

L'impatto del Nuovo Canale di Suez sui traffici e sulla competitività del Mediterraneo

Alessandro Panaro
Head of Maritime & Energy Dept. - SRM

Milano, 16 maggio 2019

Il nuovo Canale di Suez

ALEXBANK

srm □

The Suez Canal after the expansion

Analysis of the traffic, competitiveness indicators,
the challenges of the BRI and the role of the Free Zone

maritime
economy

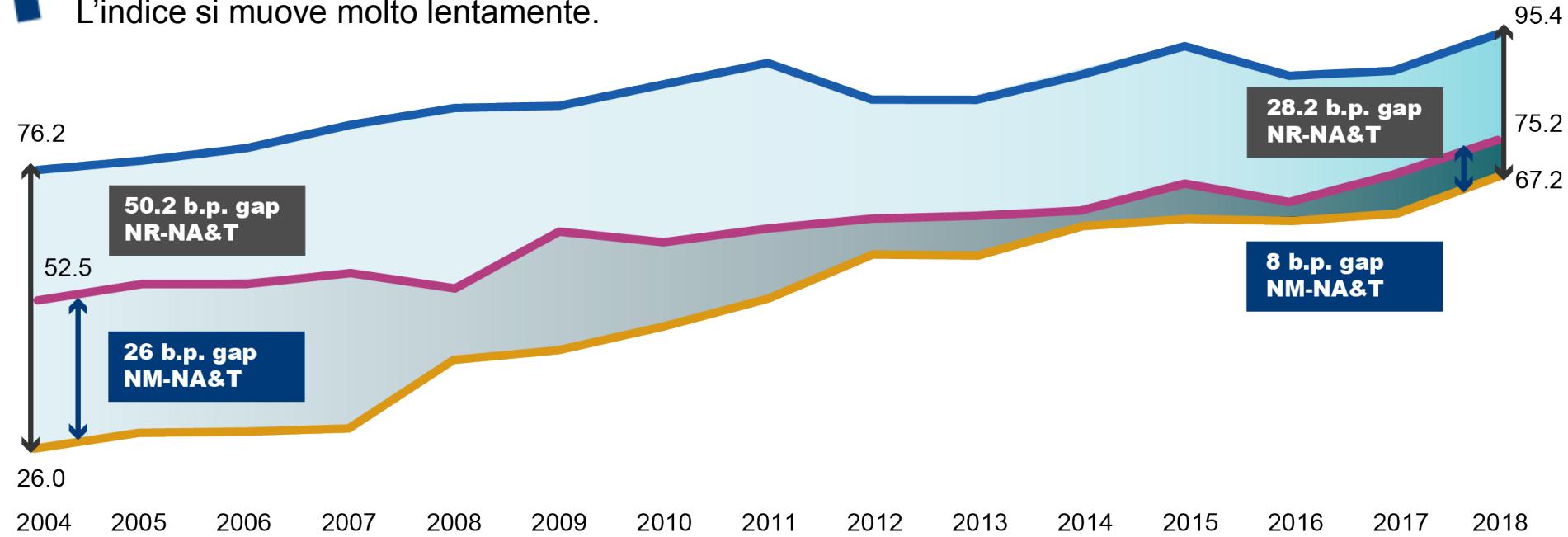
2018

- ✓ Competitività del Sistema Paese dopo il nuovo Canale
- ✓ Gli effetti dell'ampliamento e i nuovi trend:
 - *Aumento dei traffici e della dimensione media delle navi*
 - *Fluidità dei traffici: container & Oil*
 - *Suez «passaggio chiave» lungo la BRI*
 - *Lo sviluppo della Suez Canal Zone*

srm □

Il Connectivity Index

- Il Gap con il nordafricano è azzerato.
- L'indice si muove molto lentamente.



Source: SRM on Unctad

Average NR Northern Range (Germany, Netherlands, Belgium)

Average NM North Mediterranean (Spain, France, Italy, Greece)

Average NA & T North Africa & Turkey (Morocco, Egypt, Turkey)

The Suez Canal Project

\$8.5bn raised for the canal expansion project

Projected revenue by 2023: **\$13.2bn**

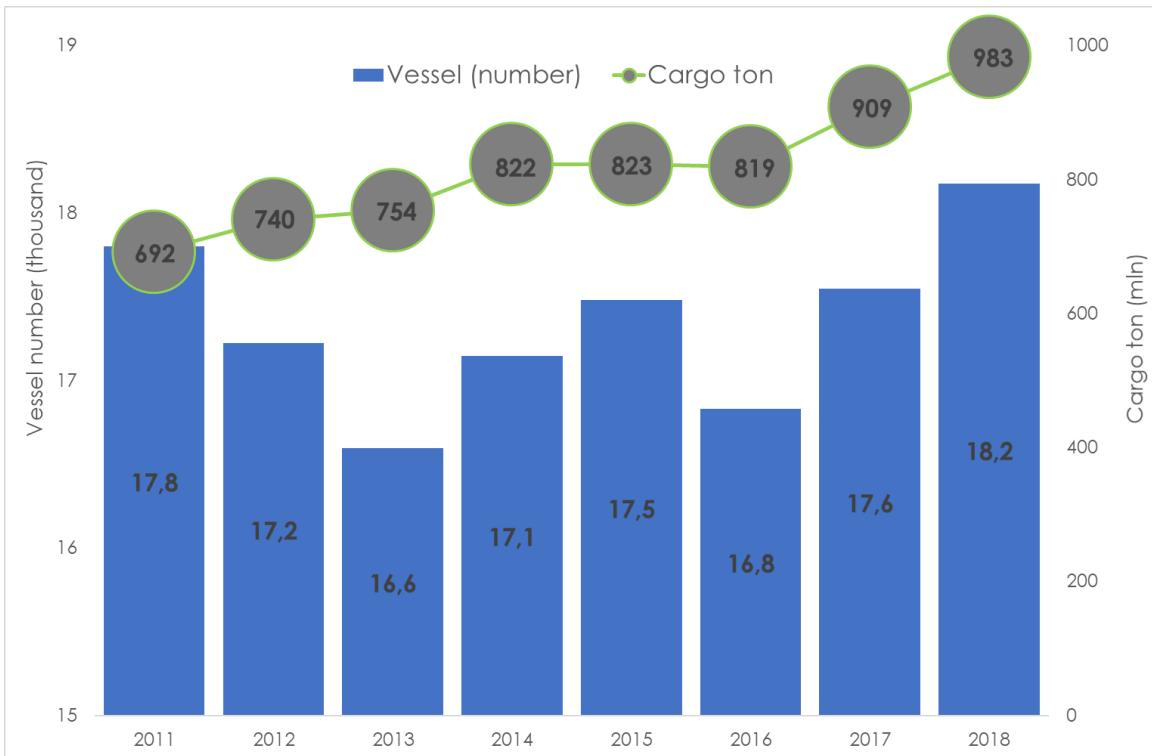
72km of new channel and bypasses

Ships per day by 2023: **97**

11-hour southbound transit (down from 18)

Months to complete by August 2015: **12**

150 anni del “Canale”: Suez realizza nuovi record

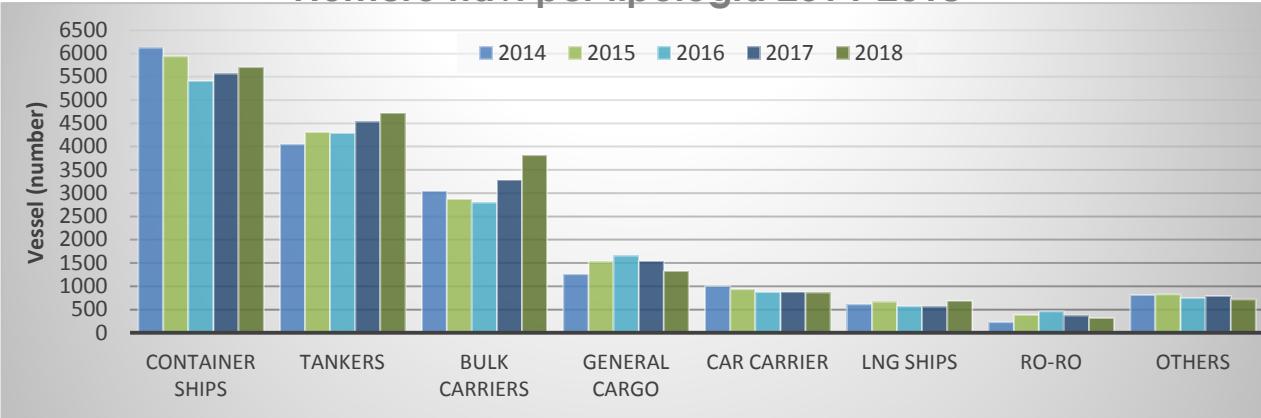


- Attraverso il Canale di Suez transita il **10%** del traffico mondiale di merci trasportate per via marittima.
- Il 2018: l'anno dei record.** Per la prima volta nella storia il record delle 18mila navi è stato superato (**+ 3,6%**). Sono state trasportate oltre **983 milioni di tonnellate**.
- Le **entrate** provenienti da Suez **aumentano a \$5,7** miliardi nel 2018, da \$5,3 mld del 2017.

