Italian Maritime Economy

Presentazione 5° Rapporto Annuale **2018**

Massimo DEANDREIS
Direttore Generale - SRM

Napoli, 5 Giugno 2018

La struttura del 5° Rapporto

1) ANALISI CONGIUNTURALE

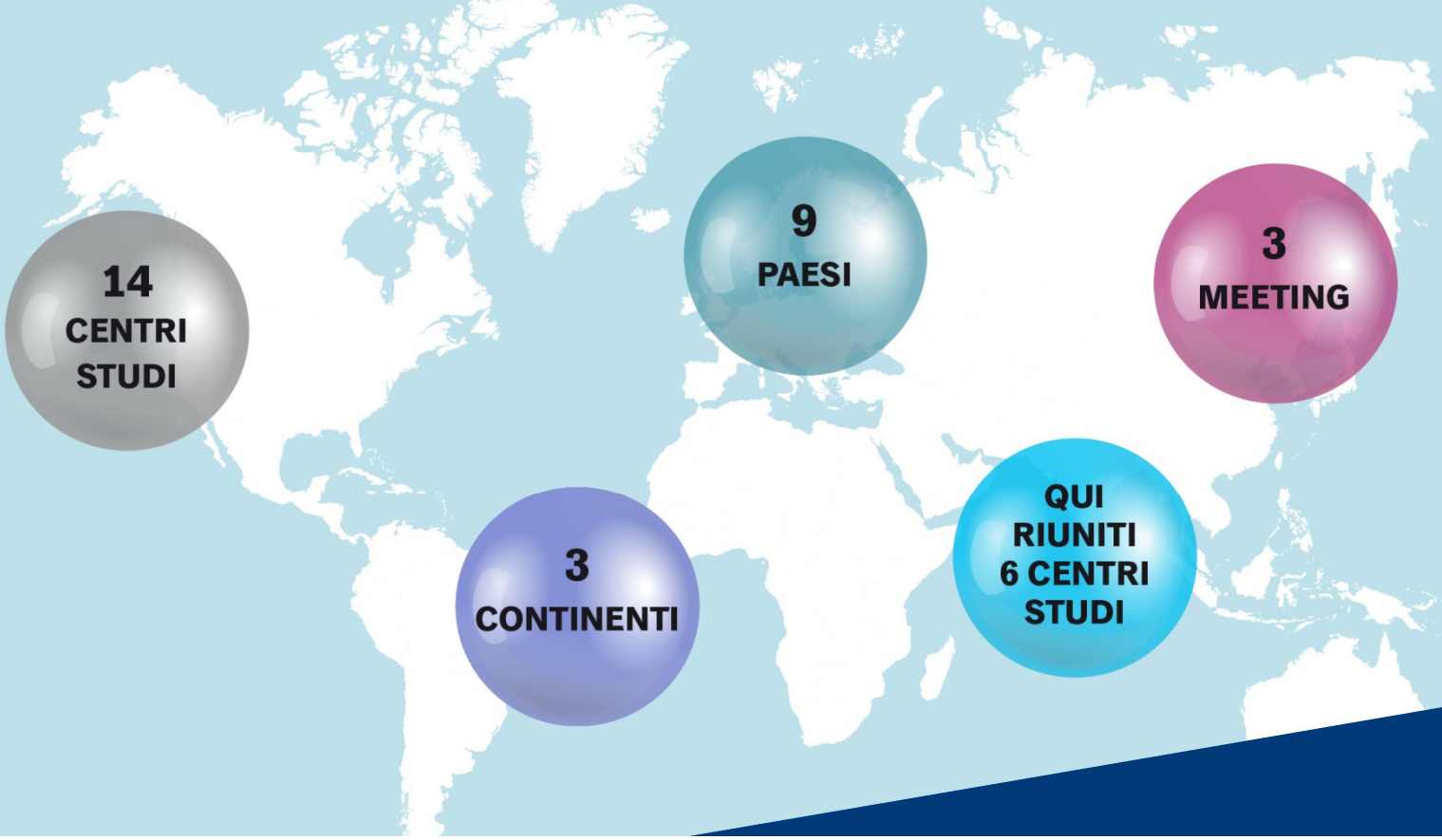
- Scenario marittimo globale e il ruolo dell'Energy
- Sistemi portuali nel Mediterraneo e ruolo dei porti del Mezzogiorno
- Sviluppo marittimo sostenibile ai confini dell'Artico
- Settore crocieristico

2) MONOGRAFIA

- Finanza per lo shipping
- Rotte globali delle navi container
- Belt&Road Initiative: scenario e ruolo del Med
- Cluster marittimo di Singapore

srm

Crescere facendo Networking:
La Global Shipping Think Tank Alliance

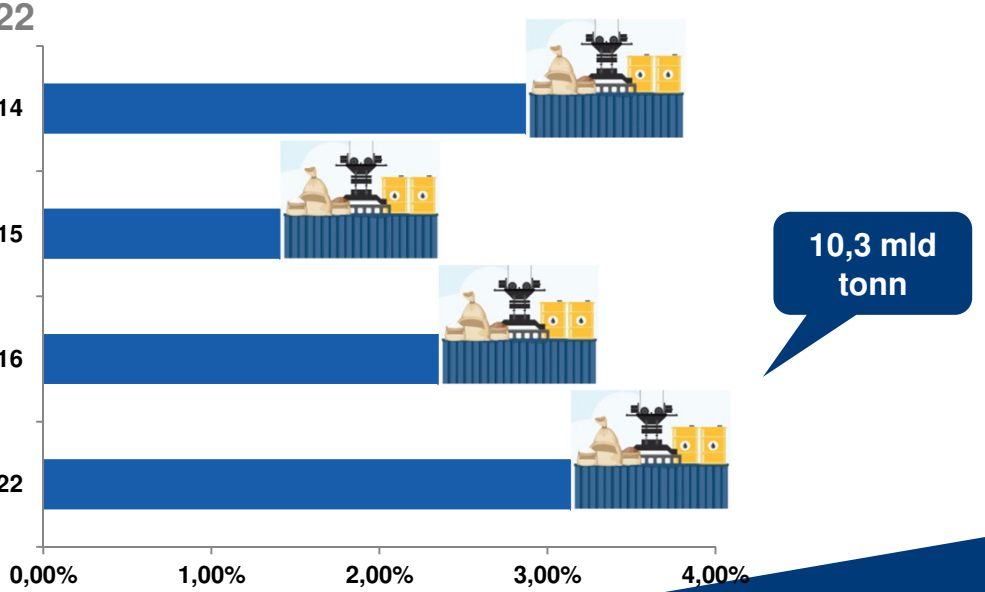


srm

Cresce il traffico marittimo nel Mondo: protagonista la Cina

- Le **previsioni di traffico marittimo mondiale** si attestano **al 3,2%** di **crescita media annua tra il 2017 e il 2022** ma **restano le incognite Trump e protezionismo.**
- **La Cina si afferma come paese leader a livello mondiale** anche **grazie** allo sviluppo di progetti delle infrastrutture posti in essere con la **Belt&Road Initiative**.

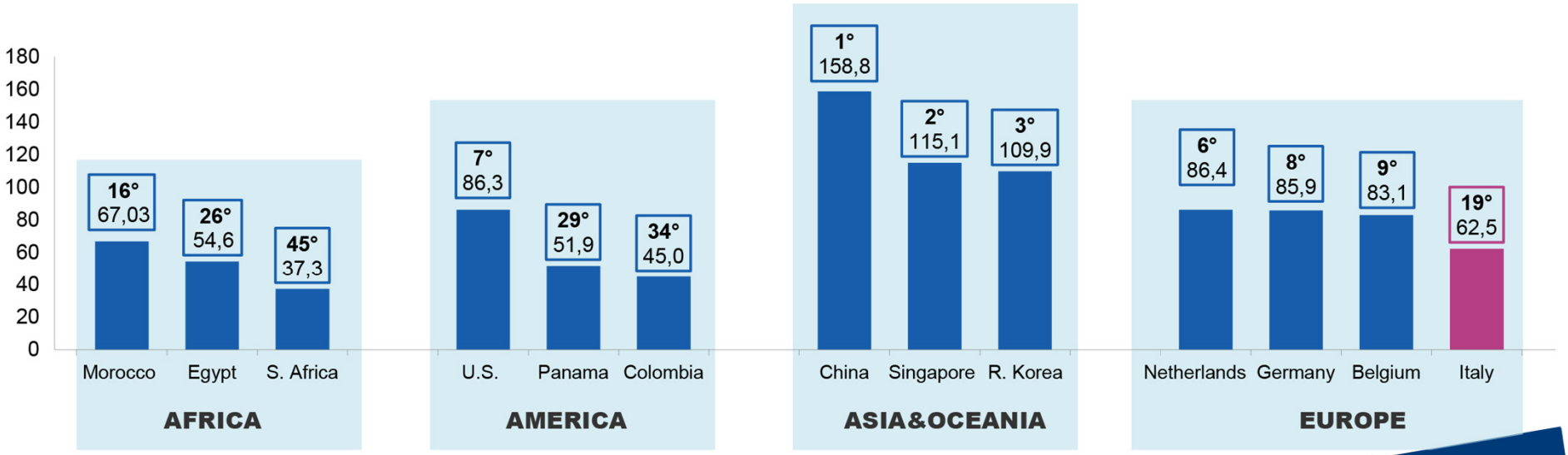
Crescita traffico marittimo mondiale 1974-2022



