

Lo Shipping mondiale: i recenti sviluppi della flotta e del traffico

a cura di Confitarma

Nel 2015, lo shipping mondiale risente degli altalenanti segnali di ripresa economica globale nonché di eventi veramente straordinari, che hanno profondamente inciso sulla quotidianità di persone e imprese, specialmente su quelle operanti nel trasporto marittimo.

In particolare, da un lato, il calo del greggio favorisce i consumi e quindi la domanda di trasporto sia di greggio che di prodotti raffinati. Dall'altro lato, il forte surplus di tonnellaggio, insieme alla frenata dell'economia cinese, è causa di grave crisi nel settore delle rinfuse secche, ove la ripresa dei noli stenta a decollare. Peraltro, vi sono compatti come quello delle crociere e dei traghetti ro-ro che continuano a registrare trend di crescita.

Fondamentali sono poi le tematiche ambientali al centro della futura politica marittima in discussione presso i tavoli europei e internazionali.

Flotta mondiale

La flotta mondiale a fine 2015 è pari a 111.806 navi per 1.211 milioni gt e 1.718 milioni dwt, con un aumento del 3,8% in termini di stazza e del 3,2% in termini di portata. Nel corso dell'anno sono completate 2.870 navi per un totale di 67,6 milioni

gt (94,2 milioni dwt) con un aumento del 4,5% rispetto al 2014. Gli ordini nel corso dell'anno registrano una riduzione del 37%. Il 28% del tonnellaggio ordinato è attribuibile ad armatori europei ed il 36% ad armatori asiatici.

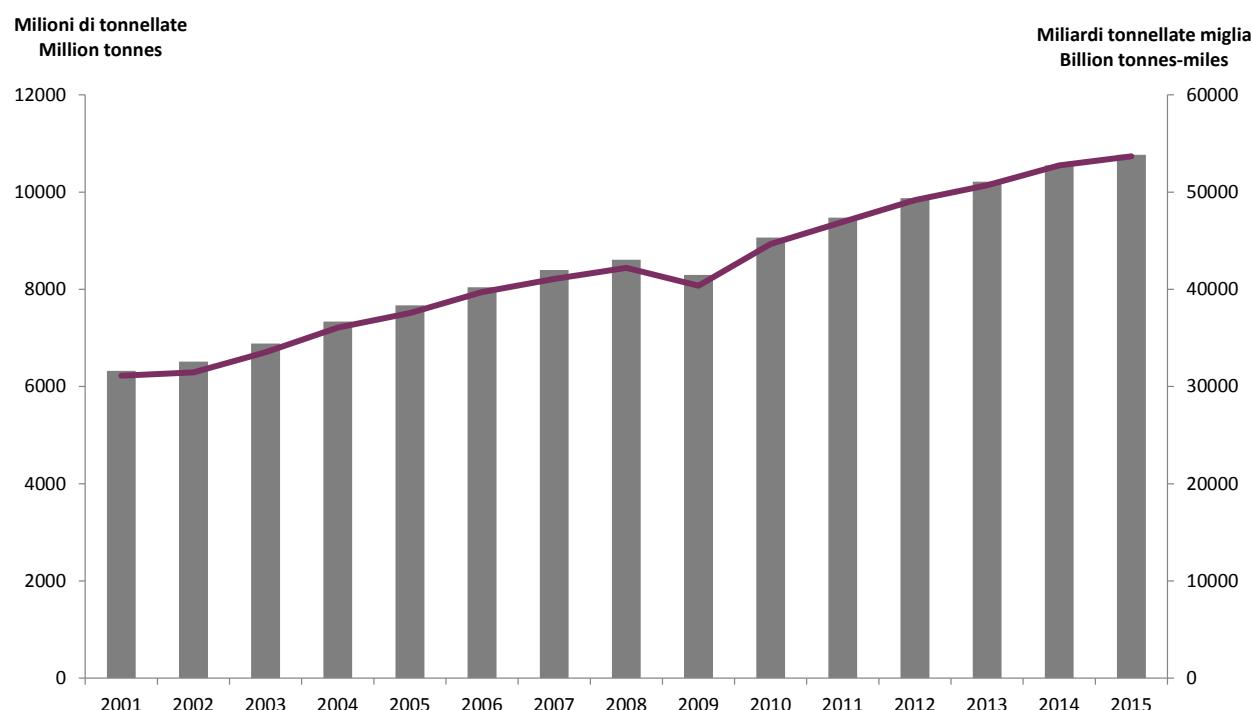
Mentre Panama è al primo posto nella graduatoria delle principali flotte mondiali per bandiera, con quasi 217 milioni gt (19% del totale), nella graduatoria delle flotte per controllo armatoriale Grecia e Giappone sono al primo ed al secondo posto con rispettivamente il 13,8% e il 13,2% del totale mondiale. La proprietà o il controllo del 37% del tonnellaggio di stazza lorda mondiale fa capo a paesi dell'Ue.

