

Italian Maritime Economy

Porti, shipping e logistica
negli scenari marittimi globali

Impatto di pandemia e guerra sul Mediterraneo

Presentazione
9° Rapporto Annuale 2022

Napoli & Online | Giovedì 29 settembre 2022

MASSIMO DEANDREIS, Direttore Generale SRM



1. Analisi di Scenario

- Porti, Shipping e le nuove sfide: guerra e noli sotto la lente
- Il Canale di Suez: un focus sul traffico
- Le materie prime dopo la crisi Covid, fra guerra, crisi energetica e rischi geopolitici
- Trend e prospettive del commercio internazionale

2. Monografia

- L'impatto della pandemia e degli obiettivi di sostenibilità sullo Shipping: la vision degli osservatori internazionali

3. Approfondimento

- Digitalizzazione e modelli marittimo-logistici, riflessioni sul futuro

Il rapporto si avvale della collaborazione di prestigiosi partner nazionali e internazionali

I partner dell'Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e la Logistica



SRM è partner della
Global Shipping Think Tank Alliance



I driver che spingono i cambiamenti dell'economia mondiale

Accorciamento
delle
Supply Chain

Turbolenze
macroeconomiche,
aumento prezzi
e inflazione

ENERGIA

Intersecano
tutti
i fenomeni attuali
dell'economia
mondiale

La guerra
devia
le rotte...

Transizione
energetica e
sostenibilità

LOGISTICA

Suez resiliente
si adatta alle
nuove esigenze
di traffico



90%

Il commercio
che viaggia
via mare

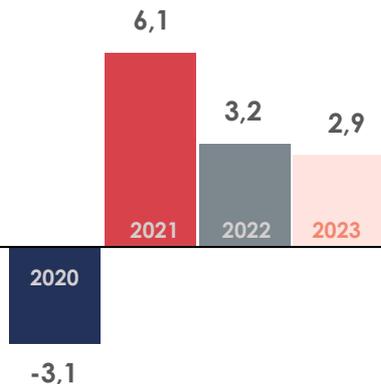
32%

L'energy del
traffico marittimo
globale

Trend PIL, commercio internazionale, trasporto marittimo var % annua (2020-2023)

