

# Lo sviluppo dei trasporti marittimi globali: recenti trend economici e analisi degli impatti del Covid-19 sui noli

**Alessandro Panaro**

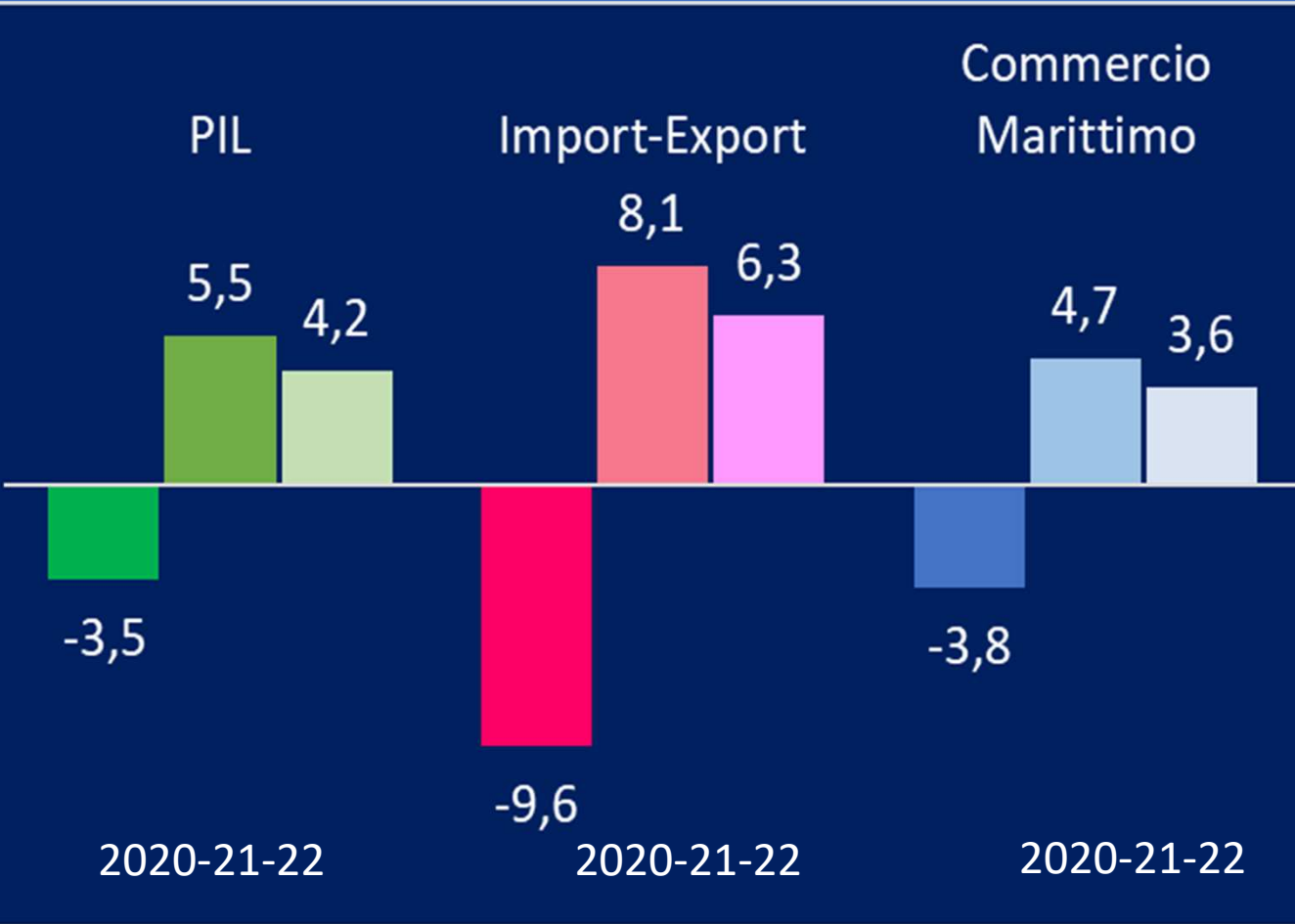
**Arianna Buonfanti**

SRM - Maritime Economy Dept.

19 Marzo 2021

# Covid, la crisi che ha cambiato il mondo

Trend PIL, commercio internazionale, trasporto marittimo var % annua (2020-2022)



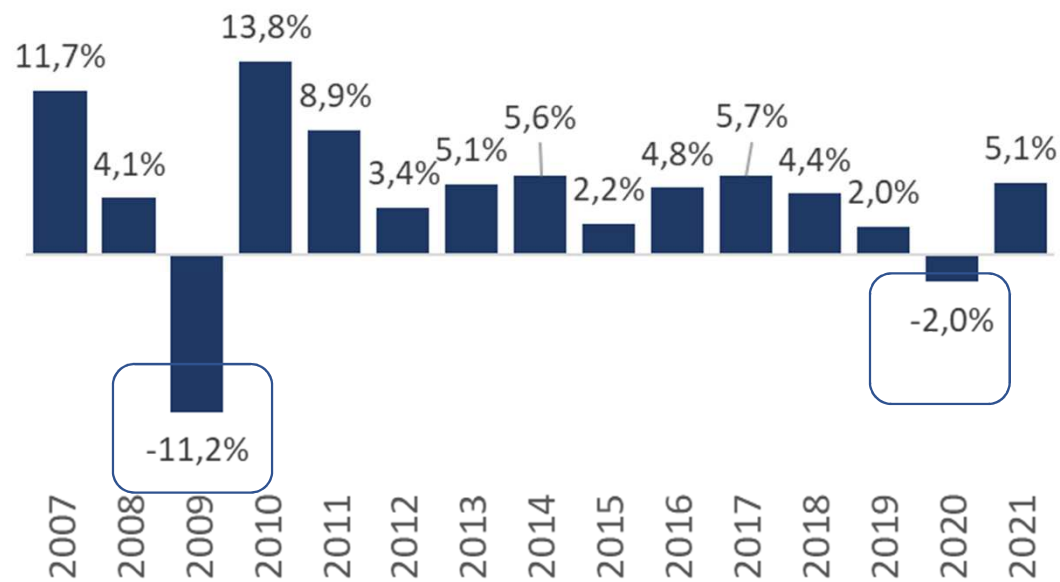
- Il **Pil mondiale** dopo un **-3,5% nel 2020** (Cina : +2,3%), avrà una **crescita del 5,5% nel 2021 e del 4,2% nel 2022**.
- Il **commercio internazionale** dopo un **-9,6% nel 2020** registrerà un **+8,1% nel 2021 e +6,3% nel 2022**.
- Il **trasporto marittimo** ha visto una riduzione del **-3,8%** con un rimbalzo del **4,7% nel 2021 e del 3,6 nel 2022**.



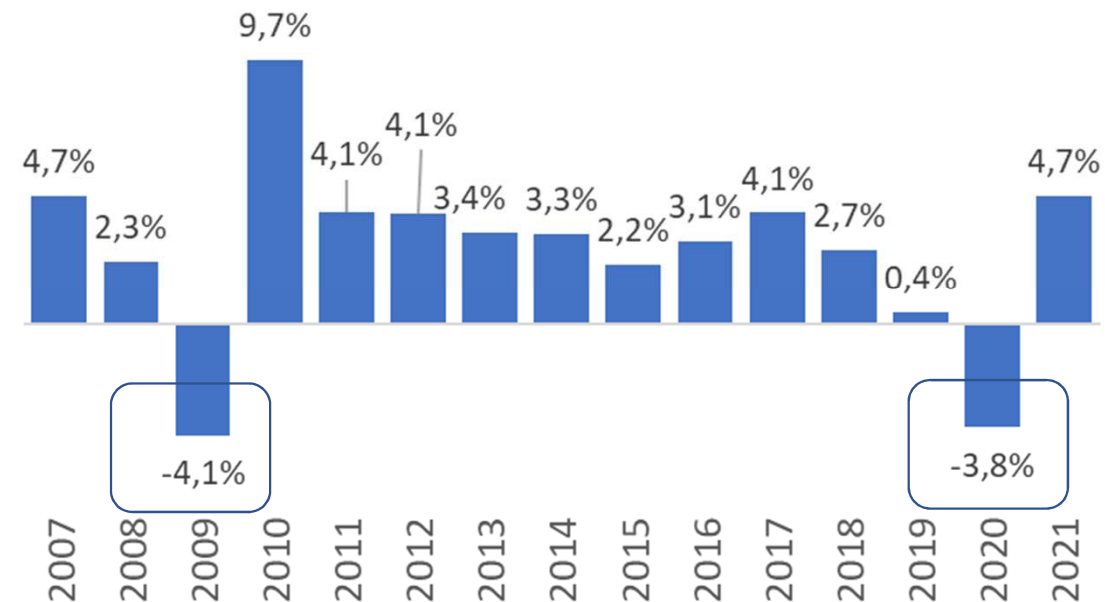
Fonte: SRM su FMI, Clarksons

# Il commercio via container stavolta ha mostrato una maggiore resilienza

Trend Container port Globale 2007-2021  
(var % su mln tonn)



Trend Commercio Marittimo Globale 2007-2021  
(var % su mln tonn)