L'Italia si posiziona al 13° posto nella graduatoria mondiale delle principali flotte per registro di immatricolazione, ma se si considera il genuine link tra la bandiera della nave e la nazionalità dell'armatore, rapporto che implica la stretta connessione con il territorio e con l'intero cluster marittimo, la flotta italiana è seconda nell'Unione europea, quinta al mondo e terza tra le flotte dei Paesi del G20. Inoltre, le navi italiane occupano posizioni di massimo rilievo nei settori più sofisticati (ro-ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici).

Traffico marittimo e mercati marittimi

Nel 2015, il traffico marittimo mondiale con un totale di 10.766 milioni d tonnellate registra un aumento del 2,1% rispetto al 2014, e si stima che nel 2016 aumenterà del 2,5% fino a toccare gli 11 milioni di tonnellate.

Graf. 1 - Traffico marittimo mondiale



Fonte: Clarkson Research Services Ltd

Il rallentamento della crescita del commercio marittimo mondiale, che nel periodo 2005-2014 è cresciuto in media del 3,7% all'anno, è in gran parte dovuto al rallentamento nel settore delle materie prime secche in gran parte dovuto alla limitata domanda cinese, ma anche alle minori importazioni di merci secche in Giappone e India e di petrolio negli Stati Uniti.

Il trasporto di rinfuse secche registra grande sofferenza, con un ulteriore squilibrio tra domanda ed offerta rispetto al 2014, che influisce ancor più sulle rate di nolo. Se nel recente passato è stata soprattutto l'offerta di tonnellaggio a crescere in maniera eccessiva, nel corso del 2015 il problema è rappresentato dalla domanda di trasporto. Infatti, circa il 50% del trasportato è costituito da carichi a monte o a valle dell'industria dell'acciaio, in forte crisi, e circa il 20% della domanda è costituito da carbone termico, il cui trasporto è diminuito del 5% nel corso dell'anno a seguito della forte contrazione dell'import cinese. Nel corso del 2015 sono state consegnate più di 600 unità maggiori di 20.000 dwt, pari a circa 47 milioni di dwt che, al netto di oltre 27 milioni dwt demolite, fanno aumentare la flotta dry bulk di circa il 3% rispetto al 2014. Nonostante questo rappresenti il tasso di crescita più modesto da più di dieci anni, è comunque eccessivo rispetto all'anemica crescita della domanda. Nonostante il forte aumento delle demolizioni (+85%) rispetto al 2014, e una grande riduzione degli ordinativi (-60%) le unità ordinate (1.200 per oltre 100 milioni dwt) e quelle in consegna nei prossimi tre anni non consentono troppo ottimismo per il futuro.