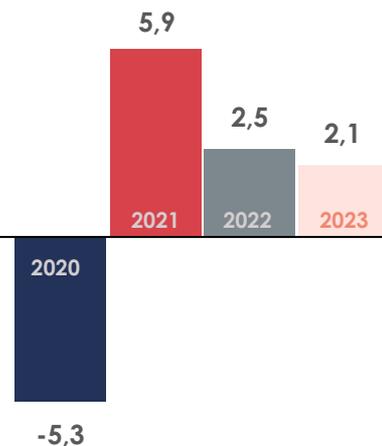
PIL

valore



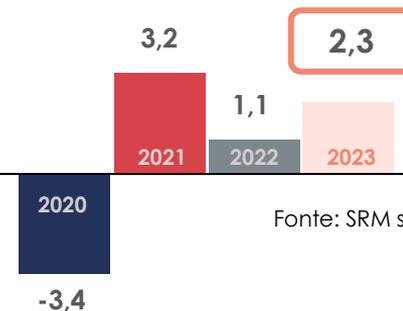
Commercio

quantità



Trasporto Marittimo

quantità

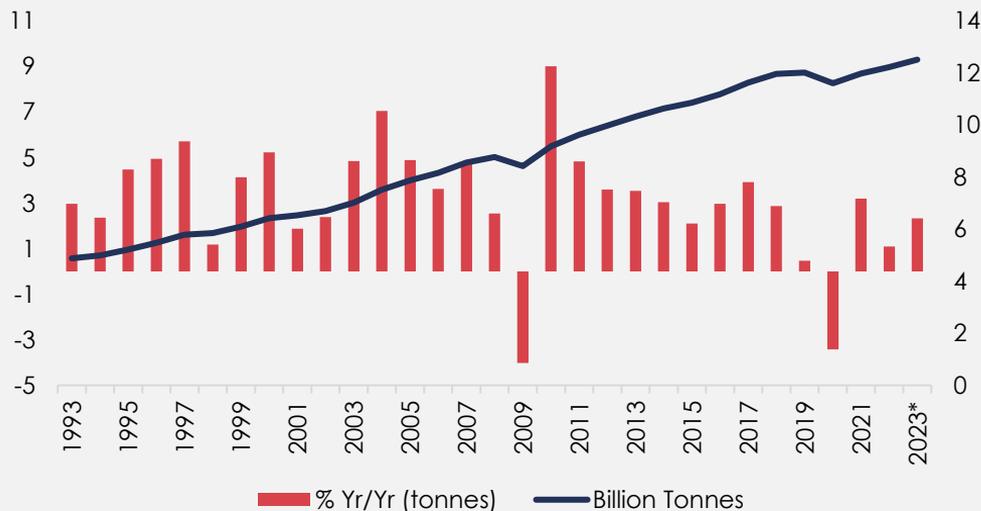


Fonte: SRM su Clarksons

- L'economia mondiale è ancora in crescita anche se è messa a dura prova.
- Si prevede che il **commercio marittimo globale aumenterà dell'1,1%** a 12,2 miliardi di tonnellate **nel 2022**.

Quanto vale il commercio marittimo mondiale?

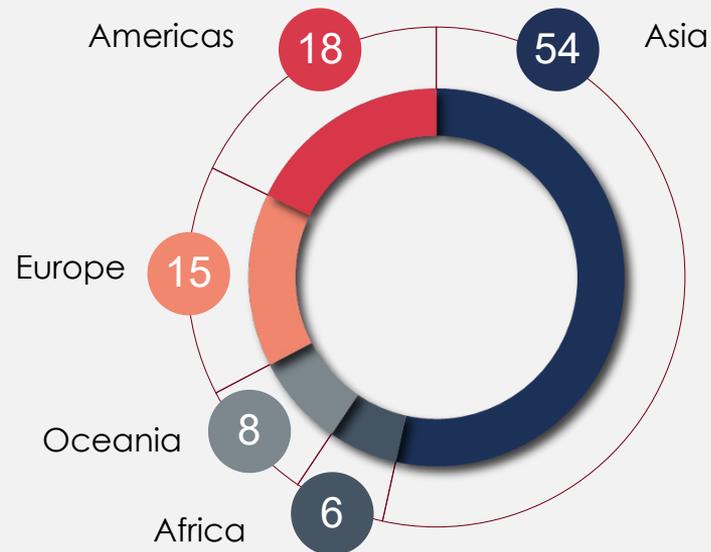
Traffico marittimo mondiale 1993-2023 (billion tonnes and %)



*Previsioni

Fonte: SRM su Clarksons

Traffico marittimo mondiale. Quota % per area geografica

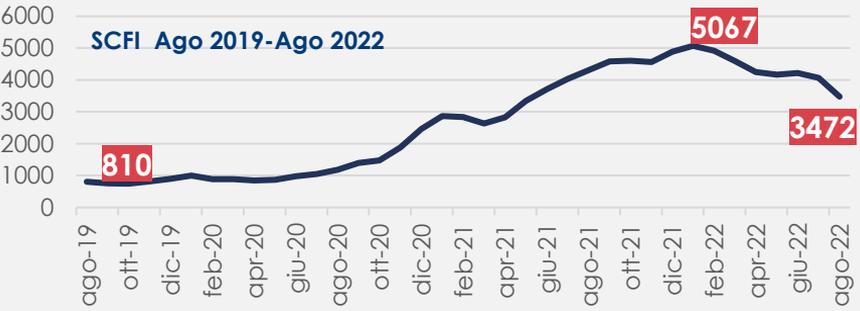


Fonte: UNCTAD

- Il **commercio marittimo mondiale** vale il 70% del valore complessivo del trade e il 90% circa in volume.
- L'**Asia** detiene la **quota maggiore** di traffico. La **Cina** in particolare non è solo **leader nel segmento container** ma detiene la **seconda flotta di navi mercantili** e è il **principale produttore di attrezzature navali**.