Fonte: SRM su Unctad

La competitività si gioca via Mare

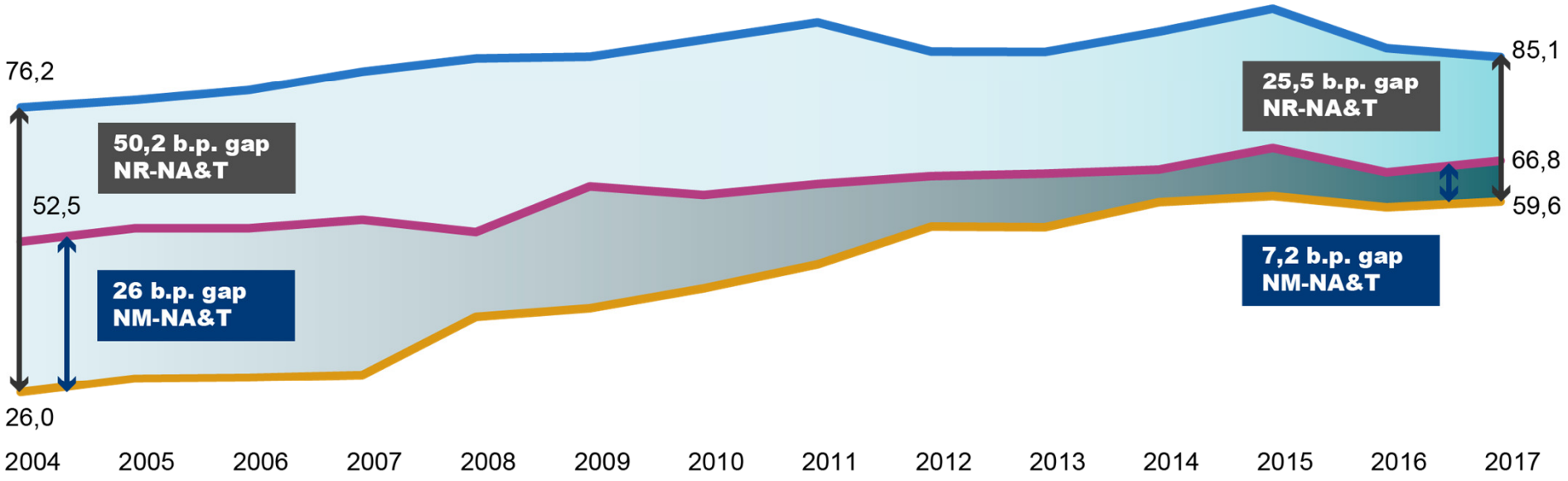
- Al 2017, **le economie del mondo meglio connesse via mare** secondo il LSCI (Liner Shipping Connectivity Index) dell'UNCTAD si trovano **in Asia.**
- **Tra le prime 20, l'Italia che è al 19° posto al mondo (e 7° in Europa) per connettività marittima**. L'Italia è dietro i best competitor europei ed anche alcuni nuovi competitor come il Marocco.



Fonte: SRM su Unctad

LSCI: Analisi dei Gap

- Il gap tra i porti del Sud e del Nord del Mediterraneo si è fortemente ridotto tra il 2004 e il 2017.
- Anche il gap con il Northern Range si riduce.

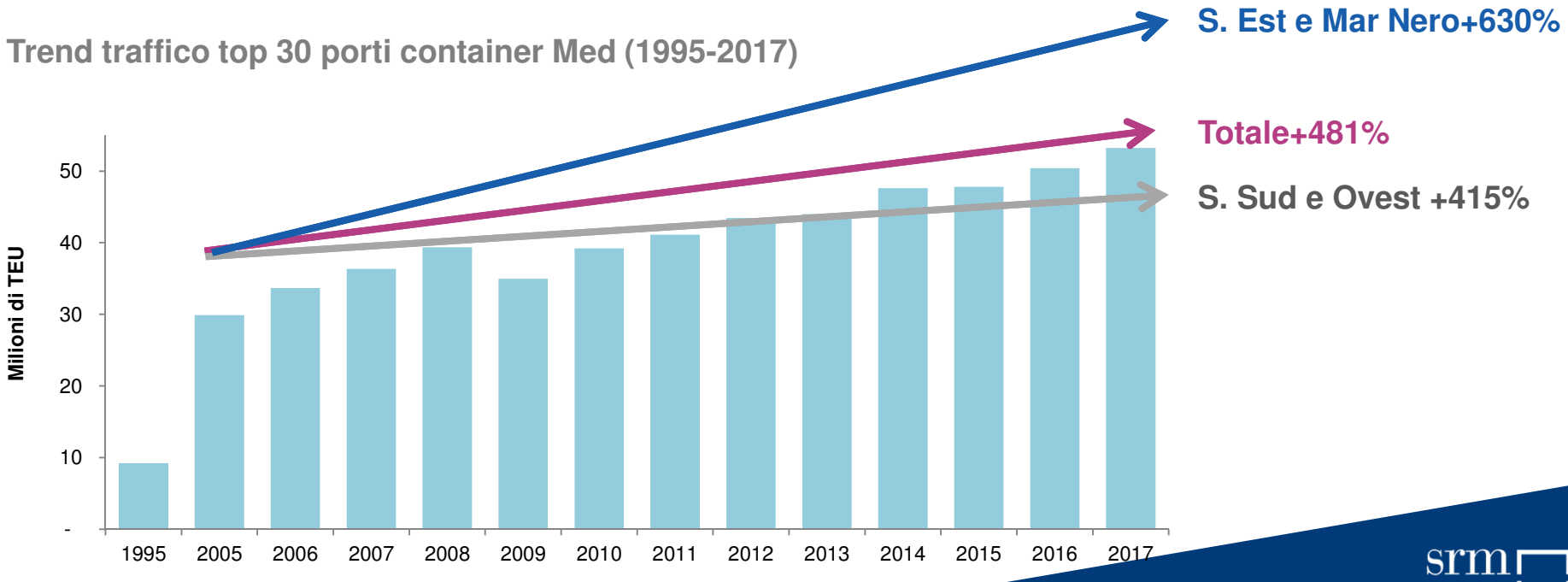


Fonte: SRM su Unctad

Average NR	**Northern Range** (Germany, Netherland, Belgium)
Average NM	**North Mediterranean** (Spain, France, Italy, Greece)
Average NA & T.	**North Africa & Turkey** (Morocco, Egypt, Turkey)

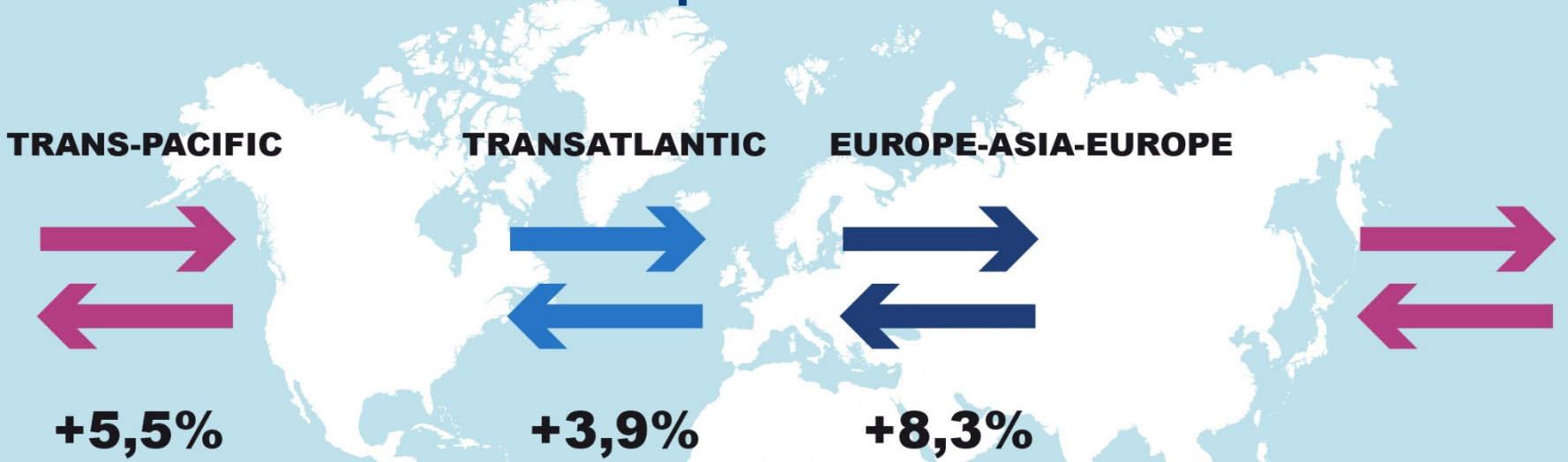
Cresce soprattutto il traffico della sponda Est e Mar Nero

- Aumenta di circa sei volte il traffico container nel Med tra il 1995 ed il 2017.
- La sponda Est-Mar Nero cresce a ritmi ancora più elevati della media (+630%).