Il mercato delle navi cisterna adibite al trasporto di crudo conferma il trend positivo intrapreso durante il 2014. Il basso prezzo del greggio stimola sia i consumi che gli stoccati e quindi, in generale, la domanda di naviglio. La flotta adibita al trasporto di petrolio greggio aumenta del 3%, raggiungendo i 380 milioni dwt. Le consegne di nuovo tonnellaggio, pari a circa 11 milioni dwt, registrano un aumento di circa il 2% con andamenti diversi a seconda delle dimensioni. Il trend di mercato positivo e i forti ritorni generati stimolano rispetto al 2014, da un lato, un drastico rallentamento delle demolizioni, che si riducono dell'83% (meno di 1 milione dwt) e, dall'altro, un incremento dell'86% del numero di nuovi ordini(circa 41 milioni dwt). Le product carrier registrano una tendenza simile a quella delle unità dedicate al greggio: la riduzione del prezzo del petrolio stimola il settore della raffinazione con una tendenza sempre più marcata a realizzarla nei paesi di origine dei prodotti energetici e un conseguente aumento della domanda di trasporto di prodotti finiti su rotte più lunghe. Il settore delle gas carrier si differenzia molto sia per la tipologia di gas trasportato sia per le differenti dimensioni del naviglio. La flotta per il trasporto di LPG (Gas di Petrolio Liquefatto) continua ad aumentare a ritmo sostenuto: vengono consegnate 86 nuove navi portando il totale a 1.253 unità; sono 75 le unità ordinate rispetto alle 97 del 2014.

Tab. 1 - Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri 31/12/15

	Flag	TOTALS			CARGO CARRYING SHIPS			
		N.	GT	% total gt	N.	GT	Dwt	% dwt
1	Panama	8.026	216.805.695	17,9	6.496	212.292.800	324.251.159	18,87
2	Liberia	3.136	131.043.802	10,82	2.989	127.747.562	200.743.143	11,68
3	Marshall Islands	2.905	120.882.793	9,98	2.643	115.848.291	187.256.559	10,9
4	Hong Kong	2.427	102.037.865	8,42	2.351	101.751.732	163.989.204	9,54
5	Singapore	3.376	80.982.454	6,69	2.238	78.960.633	119.775.017	6,97
6	Malta	2.099	64.172.853	5,3	1.948	63.270.135	95.875.878	5,58
7	Bahamas	1.410	59.450.801	4,91	1.162	53.613.469	69.616.463	4,05
8	China	4.444	44.277.890	3,66	2.595	41.724.615	65.596.982	3,82
9	Greece	1.277	41.230.013	3,4	1.053	41.157.466	72.930.712	4,24
10	Japan	5.352	22.616.668	1,87	3.280	21.732.259	31.698.246	1,84
11	Cyprus	1.017	21.270.399	1,76	813	20.538.512	32.489.206	1,89
12	Norway	1.956	16.446.784	1,36	931	14.011.696	17.588.285	1,02
13	ITALY	1.573	16.137.738	1,33	813	15.447.108	15.790.528	0,92
14	Denmark	1.066	15.918.164	1,31	494	15.223.856	17.291.455	1,01
15	Indonesia	9.266	14.738.887	1,22	3.877	12.433.763	17.149.073	1
16	Regno Unito	1.460	14.653.025	1,21	457	13.533.379	13.773.540	0,8
17	Isle of Man	380	14.298.646	1,18	315	13.518.185	21.844.247	1,27
18	Korea, South	2.938	11.482.275	0,95	1.266	10.797.360	16.300.718	0,95
19	USA	6.454	11.282.217	0,93	504	8.178.585	9.972.908	0,58
20	Bermuda	149	10.418.924	0,86	138	9.924.935	8.836.789	0,51
21	Germany	679	10.153.587	0,84	332	9.878.070	10.918.736	0,64
22	India	1.596	9.678.880	0,8	581	872260\1	14.925.280	0,87
23	Antigua & Barbuda	1.010	8.514.491	0,7	977	8.456.997	10.917.060	0,64
24	Russia	3.571	8.507.703	0,7	1.502	5.858.113	7.526.602	0,44
25	Portugal	631	8.226.719	0,68	314	8.093.372	10.334.750	0,6
26	The Netherlands	1.358	7.106.030	0,59	799	6.260.831	6.781.690	0,39
27	Malaysia	1.578	7.018.070	0,58	520	5.292.327	6.836.769	0,4
28	Turkey	1.449	6.038.679	0,5	1.001	5.881.499	8.559.062	0,5
29	France	924	6.016.360	0,5	224	5.425.514	6.587.101	0,38
30	Belgium	234	4.924.532	0,41	77	4.688.591	7.521.492	0,44
	Others	38.065	104.890.221	8,66	14.641	96.455.760	124.662.645	7,25
TOTAL		111.806	1.211.223.165	100	57.331	1.147.997.415	1.718.341.299	100

