



STUDI PER LA GESTIONE  
DELLE ECONOMIA  
E DELLE AZIENDE

## **OSSERVATORIO *Piattaforma logistica delle Marche (OPLM)*: Rapporto 2012**

### ***“TERMINAL HANDLING CHARGES (THC) E COMPETITIVITA' DEL PORTO DI ANCONA”***

*Ancona, ottobre 2012*

---

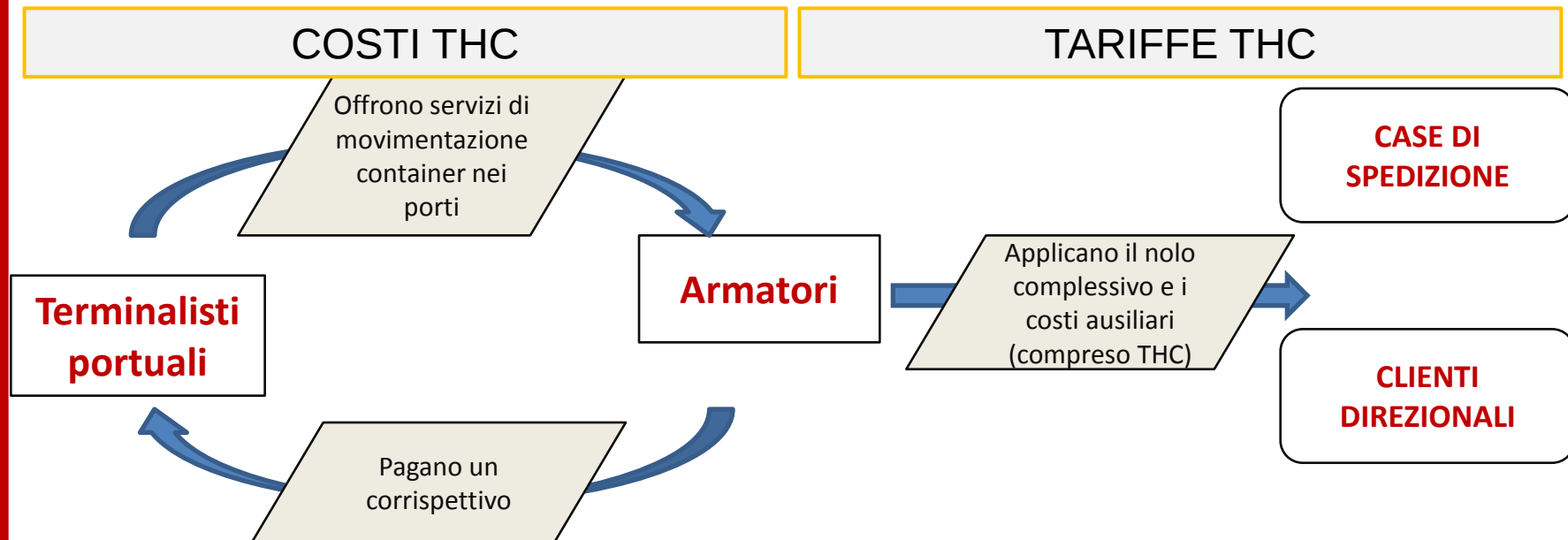
# **TERMINAL HANDLING CHARGES E COMPETITIVITA' DEL PORTO DI ANCONA**

**Domanda chiave:**

**Rispetto ai costi e ai servizi che attengono  
al THC , qual è il posizionamento di Ancona  
rispetto agli altri porti dell'Adriatico?**

## Definizioni

- Per THC, ovvero **Terminal Handling Charges**, si intendono costi di imbarco/sbarco di un contenitore. Tecnicamente si tratta delle operazioni di gruaggio e di piazzale e servizi ad essi correlati.
- Tale costo viene addebitato dal terminalista alla compagnia di navigazione. Di fatto il valore del THC è costituito dalla tariffa che viene applicata al cliente finale (casa di spedizione/impresa) dall'armatore.
- **Le tariffe di THC applicate ai clienti finali dagli armatori e il costo dei servizi di THC applicato agli armatori dai terminalisti, non sono peraltro esattamente allineate.**



## Un esempio: caso Indesit – i costi BASE di una spedizione

| PORTO DI ORIGINE                                    |                                        |                      | NOLO                    |                             | P. DESTINAZ.                                      |                                                    |
|-----------------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Inland Haulage Export (da luogo di carico al porto) | THC in origine (Origin Handling Costs) | Document. Fee Origin | BAS Basic Ocean Freight | BAF Basic Adjustment Factor | THC a destinazione (Handling Charges Destination) | Inland Haulage in Import (dal porto alla consegna) |
| FOB (free on board)                                 |                                        |                      |                         |                             |                                                   |                                                    |
| C&F (Costs and freight)                             |                                        |                      |                         |                             |                                                   |                                                    |
| DOOR (Franco destino)                               |                                        |                      |                         |                             |                                                   |                                                    |

- Questo è l'esempio di una spedizione internazionale via mare.
- Nel caso di un termine di resa FOB, l'azienda paga solo il THC del porto di origine, se invece vende franco destino è a suo carico anche il THC del porto di destinazione.
- Le voci comprese nel modello possono dirsi i costi base di una spedizione, di fatto l'articolazione è molto più ampia.