Noli, congestione, affidabilità e integrazione: parole d'ordine di pandemia e guerra 7

Noli alti ma in riduzione dopo il picco



Fonte: Clarksons

Integrazione orizzontale e... verticale in crescita

Rank	Operator	Current TEU	Market Share
1	MSC	4,471,123	17.3%
2	APM-Maersk	4,273,105	16.5%
3	CMA CGM Group	3,293,101	12.7%
4	COSCO Group	2,898,786	11.2%
5	Hapag-Lloyd	1,768,785	6.8%
6	Evergreen Line	1,576,025	6.1%
7	ONE	1,503,759	5.8%
8	HMM	818,075	3.2%
9	Yang Ming	685,189	2.6%
10	Zim	500,518	1.9%

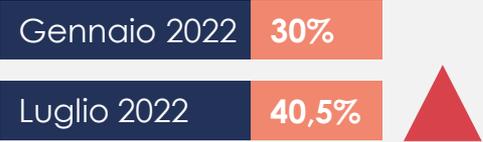
Fonte: Alphaliner

24 accordi di partnership grandi vettori - terminalisti
\$11,7 mld

TOP 10 = 84,1%

Migliora gradatamente l'**affidabilità** dei servizi, ma ci sono ritardi nelle consegne e i **venditori accumulano scorte** per fronteggiare i **disagi**.

Schedule reliability Index (affidabilità):



Fonte: Sec-intelligence

Le navi attualmente arrivano in Cina con un ritardo medio di 16 giorni (-4 giorni rispetto a maggio).

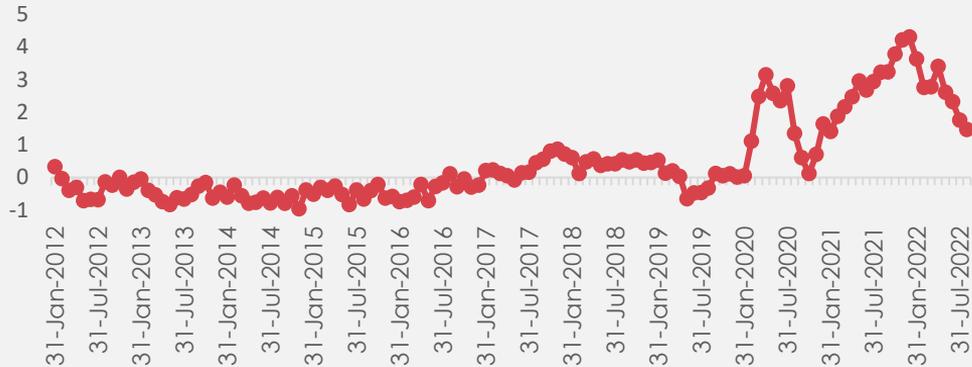
La Congestione resta e durerà tutto il 2023

Porto di Shanghai, aprile 2022.



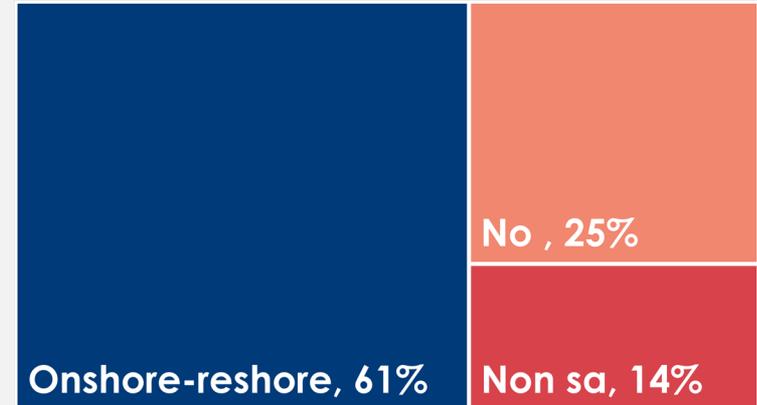
La pandemia ha messo pressione sulle supply chain... e i casi di reshoring-friendshoring si incrementano

Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI)



Fonte: Federal Reserve Bank of New York, Global Supply Chain Pressure Index, <https://www.newyorkfed.org/research/gscpi.html>