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay

Con quasi 217 milioni di gt, Panama detiene sempre la prima posizione come paese di registrazione delle navi, seguita da Liberia, Isole Marshall, Hong Kong, Singapore, Malta, Bahamas e Cina. Quest'ultima, con 44,3 milioni di gt è la più grande flotta battente bandiera nazionale, ma registra una riduzione seppure lieve sia nel tonnellaggio di stazza (-0,4%) sia in quello di portata (1,2%) rispetto al 2014. L'Italia è 13^ nella graduatoria mondiale delle principali flotte e, considerando il genuine link tra bandiera nazionale e nazionalità dell'armatore l'Italia risulta 5^ tra le flotte mondiali e 2^ tra quelle dell'Unione europea.

Al contrario il mercato del trasporto di LNG (Gas Naturale Liquefatto) registra risultati decisamente peggiori. I noli spot diminuiscono ancora a causa di un inverno abbastanza mite nell'emisfero boreale, dei bassi prezzi del petrolio e di una flotta cresciuta molto rapidamente. Vengono consegnate 28 nuove unità e ordinate 31 gasiere, in netto calo rispetto ai 72 ordini del 2014.

Il mercato delle portacontaineri, dopo la stagnazione registrata nel 2014, durante il 2015 registra andamenti altalenanti ma alla fine dell'anno il mercato mostra una

forte debolezza che porta l'indice complessivo a chiudere ad appena 339 punti. Nonostante il mercato continui a soffrire di un costante eccesso di offerta, per la flotta di navi portacontainer si conferma lo stesso trend di crescita registrato negli anni precedenti ed un nuovo aumento del 7,3% che porta a superare i 19 milioni teu di capacità complessiva.

Dopo un periodo di depresse condizioni di mercato, elevati livelli di demolizione e pochi ordini per nuove costruzioni, la flotta Ro-Ro merci si riduce e quella dei traghetti passeggeri aumenta poco.

Tab. 2 - Principali flotte mondiali di navi traghetto

Incl. Passenger/Ferry, Passenger RoRo Cargo, Passenger RoRo Cargo/Ferry and Ro-ro freight / passenger ships.

	Countries	Passenger ro-ro cargo		Ro-ro cargo		Total	
		N.	GT	N.	GT	GT	N.
1	ITALY	191	2.353.429	60	2.673.368	251	5.026.797
2	Japan	261	900.327	75	563.048	336	1.463.375
3	UK	108	898.224	17	428.531	125	1.326.755
4	Sweden	56	798.041	20	497.955	76	1.295.996
5	China, PR of	117	1.224.316	9	49.387	126	1.273.703
6	Finland	46	562.397	33	550.671	79	1.113.068
7	Panama	55	489.853	86	577.306	141	1.067.159
8	Greece	174	982.868	5	33.471	179	1.016.339
9	Malta	13	199.785	24	562.762	37	762.547
10	Turkey	67	144.008	34	612.144	101	756.152
11	France	47	708.564	3	28.394	50	736.958
12	Denmark	64	388.230	14	402.433	78	790.663
13	Indonesia	224	491.075	33	180.059	257	671.134
14	USA	102	264.590	12	401.201	114	665.791
15	Norway	300	660.066	5	288.523	305	948.589
16	Cyprus	37	552.531	6	94.311	43	646.842
17	The Netherlands	18	279.586	17	312.970	35	592.556
18	Canada	98	489.792	11	86.352	109	576.144
19	Bahamas	23	464.889	8	79.446	31	544.335
20	Spain	33	481.092	6	47.124	39	528.216
	Others	850	3.229.475	342	3.230.016	1.192	6.459.491
	TOTAL	2.884	16.563.138	820	11.699.472	3.704	28.262.610