## ALTRI SERVIZI E TARIFFE COMPRESE IN UNA SPEDIZIONE

Agenzia

35 - 45 €

Agenzia

100 – 150 €

per ogni pratica per x  
container

Compagnia

12-15 €

|     |                                                   |
|-----|---------------------------------------------------|
| CAF | Currency Adjustment Factor                        |
| CCL | Container Cleaning                                |
| CDD | Submission of Cargo Declaration Data Fee - Import |
|     | Congestion Surcharge                              |
| CTO | Container Terminal Order (CTO) Fee                |
| CUC | Chassis Unit Charge                               |
| DCF | Dangerous Cargo Documentation Fee                 |
| DDF | Documentation Fee - Destination                   |
| DPA | Transport Arbitrary - Destination                 |
| EIS | Equipment Imbalance Surcharge                     |
| EMF | Equipment Management Fee                          |
| ERS | Emergency Risk Surcharge                          |
| EXP | Export Service Charge                             |
| GRI | Abbreviation for "General Rate Increase"          |
| HDL | Lift On Lift Off                                  |
| IEC | Inspection Empty Containers                       |
| IMO | Dangerous Cargo Surcharge                         |
| IMP | Import Service Charge                             |
| MHH | Merchant Haulage                                  |
| OPA | Transport Arbitrary - Origin                      |
| OWC | On Wheel Charges                                  |
| PAE | Port Additional / Port Dues - Export              |
| PSE | Port Security Charge - Export                     |
| PSI | Port Security Charge - Import                     |
| SBF | Standard Bunker Adjustment Factor                 |
| SEP | Special Equipment Surcharge                       |
| SER | Carrier Security Charge                           |
| STT | Suez Transit Fee                                  |
| TCI | Temporary Customs Import                          |
| WFC | Wharfage                                          |
|     | War Risk                                          |

■ Le voci di costo di una spedizione possono essere molte altre.

■ Gli **armatori tendono a "spacchettare" il servizio** in una serie di operazioni per ciascuna delle quali si applica un corrispettivo a fronte della prestazione svolta.

■ In alcuni casi le prestazioni e i relativi corrispettivi attengono alle **agenzie marittime**, in altri competono agli **armatori stessi**.

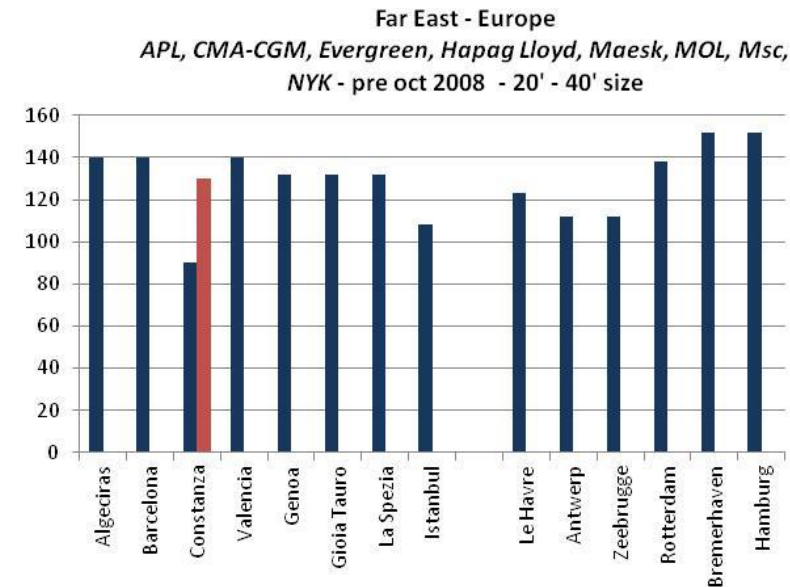
# TERMINAL HANDLING CHARGES: COME NASCONO

- i Terminal Handling Charges sono definiti, dalle compagnie di navigazione, oneri ancillari, associati alla movimentazione dei container.
- **Prima** dell'avvento dei container le **compagnie pagavano una quota o tutti i costi relativi al carico e allo stivaggio della merce e si rivalevano degli stessi attraverso i prezzi di nolo.**
- Ma l'European Shipping Council (ESC) verso la **fine degli anni Ottanta** richiese che tali oneri fossero disaggregati in maniera da ottenere maggiore trasparenza.
- Si arrivò ad individuare una serie di elementi (17) di cui circa l'80% sarebbero stati imputati ai proprietari della merce. Ciò significa che quei costi (THC) sono fatti ricadere sul cliente finale.
- Il 20% dei costi ricadeva sulle compagnie di linea (**CESNA formula – dated 2.8.89**). Sostanzialmente la responsabilità delle compagnie rimane da sottobordo alla stiva.