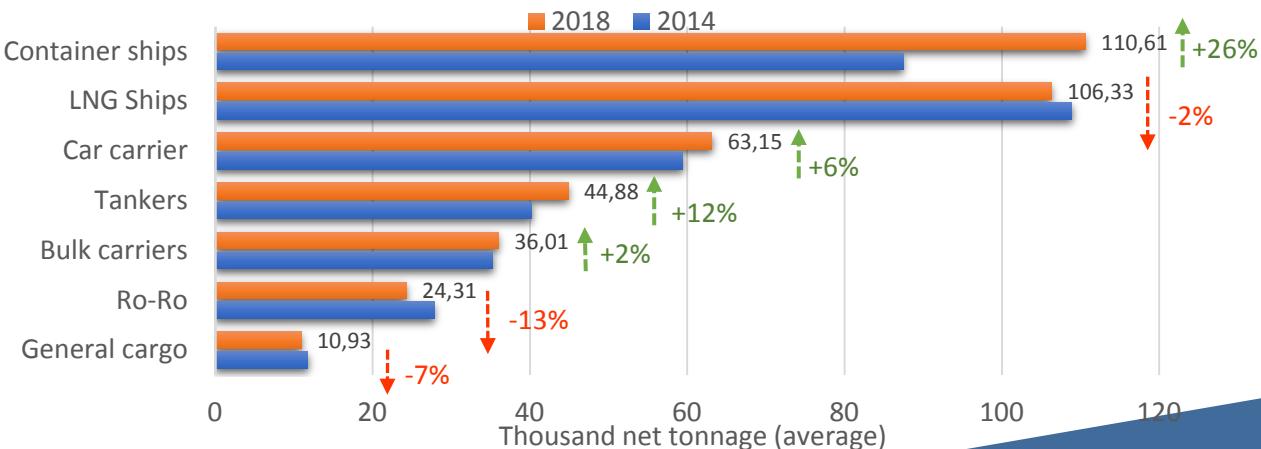
Fonte: SRM su Suez Canal Authority e Reuters , 2019

Aumentano le navi e la loro dimensione dopo il raddoppio 6

Numero navi per tipologia 2014-2018



Stazza media delle navi in transito. Confronto 2014-2018

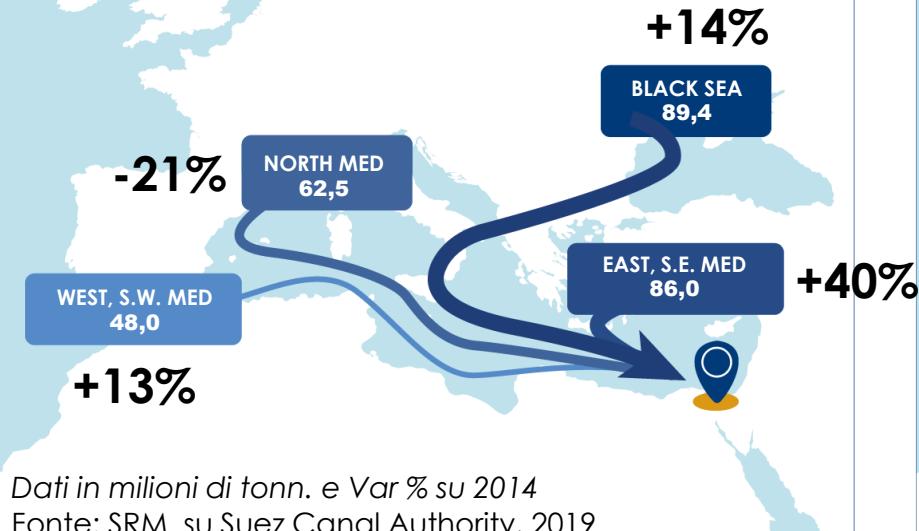


- Le navi Container sono le più numerose (5.706) con il **31% del totale**.
- La dimensione media delle navi è aumentata del **12%** sul 2014 (anno prima dell'espansione).
- +26%:** l'aumento della dimensione media delle containerships (2018 rispetto al 2014).

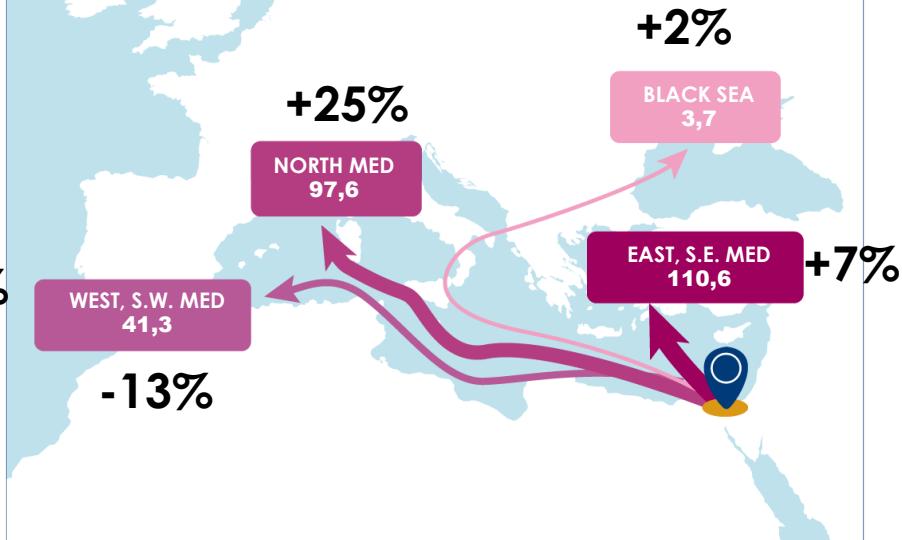
Fonte: SRM su Suez Canal Authority, 2019

Il Canale di Suez ed il ruolo dei porti MED (2018 su 2014)

TOT. SOUTHBOUND 524,6 (+9,8%)



TOT. NORTHBOUND 458,8 (+6,6%)

