

[maritime  
indicators]

maritime  
economy

**I Maritime Indicators sono realizzati da SRM  
e sono disponibili su [www.srm-maritimeconomy.com](http://www.srm-maritimeconomy.com)  
l'Osservatorio scientifico sull'Economia del Mare**

**Direttore di ricerca:**

**Massimo DEANDREIS**

**Elaborazioni ed analisi:**

**Alessandro PANARO (coordinatore)**

**Arianna BUONFANTI**

**Agnese CASOLARO**

**Progetto grafico e sviluppo editoriale:**

**Marina RIPOLI**

**Un ringraziamento a tutti gli uffici delle Autorità Portuali italiane per aver fornito i dati di traffico merci e passeggeri e a Unioncamere Campania per i dati sulle imprese.**

I dati della pubblicazione hanno vari livelli di aggiornamento.

La consultazione delle fonti è aggiornata a novembre 2014.

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.

Sono consentiti l'uso e la riproduzione della pubblicazione ai fini scientifici e di analisi, solo citando espressamente la fonte: **SRM - Maritime Indicators**

Riferimenti redazionali:

Ufficio Comunicazione SRM

m.ripoli@sr-m.it

# Il Quadro Congiunturale della Maritime Economy

Il trasporto marittimo nel corso del 2014 è stato sostenuto da una ripresa del commercio internazionale, ma si rileva, come negli anni precedenti, che tale incremento non ha comportato per gran parte delle imprese del settore un aumento della redditività, gravata da una economia globale ancora fragile e dalla generalizzata situazione di oversupply: l'aumento percentuale dell'offerta di stiva continua ad essere maggiore rispetto alla crescita della domanda di trasporto, per tutte le categorie di merci.

Entrando nel dettaglio dell'andamento dei singoli segmenti del trasporto marittimo, in questo secondo semestre del 2014, due sono i fenomeni che si sono affermati con forza nel trasporto dei **container**: le grandi alleanze e l'orientamento al rinnovo della flotta che a sua volta conferma la tendenza al gigantismo navale. I carrier stanno sperimentando che, riducendo il costo unitario di trasporto di ogni singolo TEU imbarcato, possono compensare il calo unitario dei ricavi conseguente a un mercato dei noli ancora piuttosto depresso.

La configurazione del comparto del trasporto marittimo containerizzato è, quindi, sempre più legata alle strategie poste in essere dai grandi consorzi e dalle alleanze che stanno nascendo soprattutto sulle rotte est-ovest, che anche nel corso del 2014 hanno risentito della sovraccapacità dell'offerta. Secondo la società di consulenza Alphaliner, le nuove alleanze armatoriali 2M - costituita da Maersk Line e da Mediterranean Shipping Company (MSC) - e Ocean Three - formata da CMA CGM, China Shipping Container Lines (CSCL) e United Arab

Shipping Company (MSC) - immetteranno ulteriore capacità pari a 14.000 TEU alla settimana nei servizi programmati per collegare l'Estremo Oriente con il Mediterraneo, con un incremento dell'11% rispetto alla fine del 2013. La maggior crescita di capacità della flotte portacontainer sarà registrata dai servizi per il Mar Adriatico e il Mar Nero, regioni per le quali le due alleanze hanno previsto l'inaugurazione di nuove linee.

Tale aumento della capacità di carico, contrariamente a quanto auspicato dalle compagnie armatoriali, rischia di ribaltare il rapporto tra domanda e offerta mettendo a rischio la precaria ripresa del livello dei noli. In realtà, secondo l'Outlook della società Drewry Shipping Consultants, nel 2015 i volumi trasportati sulle principali rotte navali dovrebbero crescere del 5,5%; la direttrice Asia-Nord Europa dovrebbe, da sola, crescere del 3,5%.

Sempre per questo comparto le previsioni Dynamar stimano che il bacino del Mediterraneo sta progressivamente acquisendo importanza in termini di traffici marittimi internazionali di carichi containerizzati. Secondo le stime della società di consulenza olandese, nel 2015 i traffici regionali e feeder intra mediterranei raggiungeranno i 15,6 milioni di TEU, in crescita rispetto ai 14,9 milioni di quest'anno, ma entro il 2017 saliranno a 17,1 milioni.