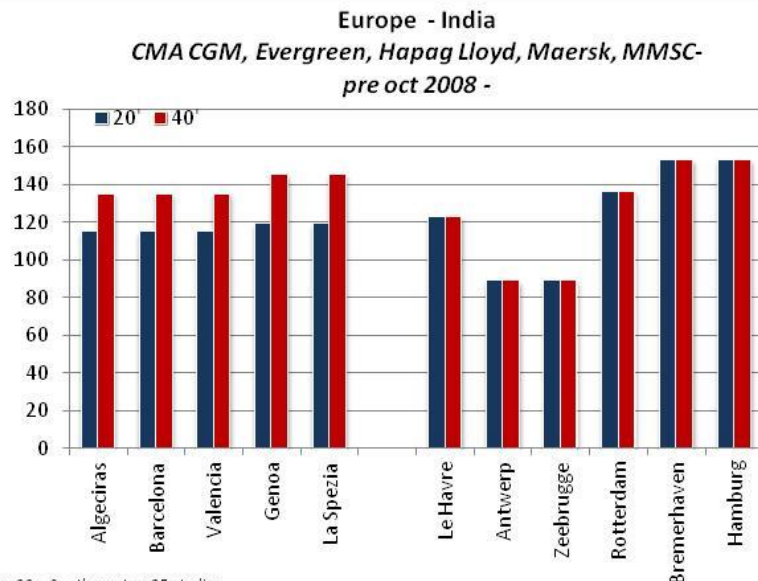
Table 2: Split of THC Charges between Shipper and Ship Operator

|    | ACTIVITY                                                                         | COVERED BY   |
|----|----------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 01 | Delivery MT and receiving full (+all associated clerical work and reporting)     | THC          |
| 02 | Inspection and reporting condition of container/ completion interchange          | THC          |
| 03 | Inspection and reporting of seals and wiring, removal invalid labels, re-sealing | THC          |
| 04 | Movement of container on/from chassis, barge or wagon                            | THC          |
| 05 | Internal transport of container to or from stack                                 | THC          |
| 06 | Handling container into or out of stack                                          | THC          |
| 07 | Reporting of chassis, barge and wagon activities in and or out of terminal       | THC          |
| 08 | Storage of full container within time limits defined by Conference               | THC          |
| 09 | Take laden box out of stack                                                      | THC          |
| 10 | Internal transport from stack to ship's side under hook                          | THC          |
| 11 | Move of container from ship's side to ship's rail                                | THC          |
| 12 | Move of container from ship's rail into ship's cell                              | Freight rate |
| 13 | Opening and closing hatch covers                                                 | Freight rate |
| 14 | Lashing of container                                                             | Freight rate |
| 15 | Physical and clerical planning of vessel operation + reporting                   | Freight rate |
| 16 | Overtime                                                                         | Freight rate |
| 17 | Wharfage                                                                         | Freight rate |

# COSA SUCCEDDE FINO AL 2008



Felixtowe e Southampton . 69 sterline - \*Constanza: 130 € per i 40 piedi in US\$ - \*Istanbul 108 US \$



Felixtowe 89 e Southampton 85 sterline

## FINO AL 2008

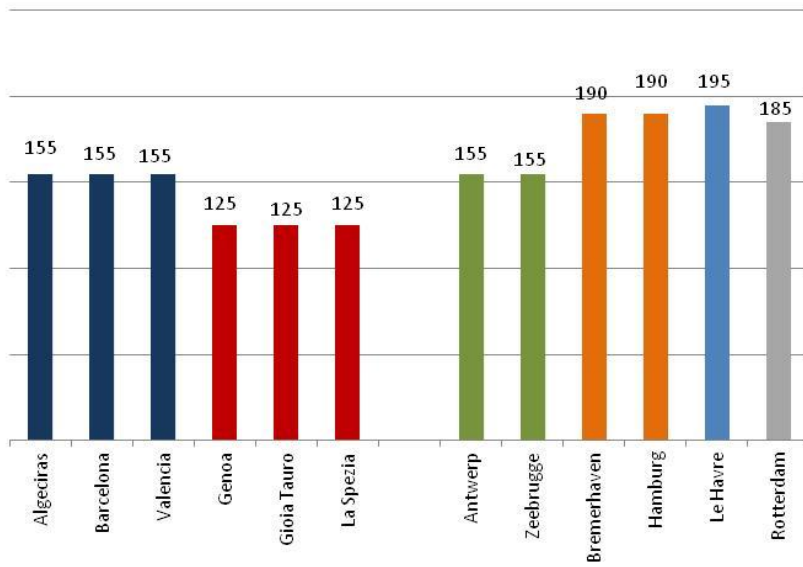
- determinati in base alle rotte
- nel Mediterraneo differenziati tra 20' e 40' in alcune rotte, in particolare India-Europa.
- poca differenza, all'interno di uno stesso porto, tra le diverse compagnie