Quota di onshore – reshore UE-USA



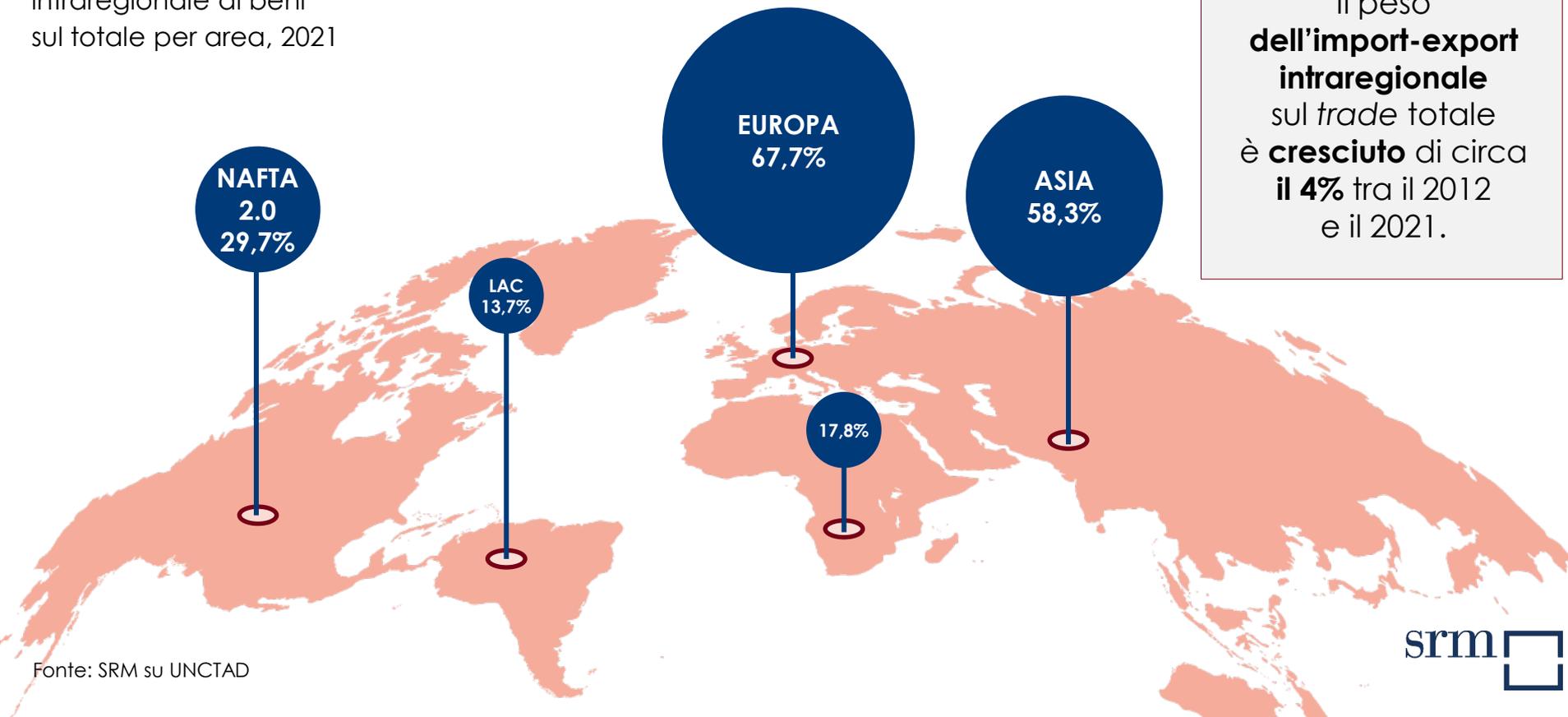
Fonte: SRM su Buck Consultant International