Fonte: SRM su Autorità portuali

La centralità del Mediterraneo:
La crescita della rotta Europe-Far East

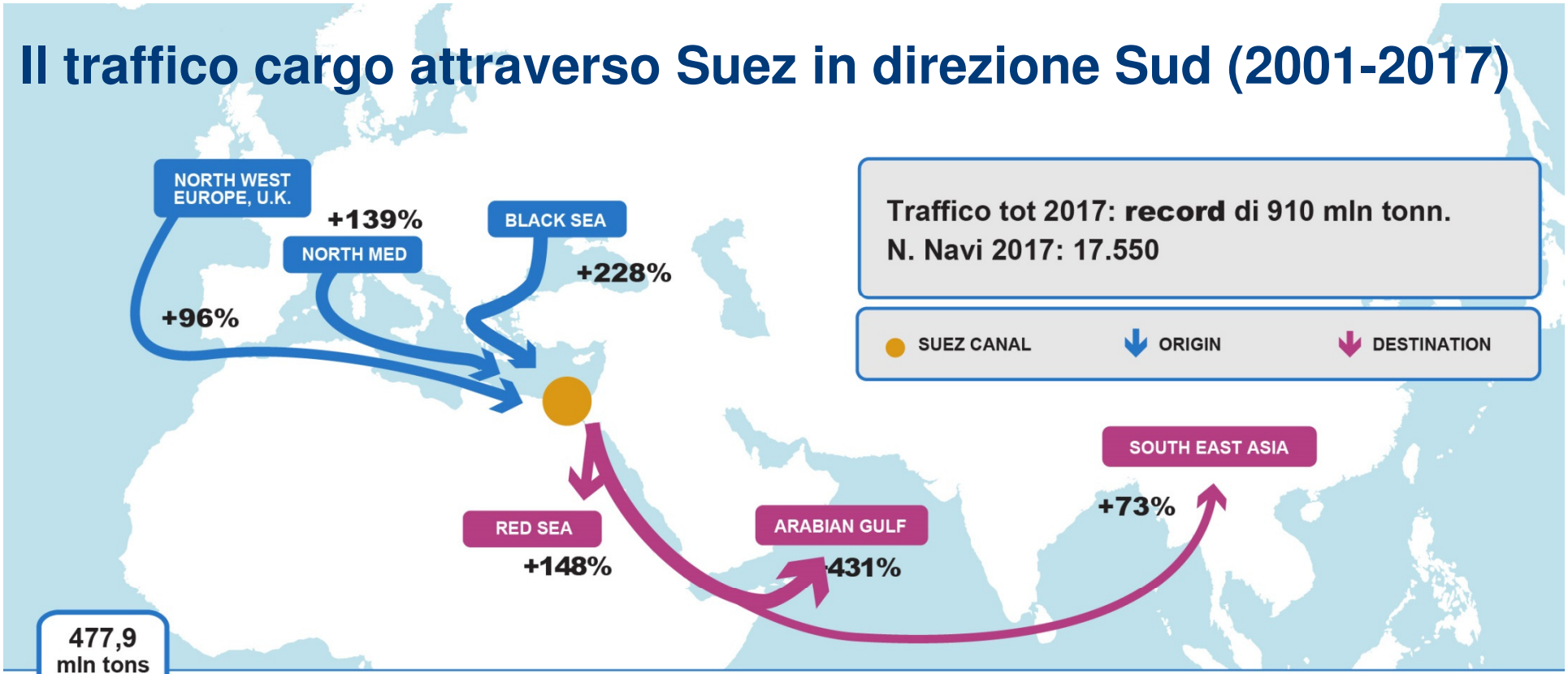


TEU million 2017 and growth CAGR 1995-2017
Source: SRM on Unctad and IHS, 2017

- Nel 2017 le rotte **Europe-Far East e Transpacifica** sono state rispettivamente pari a **23 e 26 mln TEU**.
- La rotta **Europe-Far East** è quella che è **aumentata maggiormente.**
- Ciò evidenzia la centralità del Mediterraneo.

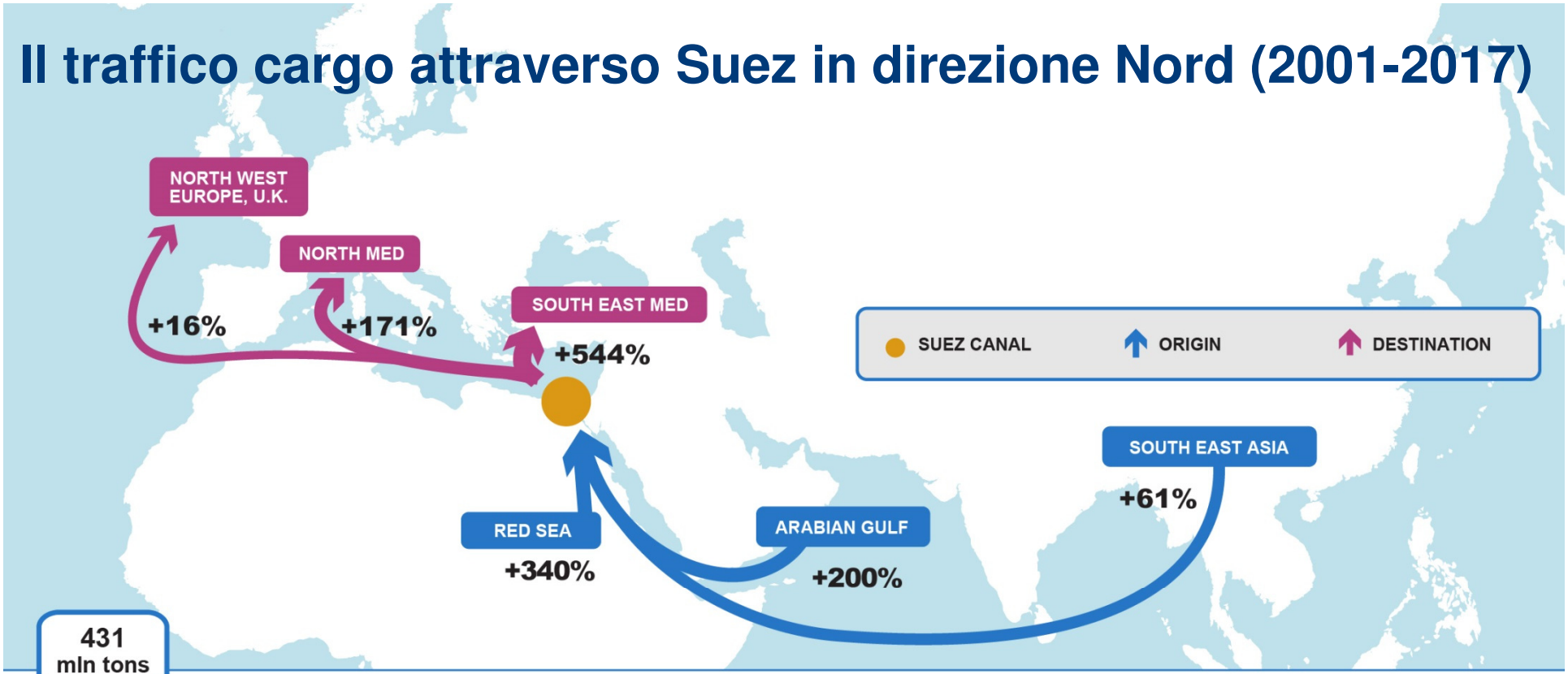
srm

Il traffico cargo attraverso Suez in direzione Sud (2001-2017)



Fonte: SRM su SCA

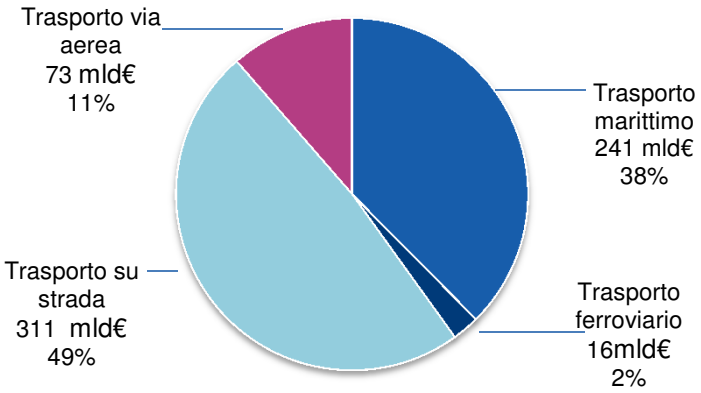
Il traffico cargo attraverso Suez in direzione Nord (2001-2017)



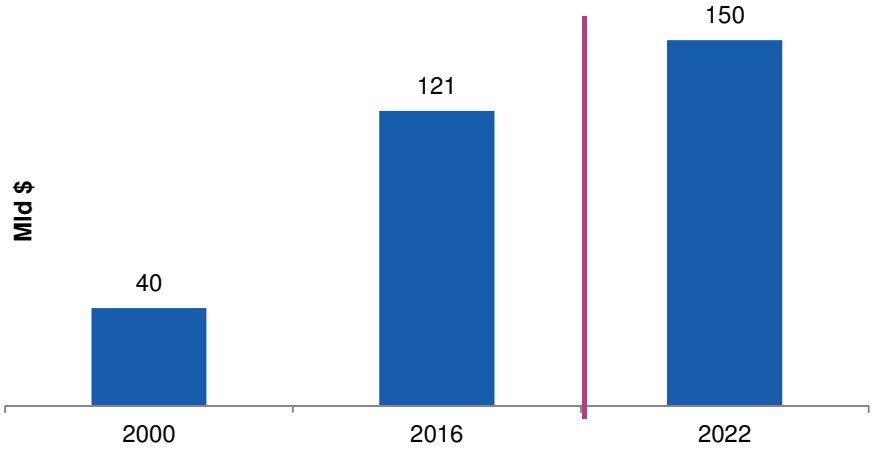
Fonte: SRM su SCA

Un focus sul peso di BRI sul commercio italiano

Import-export per modalità di trasporto - 2017



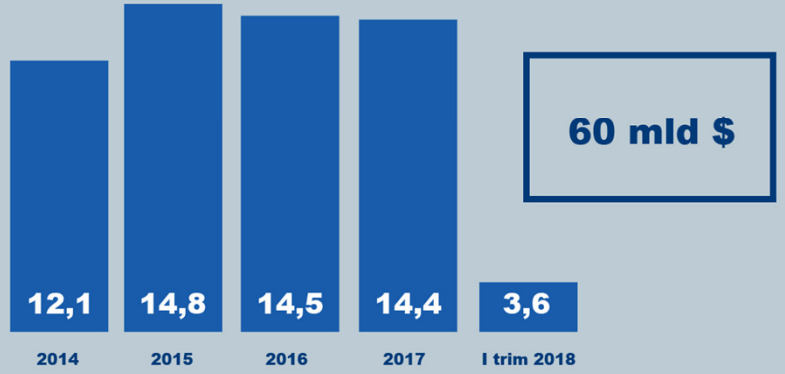
Export vs. BRI-trend e previsioni



- Nel 2017 **il 38% dell'import export è avvenuto via mare** per un totale di **241 mld euro**. (+148% ultimi 20 anni; crescita media annua +5,2%).
- L'export italiano **vs. BRI è pari al 27% del** complessivo italiano pari a **121,1 mld $** (+30% sul 2000). Secondo ns stime, l'export verso questi paesi raggiungerà i 150 mld $ al 2020. L'attenzione economica dell'Italia verso questi paesi aumenterà.
- **Mezzo miliardo le tonnellate complessivamente gestite dai porti.**