## NEL FRATTEMPO CAMBIA LO SCENARIO PORTUALE

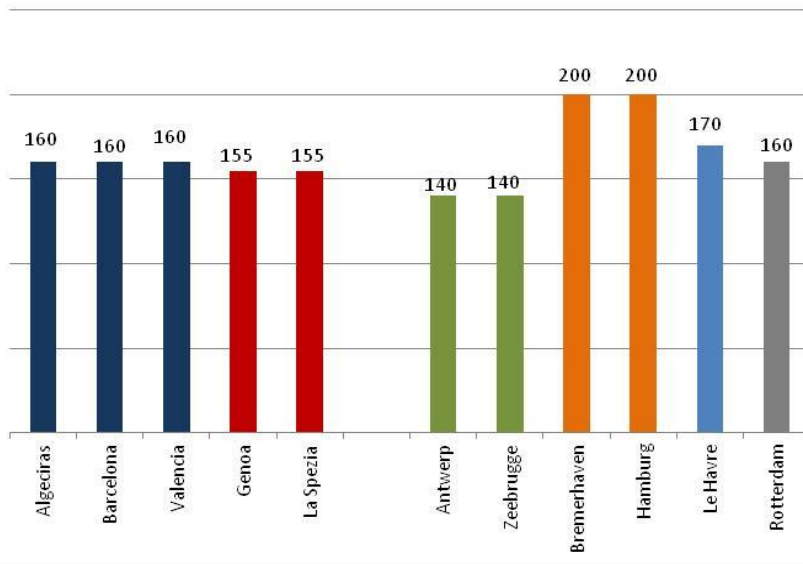
- Controllo dei porti da parte dei carrier (APM, P&O ports, Terminal Link)
- Grandi terminalisti mondiali sulla scena europea (PSA, HPH, DP World ecc.)

## DALL'OTTOBRE 2008 in poi...

Maersk - THC in € post oct 2008



Evergreen - THC in € post oct 2008

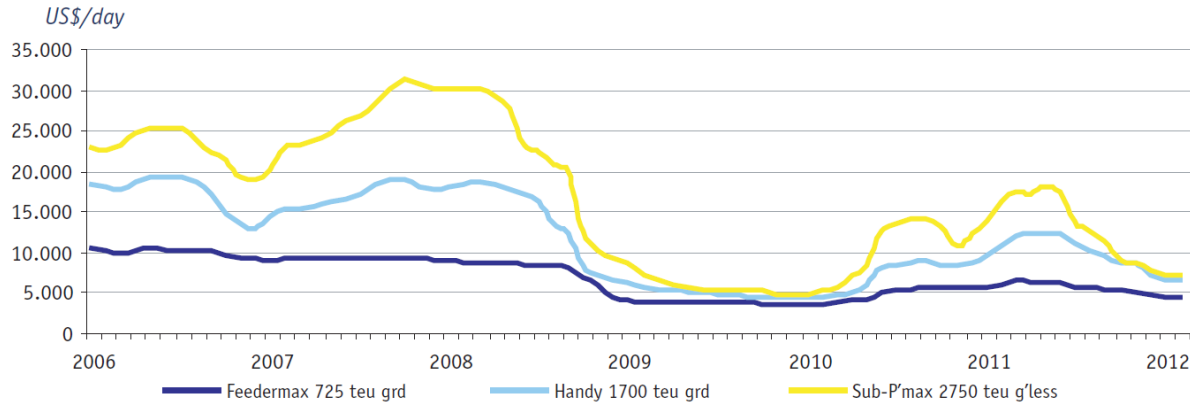


### OTTOBRE 2008

- Fine delle conferenze
- cambiano radicalmente le modalità di applicazione dei THC
  - **country THC** come strumento di semplificazione
  - **Abolizione delle rotte commerciali** nelle tariffe THC
  - THC sono più strettamente allineati ai costi.
  - Pubblicazione sui siti web dei THC
  - Ogni carrier tende a comprendere nel costo del THC un proprio sistema di servizi. Poche le differenziazioni ma esistenti (ad esempio i giorni di sosta gratuiti)
- Non vi è comunque totale allineamento -tra i costi della movimentazione dei container su gru e piazzale e i costi del THC.