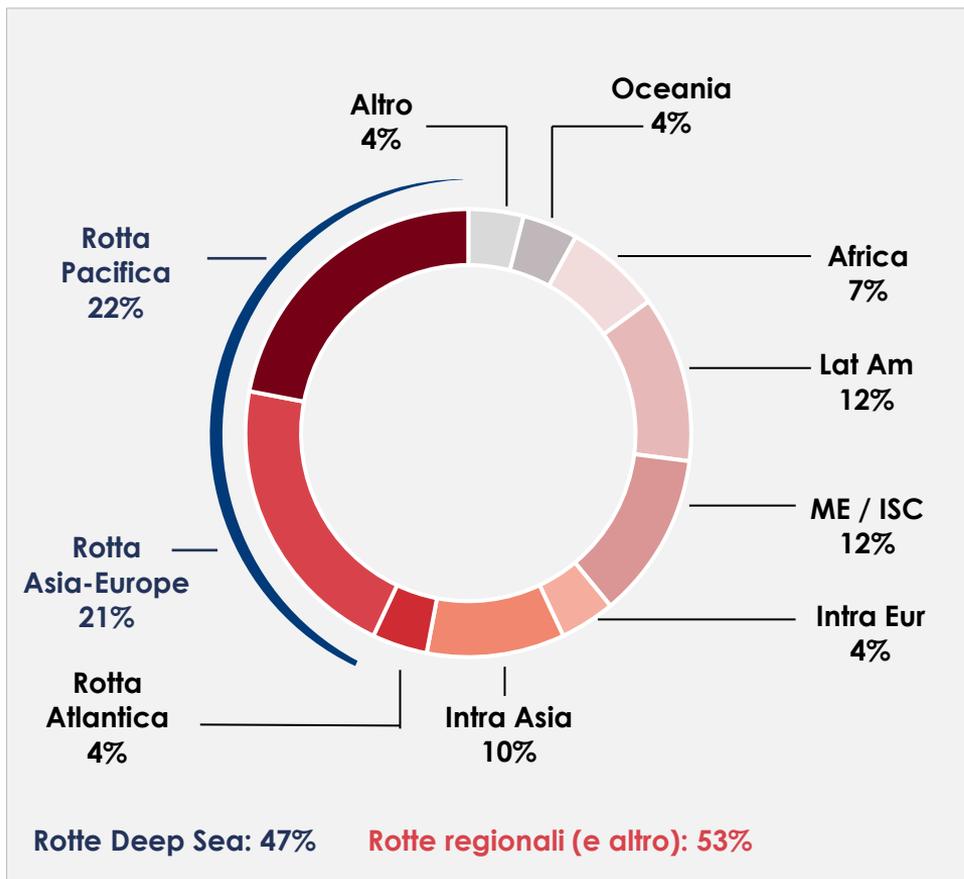
- L'**indice** Global Supply Chain Pressure index, è rimasto **stabile tra il 2012 e il 2019... per poi impennare** e movimentarsi drasticamente... le **pressioni sulle supply chain** stanno diminuendo ma...
- ...tali pressioni hanno fatto sì che oltre **il 60%** delle aziende manifatturiere europee e statunitensi **preveda di far rientrare parte della produzione asiatica in Europa e Usa.**

DAL JUST IN TIME AL JUST IN CASE

Le Supply Chain si accorciano...