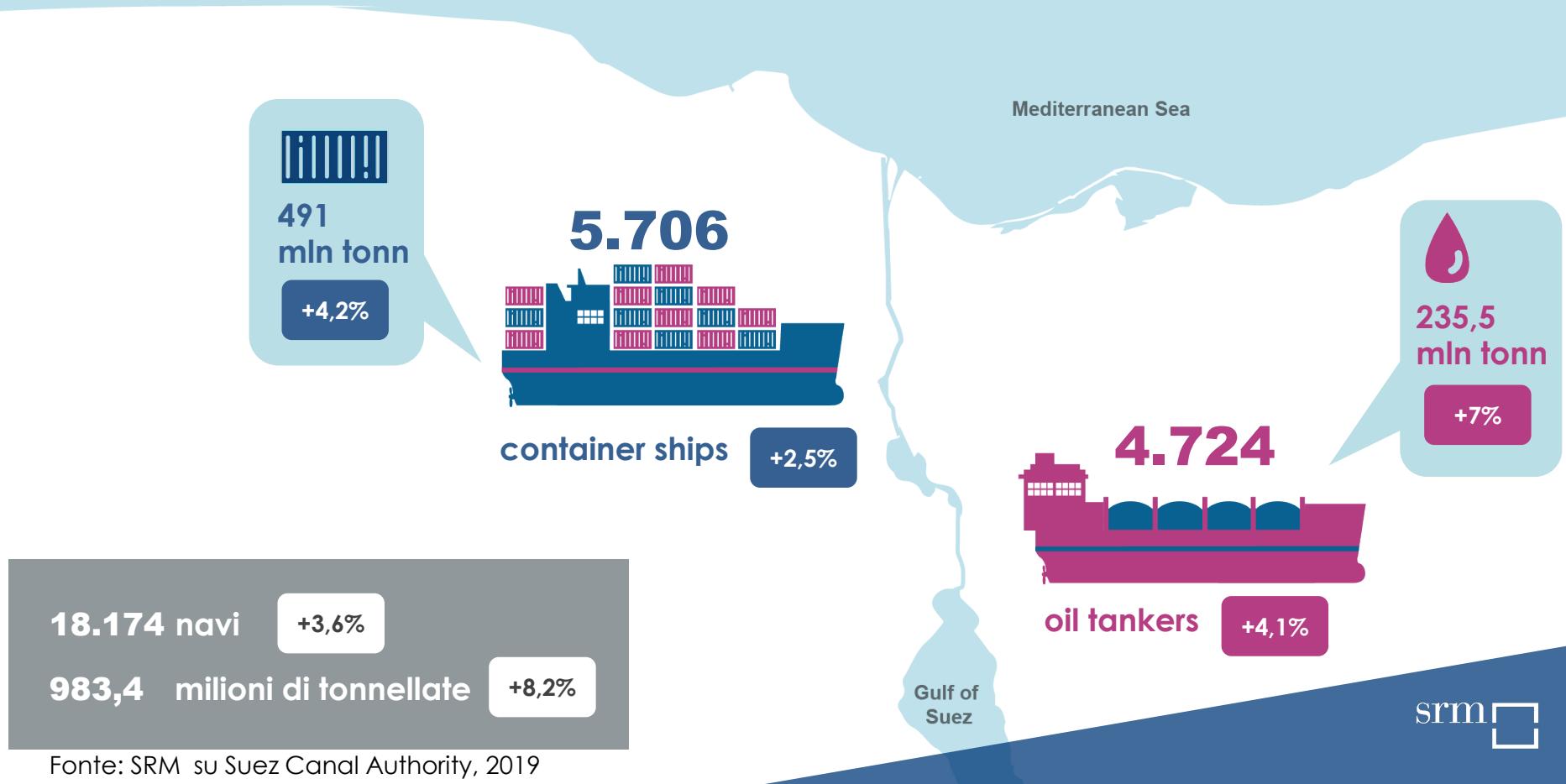


Dati in milioni di tonn. e Var % su 2014

Fonte: SRM su Suez Canal Authority, 2019

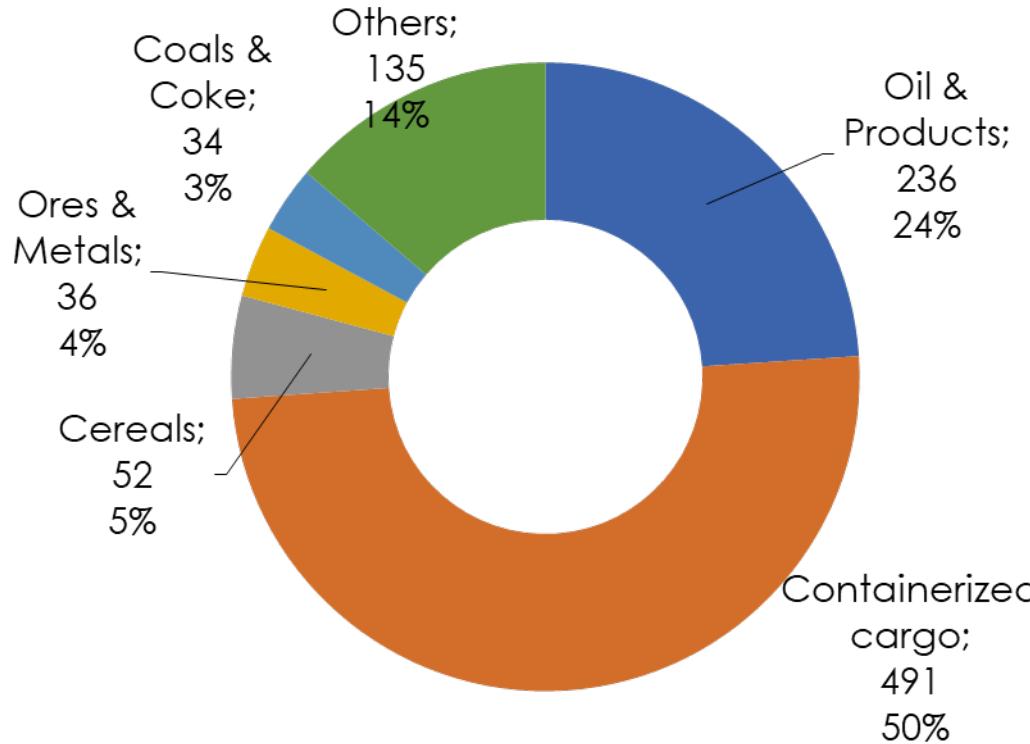
■ Su entrambe le rotte i porti Med coprono il **55% del totale.**

Aumenta il cargo attraverso Suez, soprattutto container e Oil



Le merci che passano il New Suez Canal

Tipologia di merci in transito da Suez. 2018

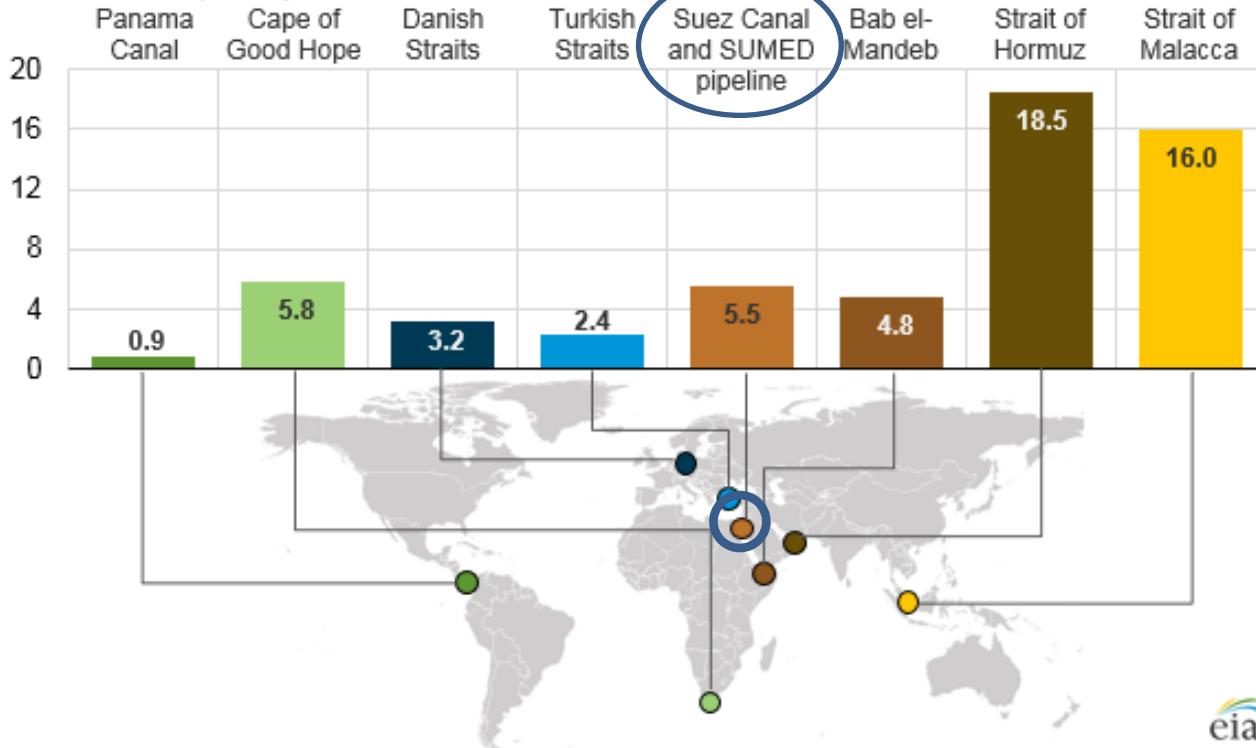


- Il **cargo in container** rappresenta la metà delle merci in transito (+4,2% sul 2017).
- Seguono i **prodotti petroliferi** che rappresentano il 24% del totale (+7% sul 2017).

