



notiziario

newsletter

bulletin

mitteilungen

noticiario

C.I.S.Co.
Council of Intermodal Shipping Consultants
Via Garibaldi, 4
16124 Genova GE (Italia)
Tel. 010 2518852
Fax 010 2518852
e-mail info@ciscoconsultant.it
www.ciscoconsultant.it

ANNO XXXII
Numero del 31 Maggio 2014

PORTI

IL PORTO DI ANVERSA TRASFERISCE IL TERMINAL MSC
E SI PREPARA PER L'AVVENTO DELLA P3 A LUGLIO Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

I VETTORI MARITTIMI IN ROSSO SPERANO NEI RIALZI TARIFFARI DEL MESE PROSSIMO... " 6

TRASPORTO FERROVIARIO

LA GEFCO LANCIA UN SERVIZIO DI TRASPORTO MERCI FERROVIARIO CINA-EUROPA " 8

TRASPORTO INTERMODALE

I TRASPORTATORI RITENGONO CHE IL CATTIVO STIVAGGIO DEI CONTENITORI
RAPPRESENTI UNA MINACCIA PEGGIORE DELLA SCORRETTA DICHIARAZIONE DEI PESI " 10

TRASPORTI ED AMBIENTE

IL PROGETTO "LNG BLUE CORRIDORS" " 12

COMMERCIO INTERNAZIONALE

ACCORDO FRA UNIONE EUROPEA E CINA SULLA COOPERAZIONE DOGANALE " 14

LOGISTICA

PROFITTI DELLA DEUTSCHE POST FRENATI DALLE SPEDIZIONI A BUON MERCATO
E DALLE OSCILLAZIONI VALUTARIE " 16

LEGISLAZIONE

AGENZIA DELL'ONU APPROVA LA PESATURA OBBLIGATORIA DEI CONTENITORI
MALGRADO L'OPPOSIZIONE DEI CARICATORI " 19

PROGRESSO E TECNOLOGIA

GAS NATURALE LIQUIDO PER LA CONTAINERSHIPS " 21

STUDI E RICERCHE

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO BRITANNICO HA ANCORA TANTA STRADA DA FARE? Pag. 23

IN CALENDARIO " 25

31 Maggio 2014

Il contenuto del Notiziario C.I.S.Co. viene anche pubblicato sul quotidiano "inforMARE" raggiungibile su Internet all'indirizzo <http://www.informare.it>

PORTI

IL PORTO DI ANVERSA TRASFERISCE IL TERMINAL MSC E SI PREPARA PER L'AVVENTO DELLA P3 A LUGLIO

Le tre maggiori linee di navigazione containerizzate del mondo inaugureranno le operazioni dell'alleanza P3 a luglio, una volta ricevuta l'approvazione dall'ente regolatore cinese in ordine al loro accordo di condivisione delle navi.

Si dice che la rete della Maersk Line, della MSC e della CMA CGM consisterà di 27 circuiti di servizio est-ovest, avrà una capacità di 2,6 milioni di TEU e, a seconda di quale presentazione si legge, impiegherà una flotta di 240, 252 o 255 navi.

Nel corso delle tre presentazioni sono stati indicati i porti di scalo dei circuiti, ma finora i terminal devono ancora essere avvertiti, senza dubbio perché i membri della P3 in quel momento (giugno 2013) dovevano ancora concordare i termini e le condizioni dell'alleanza, non da ultimo a causa dei contratti e degli interessi personali dei vettori in molti dei loro attuali terminal.



Ai sensi della proposta della P3 il porto di Anversa riceverà quattro scali alla settimana quale porto hub europeo nord-occidentale: il solo porto, fatta eccezione per Wilhelmshaven, a conseguire scali dai rispettivi servizi combinati AE, Lion ecc. e FAL di Maersk, MSC e CMA CGM.

La MSC è di gran lunga il maggiore cliente di Anversa, avendovi lavorato più di 4,5 milioni di TEU nel 2013, che rappresentano oltre il 50% del risultato complessivo del porto presso lo MSC Home Terminal, le cui operazioni vengono condotte dalla consociata del vettore Terminal Investment Ltd unitamente alla PSA Antwerp, filiale locale del Porto di Singapore.