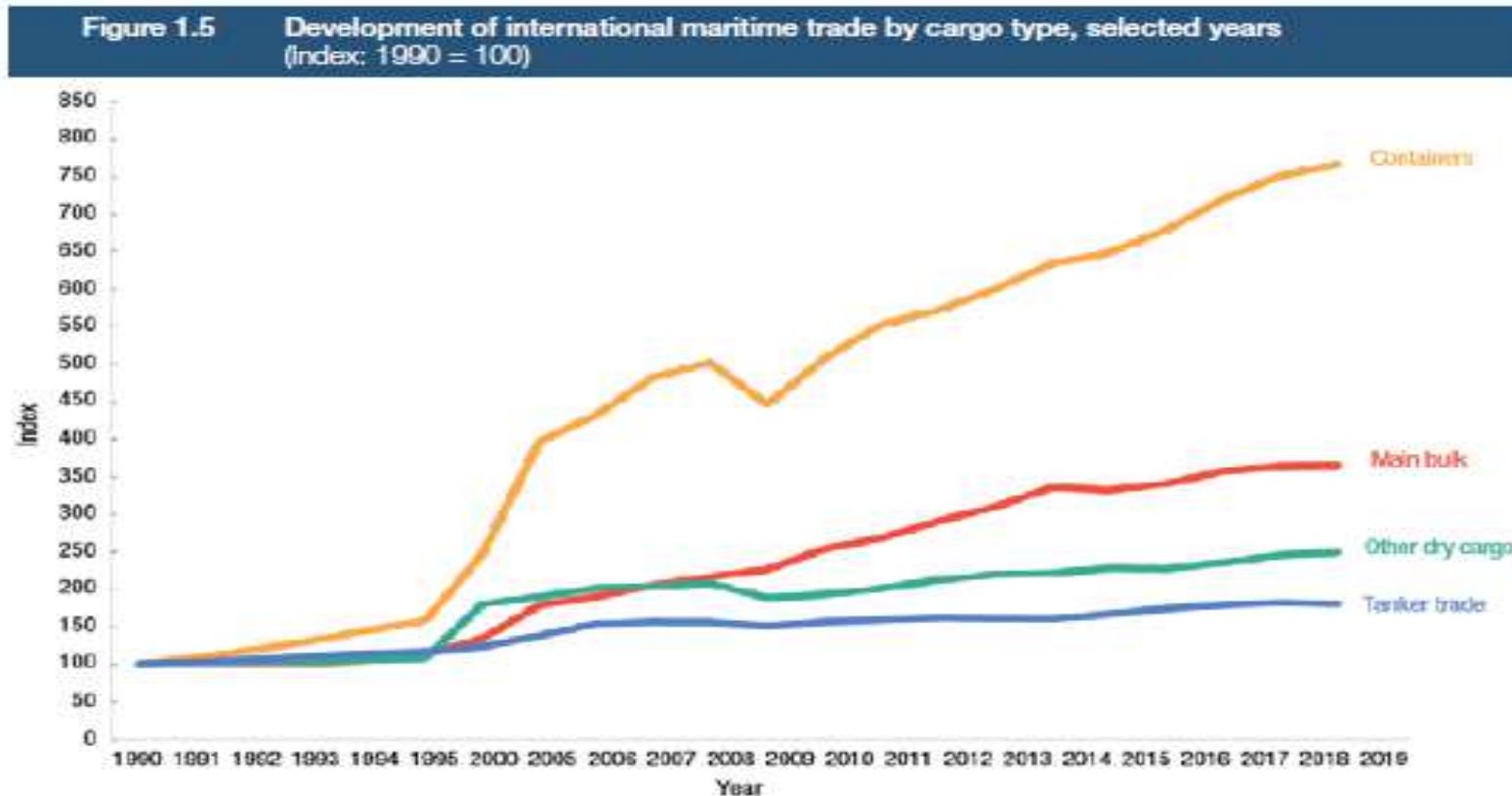


Fonte: SRM su Clarksons

- Il traffico container dopo un calo del -2% avrà **una ripresa** del 5,1% nel 2021.

## Andamento delle tipologie di traffico: trend container in salita fino al 2019

4



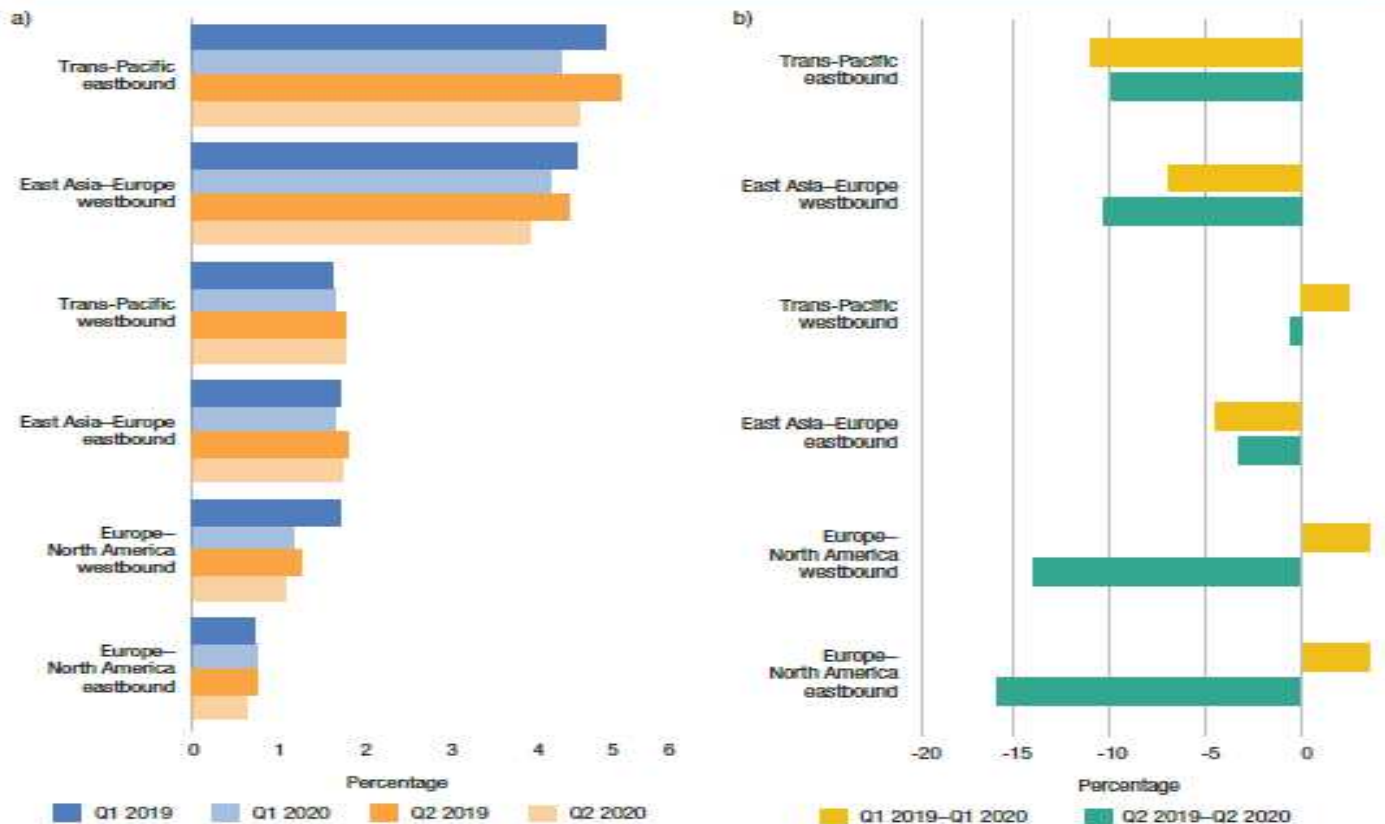
Source: UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, various issues. For 2006–2019, the breakdown by cargo type is based on Clarksons Research, 2020a, *Shipping Review and Outlook*, spring 2020 and *Seaborne Trade Monitor*, various issues.

Note: 1980–2005 figures for main bulk include iron ore, grain, coal, bauxite/alumina and phosphate. Since 2006, main bulk figures include iron ore, grain and coal only. Data relating to bauxite/alumina and phosphate are included under "other dry cargo". Tanker trade includes crude oil, refined petroleum products, gas and chemicals.