Fonte: SRM su Suez Canal Authority, 2019

I principali oil chokepoints mondiali

Petroleum transit volumes through select maritime routes (2016)
million barrels per day



■ **Suez** (e il gasdotto Sumed) è la **3° via di transito al mondo** per il trasporto di greggio e prodotti petroliferi con 5,5 milioni di barili al giorno.

■ Esso accentra il **9% del commercio mondiale via mare di oil** e il **9% di LNG**

Fonte: SRM su U.S. Energy Information Administration

Liner Shipping Connectivity Index (LSCI): la dinamica nei primi 5 Paesi dell'Area Mena

		2004		2010		2015		2018
1°	Egypt	42.9	UAE	63.4	UAE	70,4	UAE	83.91
2°	UAE	38.1	Saudi Arabia	50.4	Morocco	68,3	Morocco	71.5
3°	Saudi Arabia	35.8	Morocco	49.4	Saudi Arabia	64,8	Egypt	70.28
4°	Turkey	25.6	Oman	48.5	Egypt	61,5	Saudi Arabia	66.62
5°	Oman	23.3	Egypt	47.6	Turkey	52	Oman	62.97

Fonte: SRM su UNCTAD

- L'Egitto dal 2004 al 2015 ha perso qualche posizione nel ranking ma **dopo l'espansione del Canale di Suez e grazie ad altri investimenti in infrastrutture**, ha acquisito una maggiore connettività marittima.

La strategia cinese



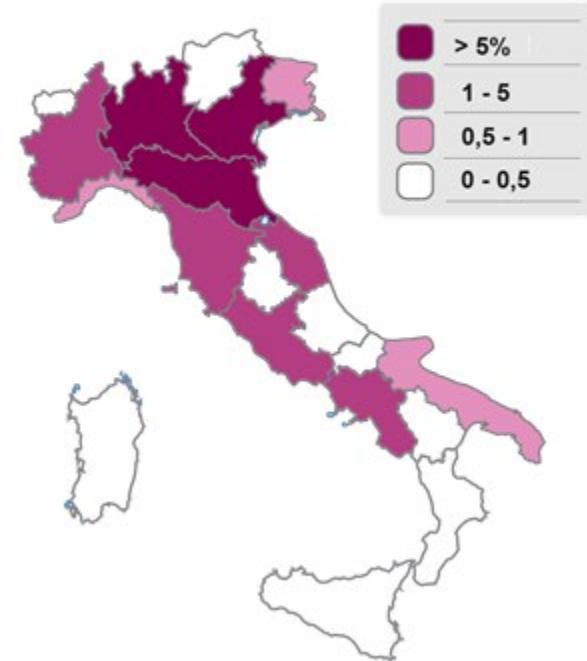
UE28

MENA

Source: SRM

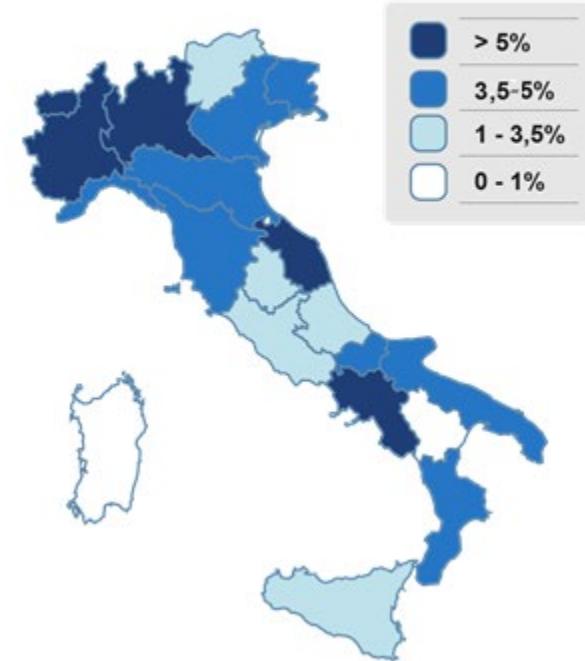
Quanto le regioni italiane dipendono dai prodotti cinesi? ¹³

Import export
con la Cina
(mld €)