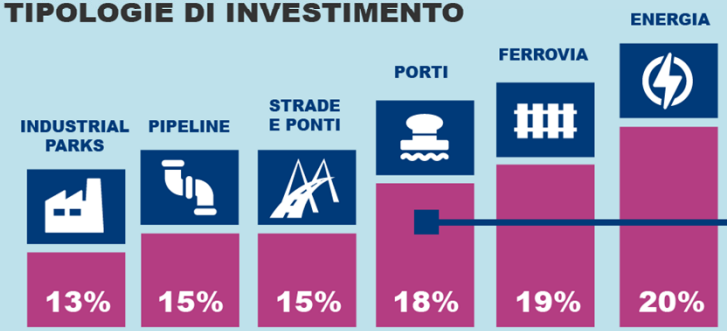
Il ruolo della BRI nel Med

VALORE DEGLI INVESTIMENTI, MARZO 2018 (mld $)



VALORE TOTALE PROGETTO: $ 1.400/1.800 mld

TIPOLOGIE DI INVESTIMENTO



4 mld euro in 9 porti tra Mena e Northern Range

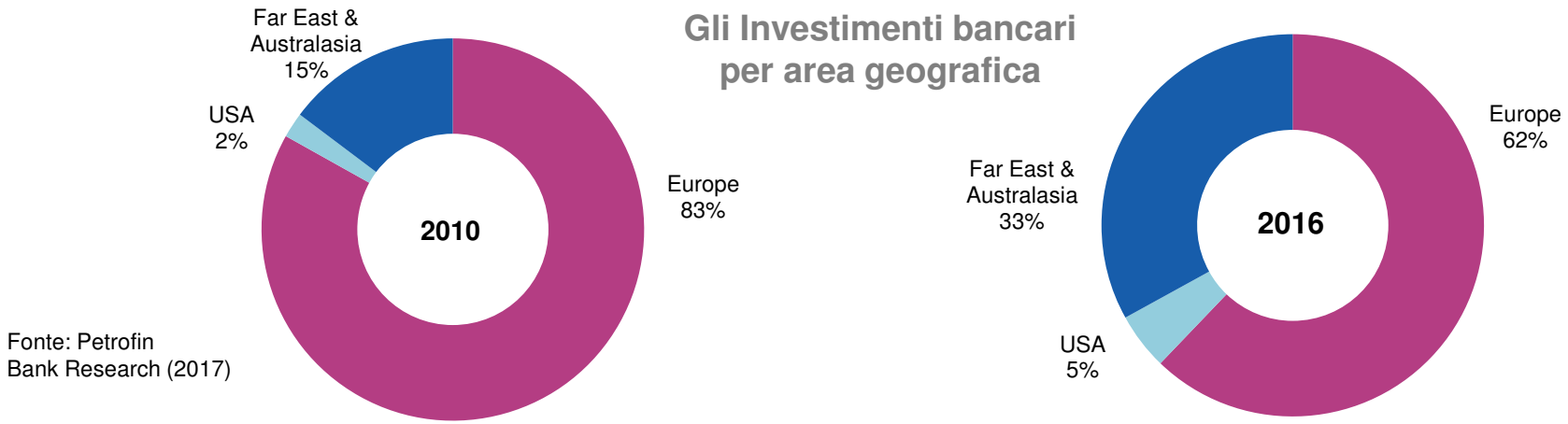
Fonte: **SRM su** MINISTRY OF COMMERCE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA e Varie

srm

I progetti chiave lungo la Maritime Silk Road

Fonte: SRM su European Council of Foreign Relations

Intensi gli investimenti bancari nello Shipping. Aumentano quelli diretti verso l'Estremo Oriente



Fonte: Petrofin Bank Research (2017)

- I finanziamenti allo shipping nel mondo si attestano a **355 mld $ al 2016 (da 450 del 2010).**
- **Gli impieghi bancari** accompagnano **i trend del settore**: gli investimenti bancari in **Estremo Oriente** sono aumentati da **67 a 117 mld $** (Q.M. dal **15%** del **2010** al **33% del 2016**).
- **Gli impieghi in Europa calano da 377 mld $ del 2010 a 221 mld $ ma il vecchio continente resta l'area in cui si concentrano maggiormente. La Q.M. va** dall'**83%** nel **2010** al **62%** nel **2016.**

Le Geo-rilevazioni: novità, analisi e evidenza della rilevanza dei traffici

Le novità di quest'anno...

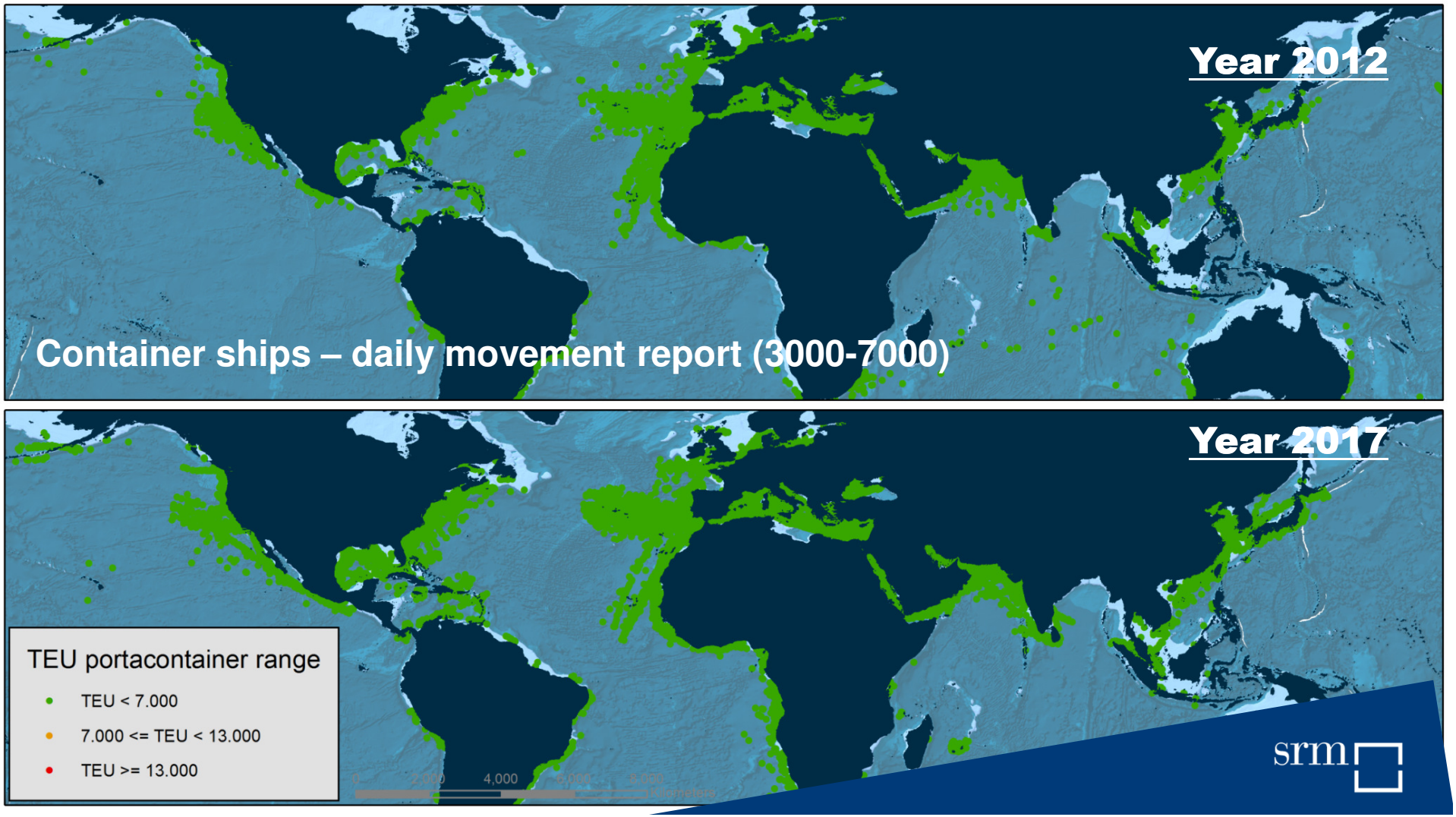
Cosa è stato analizzato? →
- Oltre **1 milione posizioni** di **navi container** nel **mondo (totale dal 2012 al 2017)**
- **70.000** posizioni **Ro-Ro** nel **Med (anno 2017)**
- Oltre 1.660 navi container
- Quasi 1.360 Ro-Ro