Il Container fino al 2019 è quello che è cresciuto di più

# Uno sguardo alle rotte dei primi due trimestri 2020

**Figure 1.13 Containerized trade growth on main East-West routes**  
 (a) in million 20-foot equivalent units;  
 (b) percentage change, first quarter 2019–first quarter 2020,  
 second quarter 2019–second quarter 2020



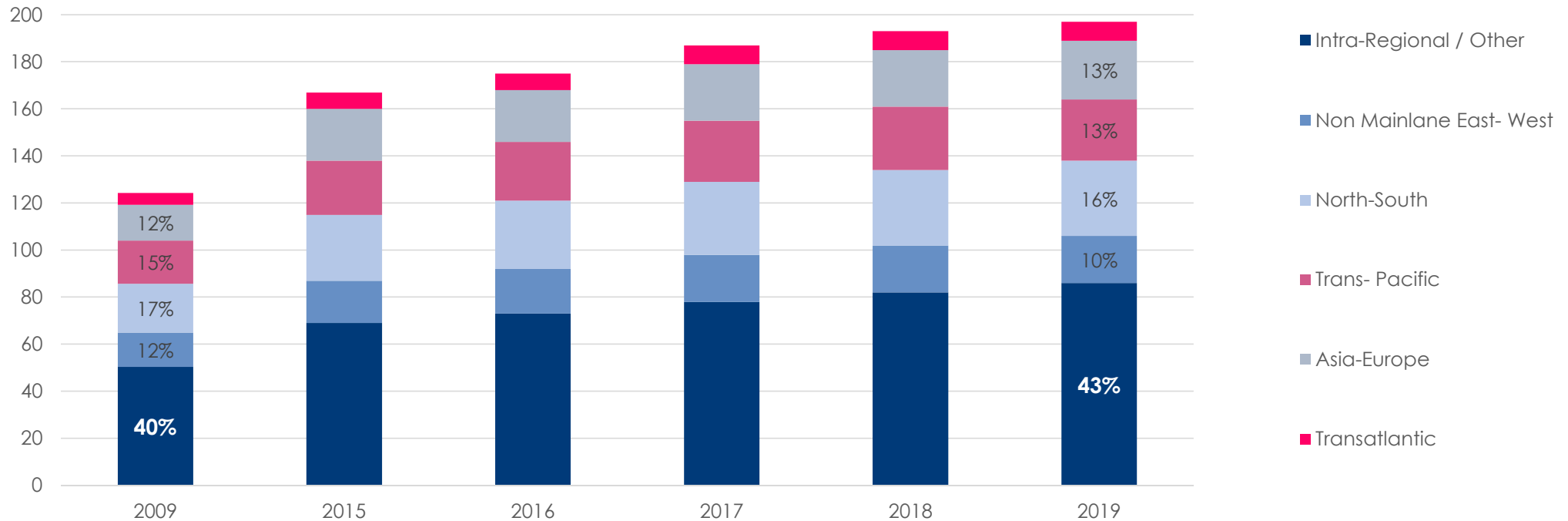
Source: UNCTAD calculations, based on MDS Transmodal, 2020b, World Cargo Database, 19 August.  
 Abbreviation: Q, quarter.

Tutte le rotte hanno risentito del Covid-19: le direttrici cinesi più delle altre



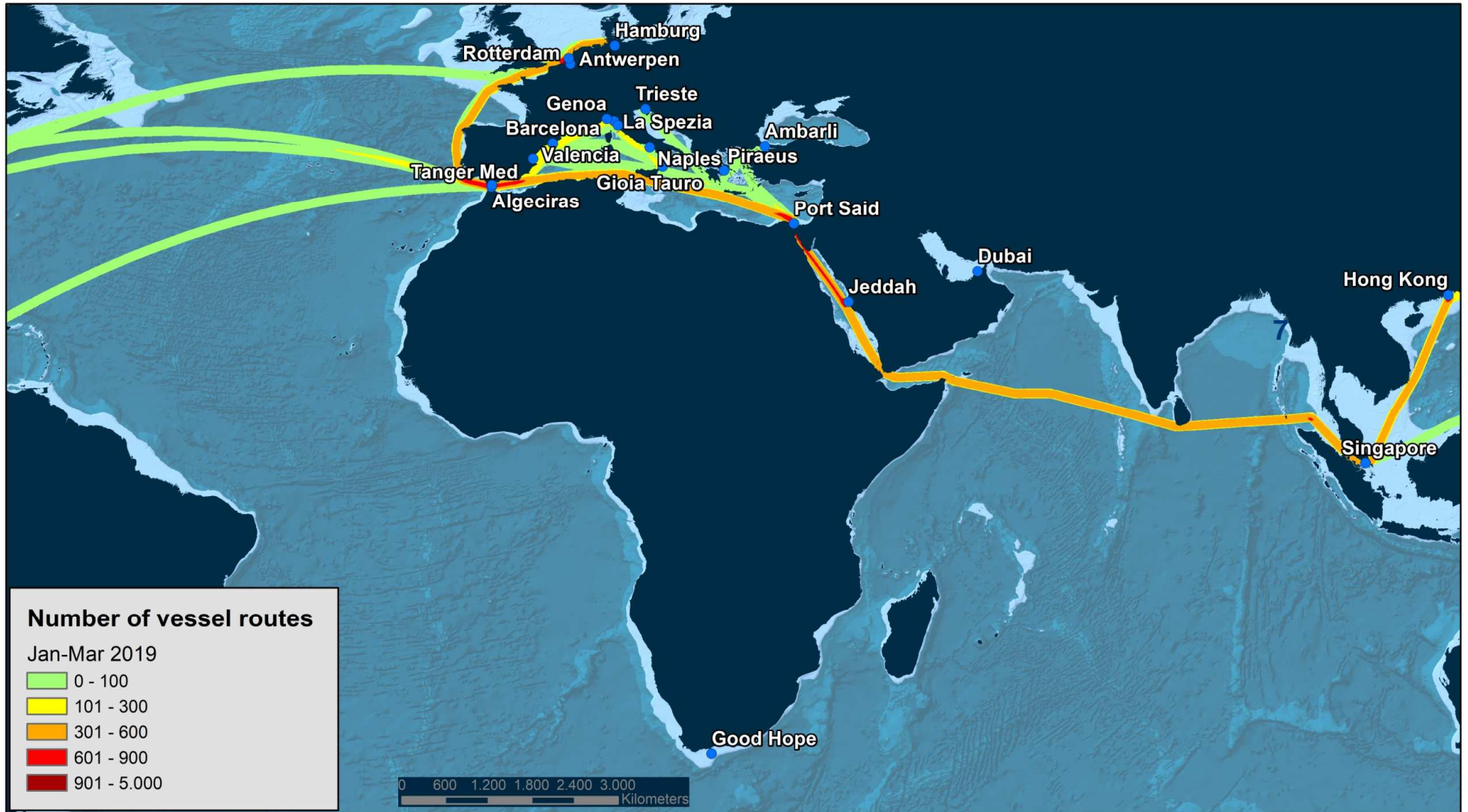
# Una spinta alla regionalizzazione della globalizzazione...data dalla capacità di adattarsi

Le rotte del commercio containerizzato globale. Anni 2009-2019 (% su mln TEU Movimentati)



- Circa il **70% del traffico** containerizzato si distribuisce sulle molteplici rotte secondarie... in particolare **le intra-regionali** (43%) sono **cresciute** in volume negli ultimi 10 anni **di oltre il 70% contro una media del 50%**.

# Mappa delle containership > 7.000 teus nei primi 3 mesi del 2019



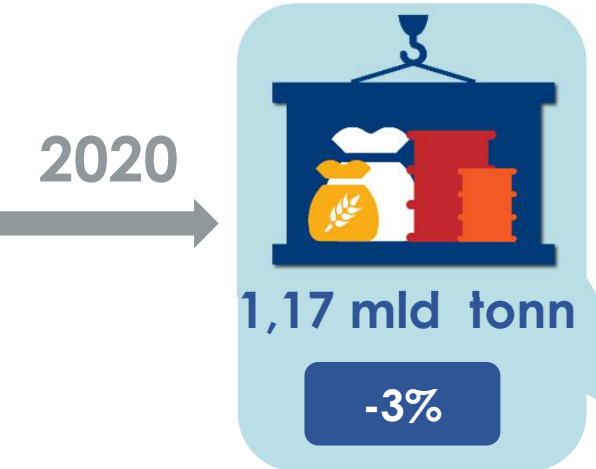
# Mappa delle containership 2020: la scelta del capo di Buona Speranza



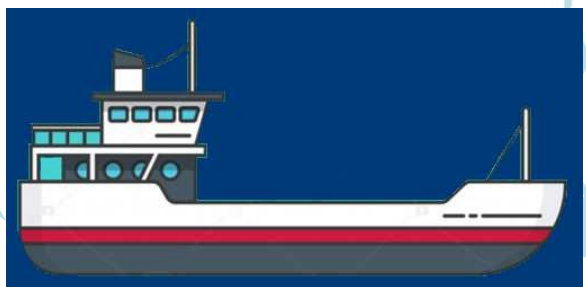


# Suez mantiene i volume grazie a politiche tariffarie spinte

**8-10%**  
**Commercio marittimo globale**






Grazie alla politica dei prezzi, oltre il 20% delle navi proviene da linee che usano Suez per la prima volta



**18.829 navi**  
**-0,3%**

Mediterranean Sea

Numero Navi

	4710	<b>-12,4%</b>
	5006	<b>-3%</b>
	5113	<b>+22%</b>
Altro....	<b>1792</b>	<b>+20%</b>

Gulf of Suez

Fonte: SRM su Suez Canal Authority

# ANALISI DEGLI SCENARI ED IMPATTO DELLA PANDEMIA COVID-19: LA «TEMPESTA PERFETTA» DEI NOLI

Alessandro Panaro

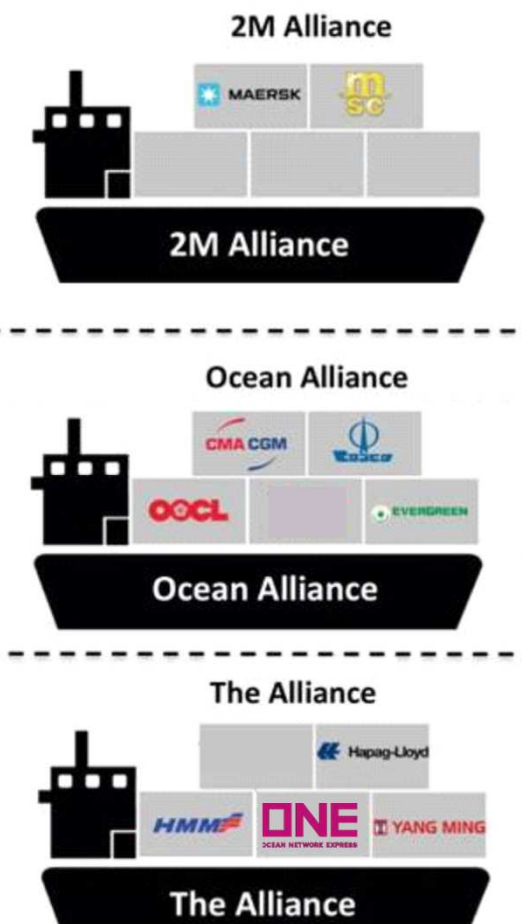
**Arianna Buonfanti**

SRM - Maritime Economy Dept.