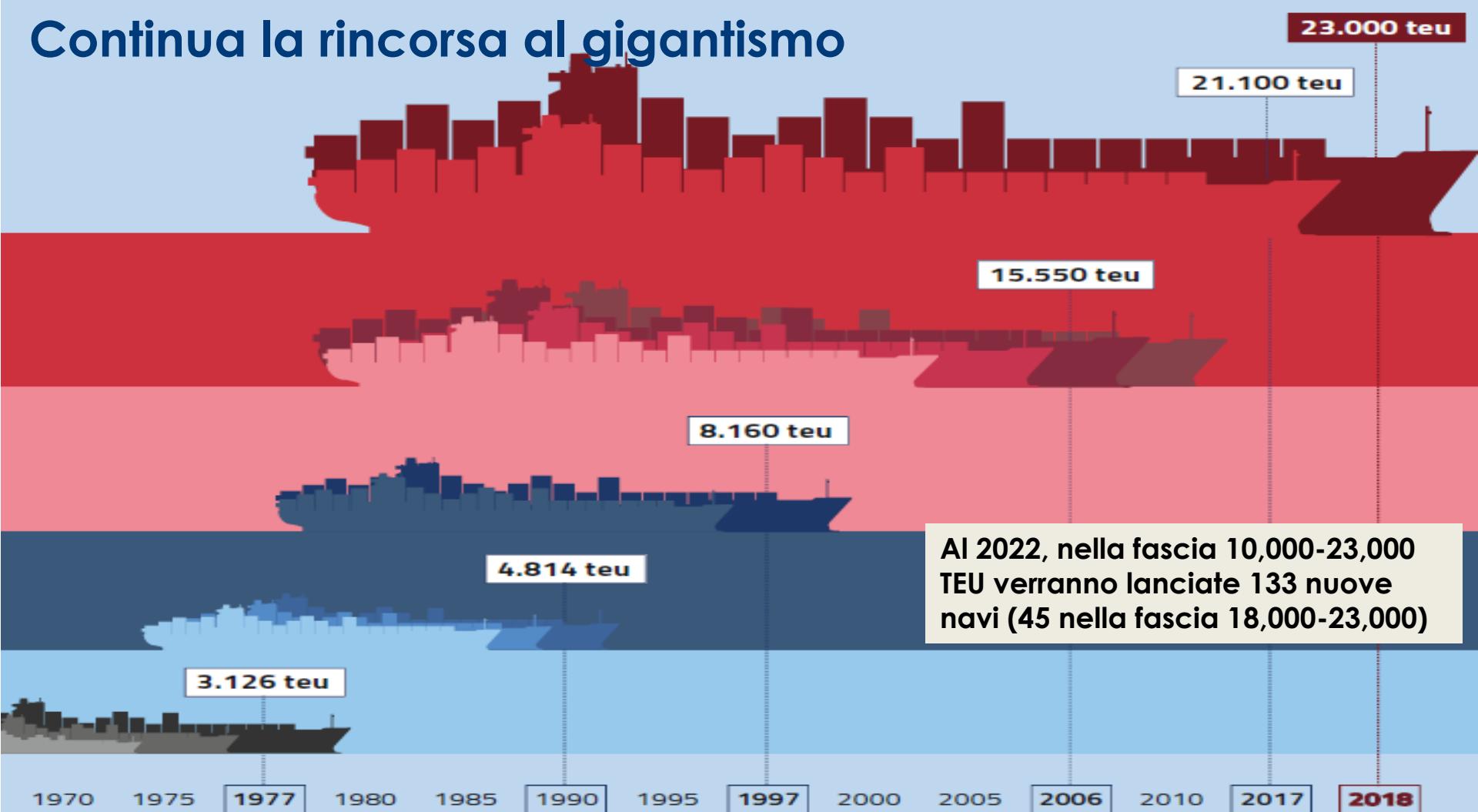
Fonte: SRM su ISTAT, Coeweb

Indice di dipendenza:
import export cinese /
Import export totale regione

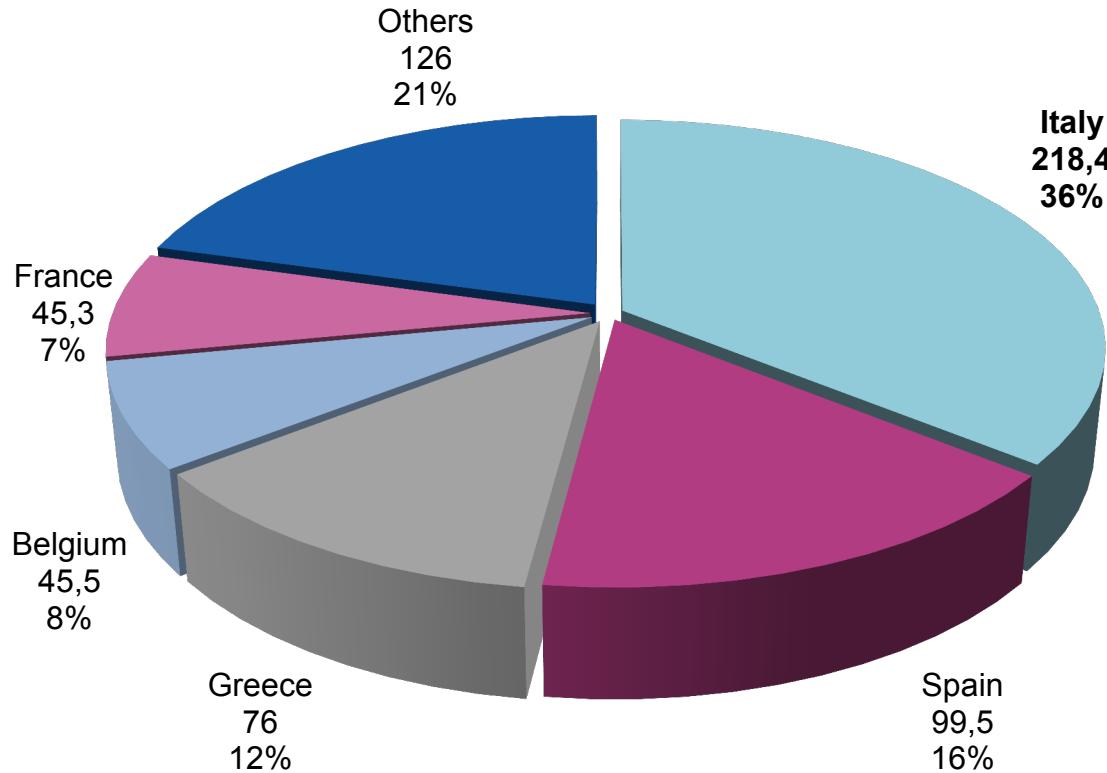


- Le regioni che sono maggiormente dipendenti dai prodotti cinesi sono la **Campania (7,4%)** e la **Valle d'Aosta (6,9%)**. Seguite da Lombardia (6,4%), Piemonte e Marche (5,6%).
- Media Italia: 5,1%**

Continua la rincorsa al gigantismo

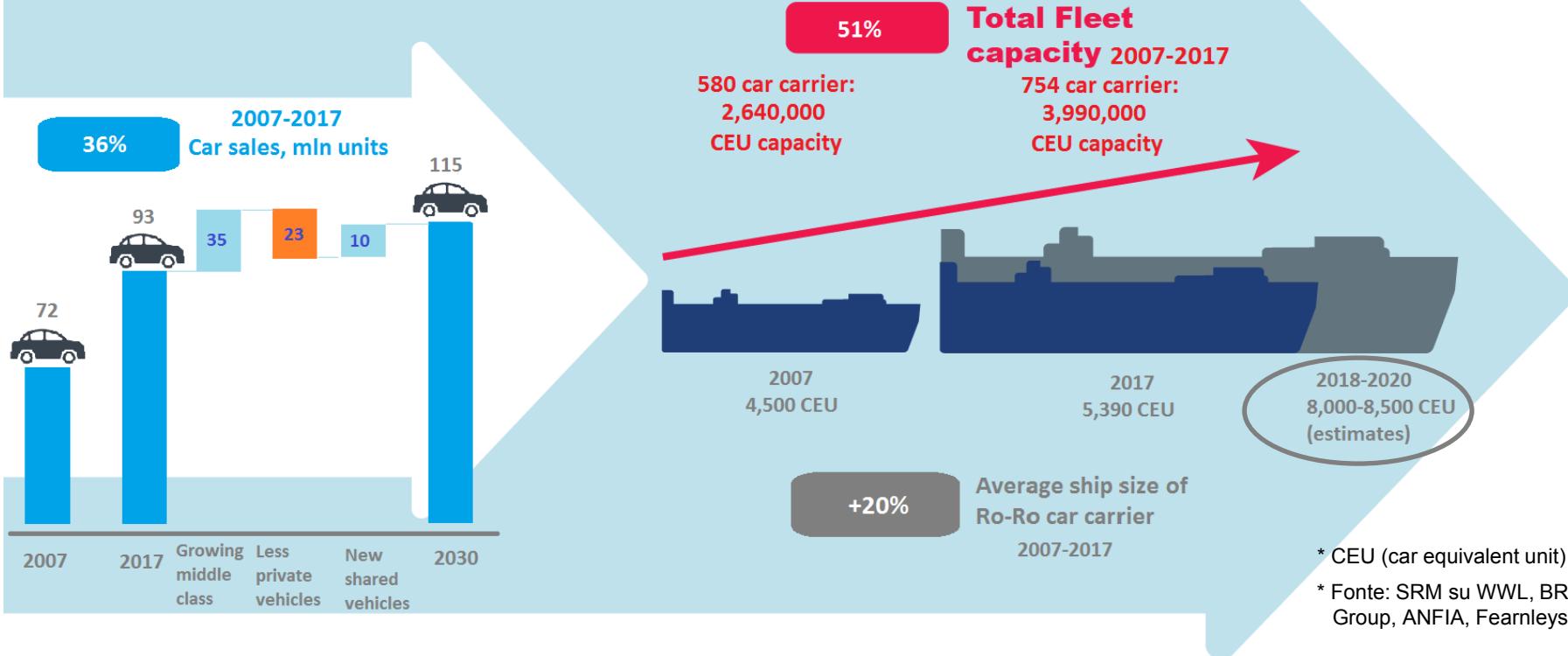


Siamo sempre leader nello SSS nel Med



- Il **Mediterraneo** è l'area in cui si concentra la **quota maggiore di SSS** in Europa con 611 mln di tonnellate, il 29% del totale
- Nel Mediterraneo, **l'Italia è prima nell'UE28** per merci movimentate in SSS (quota di mercato: 36%)

*Dati in milioni di tonnellate e %
Fonte: SRM su Eurostat, 2018



- Nel Mondo si stima un **aumento nelle vendite di auto** da 93 milioni di unità nel 2017 a **115** nel **2030** (incr. medio annuo: 2%).