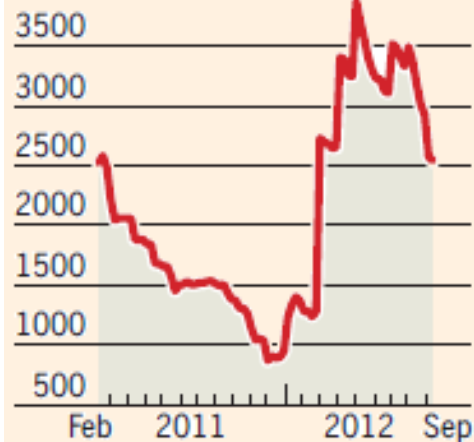
# THC – COMPONENTE PIU' STABILE RISPETTO AL NOLO

## Andamento noli navi portacontainer



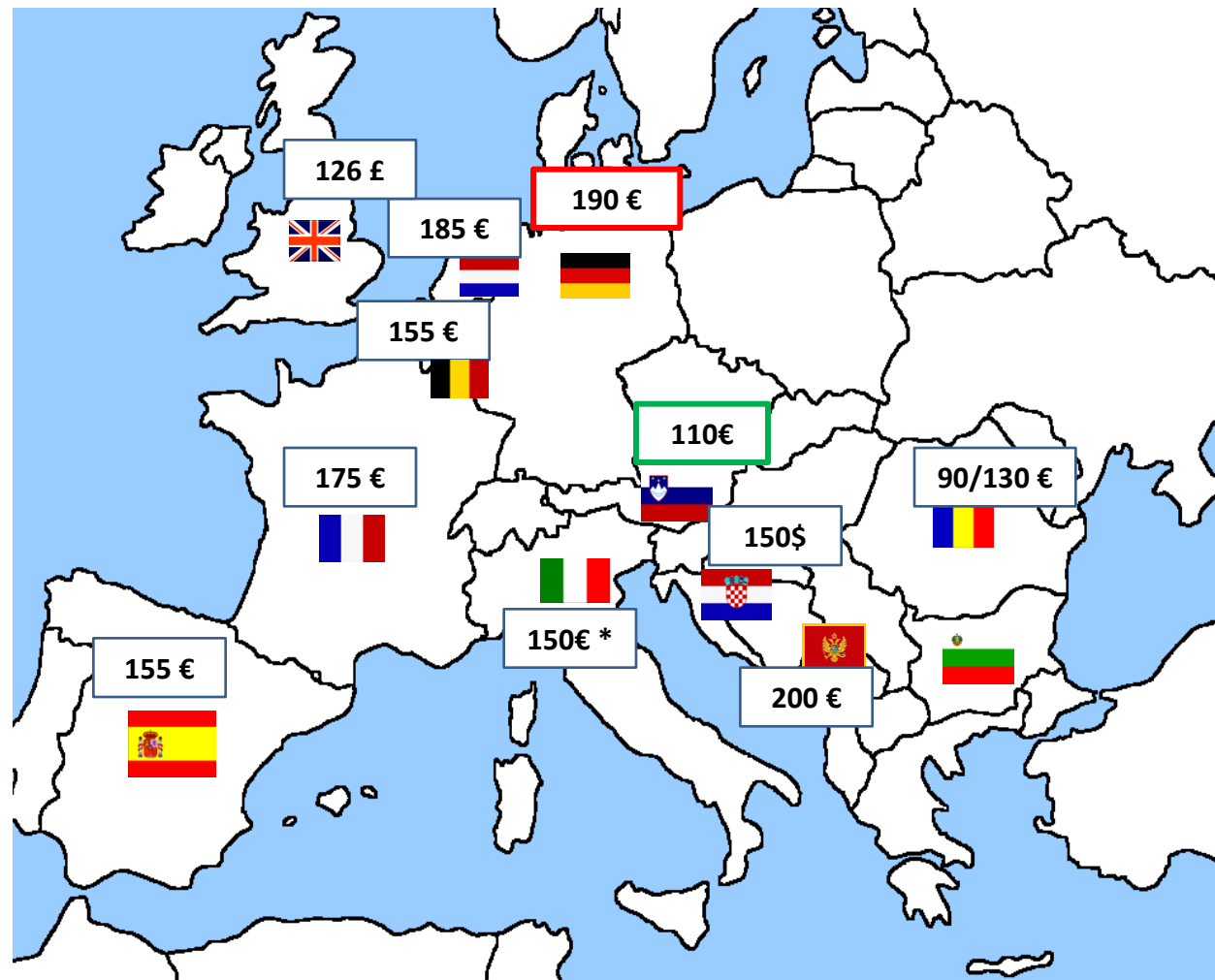
Fonte: Clarkson Research Studies.

### World Container Index's Shanghai - Rotterdam container freight rate Per 40ft container load (\$) 4000



- Per almeno 15 anni i valori sono rimasti stabili.(non sono aumentati ma neanche diminuiti per effetto di una maggiore produttività dei terminal).
- Quindi THC stabili, ma differenziati a seconda delle rotte commerciali. Come conseguenza il rapporto tra THC e rata di nolo è variato sensibilmente a causa della forte fluttuazione delle rate di nolo.
- Pur variando da Paese a Paese il THC rispetto al nolo incide nell'ordine del 10-15%
- E' evidente che in fase di recessione il peso delle THC sulla tariffa complessiva è più elevato, visto l'abbassamento dei noli.

- La mappa mostra le tariffe THC applicate dal principale operatore mondiale.
- Sono tariffe riferite generalmente a **dry da 20 e 40 piedi**, si differenziano per valori più alti gli high cube e i reefer.
- La mappa mostra chiaramente che in aree in cui il costo del lavoro è più basso e meno soggetto a vincoli il valore del THC è minore. E' il caso della Slovenia ma anche della Romania e della Croazia (i cui valori sono in dollari)



Status: 1 June, 2009

\* Dal 20 maggio 2012 162 euro

## Lo scenario



```
** 150 in import
```

- **OBIETTIVO** - Comprendere il punto di vista degli armatori, relativamente ai costi e ai relativi servizi che attengono ai cosiddetti Terminal Handling Charges
- **METODOLOGIA** - Sono stati intervistate 5 compagnie di navigazione che operano con servizi regolari container sul porto di Ancona.
  - MAERSK – tramite spin off SEAGO LINE
  - MSC
  - EVERGREEN line
  - COSCON
  - SERMAR Line

Non tutti gli operatori hanno deciso di rispondere alle nostre domande in maniera completa, ma tutti hanno fornito un numero sufficiente di informazioni specifiche su Ancona.