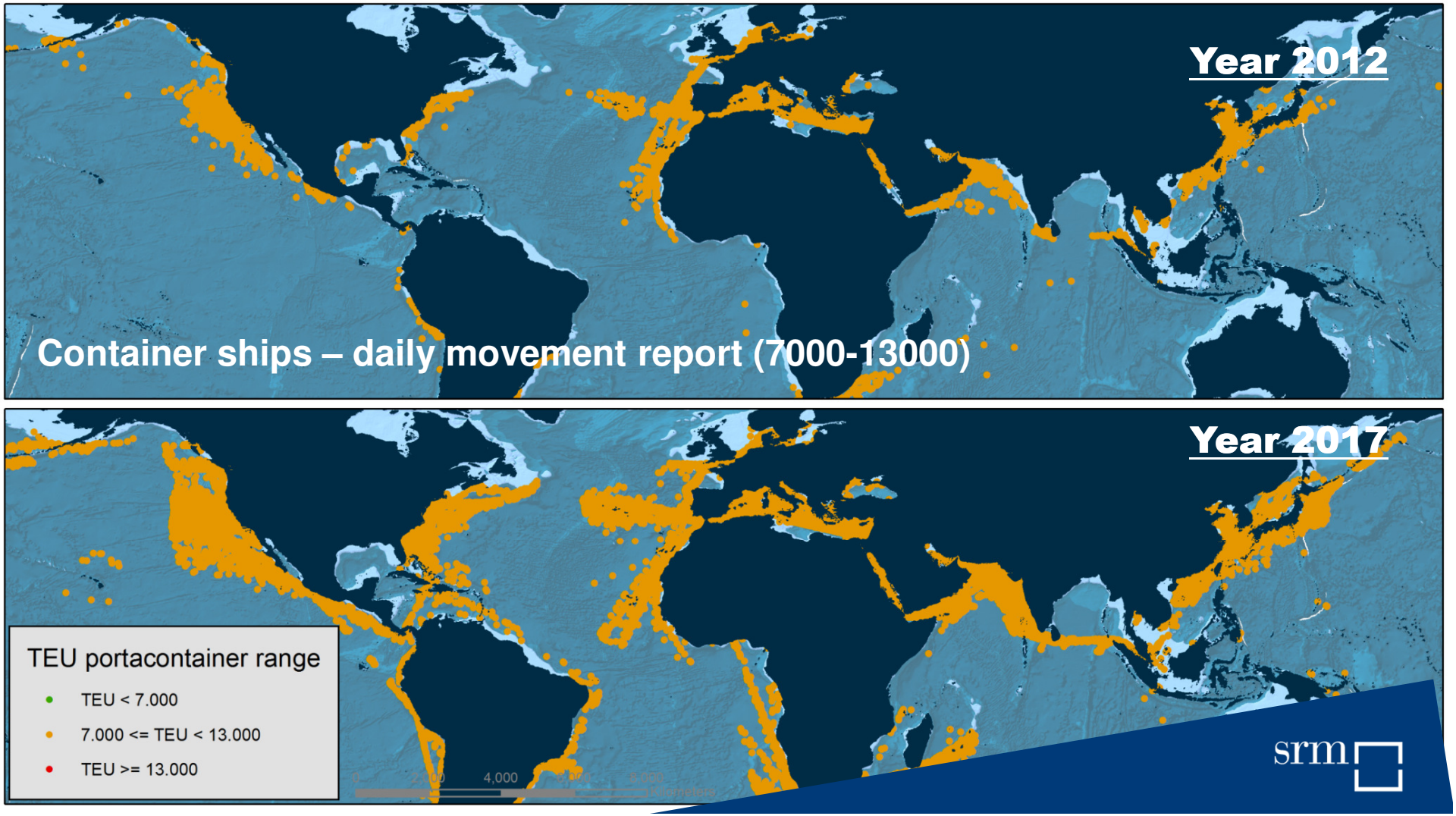
Dove? → Mondo & Med

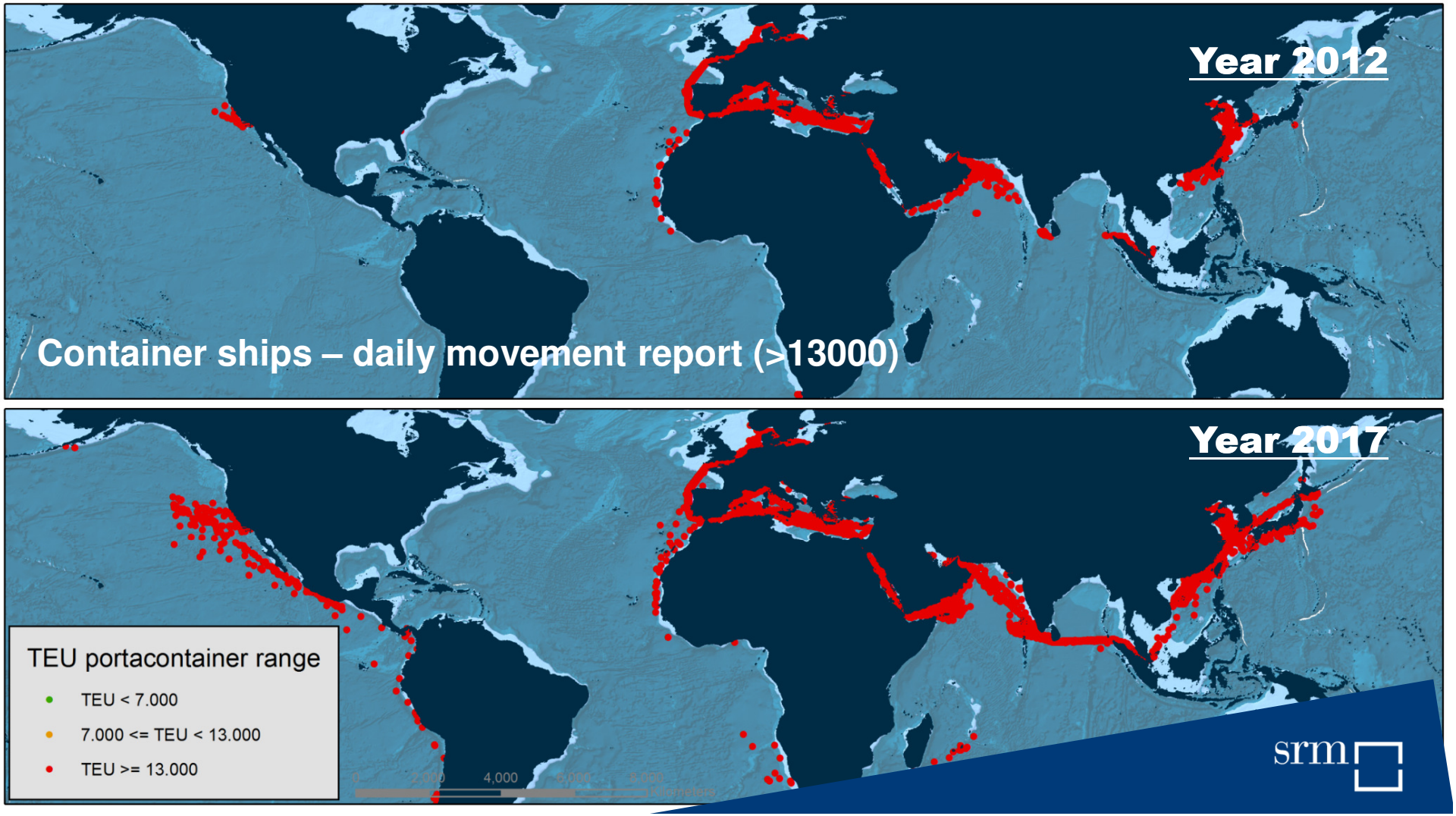
Navi → Container > **3.000 TEU**
Ro-Ro

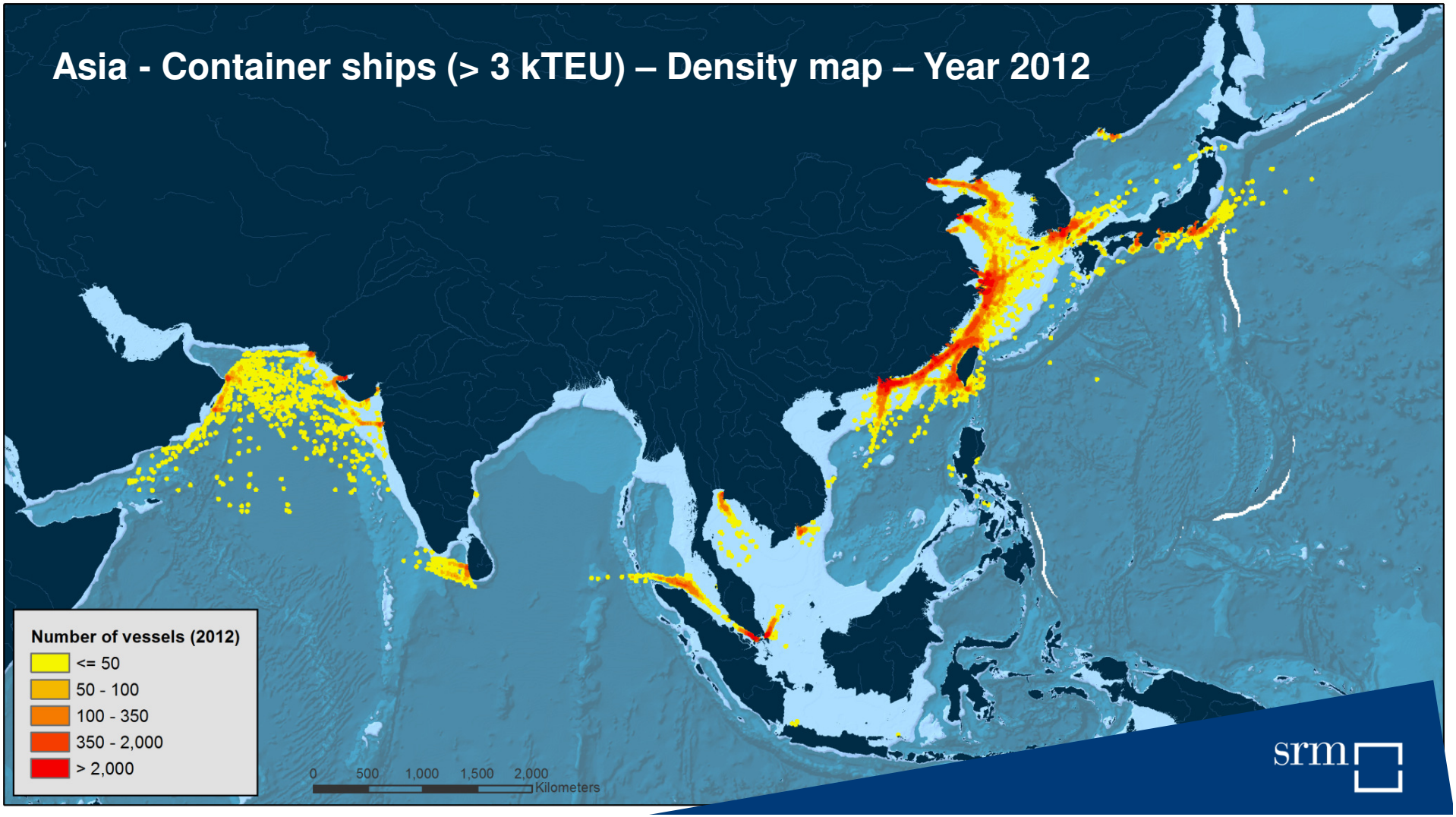
Obiettivi: comprendere la dinamica dei flussi del commercio internazionale e le rotte delle navi