Percentuale del commercio intraregionale di beni sul totale per area, 2021

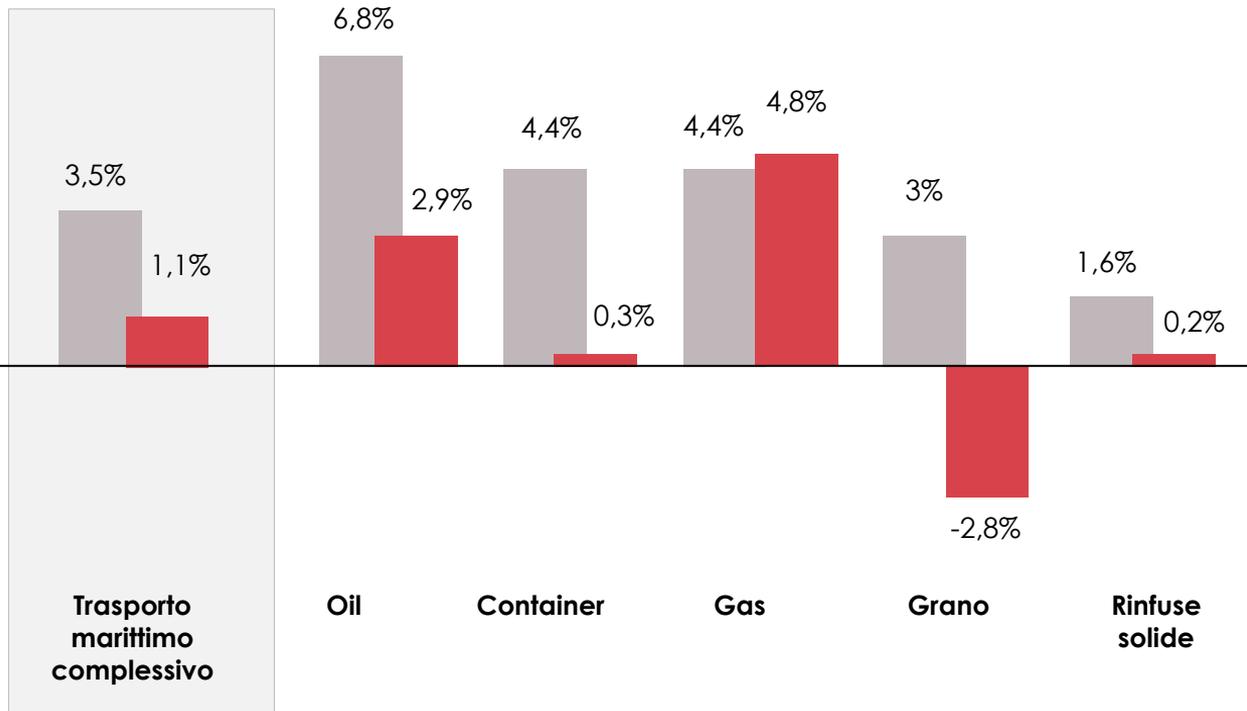




Il conflitto mette in evidenza una spaccatura profonda... e sta lasciando il segno sull'economia

Previsioni per il 2022

■ Gen-2022 ■ Ago-2022



Fonte: SRM su Clarksons

11

...e sul Mediterraneo

- Si assisterà ad un **aumento delle gassiere** ... soprattutto nell'area del **Mediterraneo**
- **Riposizionamento su rotte diverse da quelle del Mar Nero**; le principali compagnie saltano il Porto di Odessa
- Le **navi Russe non possono attraccare** nei porti europei
- **Sospensione delle operazioni nei porti Ucraini.**



Agosto 2022

- Navi: 15.329 +15,1% su b.a.
- Picco di ricavi da tariffe: 5,1 mld di dollari

Tariffe da Gennaio 2023

Le tendenze inflazionistiche e l'aumento dei prezzi del carburante **spingono le tariffe:**

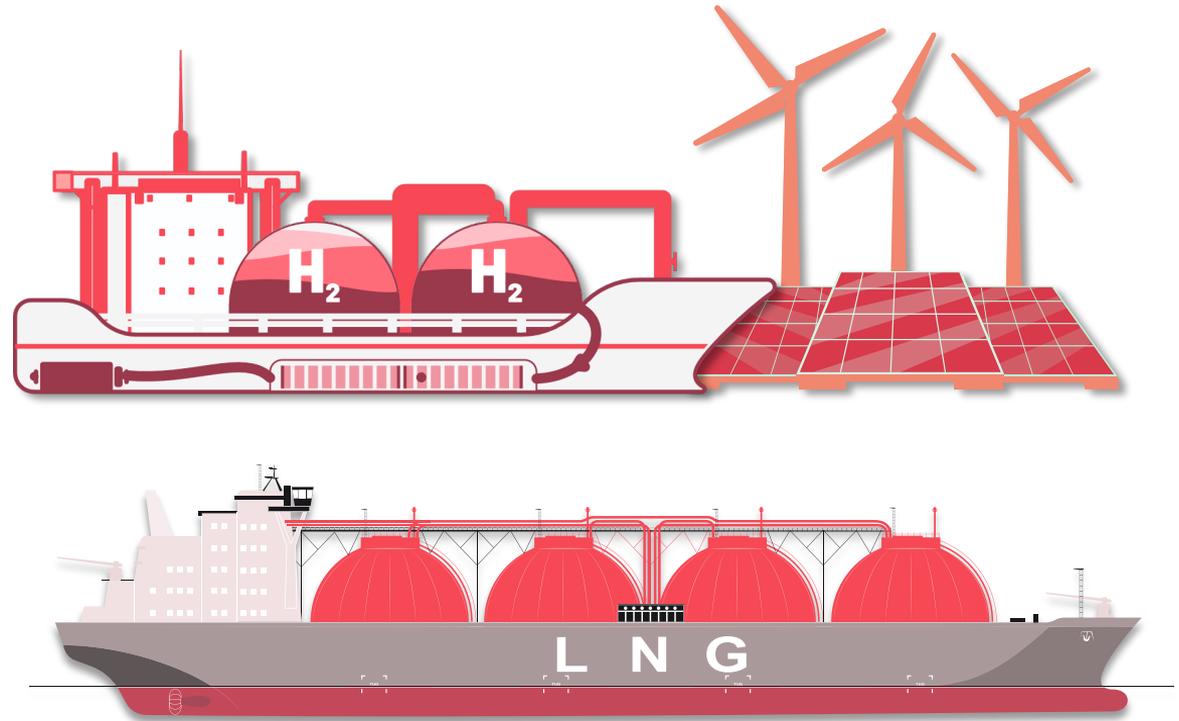
- + 15% tutte le altre navi;
- +10% rinfusiere e navi da crociera