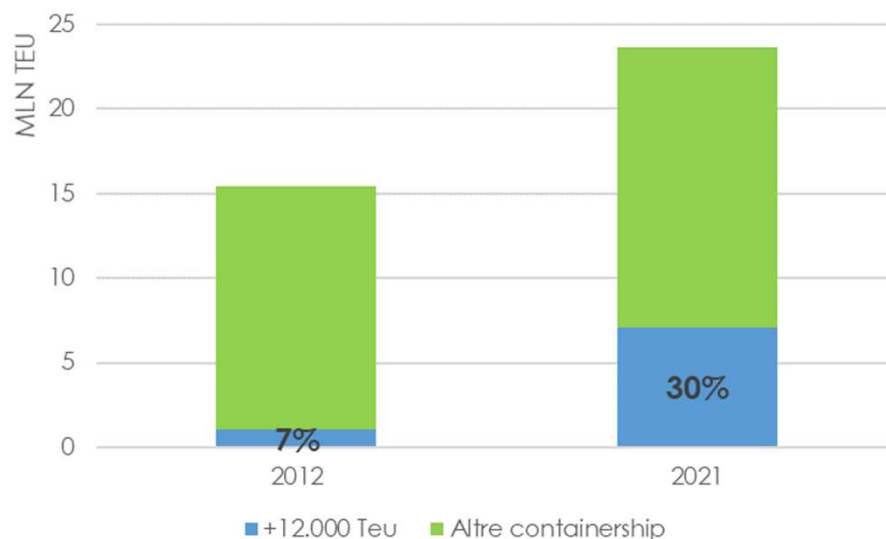
19 Marzo 2021

# Le dinamiche dello shipping: dalla competizione alla cooperazione

## Alleanze



## Gigantismo



## Concentrazione

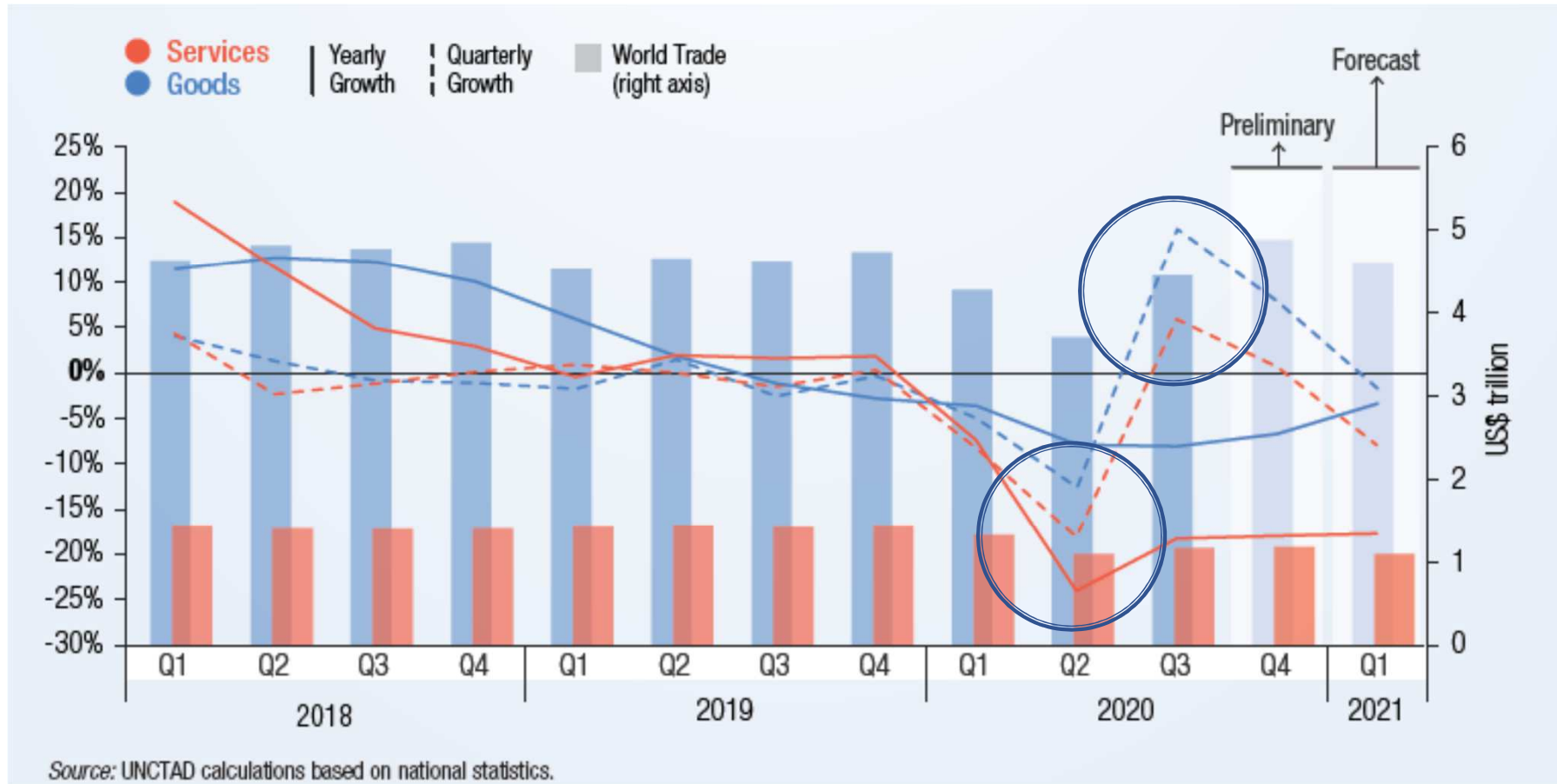
- I **Top 3 carrier** (Maersk, MSC, Cosco) detengono il **45,3% della flotta**.
- I loro bracci operativi nel **terminalismo** hanno una **quota del 37%**.

## Integrazione verticale

Carrier	Terminal	Logistics	Rail	Truck
Maersk	■	■	■	■
MSC	■	■	■	■
CMA CGM	■	■	■	■
Cosco	■	■	■	
Evergreen	■	■	■	■
Hapag-Lloyd	■	■		
ONE	■	■		■
Yang Ming	■	■		■
HMM	■	■	■	■

Fonte: SRM su Clarksons, OCSE, Unctad

# L'impatto del Covid-19 sul commercio internazionale di beni e servizi



Source: UNCTAD calculations based on national statistics.

Fonte: SRM su Unctad

- Dopo un andamento piuttosto costante dal 2018, il rallentamento per effetto della pandemia. Nel giro di un trimestre (dal 2° al 3° del 2020) si è passati da **-11,7% a +15,7%** per lo scambio di beni.

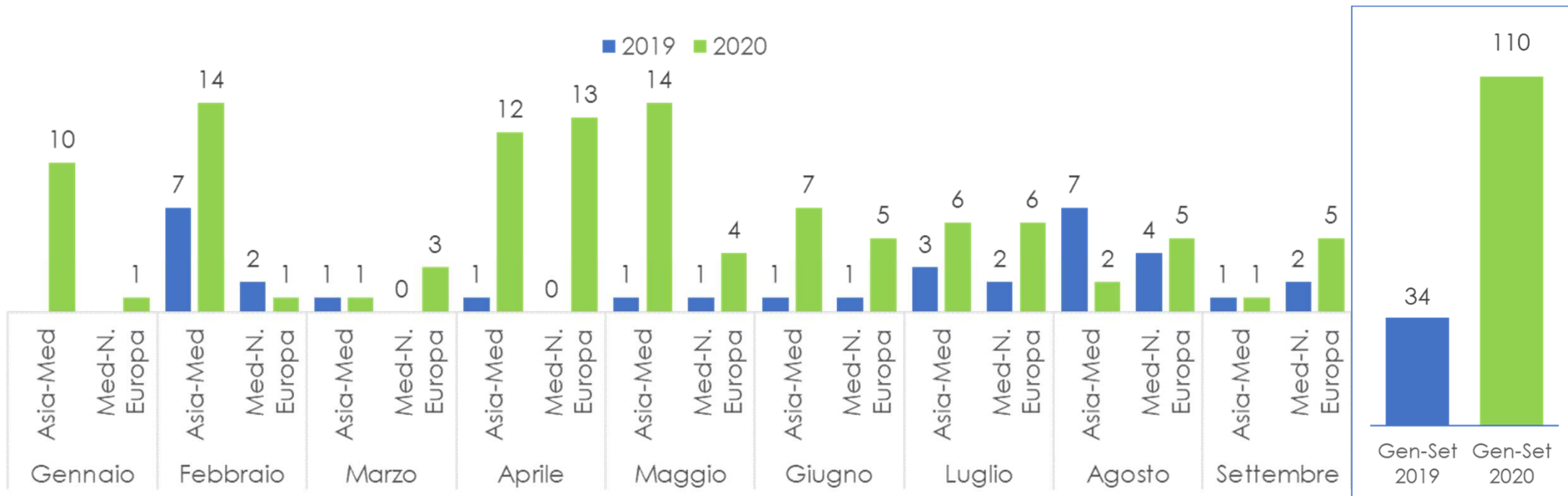
## L'impatto del Covid-19 sul trasporto marittimo: il container si mostra resiliente

13



- Lo spostamento della spesa dai servizi ai prodotti dei consumatori che hanno continuato a lavorare, ha innescato un boom negli acquisti di consumo e ha mantenuto alti i volumi di container.