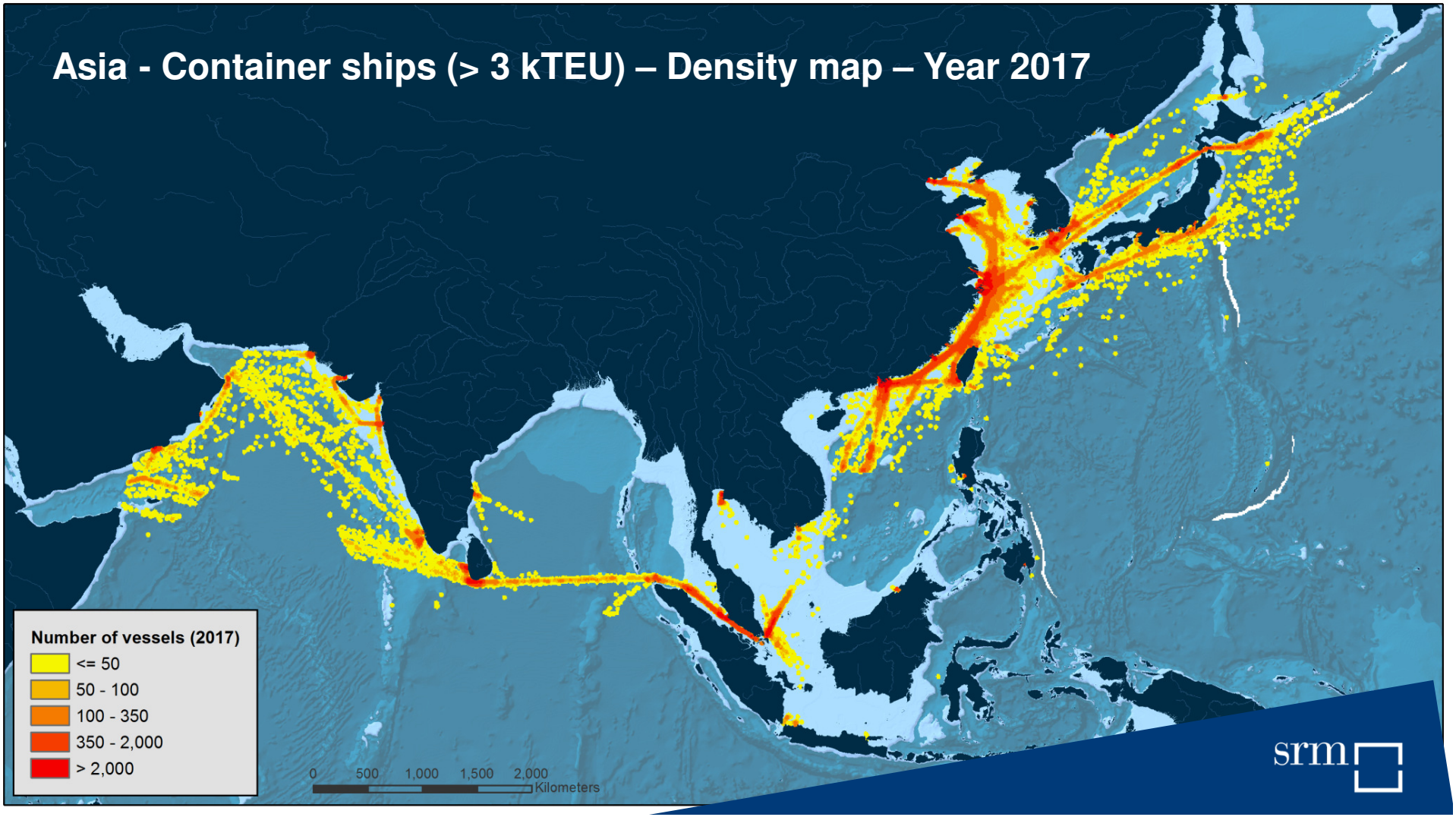
srm

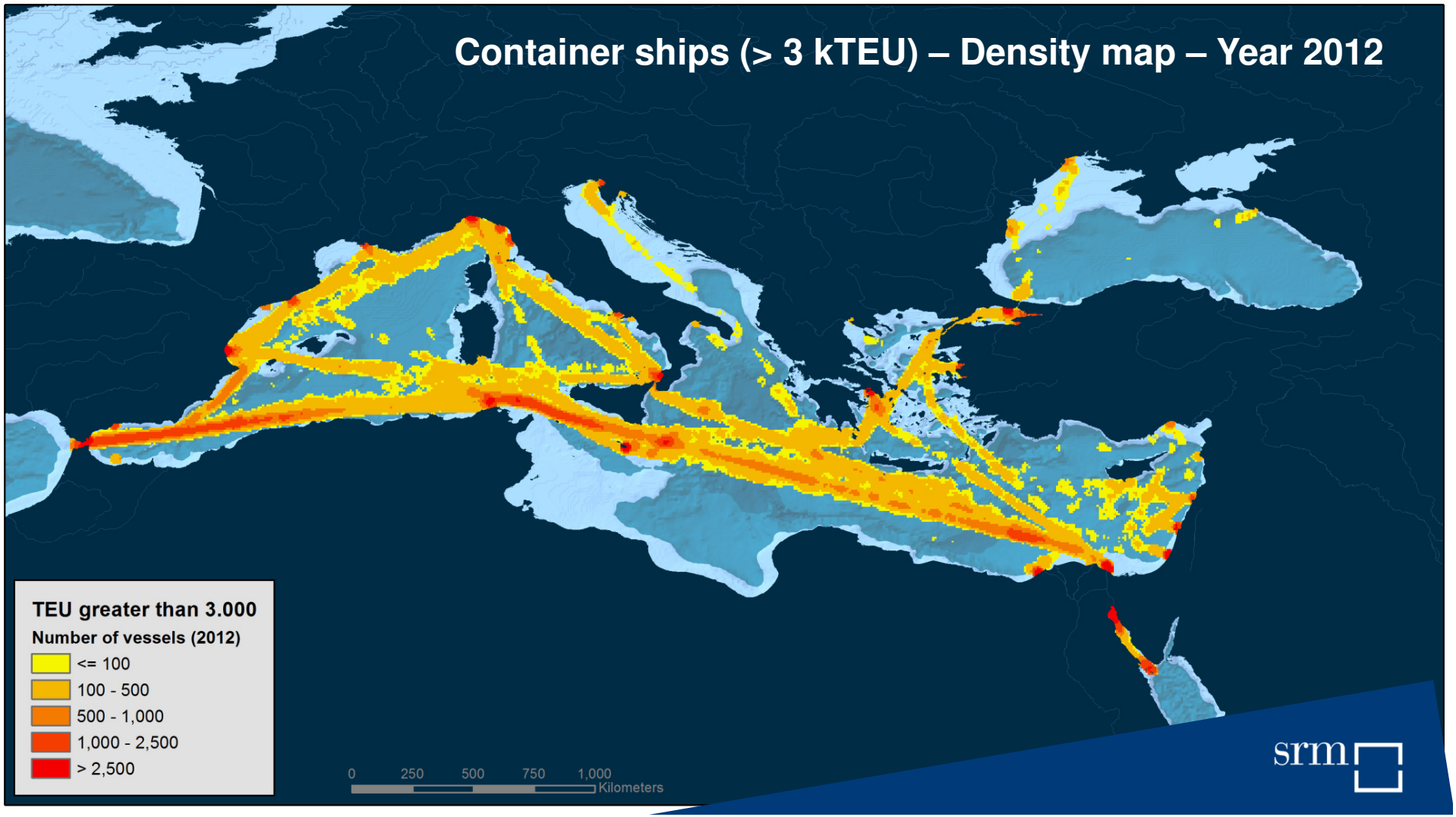

Year 2012
Container ships – daily movement report (3000-7000)
Year 2017
TEU portacontainer range
TEU < 7.000
7.000 <= TEU < 13.000
TEU >= 13.000
srm

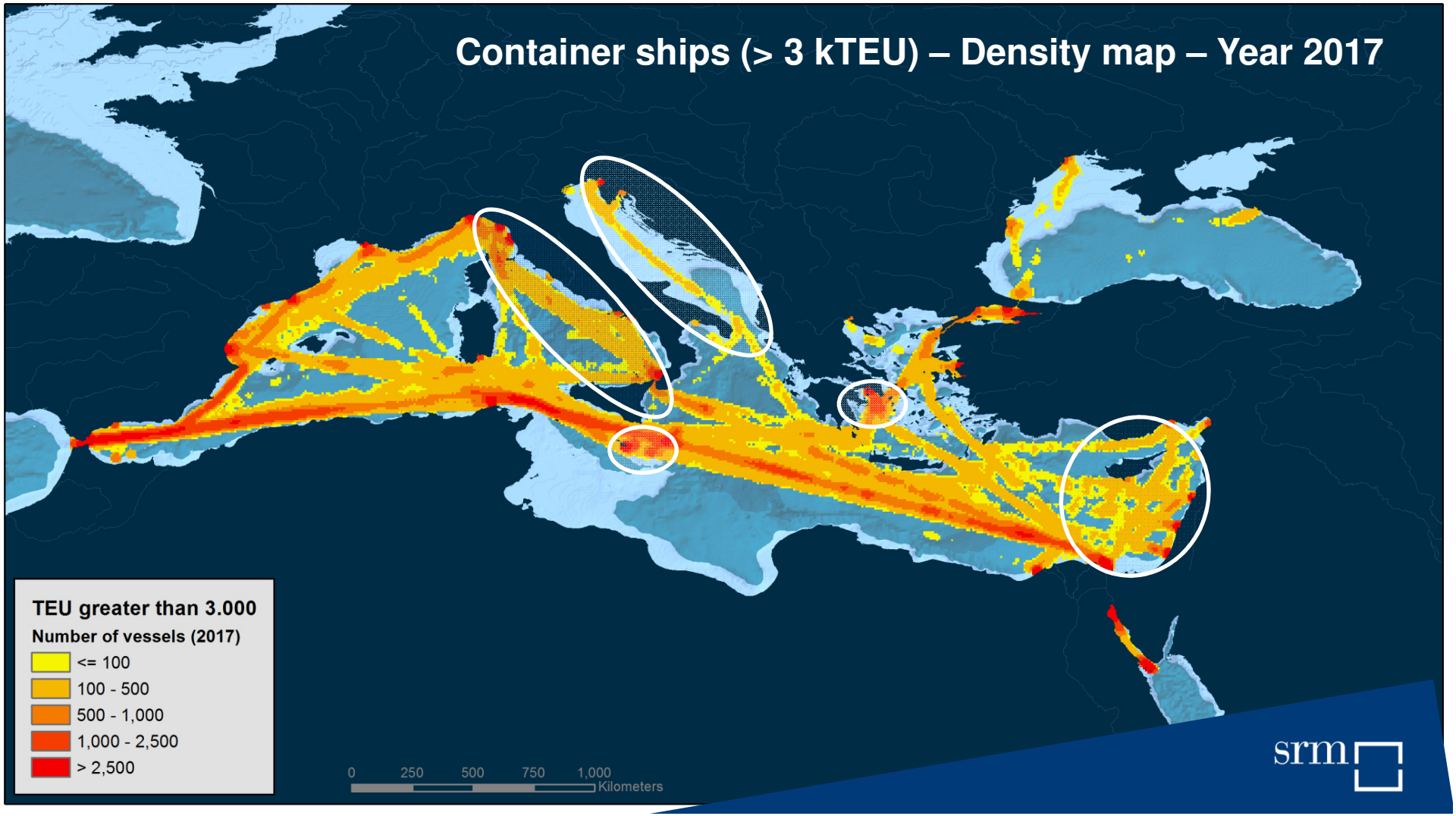

Year 2012
Container ships – daily movement report (7000-13000)
Year 2017
TEU portacontainer range
TEU < 7.000
7.000 <= TEU < 13.000
TEU >= 13.000
4,000
srm