La crescita della domanda in questo segmento di mercato si accompagna ad una forte crescita anche dell'offerta perché, sempre alla ricerca del conseguimento delle economie di scala per il contenimento dei costi, i grandi carrier continua-

no ad ordinare navi giganti. Se a settembre 2014 la società Alphaliner aveva per la prima volta previsto che entro il 2016, sulla base degli ordinativi in essere, la svizzera MSC sarebbe diventata l'azienda leader del comparto, dopo qualche giorno la Maersk Line (che attualmente detiene il primato) ha annunciato un investimento di 3 mld \$ all'anno per il periodo 2015-2019 per finanziare i propri programmi di sviluppo della flotta, ovvero 30 Triple-E.

Nel frattempo, in base alle previsioni dell'Ocean Shipping Consultants, i cantieri coreani sono ormai pronti per costruire navi da 24.000 TEU, ovvero 5 mila TEU più grandi rispetto a quelle da 19.000 TEU appena entrate in esercizio.

Drewry Maritime Research, in un approfondimento sul settore intitolato *"How carrier can make money"*, ha realizzato un'analisi approfondita dei conti dei principali liner sottolineando che, come risulta dalle ultime trimestrali pubblicate, sono sempre di più quelli che sono tornati a guadagnare (da 5 a 10 nella classifica delle top 25 compagnie tra il primo e il secondo trimestre del 2014).

Un altro elemento che, secondo gli analisti di Drewry, i carrier devono considerare per contenere i costi operativi dopo la tregua concessa negli ultimi tempi, è il costo del bunker. In media il costo d'esercizio per TEU trasportato è salito dai 1.240 dollari del 2010 ai 1.327 del 2011 (+7%), soprattutto per un rincaro del 40% del bunkeraggio navale. Dal 2012 in poi, però, questo coefficiente è calato mediamente del 7% all'anno per tutte le compagnie di navigazione, ma non

è possibile sperare in un'ulteriore flessione del prezzo del bunker del carburante. Anzi, è semmai più probabile che aumentino gli oneri legati all'introduzione delle nuove normative in tema di sostenibilità ambientale (vedi zone ECA-Emission Control Areas).

Continuando l'analisi per singolo segmento del trasporto marittimo, per le **rinfuse solide** il 2014 ha rappresentato un anno ancora di crisi, dato che lo squilibrio domanda/offerta ha spinto in basso il mercato delle dry che nei mesi estivi ha raggiunto i livelli del 2009. L'espansione dell'offerta di bulk carriers, in base ai dati di Newport Shipping, è aumentata a tassi decrescenti passando dal 15% nel 2011 e 10% nel 2012 al 5,8% nel 2013 e 5,2% nel 2014; si prevede un incremento del 6,4% nel 2015. Tale situazione critica di pressione sul mercato dovrebbe rientrare in quanto la stima di incremento della domanda (oltre il 5% anno su anno) e un'espansione del tonnelloaggio più equilibrata, creeranno le condizioni per un aumento dei tassi di nolo in questo segmento nella seconda metà del 2015 e per tutto il 2016.

I fattori chiave che guideranno la domanda di rinfuse solide rimarranno l'industria siderurgica e le importazioni cinesi di ferro e carbone; a ciò si aggiunge la stima di un aumento del trasporto di ferro anche verso l'Unione europea, in Giappone e in altre parti dell'Asia, che dovrebbe comportare un incremento complessivo dell'8% nel commercio via mare di questo minerale durante il periodo 2013-2016, di cui l'89% sarà costituito da importazioni della Cina, soprattutto da Australia e Brasile.

Il Baltic Dry index chiude i primi 11 mesi del 2014 con una media di 1.119, come sempre in ripresa nell'ultima parte dell'anno dopo un'estate che si è rivelata particolarmente difficile, e in riduzione rispetto al 2013, in cui si è registrata una media del BDI di 1.228.

Per quanto riguarda il variegato comparto delle **rinfuse liquide** le prospettive sembrano essere incoraggianti per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati e in lento miglioramento per le petroliere di

grande portata (Very Large Crude Carrier – VLCC). Il comparto del petrolio greggio, dopo un 2013 particolarmente complesso, quest'anno ha mostrato una lieve ripresa perché il calo della domanda degli USA, soprattutto negli ultimi mesi dell'anno è stato in parte compensato dall'aumento delle importazioni nell'economie emergenti di Cina e India e dal calo di prezzo del greggio che ne incentiva l'acquisto di carichi. Il Baltic Dirty index nei primi 11 mesi del 2014 ha registrato una media di 768 a fronte di 649 del 2013.