# L'impatto del Covid-19 sulle strategie dei carrier sulle rotte del Med. Le blank sailing



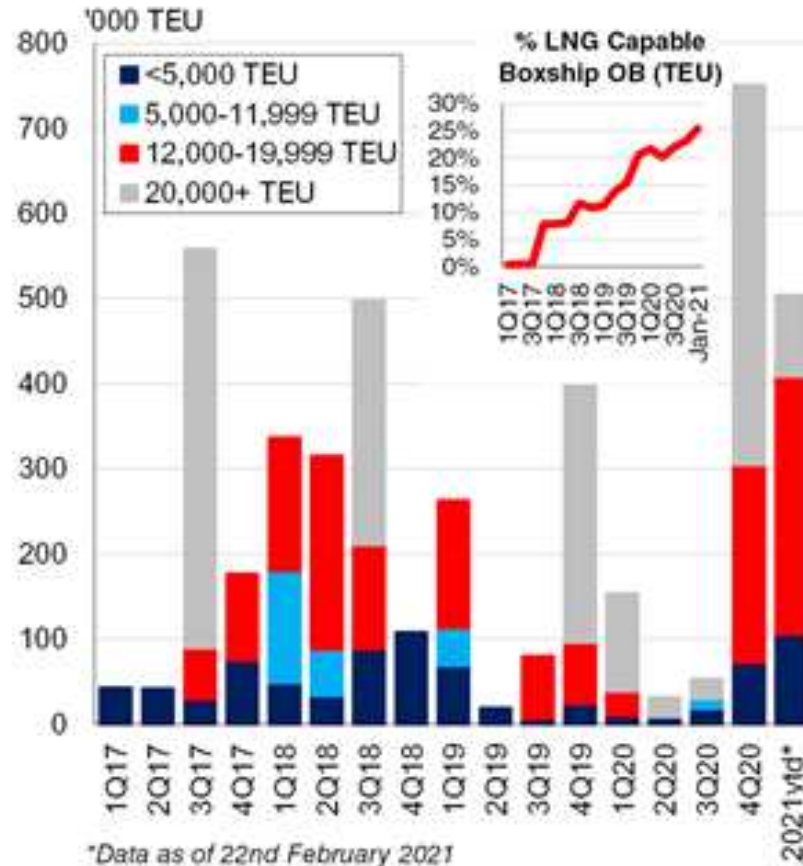
- Il numero medio di **containership** che arrivavano settimanalmente nei porti di tutto il mondo **è passato da -8,5% a giugno 2020 (su b.a) a -3%** ad agosto (su b.a.).
- Blank sailing, sospensione dei servizi, flotta inattiva sono le strategie adottate per adeguare la capacità alla domanda.

Fonte: Drewry e Unctad



# L'impatto del Covid-19 sulle strategie dei carrier: il rapporto fra orderbook e flotta attiva dopo il minimo ha ripreso un trend in forte crescita

- 1 Covid-19 e restrizioni
- 2 IMO Sulphur cap
- 3 Crisi economica post Covid



\*Data as of 22nd February 2021

Source : Clarksons Research

- La crescita della flotta è stata del 2,9% nel 2020, prevista del **3,9% nel 2021** e dell'**1,9% nel 2022**.
- Il rapporto fra navi in costruzione e unità già attive sul mercato a metà 2020 era al **7,4%**, un livello che non si vedeva dal 1989. Questo rapporto nel 2008 era del 52%. Tra il 2003 e il 2008, infatti, gli armatori ordinavano navi al ritmo di 164 milioni di tonnellate di portata lorda ogni anno.
- L'ultimo trimestre 2020 segna la maggior impennata degli ordinativi dal 2015. Importante la crescita della trazione a GNL.

# L'andamento dei noli non dipende soltanto dall'equilibrio tra domanda ed offerta: le cause

16

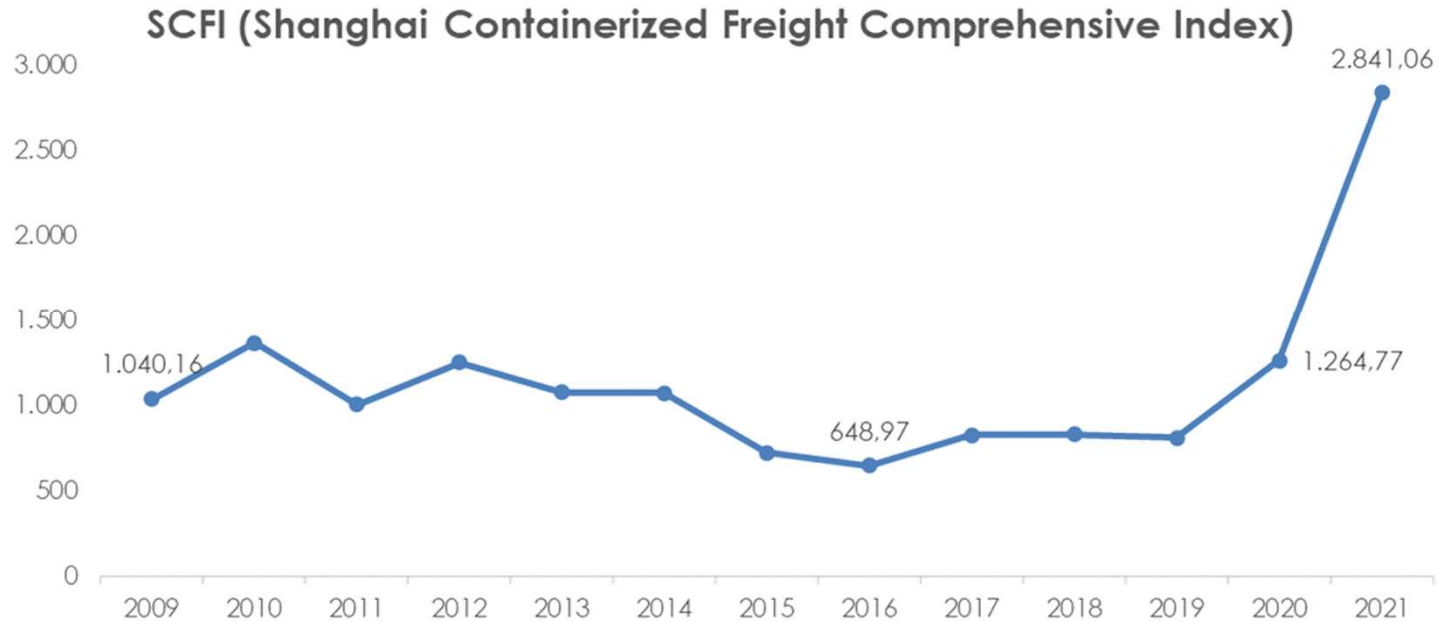
- Interruzione delle supply chain
- Strategia dei carrier di controllo dell'offerta: blank sailing
- Improvviso aumento nella domanda su alcuni mercati. Nel 2° semestre 2020 rispetto al 1°:
  - Export Cina verso gli USA: +54,5%
  - Export Cina verso L'Unione Europea: +27%
- Congestione dei porti
- Carezza di container vuoti in Asia.