Year 2012
Container ships – daily movement report (>13000)
Year 2017
TEU portacontainer range
TEU < 7.000
7.000 <= TEU < 13.000
TEU >= 13.000
4,000
srm


Asia - Container ships (> 3 kTEU) – Density map – Year 2012
Number of vessels (2012)
<= 50
50 - 100
100 - 350
350 - 2,000
> 2,000
0 500 1,000 1,500 2,000
Kilometers
srm

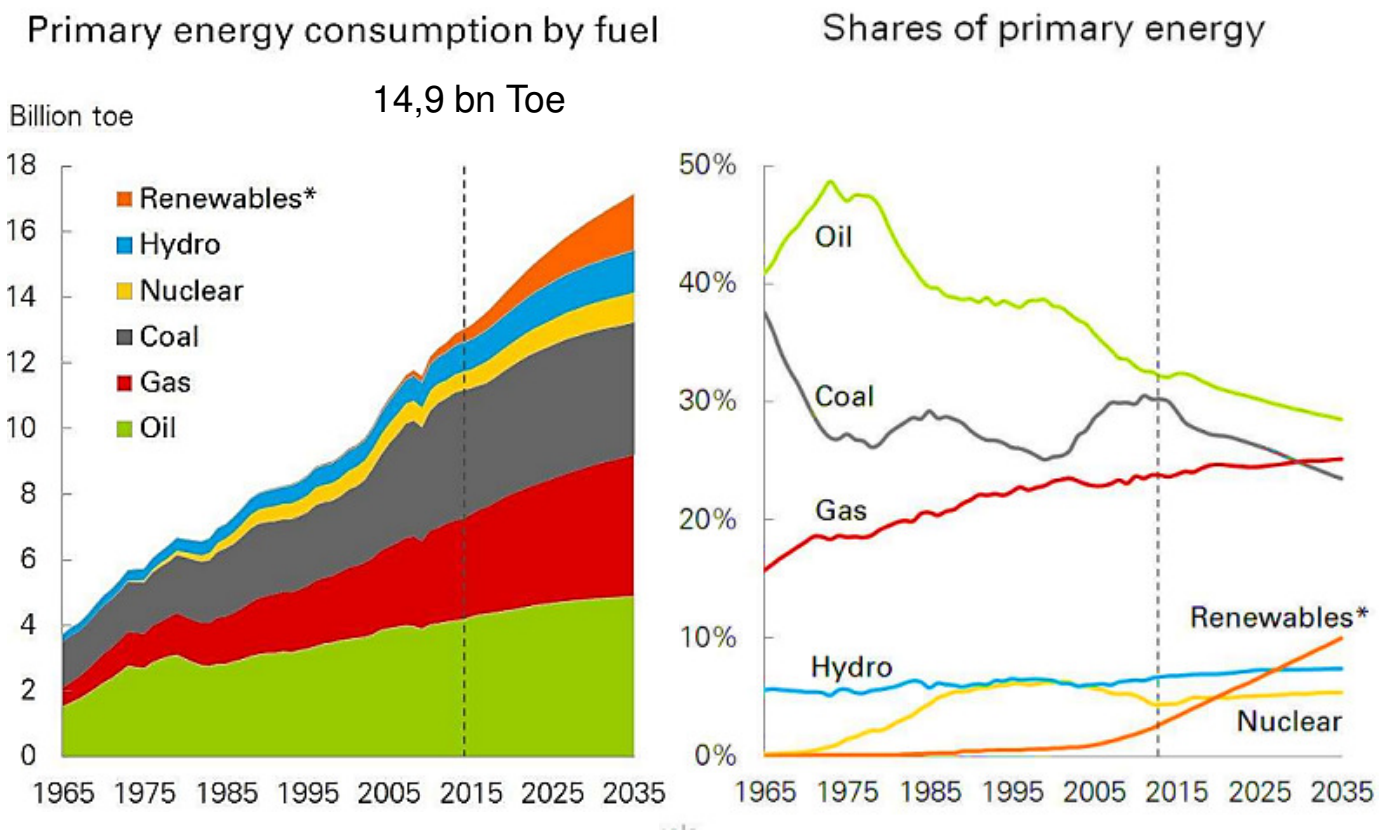

Asia - Container ships (> 3 kTEU) – Density map – Year 2017
Number of vessels (2017)
<= 50
50 - 100
100 - 350
350 - 2,000
> 2,000
0 500 1,000 1,500 2,000
Kilometers
srm


Container ships (> 3 kTEU) – Density map – Year 2012
TEU greater than 3.000
Number of vessels (2012)
<= 100
100 - 500
500 - 1,000
1,000 - 2,500
> 2,500
0
250
500
750
1,000
Kilometers
srm


Container ships (> 3 kTEU) – Density map – Year 2017
TEU greater than 3.000
Number of vessels (2017)
<= 100
100 - 500
500 - 1,000
1,000 - 2,500
> 2,500
0
250
500
750
1,000
Kilometers
srm

Scenari interessanti si delineano anche per l'Energy

Il ruolo dell'Energy nel maritime

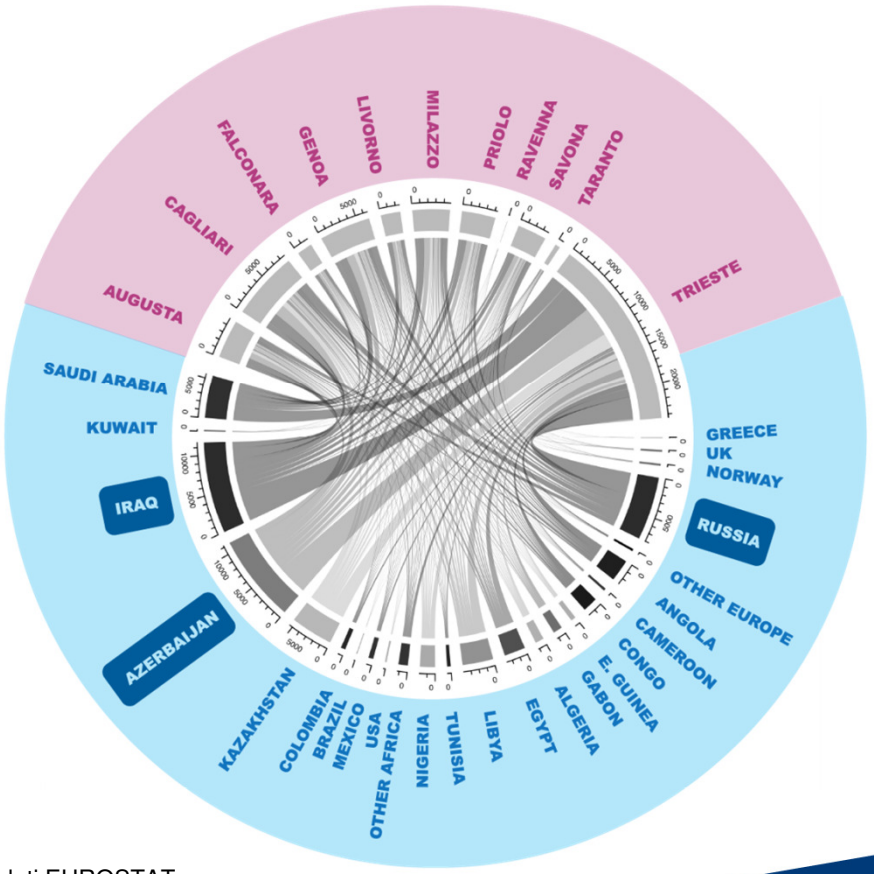


- Il consumo mondiale di energia è **14,9 mld Toe.** Di cui **oltre 50% oil&gas.**
- **Il petrolio e il gas, col carbone**, rimarranno la principale fonte di energia mondiale; pari ad oltre il 75% della fornitura totale di energia nel 2035, rispetto all'86% nel 2015.
- **Circa il 61% della** produzione mondiale di **petrolio, GPL e GNL si sposta via mare.**

Renewables: wind, solar, geothermal, biomass & biofuels
Fonte: BP Energy Outllok (2017)
TOE: Tonnes Oil equivalent