## I COSTI DI THC – I TERMINALISTI

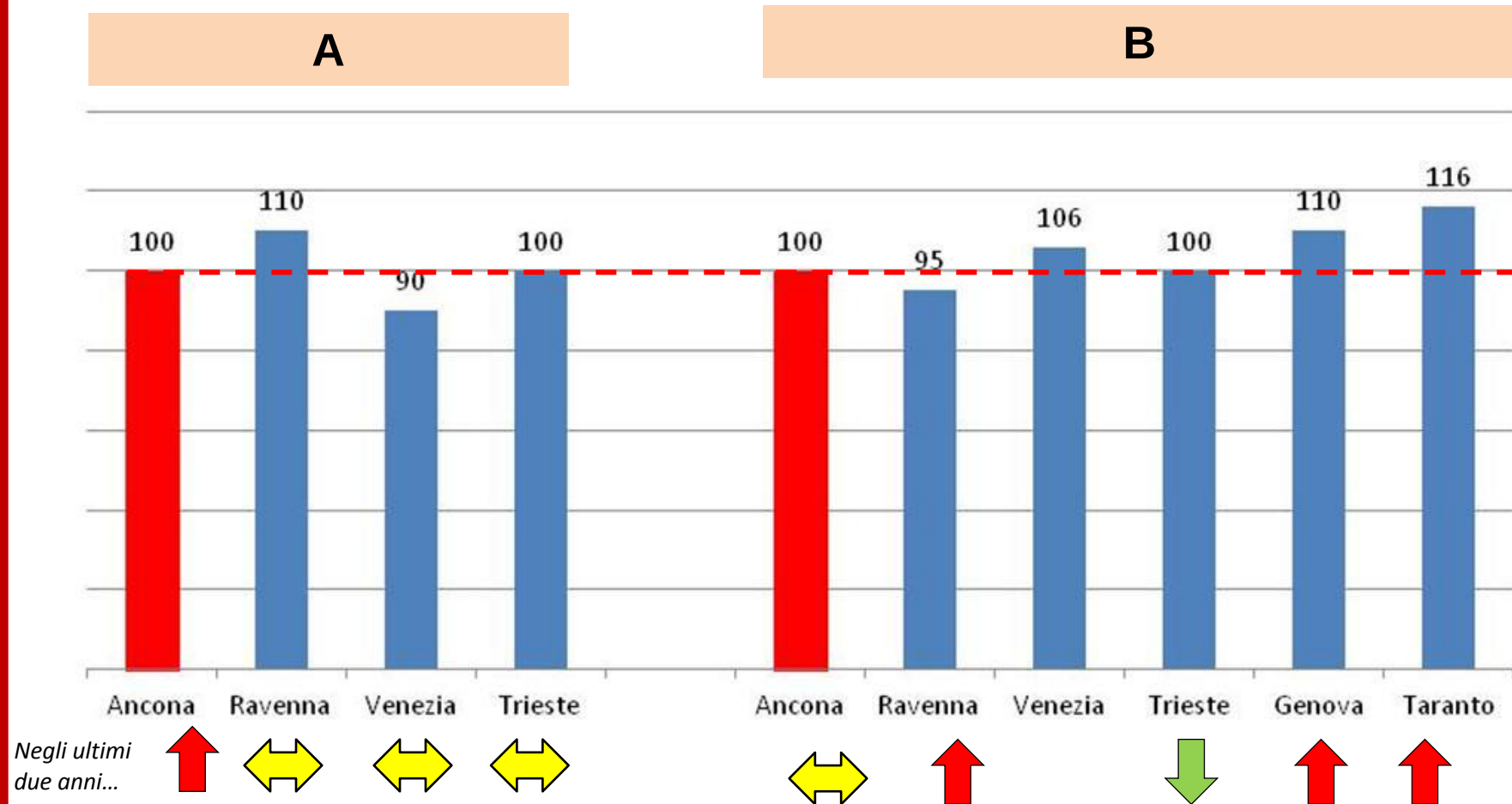
- I costi di THC vengono applicati dai terminalisti agli armatori. Nei principali porti Adriatici italiani i terminalisti sono i seguenti:



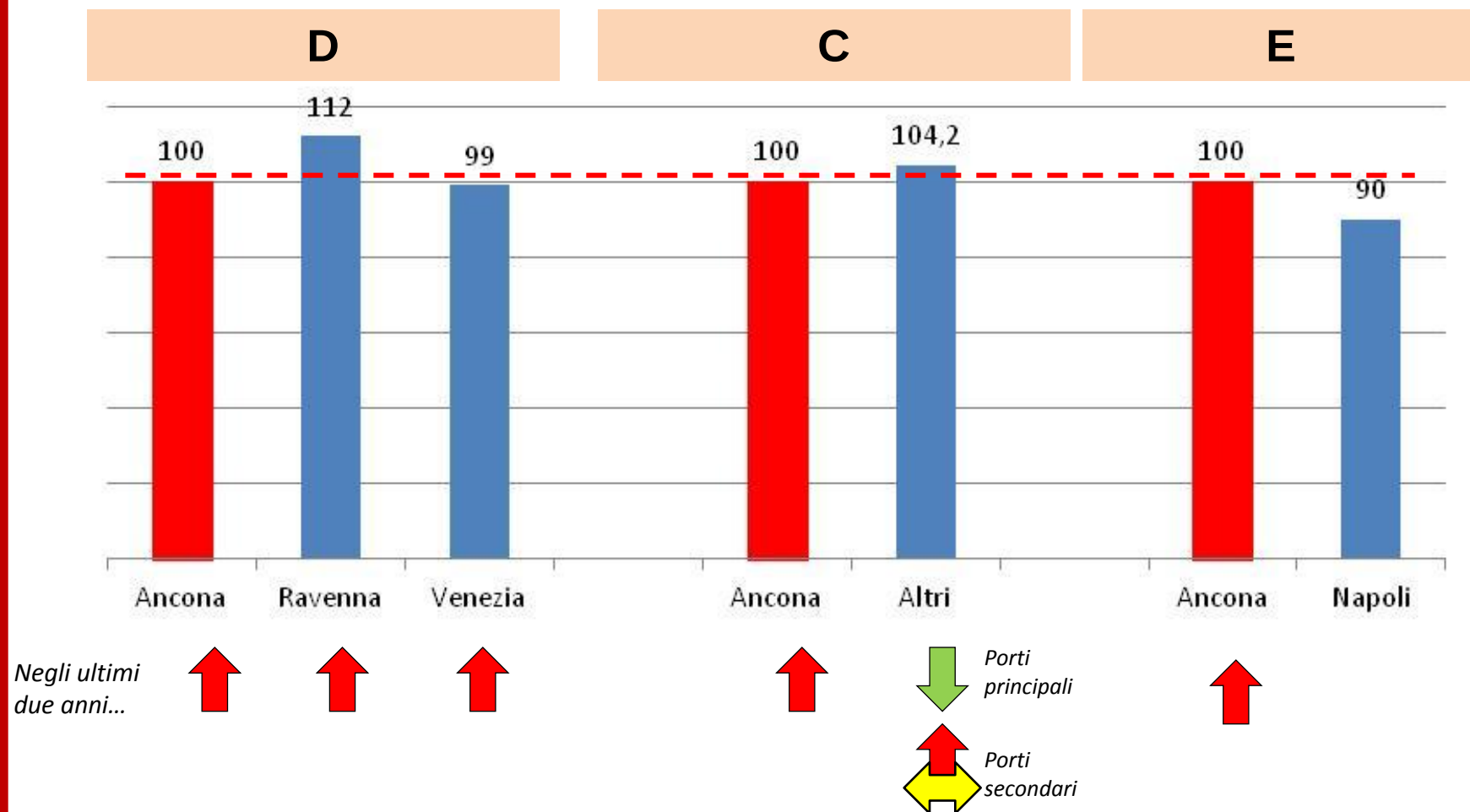
## I soggetti intervistati

|                                                 | A                                                                                 | B                                                                                  | C                                                                                   | D            | E                                                                                   |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>ANCONA: numero<br/>container movimentati</i> | <b>26.000</b>                                                                     | <b>11.000</b>                                                                      |                                                                                     | <b>2.400</b> |                                                                                     |
| <i>e quota su Adriatico</i>                     | <b>11%</b>                                                                        | <b>26%</b>                                                                         |                                                                                     | <b>9%</b>    |                                                                                     |
| <i>Quota su Italia</i>                          |                                                                                   |                                                                                    | 3% export<br>1% in import                                                           |              | 2-3%                                                                                |
| <i>Tendenze su Ancona</i>                       |  |  |  |              |  |
| Ravenna                                         | 31%                                                                               | 17%                                                                                |                                                                                     | 17%          |                                                                                     |
| Venezia                                         | 39%                                                                               | 38%                                                                                |                                                                                     | 74%          |                                                                                     |
| Trieste                                         | 19%                                                                               | 18%                                                                                |                                                                                     |              |                                                                                     |