AUMENTO DEI NOLI

Fonte: Drewry e Unctad



# L'andamento dei noli per il trasporto container



Il profitto operativo del trasporto marittimo container nel 2020

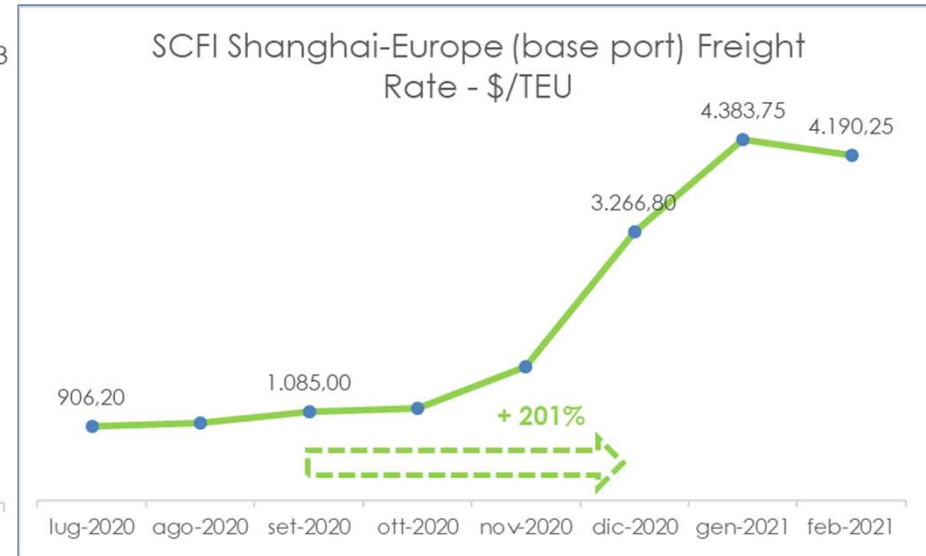
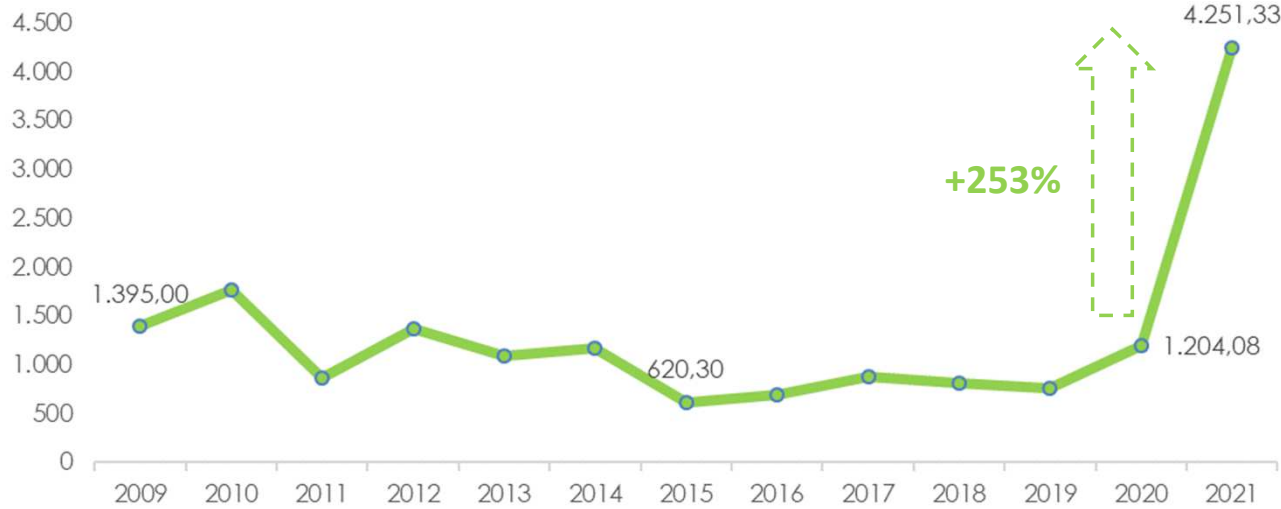
**20 mld\$**

Fonte: SRM su Clarksons e Drewry

- La strategia di controllo dell'offerta attraverso le **blank sailing** e il **basso costo del carburante** si sono rivelati **vincenti per la struttura finanziaria dei carrier**. Il profitto operativo del settore non era così elevato dal 2010.
- L'indice completo **SCFI** ha raggiunto il record storico di 2.885 a metà gennaio, in **aumento** del 188% rispetto a luglio 2020 e del **201% all'inizio del 2020** (dopo essere stato in calo del 15% a fine aprile).

# L'andamento dei noli per il trasporto container. La rotta Far East- Europe

### SCFI Shanghai-Europe (base port) Freight Rate - \$/TEU

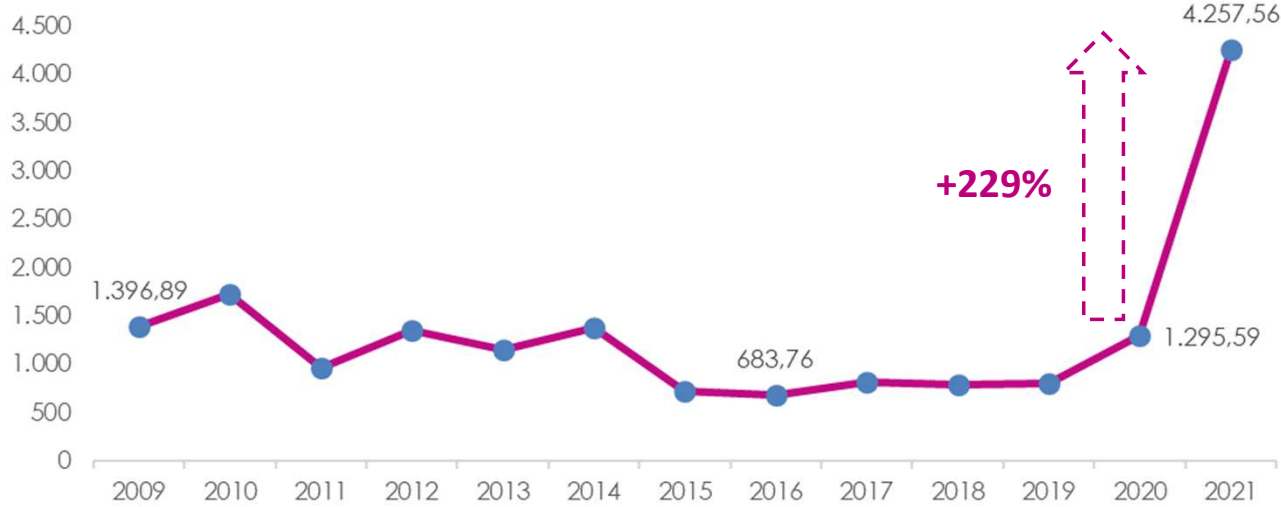


Fonte: SRM su Clarksons

- Le tariffe di trasporto spot box dell'Estremo Oriente-Europa sono più che triplicate nel quarto trimestre fino a un massimo di \$ 4.091 / TEU.

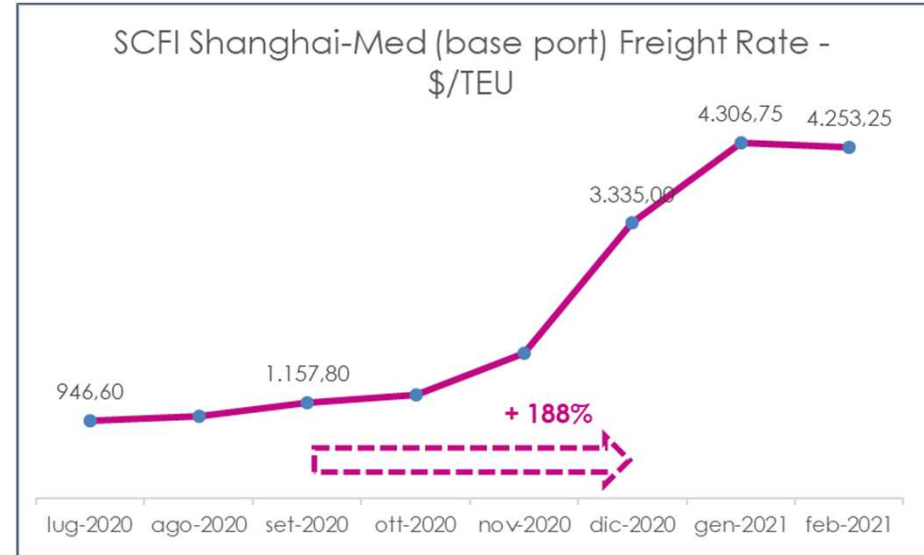
# L'andamento dei noli per il trasporto container. La rotta Far East- Med

SCFI Shanghai-Med (base port) Freight Rate - \$/TEU



Fonte: SRM su Clarksons

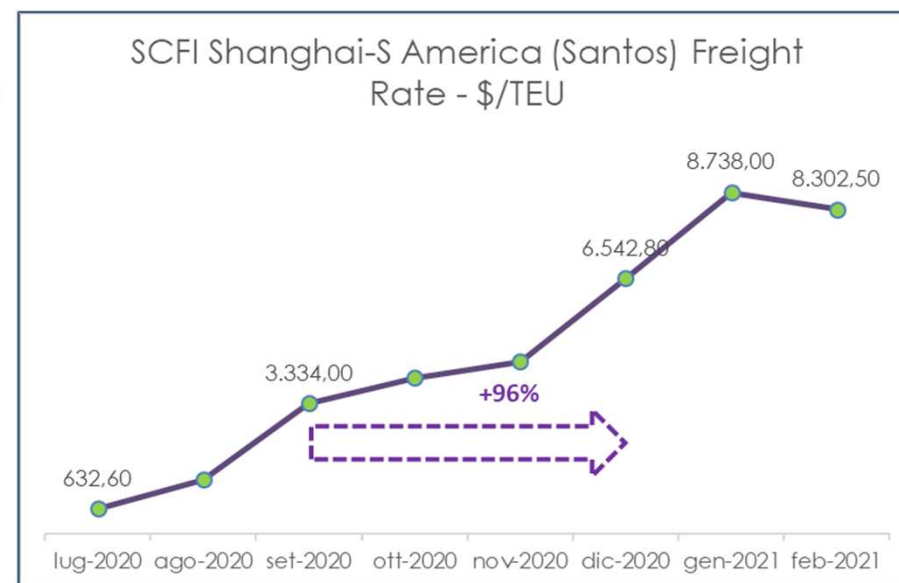
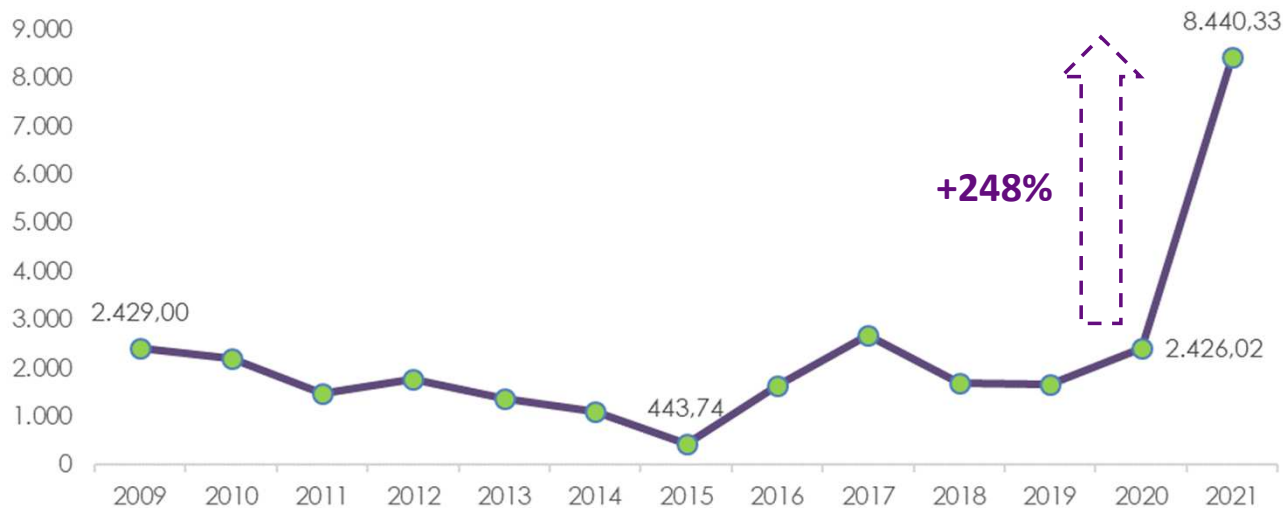
SCFI Shanghai-Med (base port) Freight Rate - \$/TEU