I corridoi marittimi energetici italiani

Importazioni di petrolio attraverso corridoi marittimi



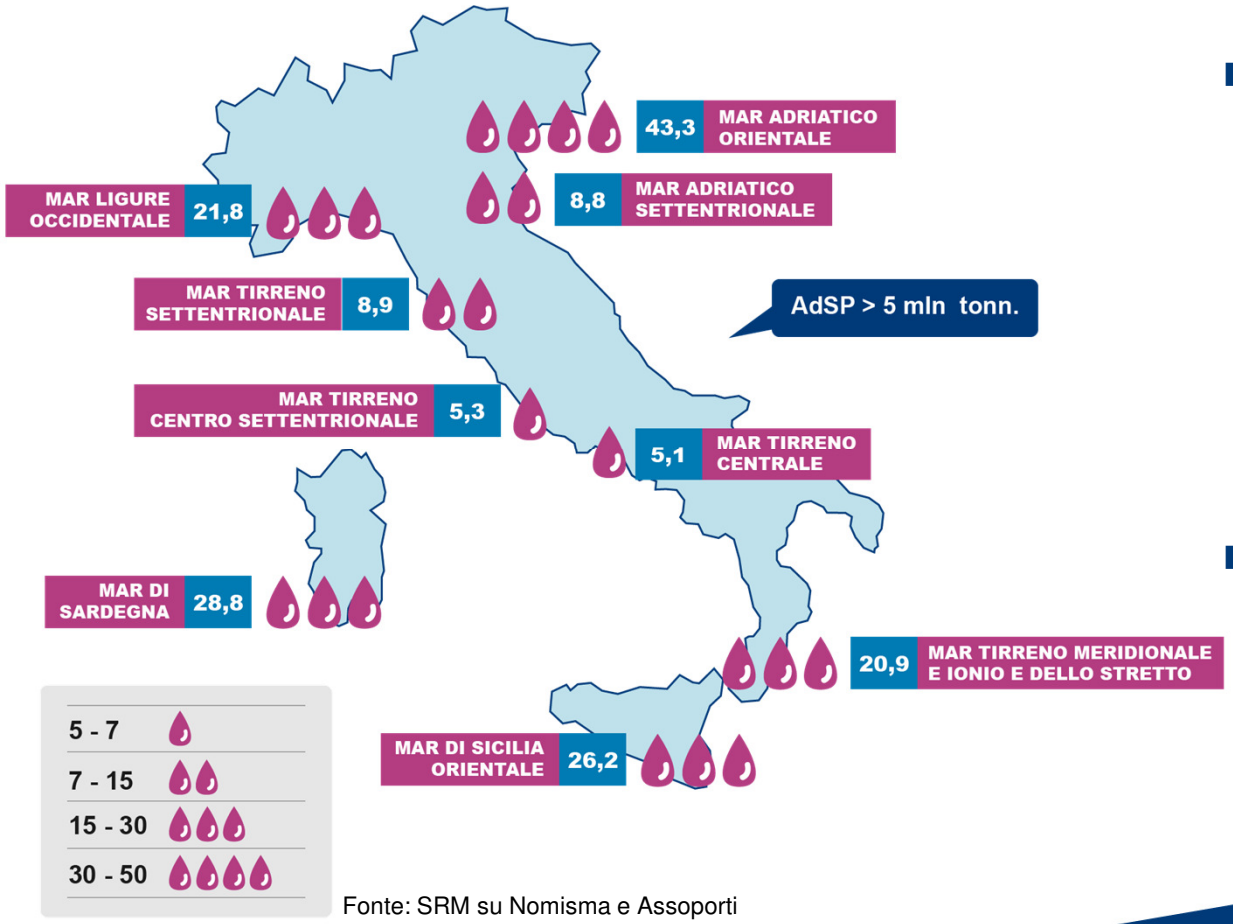
Il **100% del petrolio importato in Italia** è addotto mediante **corridoi marittimi**.

da

verso

Fonte: Elaborazione SRM su PoliTO da dati EUROSTAT

La domanda di energia in Italia e il ruolo dei porti

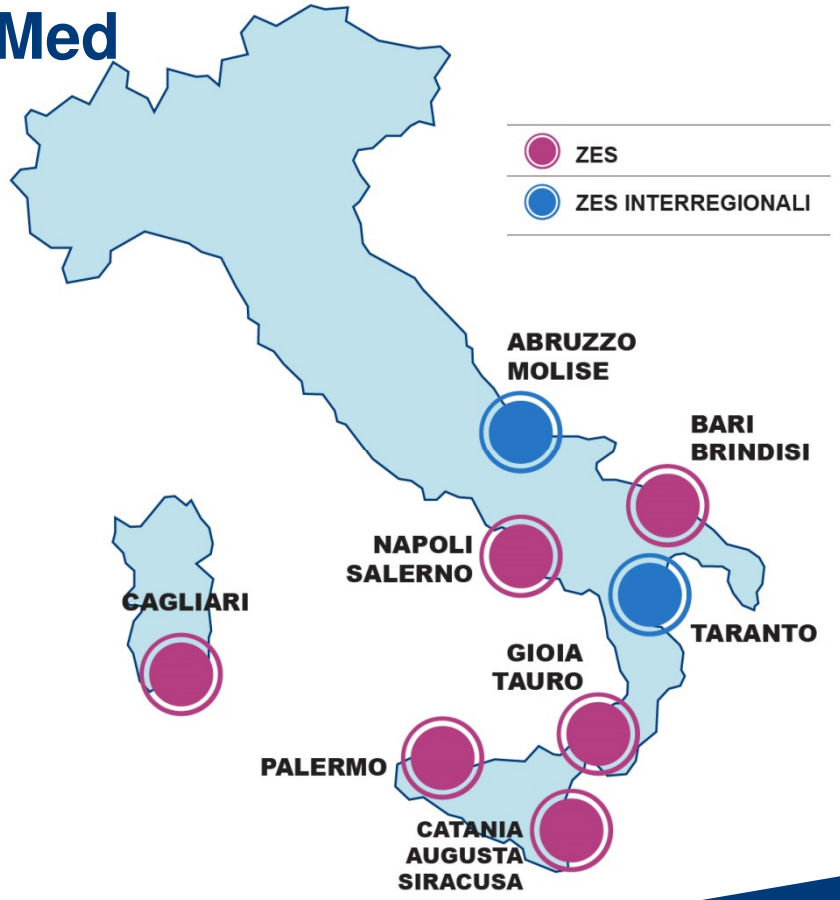


Fonte: SRM su Nomisma e Assoporti

- In Italia il **fabbisogno energetico** complessivo è pari a oltre 171 mln Toe di cui circa i ¾ **è coperto dalla componente Oil&Gas.** Sebbene prevista in riduzione al 2035, tale componente continuerà ad essere elevata.
- **188 mln tonn. di rinfuse liquide** sono state gestite dai porti italiani.

Italia e Mezzogiorno: Hub nel Med

- Nel Mezzogiorno il mare – con 52 mld di euro pari al **63% – è la principale modalità di trasporto** delle merci **in import-export**.
- I porti meridionali coprono oltre il **45% del traffico complessivo dell'Italia**, tale percentuale sale al **47,4% per l'Oil e al 48,4% nel Ro-Ro**.
- Il Mezzogiorno presenta sinergie produttive con le principali filiere italiane *export oriented*; le 4A (Automotive, Aerospazio, Agroalimentare e Abbigliamento) e Farmaceutico.
- **Le ZES**, recentemente previste nel Mezzogiorno – e alcune già operative – possono essere il **volano** per favorire la combinazione **trasporto, internazionalizzazione, logistica e industria.**



Il peso dell'Italia su Suez e i possibili effetti moltiplicativi: una suggestione

- Al 2017 attraverso **Suez** transitano con origine/destinazione l'**Italia:**

3 Mln TEU=6,3% del traffico container di **SUEZ**

Ipotesi di Aumento:
…se l'Italia seguisse il trend dei top porti Med …

+1,2 mln TEU = 4,2 mln TEU

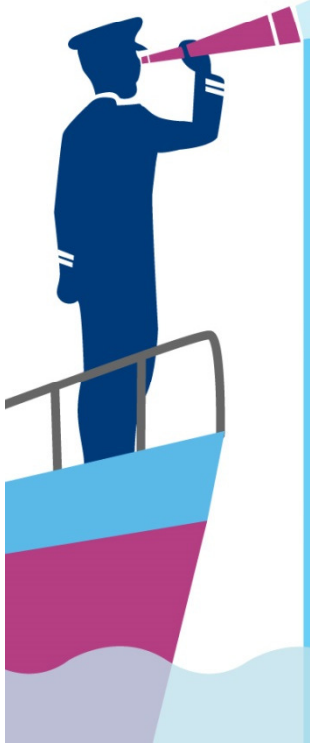
In valore: solo transhipment → 350 milioni di valore aggiuntivo
lavorazione dei container → 2,75 mld di valore

Conclusioni. Si incrementa il traffico intorno a noi: un vantaggio competitivo da valorizzare

- **Il Mediterraneo** conferma, anzi aumenta il suo **ruolo di pivot dei traffici commerciali marittimi mondiali**.
- **La via della seta è una grande opportunità** per i porti italiani anche grazie alla **riforma** che mira all'**efficienza** e a **snellire** alcune procedure.
- **Il settore energetico -oil & gas- è un comparto su cui** continuare a **puntare** ancora per il futuro vista la grande dipendenza energetica del nostro Paese**.**
- **Non vi è antagonismo** tra porti del Nord e del Sud ma complementarietà. I **porti del nord Italia** sono le naturali porte di accesso ai mercati del Centro Europa. **I porti del Mezzogiorno** guardano al Mediterraneo.
- E' sulla parte **terrestre** – **logistica e intermodale** – che il Paese deve fare uno sforzo per migliorare il suo profilo competitivo...Inizia la fase **portualità 5.0…**

srm

Portualità 5.0



1

INNOVAZIONE & START UP

- Modello Port XL
- Struttura di supporto con expertise specifiche e forme di incentivazione

2

INTERNAZIONA-LIZZAZIONE

- Struttura dedicata allo sviluppo internazionale del porto
- Monitoraggio costante delle rotte e del commercio internazionale

3

FORMAZIONE & ACADEMY

- Rapporti costanti e consolidati con Università e Centri di ricerca
- Study rooms dedicate agli studenti
- Patrimonio di pubblicazioni e banche dati

4

INTERMODALITÀ

- Struttura dedicata allo sviluppo del traffico intermodale
- Connessioni con le reti di trasporto locale
- Monitoraggio dei fenomeni trasportistici local & global

5

FREE ZONE E MARKETING TERRITORIALE

- Piano di sviluppo e di attrazione di investimenti esteri (e italiani)
- Piano di promozione della Free Zone con incentivi finanziari e burocratici

srm

srm

Grazie per l'attenzione

www.srm-maritimeconomy.com

seguici su