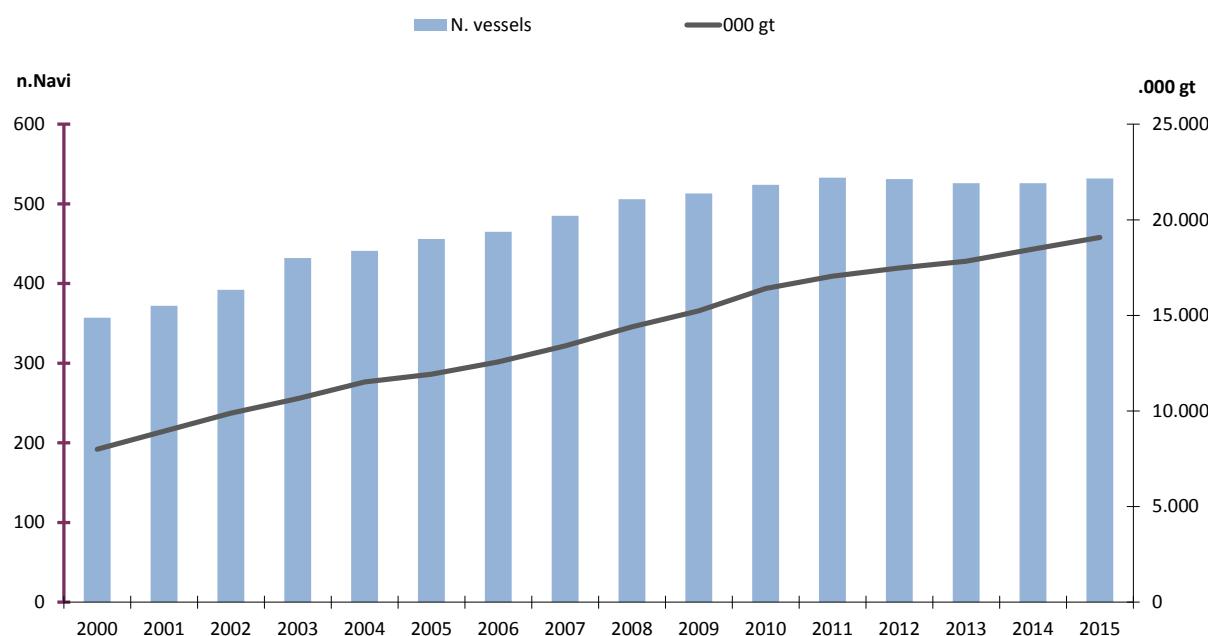
Fonte: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Services Limited

Nel 2015 il mercato delle Ro-Ro merci e passeggeri si rafforza in modo significativo, con miglioramenti nei tassi di noleggio grazie a elevati livelli di demolizione negli ultimi anni e ad un graduale miglioramento della domanda. Oltre al miglioramento delle condizioni economiche in alcuni paesi del Nord Europa, la domanda per unità Ro-Ro è sostenuta anche dal calo del prezzo del petrolio, che contribuisce allo spostamento di alcuni carichi da modalità terrestri a unità Ro-Ro e traghetti.

Dopo il periodo 2009-2014, che aveva visto una forte contrazione della flotta Ro-Ro,