- Le tariffe di trasporto spot box dell'Estremo Oriente-Med sono quasi triplicate nel quarto trimestre.

# L'andamento dei noli per il trasporto container. La rotta Far East- South America

### SCFI Shanghai-S America (Santos) Freight Rate - \$/TEU

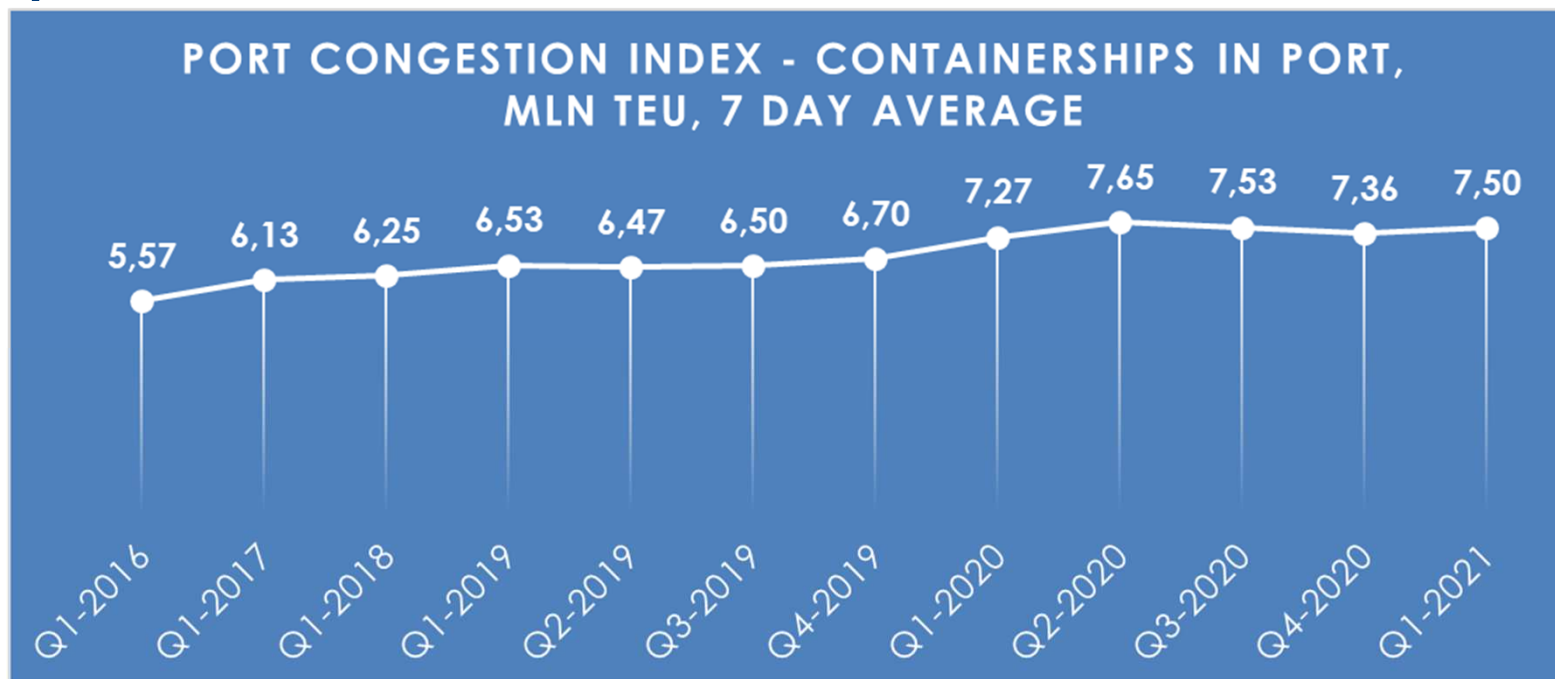


Fonte: SRM su Clarksons

- Le tariffe di trasporto spot box dell'Estremo Oriente verso il Sud America, in particolare Brasile, hanno raggiunto livelli record. A partire da metà 2020 la ripresa della domanda ha coinciso con quella di Stati Uniti ed Europa sfociando in un contenzioso su container e navi.
- L'aumento interessa diversi settori che dipendono dalle importazioni cinesi, in particolare l'industria dei prodotti elettrici ed elettronici.

## L'impatto del Covid-19 sulle strategie dei carrier. Gli effetti: l'indice di congestione portuale

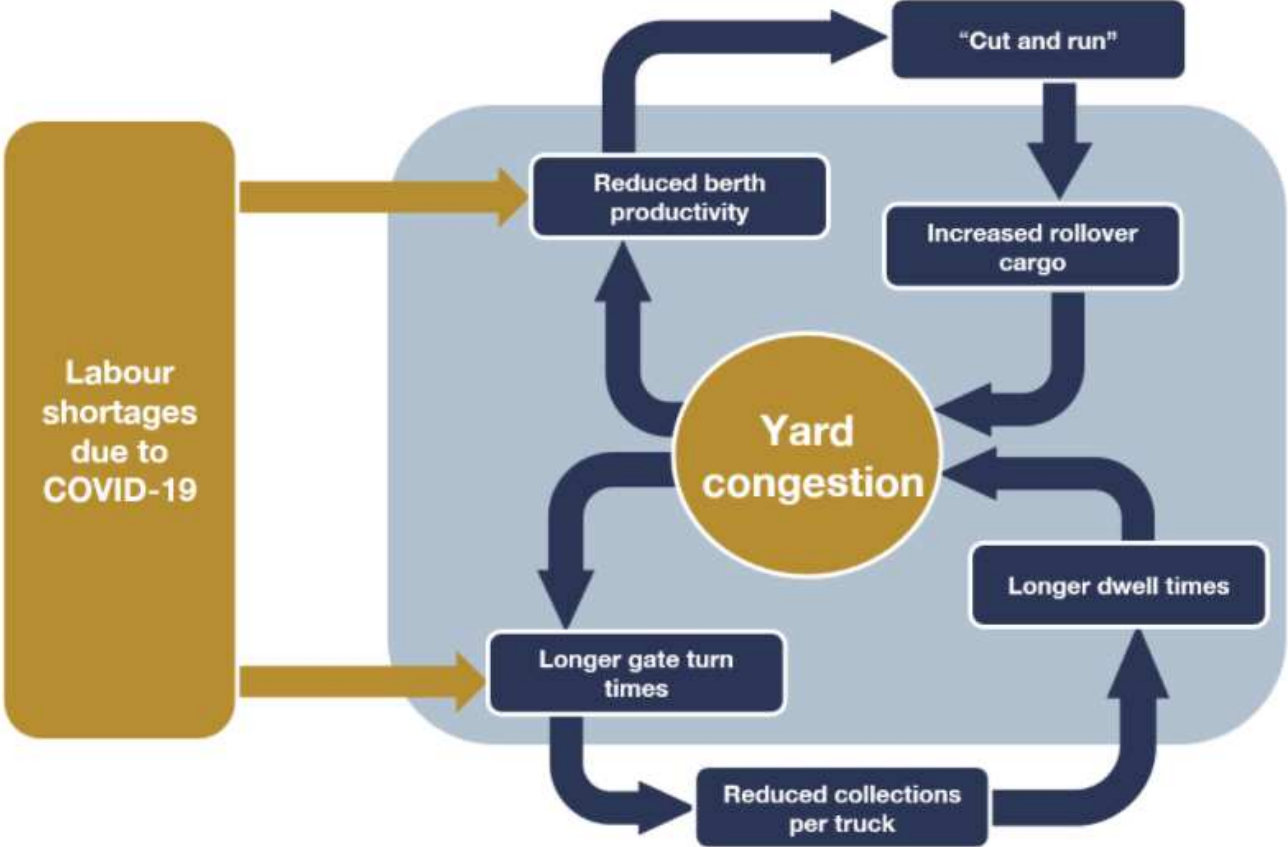
21



Fonte: SRM su Clarksons

- Il rialzo dei noli si accompagna ad un **abbassamento della qualità del servizio e dell'affidabilità** (minore puntualità, congestione dello spazio, squilibrio delle attrezzature).
- Quasi 1/3 della flotta attiva , pari a 7,5 milioni di TEU, mediamente è 7 giorni in porto.
- La scarsità dell'equipment spinge al rialzo i noli e introduce pratiche tariffarie *premium*.