Area %
su Italia

Il Ro-Ro è strategico nei porti italiani

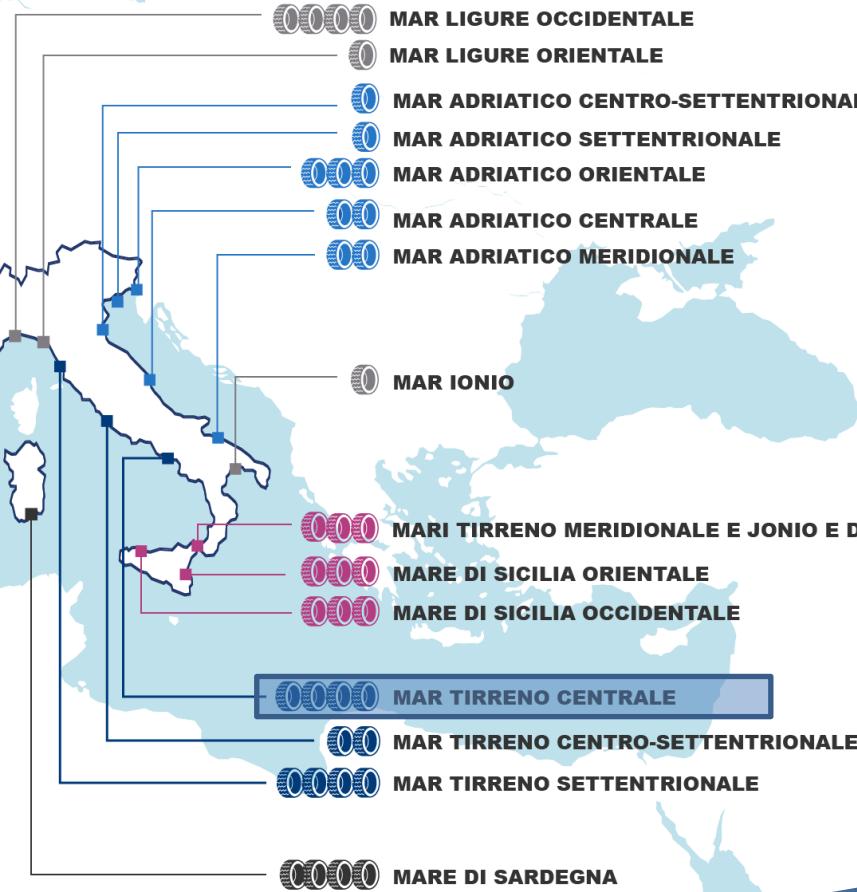
12,7%

21,8%

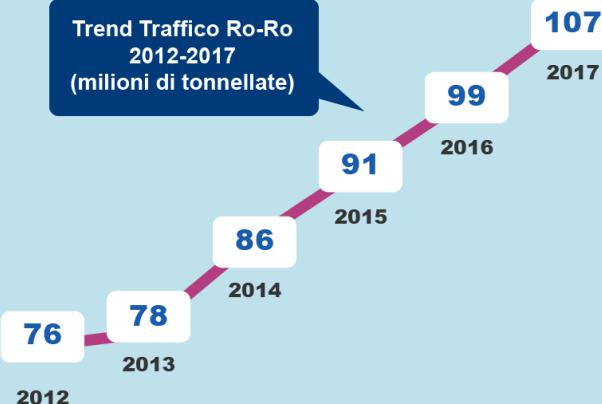
19,3%

36,6%

9,9%



Trend Traffico Ro-Ro
2012-2017
(milioni di tonnellate)



Traffico Ro-Ro nelle AdSP (milioni di tonnellate)

0 - 2	0	2 - 6	00
6 - 10	0000	>10	00000

Fonte: SRM su AdSP, 2018

Efficienza logistica e connettività marittima a confronto

18

LSCI

The top 5 countries
of the world in terms of
shipping competitiveness
are in ASIA



Source: SRM on Unctad

Efficienza logistica e connettività marittima a confronto

19

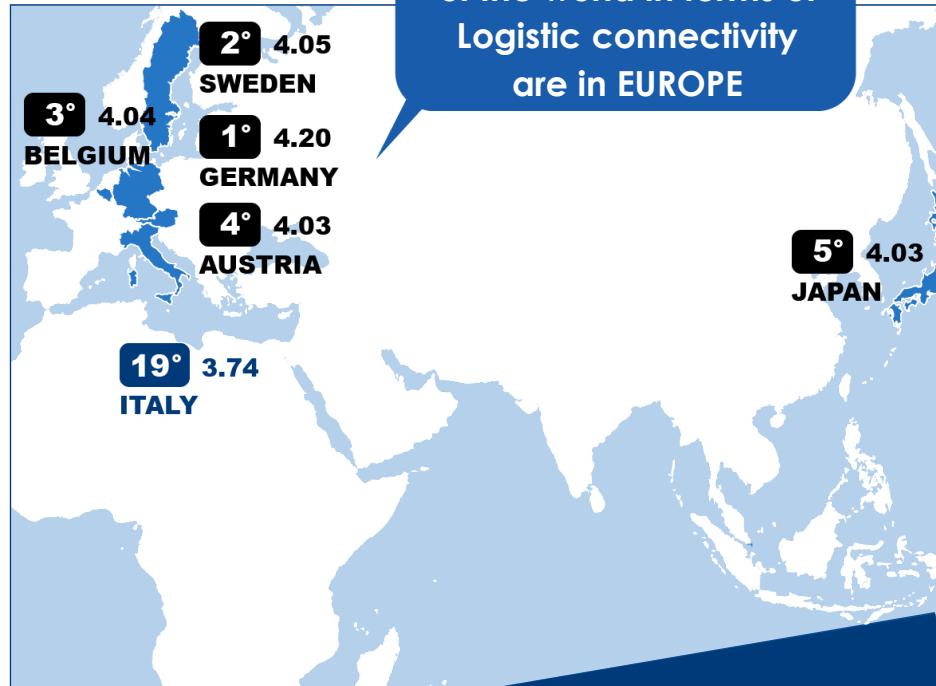
LSCI

The top 5 countries
of the world in terms of
shipping competitiveness
are in ASIA