a causa di demolizioni ed un limitato numero di ordini, nel 2015, sono demolite solo 8 unità e per la prima volta da sei anni la flotta aumenta del 3% rispetto al 2014 in termini di portata, per un totale di 844 unità (7,5 milioni dwt). Solo 7 nuove unità vengono ordinate nel 2015 alle quali se ne aggiungono 2 all'inizio del 2016. Si prevede che i principali operatori possano intraprendere programmi di rinnovamento della flotta nei prossimi anni in linea con le sempre più stringenti normative sulle emissioni: al momento l'interesse per unità alimentate da LNG è limitato, soprattutto per le insufficienti infrastrutture di bunkeraggio nei principali porti, mentre sembra privilegiata l'opzione dell'installazione di scrubber. L'Italia è leader, per numero di navi e tonnellaggio, della flotta mondiale di navi Ro-Ro cargo e passenger ro-ro/cargo. Nel 2015 le crociere continuano ad espandersi in tutto il mondo e si registra una crescita del 4% per un totale di circa 23 milioni di passeggeri. Per il 2016 si prevede un ulteriore aumento del 4% fino a toccare i 24 milioni di passeggeri. Ciò naturalmente influisce sull'orderbook di nuove costruzioni che registra un nuovo record. La flotta mondiale di navi da crociera a fine anno registra l'ingresso di 7 nuove unità ed altre 15 saranno consegnate nel 2016 e 2017, con un aumento dell'8,1% della capacità di passeggeri. Le compagnie armatoriali di navi da crociera pongono in essere molte iniziative per attrarre i passeggeri, sia offrendo nuove destinazioni, sia diversificando le offerte a bordo. Aumentano sempre più le dimensioni delle nuove navi, che possono avere una capacità fino a 6.300 passeggeri, mentre le navi di minori dimensioni per mercati di nicchia sono sempre più lussuose.

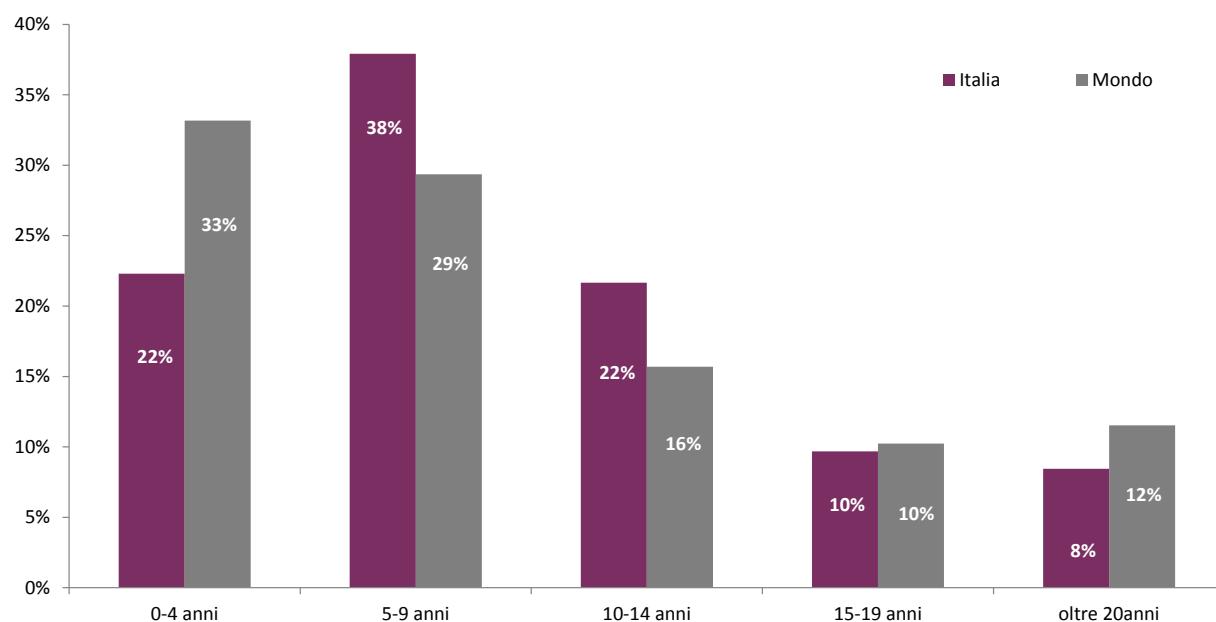
Graf. 2 - Evoluzione della flotta crocieristica mondiale