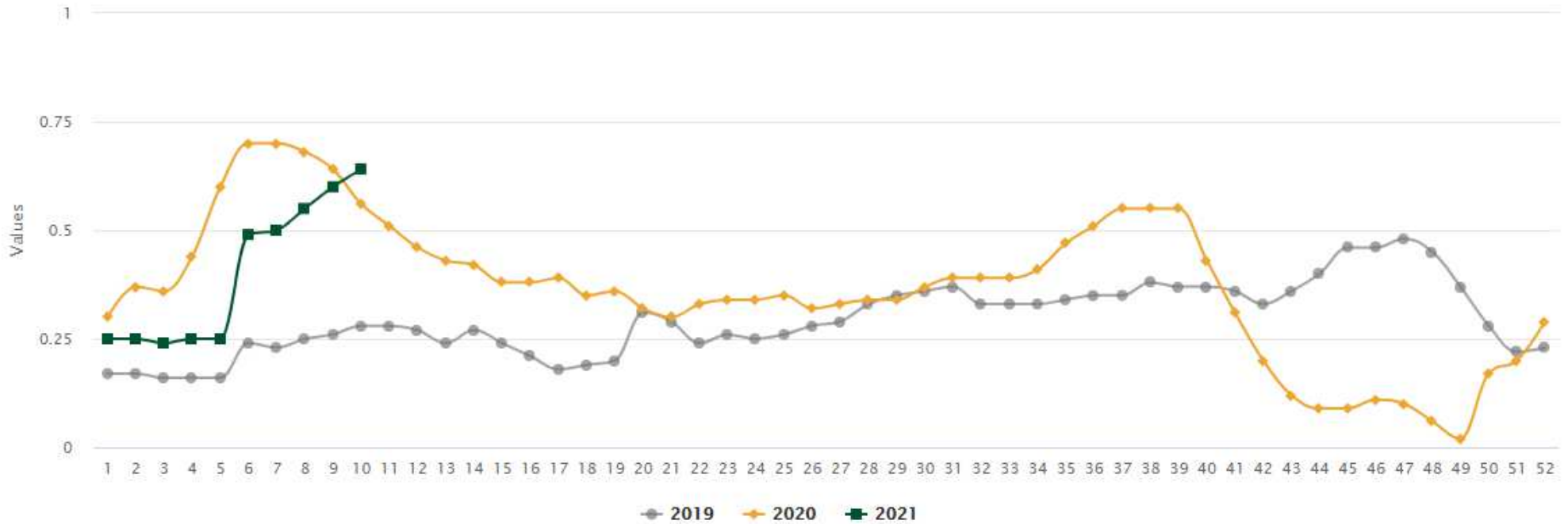
## The vicious cycle of yard congestion



Fonte: Drewry

- La congestione degli spazi portuali inevitabilmente si riflette anche sui servizi dello shipping. 

# Mancanza di container vuoti. Container Availability Index a Shanghai



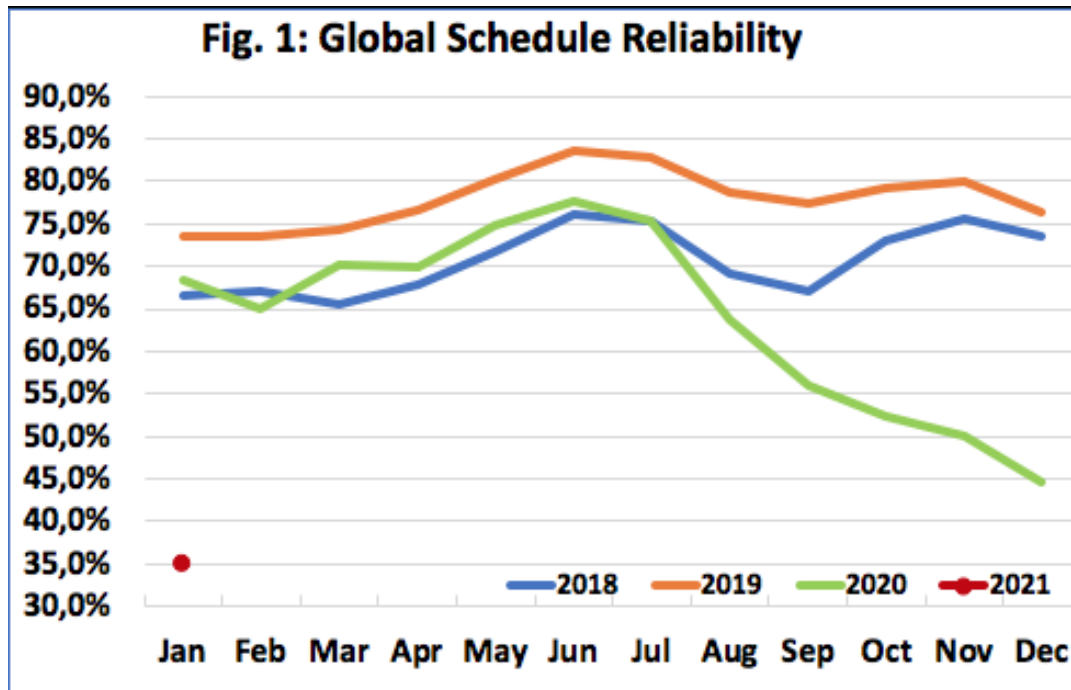
WEEK:  LOCATION: SHANGHAI EQ TYPE: 40

Fonte: SRM su Container xChange

■ Grazie all'aggressivo riposizionamento dei vuoti verso la Cina da parte dei carrier, la situazione a Shanghai sta tornando alla normalità.



## Gli effetti della congestione sull'affidabilità



Fonte: Sea- Intelligence

- Nel gennaio di quest'anno la **puntualità** è stata riscontrata solo nel **34,9% dei casi**.
- Parallelamente, ha continuato a crescere la media di giorni di **ritardo** per le navi il cui approdo risulta posticipato. In gennaio questa è stata infatti di **6,42 giorni** (a dicembre erano 5,74 giorni, a novembre 5,21, a dicembre 2019 4,02).
- Con questo ritardo medio di 7 giorni al di fuori di LA / LB, la capacità equivalente a 646.000 TEU o al 7,6% della capacità dispiegata nel Transpacifico è stata "persa" nel 2020-2H, che sarebbe stata altrimenti in distribuzione. Oltre alla **perdita di entrate**, la soppressione delle partenze **riduce** anche la **possibilità di riposizionare container vuoti** da 40 'in Cina durante il viaggio di ritorno.



- Una maggiore spinta verso **l'integrazione verticale**



- **Ricollocamento dei traffici:** Spinta alla regionalizzazione, perché si cercano mercati di importazione più vicini sia per il caro noli sia per la maggiore affidabilità del servizio.
- **Uso «più congruo» del container:** nel periodo dei noli bassi tutti i tipi di merci viaggiavano in container.

# Riflessioni sul futuro: riassetamento



Fonte: SRM su Drewry Maritime Research

000 TEUs	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>West Mediterranean</b>	29.469	29.706	27.798	30.382	32.063	33.142	33.993
<b>North America</b>	67.712	68.319	65.226	72.833	76.430	79.581	82.730
<b>Europe</b>	135.719	139.743	133.342	143.661	151.204	156.526	161.398
<b>Asia</b>	423.435	433.378	430.825	469.703	493.322	514.822	536.538
<b>World</b>	784.264	800.913	783.849	853.533	896.517	935.232	974.165



# Conclusioni e spunti

- Il mondo che uscirà dal post Covid sarà più complesso del precedente:
  - Proseguirà la ricerca di nuovi assetti competitivi delle Alleanze: ancora razionalizzazione delle rotte
  - Ricerca di nuove rotte ? Buona speranza e Rotta artica saranno il futuro ?
  - Spinta alla regionalizzazione (intra-asiatiche, Intra med) potrebbe portare ad un riassetto dei noli seppur nel medio-lungo
  - Reshoring e ripensamento delle supply chain globali
  
- I noli dovrebbero riassetarsi gradualmente anche se la spinta al gigantismo potrebbe portare ad una maggiore selezione di porti, e quindi una ridefinizione dell'offerta con effetti non prevedibili.
- Il commercio *on-line* è aumentato in modo spropositato durante i *lockdown* (+15,4%, 2 milioni di nuovi consumatori); il normalizzarsi della situazione dovrebbe portare l'offerta di nuovo su livelli accettabili.

E' vero che «il  
mare è in  
tempesta»  
ma:



IL MARE CALMO NON  
HA MAI RESO IL  
MARINAIO ESPERTO

—  
FRANKLIN D. ROOSEVELT



**Grazie per l'attenzione**

[www.srm-maritimeconomy.com](http://www.srm-maritimeconomy.com)

seguici su