La flotta mondiale di crude oil tankers è cresciuta del 7% nel 2011, del 5% nel 2012 e del 2% (con circa 14 milioni di tonnellate di portata consegnate, in calo del 47%) nel 2013, e questo tasso di crescita dovrebbe rimanere costante anche nel 2014 e 2015. Le demolizioni rimangono su livelli sostenuti anche perché l'attenzione degli armatori si sta spostando sulle Very Large Crude Carrier comportando un repentino incremento dei nuovi ordini a partire dall'ultimo trimestre del 2013. Solo nel semestre compreso tra il 31 ottobre 2013 e il 31 marzo 2014 sono state ordinate 48 petroliere (di cui 18 sono VLCC) per una capacità complessiva di stiva pari a 18,3 milioni di tonnellate.

Il business che sta dando i più robusti segnali di ripresa nel presente e nel breve termine è quello dei prodotti petroliferi raffinati. A favorire il rialzo dei noli, secondo Venice Shipping & Logistics, è soprattutto l'aumento della produzione delle raffinerie dell'Asia, del Medio Oriente e degli Stati Uniti, sommato alla domanda crescente dei paesi dell'America Latina e dell'Africa. Una ripresa dei noli sarà evidente, secondo VSL, soprattutto per le navi attive nel Mediterraneo e nel Mar Nero.

Questo outlook di mercato a grandi linee si rispecchia anche nell'analisi di Banchero Costa dove viene sottolineato che nel 2013 la flotta complessiva di products tanker è cresciuta del 2% rispetto all'anno precedente (nel 2009 era cresciuta del 13%). Anche in questa classe di navi, però, suona l'allarme nuovi ordini. Nel 2013 sono state commissionate nuove navi porta

prodotti raffinati per complessivi 19 milioni di tonnellate di portata lorda (di cui quasi 13 milioni sono navi di portata compresa fra 30.000 e 60.000 tonnellate), oltre tre volte i 5,9 milioni di tonnellate ordinate nel 2012. Le consegne fissate per il 2015 e il 2016 dovrebbero comportare un aumento della flotta del 5,3%.

Nel segmento del **LNG** è prevista una forte crescita della domanda: tra il 2010 e il 2040 lo IEA (International Energy Outlook) stima un incremento del consumo mondiale di gas naturale del 65%, di conseguenza crescerà, e molto, il ricorso a questa tipologia di nave. La crescita della flotta è stata del 3,1% nel 2011, dello 0,1% nel 2012, del 6% nel 2013 e rifletterà l'andamento del mercato con un incremento del 7,3% nel 2014 e del 7,5% nel 2016.

In **Italia**, in base ai dati disponibili, il traffico containerizzato nel 2014 si conferma sostanzialmente stabile. Con riferimento ai porti hub, per i primi 9 mesi dell'anno, Gioia Tauro ha movimentato meno di 2,3 milioni di TEU (-1,5%), Cagliari 471 mila (+1,1%) e Taranto 143 mila (-3,7%).

Per gli scali di transhipment, ma anche per alcuni porti di destinazione finale del nostro Paese, si aprono comunque delle importanti opportunità di crescita in quanto rientrano nei network di servizi di linea definiti dalle grandi alleanze.

# I Maritime Indicators

<b>1. Andamento Economico Congiunturale</b>	<b>9</b>
Baltic Dry Index	10
Trasporto marittimo di merci nell'UE 28	11
Alleanze tra carrier	12
Dimensione della flotta portacontainer	13
<b>2. Relazioni commerciali internazionali</b>	<b>15</b>
Interscambio commerciale Italia	16
Short Sea Shipping	19
<b>3. Competitività</b>	<b>21</b>
Traffico portuale	22
Focus sul traffico portuale italiano	24
<b>4. Imprese</b>	<b>27</b>
Imprese del cluster marittimo	28
Fatturato delle top 100 imprese del settore logistico/marittimo	30
<b>5. Focus sul Mezzogiorno</b>	<b>32</b>
Peso del Mezzogiorno sull'interscambio marittimo Italia	33
Traffico portuale del Mezzogiorno	34
Peso delle imprese del cluster marittimo del Mezzogiorno	36
<b>Una visione d'insieme</b>	<b>37</b>

maritime  
economy