEN D. M., ZOUHEIR EL-SAHLI, KNELLER R. (2013), "Estimating the Effects of the Container Revolution on International Trade", Lund University Working Paper No.4, 2013
- BOLOGNA S. (2010), Le Multinazionali Del Mare. Letture Sul Sistema Marittimo-Portuale, Egea, Milano
- BONNEY J. (2010), "Carriers Move Full Speed into Slow Steaming" in Journal of Commerce, 12th January
- CHEN F., ZHANG R. (2008), "The Economic Viability of Mega-size Container Vessels in Different Service Networks" in Journal of Shanghai University, Vol. 13, No. 2, 221-225
- CHOU C.C. ET AL. (2010), "AHP Model For the Container Port Choice in the Multiple-Ports Region" in Journal of Marine Science and Technology, Vol. 18, No. 2, pp. 221-232
- CULLINANE K., KHANNA M. (2000), "Economies of Scale in Large Containerships: Optimal Size and Geographical Implications" in Journal of Transport Geography, Vol. 8, pp. 181-195
- DREWRY CONSULTING (2007), "Transshipment and Global Container Traffic Growth", 5th ASEAN ports and shipping conference, Johor Bahru, 12th June
- DREWRY CONSULTING (2008), Ship and Operating Costs – Annual Review and Forecast
- DREWRY CONSULTING (2010), Container Forecaster, September
- FERRARI C., TEI A. (2012), "Emission Savings through a Re-Scheduling of Maritime Services: Possible implications for the Mediterranean ports", Economics and Policy of Energy and the Environment, No. 2
- FREMONT A. (2007), "Global Maritime Networks – The Maersk Case" in Journal of Transport Geography, Vol.15, pp. 431-442
- GALLAGHER T. (2010), "Three Lines Start Asia-Europe Sharing Agreement" in Journal of Commerce, 25th July

- GELAREH S. ET AL. (2010), Liner Shipping Hub Network Design in a Competitive Environment, DTU Management Engineering, February
- HARALAMBIDES H.E. (2000), A Second Scenario on the Future of the Hub-and-Spoke System in Liner Shipping, Latin ports and shipping 2000 conference and Exhibition, Miami, Florida
- HSU C.I., HSIEH Y.P. (2005), "Direct Versus Terminal Routing on a Maritime Hub-and-spoke Container Network" in Journal of Marine Science and Technology, Vol. 13, No. 3, pp. 209-217
- IYVER K.V.A. (2006), "Shipping Trends: Transshipment Versus Direct Sailing" in The Hindu business, 12th November
- MARSAXLOKK FREEPORT (MALTA) PORT AUTHORITY (2011), "Port dues, anchorage tax, pilotage fee and towage fee", April
- MAYO J., NOHRIA N. (2005), The Truck Driver Who Reinvented Shipping, Harvard Business School, 3th October
- MCKINNON A.C. (2013), "Decarbonising the deep-sea container supply chain: the possible contribution of port centric logistics" in Proceedings of the 13th Annual Conference on Transportation Research Society, Rio de Janeiro
- MEERSMAN H., PAUWELS T., VAN DE VOORDE E., VANELLANDER T. (2008), "The relation between port competition and hinterland connections: the case of the Iron Rhine and the Betuwe Route", International Forum on Shipping, Ports, and airport (IFSPA) – Trade based global supply chain and transport logistics hubs: trends and future development
- MIDORO R., PAROLA F. (2011), Le Strategie delle Imprese nello Shipping di Linea e nella Portualità. Dinamiche Competitive e Forme di Cooperazione, Franco Angeli
- MOURAO M.C., PATO M.V (2001), Ship Assignment with Hub-and-spoke Constraints in Maritime Policy and Management, Vol. 29, No. 2, pp. 135-150
- NOTTEBOOM T. (2012), Dynamics in port competition in Europe: implications for North Italian ports, University of Antwerp, Milano, Workshop "I porti del Nord" organizzato dalla Fondazione IRSO
- NOTTEBOOM T., RODRIGUE J.T. (2007), The Future of Containerization: Box Logistics in Light of Global Supply Chain, IAME Conference, Athens
- NOTTEBOOM T., RODRIGUE J.T. (2011), Global Container Terminal Operators: From Diversification to rationalization?, Econship Conference 2011
- NG A. (2006), "Assessing the Attractiveness of Ports in the North European Container Transshipment Market: An Agenda for Future Research in Port Competition" in Maritime Economics and Logistics, Vol. 6, pp. 234-250
- PROOST S., DUNKERLEY F., VAN DER LOO S., ADLER N., BROCKER J., KORZHENEVYC A. (2010), Do the selected Trans European Investments Pass the cost benefit test?, CES Discussion paper
- RUSSO F. (2007), I Porti Container Italiani nel Sistema Euro-Mediterraneo, Franco Angeli, Collana Trasporti
- SYS C. (2009), "Is Container Liner Shipping Industry an Oligopoly?" in Transport Policy, Vol. 15, issue 5

- TONGZON J.L. ET AL. (2008), "Port Selection Factors by Shipping Lines: Different Perspectives Between Trunk Liners and Feeder Service Providers" in *Marine Policy*, Vol. 32, pp. 877-885
- UNCTAD (2013), *Review of maritime transport*, Ginevra
- VIS I.F.A., DE KOSTER R. (2003), "Transshipment of Containers at a Container Terminal: an Overview" in *European Journal of Operational Research*, Vol. 147, pp. 1-16
- WORLD BANK INTERNATIONAL TRADE DEPARTMENT (2012), *Connecting to Compete 2012. Trade Logistics in the Global economy*, Washington DC, Communications Development Incorporated
- YAP W.Y. (2009), *Container Shipping Services and their Impact on Container Port Competitiveness*, ITMMA

maritime
economy