LPI

The top 4 countries
of the world in terms of
Logistic connectivity
are in EUROPE



Le rotte della Ocean Alliance

2017

27%

OCEAN
ALLIANCE
TRAFFIC

+10%

COSCO
PRESENCE

LEGEND

Ocean Alliance

2012

2017

0 2.500 5.000 7.500 10.000 km

STM

Suez Canal Economic Zone

21

SCZone

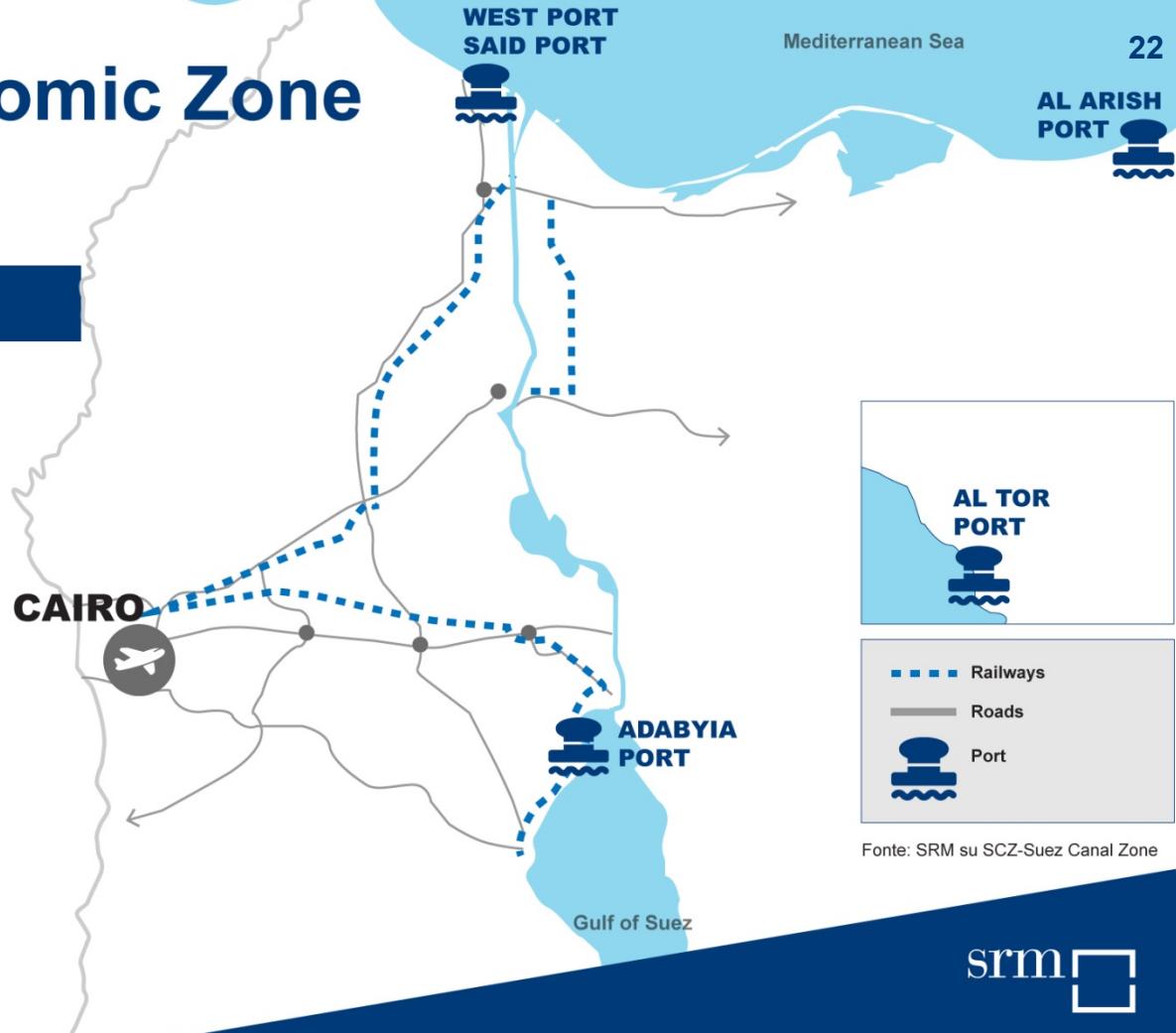
CAIRO

Mediterranean Sea

Gulf of Suez

Suez Canal Economic Zone

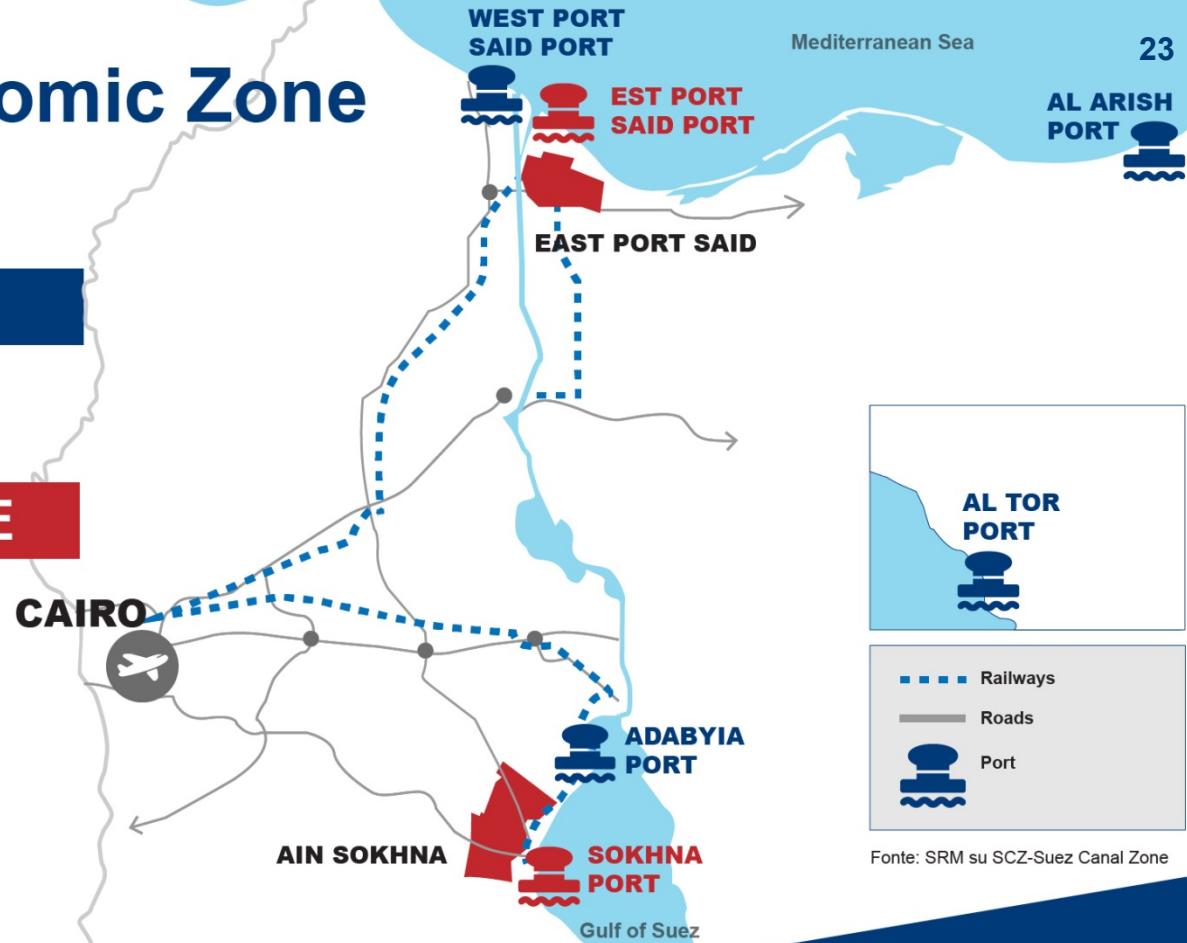
QUATTRO PORTI



Suez Canal Economic Zone

QUATTRO PORTI

DUE AREE INTEGRATE



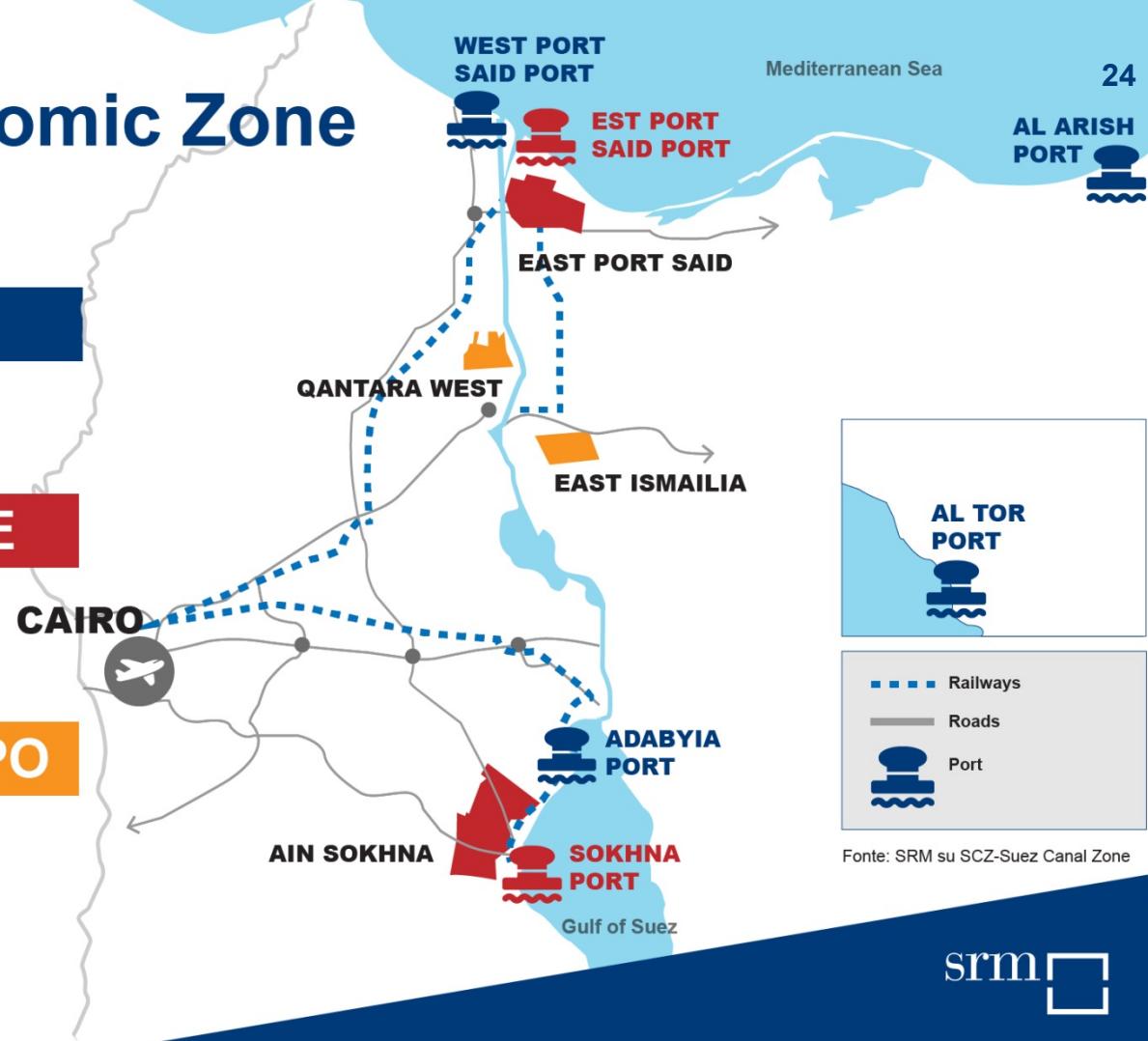
Fonte: SRM su SCZ-Suez Canal Zone

Suez Canal Economic Zone

QUATTRO PORTI

DUE AREE INTEGRATE

DUE AREE DI SVILUPPO



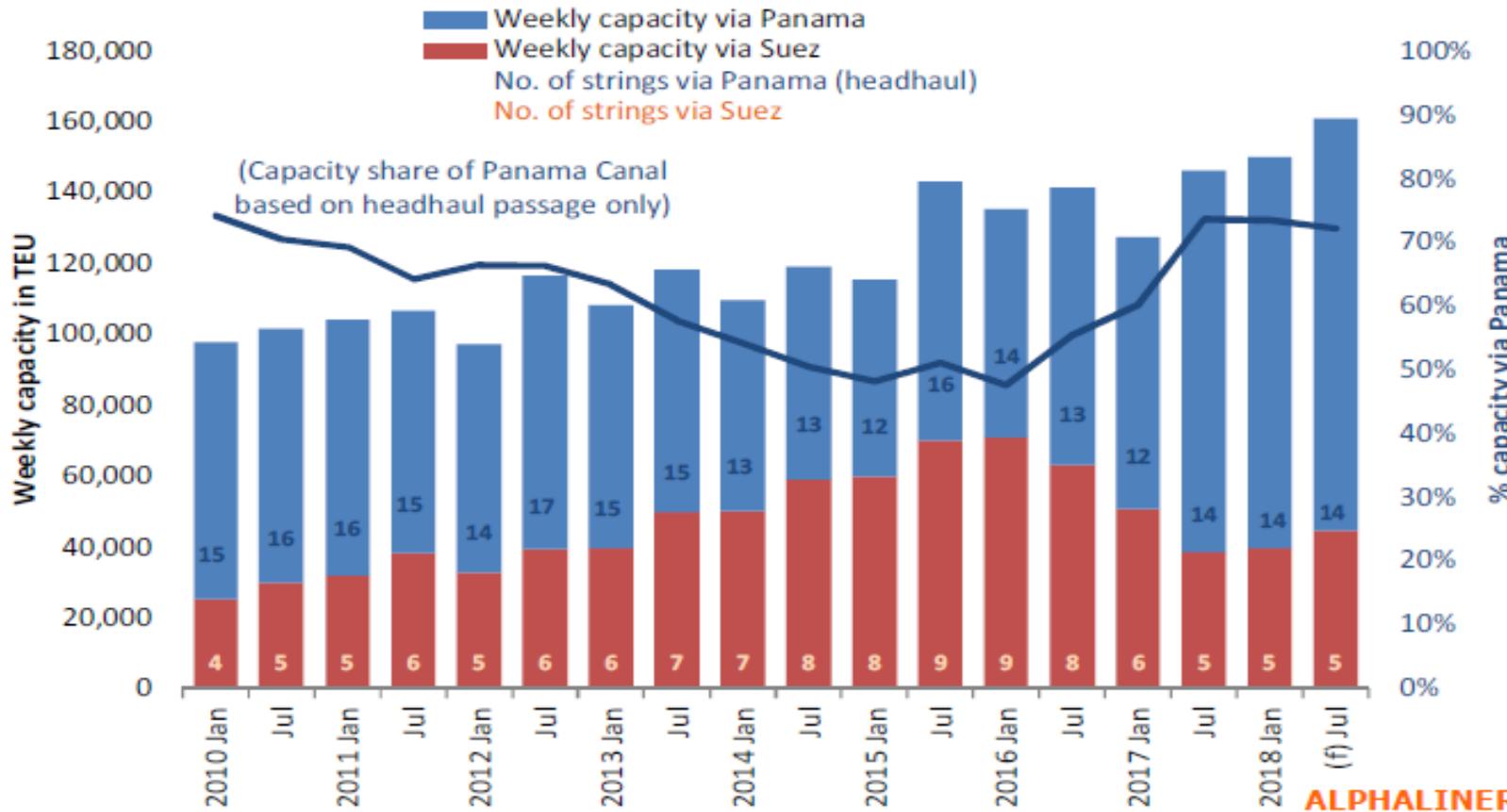
Fonte: SRM su SCZ-Suez Canal Zone

Benefici Free Zone SUEZ

- possibilità di essere partecipate da una società estera al 100% (non viene imposta partecipazione locale);
- controllo estero al 100% delle attività di importazione/esportazione;
- importazioni esenti da dazi doganali e da imposta sulle vendite;
- dazi doganali sulle esportazioni verso l'Egitto esistenti solo su materie prime importate, non sul prodotto finale;
- servizi di visti rapidi;
- la percentuale di dipendenti stranieri che lavorano per una società nella SCZone non può superare il 10%;
- non sono previste restrizioni sulle transazioni finanziarie in qualsiasi valuta all'interno della Zona;
- il 100% dei profitti può essere rimpatriato.

La stringente competizione tra Panama e Suez

Far East - USEC capacity share - Panama vs Suez Canal 2010-2018





INTERNATIONALISATION

- Dedicated department for the international development of the port
- Regular monitoring of routes and international trade



INTERNATIONALISATION

- Dedicated department for the international development of the port
- Regular monitoring of routes and international trade



INTERMODALITY

- Dedicated department for the development of intermodal traffic
- Local transport networks
- Monitoring of local and global transport phenomena



INTERNATIONALISATION

- Dedicated department for the international development of the port
- Regular monitoring of routes and international trade



INTERMODALITY

- Dedicated department for the development of intermodal traffic
- Local transport networks
- Monitoring of local and global transport phenomena



TRAINING & ACADEMY

- Regular and consolidated relations with universities and Centres of Research