Nuove interruzioni mettono in evidenza la **vulnerabilità delle Supply Chain...** quale il **blocco temporaneo** della petroliera Affinity V.

- Sono previsti ulteriori **investimenti** su **SUEZ** per **\$1,07 mld**

È forte l'interesse per la transizione energetica nello shipping... molti gli investimenti nelle infrastrutture e nelle navi

- Un aspetto cruciale è rappresentato dalla scelta del **mix merceologico** per soddisfare **la domanda di servizi energetici**.
- L'**efficienza energetica** e i **costi associati** a ciascuna merce **influiscono sulla sostenibilità**
- La guerra in Ucraina **cambia il paradigma energetico**.



Il trasporto marittimo produce il 2,4% di CO₂

- **Tutti i grandi vettori stanno investendo in navi alimentate con carburanti alternativi.**

Recentissimo anche l'esempio di **Grimaldi** che ha investito **€1 mld** per **10 traghetti** con alimentazione ad **ammoniaca**.

- Si stimano necessari **3 trilioni di dollari** per la **decarbonizzazione** del settore.

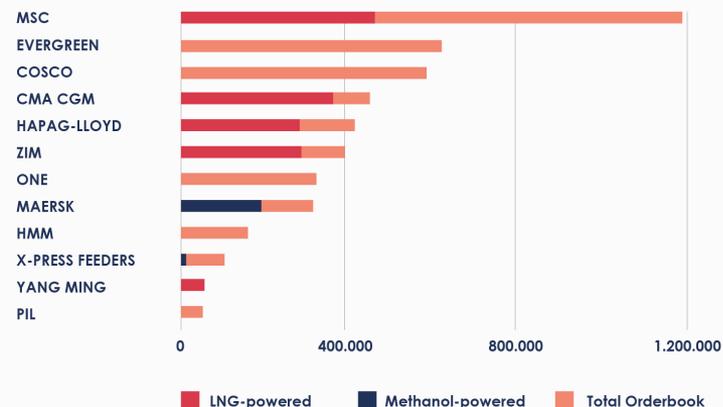
GREEN SHIPS

	4,7%	flotta mercantile globale a mare	5% al 2023
carburanti alternativi	61%	orderbook (gt)	
	40%	Navi GNL in ordine (gt) su tot. ordini	
	24,5%	navi con scrubber	

LNG BUNKERING PORTS

148	Attivi
95	In fase di sviluppo

LNG and Methanol propulsion: orderbook by carrier* (TEU)



* Aggregate Owned and chartered vessels.

Fonte: SRM su Clarksons e Alphaliner

I porti diventano hub energetici (oltre che logistici)... di rilevanza strategica

I porti:

- **Sono comunità energetica:**
facilitano il processo di transizione energetica dello shipping e della logistica.
- **Sono gateway energetici:**
le raffinerie sono punti di accesso alle infrastrutture di trasporto degli idrocarburi e si trovano solitamente vicino ai porti;
- **Sono punti di arrivo di pipeline di Oil & Gas**
che arrivano tutte nel Mezzogiorno;
- **Sono vicini alle industrie ad alta intensità energetica**
(trasformazione ILVA Taranto ad idrogeno possibile solo in alleanza con il porto...);
- **Sono adatti ad ospitare la "Hydrogen Valley".**



Cambiano le supply chain

Ripiegamento della **globalizzazione** in **chiave più regionale**, con le **supply chain** che **si accorciano** e tendenza al **reshoring** e al **friendshoring**, ossia alla ricollocazione dei siti produttivi in **aree geografiche più affini e “amiche”**.