## I costi relativi al THC ...fatto 100 Ancona



## I costi relativi al THC ...fatto 100 Ancona (2)



# COSTI RELATIVI A THC

## Livello di importanza

- 1 . molto bassa
- ....
- 5 .molto elevata

## ..e livello di soddisfazione per porto

1. Gravemente insufficiente
2. Insufficiente
3. Discreto
4. Buono
5. Ottimo

## Trend degli ultimi due anni

- Migliore
- Stabile
- Peggior



Ancona



Trieste



Ravenna



Venezia



Genova



Taranto



Ancona



Trieste



Ravenna



Venezia



Ancona



Ancona

B

A

D

C

E

# IL BACINO DI MERCATO

## Livello di importanza

- 1 . molto bassa
- ....
- 5 .molto elevata

## ..e livello di soddisfazione per porto

1. Gravemente insufficiente
2. Insufficiente
3. Discreto
4. Buono
5. Ottimo

## Trend degli ultimi due anni

- Migliore
- Stabile
- Peggior



Ancona

Trieste

Ravenna

Venezia

Genova

Taranto

Ancona

Trieste

Ravenna

Venezia

Ancona

Ravenna

Venezia

Ancona

Ancona

B

A

D

C

E

0

1

2

3

4

5

# DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE E PRODUTTIVITA'

## Livello di importanza

- 1 . molto bassa
- ....
- 5 .molto elevata

## ..e livello di soddisfazione per porto

1. Gravemente insufficiente
2. Insufficiente
3. Discreto
4. Buono
5. Ottimo

## Trend degli ultimi due anni

- Migliore
- Stabile
- Peggior



Ancona  
Trieste  
Ravenna  
Venezia  
Genova  
Taranto

Ancona  
Trieste  
Ravenna  
Venezia

Ancona  
Ravenna  
Venezia

Ancona

Ancona

B

A

D

C

E

0

1

2

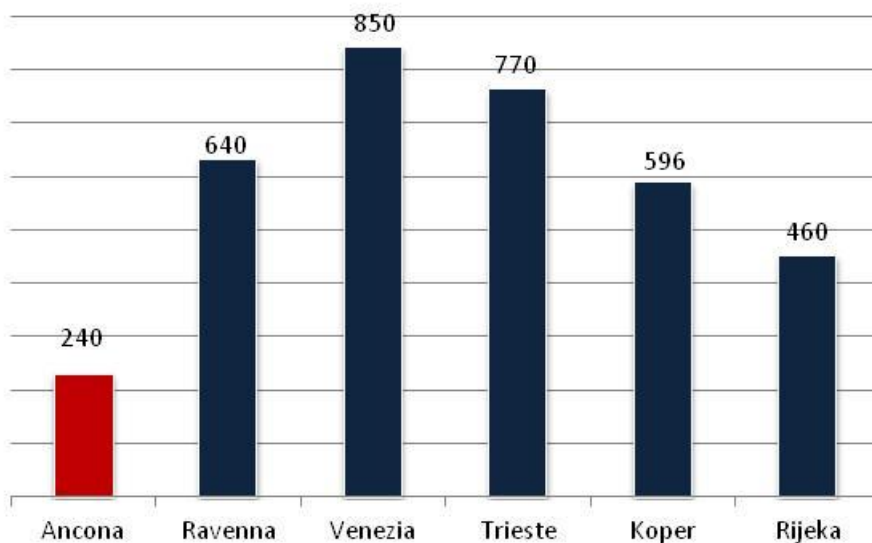
3

4

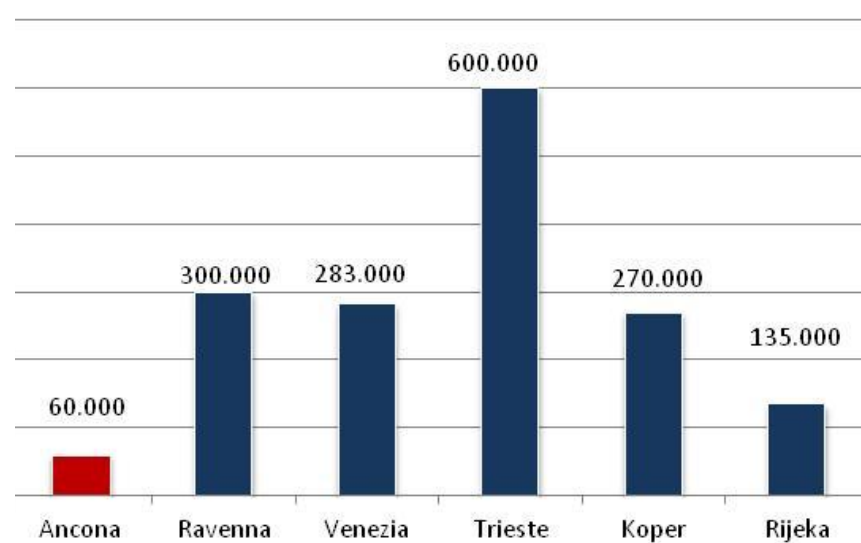
5

# DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE E PRODUTTIVITA'

**Terminal container in Adriatico**  
**Lunghezza delle banchine disponibili in mt.**



**Terminal container in Adriatico**  
**aree disponibili in .000 mq**



# THC E MODELLO GESTIONALE DEI TERMINAL

THC finale in Italia  
**Fatto 100**

per **container pieni** circa 70  
Costo THC riconosciuto dall'armatore al terminal

Costo THC riconosciuto  
dall'armatore al  
terminal per **container  
vuoti**

ANCONA



CPS

ICOP

ACT

ASE

VENEZIA



RAVENNA



TRIESTE



# CONSIDERAZIONI DI SINTESI

## LATO TARIFFE

- Tariffa di THC applicata dalle singole compagnie è **tendenzialmente uniforme sull'intero territorio nazionale** e prescinde, salvo rare eccezioni, dalle rotte.
- In **Adriatico forte la competitività della Slovenia**, e in Mar Nero di Costanza (per alcuni operatori).
- non **corrisponde totalmente ad un esatto addebito dei costi sostenuti** nei singoli porti (questione container vuoti).

## LATO COSTI

- l'armatore sostiene costi differenti in porti differenti a seconda di:
  - Potere di forza del terminalista
  - Volumi movimentati
  - Servizi scelti
  - Produttività del terminal
- Scostamenti da porto a porto su poche euro, almeno in Adriatico.
- Ancona **“sta nel mercato”**. Dall'indagine non è possibile valutare la competitività delle tariffe delle singole fasi rispetto agli altri terminalisti.
- Ad Ancona il concessionario delle banchine non interloquisce con il mercato, gli altri operatori non hanno il potere di controllare la filiera a monte
- Sicuramente Ancona ha un profilo tariffario più rigido e, in assenza di forme di cooperazione stabili, ciò incide sulla capacità di negoziazione con gli armatori.