- Study rooms for students
- Heritage of publications and databases



INTERNATIONALISATION

- Dedicated department for the international development of the port
- Regular monitoring of routes and international trade



INTERMODALITY

- Dedicated department for the development of intermodal traffic
- Local transport networks
- Monitoring of local and global transport phenomena



TRAINING & ACADEMY

- Regular and consolidated relations with universities and Centres of Research
- Study rooms for students
- Heritage of publications and databases



INNOVATION & START-UP

- The Port XL model
- Support from port managers with specialised expertise and incentives



INTERNATIONALISATION

- Dedicated department for the international development of the port
- Regular monitoring of routes and international trade



INTERMODALITY

- Dedicated department for the development of intermodal traffic
- Local transport networks
- Monitoring of local and global transport phenomena



TRAINING & ACADEMY

- Regular and consolidated relations with universities and Centres of Research
- Study rooms for students
- Heritage of publications and databases



INNOVATION & START-UP

- The Port XL model
- Support from port managers with specialised expertise and incentives



FREE ZONE AND TERRITORIAL MARKETING

- Plan for territorial development and attraction of investments (foreign and Italian)
- Promotional plan for the Free Zones with financial and bureaucratic incentives



1



INTERNATIONALISATION

- Dedicated department for the international development of the port
- Regular monitoring of routes and international trade

2



INTERMODALITY

- Dedicated department for the development of intermodal traffic
- Local transport networks
- Monitoring of local and global transport phenomena

3



TRAINING & ACADEMY

- Regular and consolidated relations with universities and Centres of Research
- Study rooms for students
- Heritage of publications and databases

4



INNOVATION & START-UP

- The Port XL model
- Support from port managers with specialised expertise and incentives

5



FREE ZONE AND TERRITORIAL MARKETING

- Plan for territorial development and attraction of investments (foreign and Italian)
- Promotional plan for the Free Zones with financial and bureaucratic incentives



Grazie per l'attenzione

www.srm-maritimeconomy.com

seguici su