Fonte: IHS Fairplay

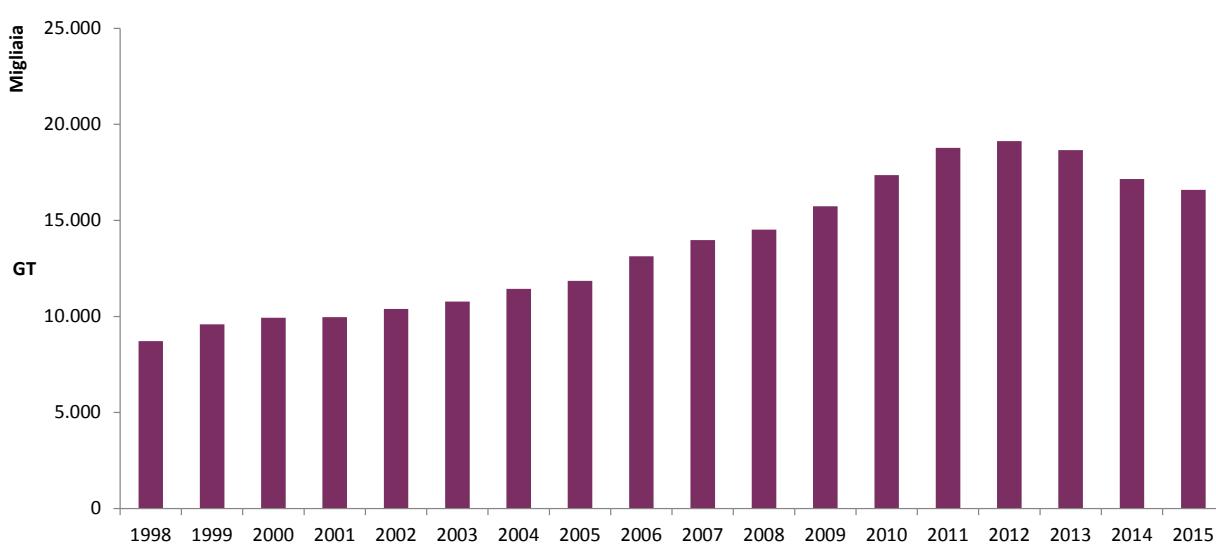
La principale destinazione dei crocieristi sono sempre i Caraibi, che nel 2015 detengono ancora più di un terzo del mercato crocieristico globale, anche se già da qualche anno si registra un calo rispetto dieci anni fa; seguono il Mediterraneo e l'Europa del Nord, che mantengono quote di traffico simili all'anno precedente, mentre si registra l'ulteriore crescita del mercato asiatico e australiano: in particolare l'Asia dieci anni fa deteneva solo l'1% del mercato ed oggi si attesta in quarta posizione come area mondiale di destinazione delle crociere con una capacità di 2,2 milioni di passeggeri, pari a circa il 9,2% del totale.

Graf. 3 - Età della flotta italiana e mondiale



Fonte: Confitarma e Clarkson Research Services

Graf. 3 - Età della flotta italiana e mondiale



Fonte: Confitarma e Clarkson Research Services

La flotta mercantile di proprietà italiana si compone a fine 2015 di 1.476 navi per un totale di 16.592.328 gt (tonnellate di stazza lorda), così ripartite:

- oltre le 1.000 gt: 696 navi, equivalenti a 16.331.958 gt
- da 100 a 999 gt: 780 navi, equivalenti a 260.317 gt

Rispetto al 2014, si registra una riduzione del 3% nel tonnellaggio di stazza ed una riduzione del 2% nel numero delle navi.

Il 93% del tonnellaggio di proprietà italiana, pari a circa 15,5 milioni gt, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre il 6,1% (1 milione gt) sono iscritte nel Registro ordinario e una piccola parte del tonnellaggio di proprietà italiana batte temporaneamente bandiera estera (bareboat charter registration).

A ciò si aggiunge la crescente flotta di bandiera estera controllata da interessi armatoriali italiani, frutto per lo più di un processo di espansione che ha portato all'acquisizione di importanti società di navigazione estere nel corso degli ultimi anni.

Questo report è pubblicato da SRM

Le analisi contenute nel report non impegnano né rappresentano in alcun modo il pensiero e l'opinione dei Soci fondatori ed ordinari di SRM.

Il report 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.

Il report 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.

Il report 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, tale report 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.

Graphic design: Marina Ripoli