Cambiano i paradigmi produttivi

Dal Just in Time al Just in Case.

Le pressioni sulle supply chain, i costi elevati delle materie prime, i colli di bottiglia, i ritardi, obbligano le imprese a ricostituire scorte e magazzini.

Si apre con forza la via della sostenibilità

Il conflitto mette in evidenza soprattutto l'esigenza di un **cambiamento di passo sul settore energetico**.

Nel settore marittimo tale transizione è già avviata e nuove navi con nuovi carburanti sono una realtà e crescono negli ordinativi.

Nel Mediterraneo si gioca la partita del futuro

Al netto degli effetti della guerra che determinano l'interruzione/calò delle attività sul Mar Nero, **il Mediterraneo migliora in competitività e capacità attrattiva con Suez che ancora una volta è pivot**. **Inflazione e aumento dei costi energetici deviano ancora una volta le rotte attraverso il canale.**

I porti non arretrano davanti a pandemia e guerra

Sono i porti oggi che devono proporsi per rincorrere le mutevoli rotte che sostengono le filiere globali. A giugno 2022 i porti italiani raggiungono i 244 mln di tonnellate e sono in crescita anche sul periodo pre-pandemia. (+2,7%).

I porti Italiani hub energetici (oltre che logistici)

**Di rilevanza strategica...
lo status di comunità energetica
dei nostri porti lo conferma.**

I porti meridionali leva strategica per la crescita

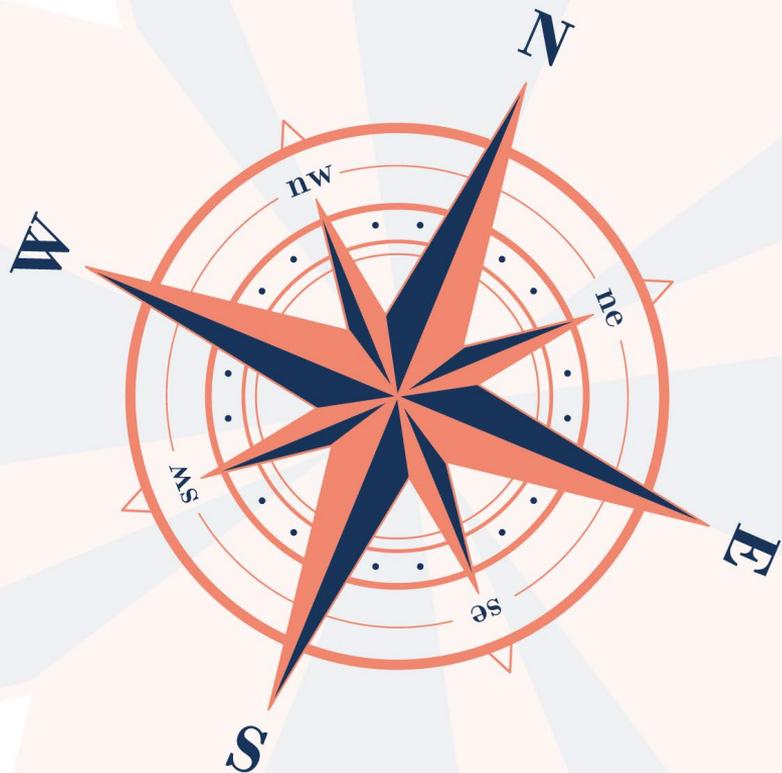
Il Mezzogiorno esprime in tutti i comparti del marittimo valori di grande rilievo. I recentissimi dati del I semestre mostrano una **rivincita degli scali meridionali sempre presenti in classifica nelle diverse tipologie merceologiche.**

I porti meridionali punto di arrivo di pipeline

I porti meridionali punto di arrivo di **pipeline di Oil & Gas tutte dirette verso quest'area.**

La nuova centralità del Mediterraneo e le **risorse che arrivano dall'Europa** sono un'**occasione irripetibile** per rafforzare Italia e Mezzogiorno.

Non sprechiamola



Segue l'approfondimento su

**Porti italiani e
nuovi driver
per lo sviluppo**