Lo MSC Home è situato nell'area Delwaidedok all'interno della chiusa Berendrecht, che è la più grande chiusa marittima del mondo.

Tuttavia, dal 2010, l'infrastruttura è stata ampliata sino a raggiungere i propri limiti di capacità, costringendo la MSC a dirottare i carichi su altri porti nella fascia Amburgo-Le Havre.

Di conseguenza, la MSC ha dichiarato ad Anversa l'anno scorso che al fine di consentire una ulteriore crescita essa aveva bisogno di trasferire le proprie operazioni presso il Deurganckdock, sulla riva sinistra del fiume Schelda ed all'esterno della chiusa.

Si sa che la richiesta della MSC è stata fatta prima dell'annuncio dell'accordo relativo alla P3, che inevitabilmente incrementerà ulteriormente i requisiti di capacità.

Dopo la consultazione con gli azionisti, il consiglio di amministrazione dell'autorità portuale ha votato per l'approvazione nel corso di una riunione straordinaria il 12 marzo scorso.



Il significato della MSC per Anversa ed il suo hinterland non può essere sottovalutato, dal momento che si dice da parte del porto che le attività del vettore assicurino oltre 10.600 posti di lavoro nella zona, mentre la proposta di espansione rappresenterebbe altri 760 posti di lavoro permanenti.

Neil Davidson, esperto di porti e terminal presso la ditta di consulenze marittime Drewry, ha dichiarato che era "inevitabile" che alla MSC/TIL venisse consentito di spostarsi nel Deurganckdok, nonché "logico", dato che l'operatore PSA presso l'infrastruttura è la JV, suo socio nello MSC Home.

Afferma Davidson: "Ciò che sarà interessante vedere sarà l'effetto domino sui clienti di entrambi gli attuali terminal nel Deurganckdok (PSA e DPW).

Anche se potrebbe sembrare che il trasferimento della MSC a Deurganckdok debba comportare un'espansione della capacità, ci sarà sicuramente qualche spostamento di clienti fra i terminal e probabilmente al vecchio terminal MSC presso la Delwaide Dock.

Dal momento che le attività portuali sono assai costose, sembra improbabile che l'autorità portuale possa desiderare che i 4,5 milioni di TEU di capacità

della Delwaide Dock vengano utilizzati per altri carichi, di modo che alcune linee/alleanze potrebbero essere incoraggiate a spostarsi.

In fin dei conti, è ancora un'eccezionale infrastruttura dotata di acqua profonde".

Secondo Davidson, la notizia mette in luce altri due punti interessanti.

"In primo luogo, Anversa - anche se è un porto con un lungo passaggio fluviale e limitazioni alla navigazione per le grandi navi - sta dimostrando di essere ancora popolare, perché sostanzialmente sono i carichi quelli che contano ed Anversa resta un porto davvero grande per la produzione di carichi: i porti situati a monte di un fiume sono ancora del tutto in gioco se dispongono dei carichi.

Secondo, la crescita delle dimensioni delle navi e le alleanze stanno creando una domanda per pochi grandi terminal nei porti, ma molti porti dispongono di una capacità frammentata (in termini sia fisici sia di proprietà).

Molti porti si trovano ad affrontare enormi problematiche per consolidare la capacità (o per agevolare il suo consolidamento).

Anversa ne è un esempio e sono sicuro che ce ne saranno altri".

In una dichiarazione Anversa afferma che "se tutto andrà secondo i piani" lo spostamento della MSC nella sua nuova infrastruttura dovrebbe essere completato per la fine del 2015.

Nel frattempo, "saranno adottati provvedimenti per preservare la mobilità" - il flusso senza problemi dei traffici - e ciò includerà una maggiore utilizzazione delle chiatte fluviali, che attualmente rappresentano il 36% circa della ripartizione modale, percentuale alquanto minore rispetto a quella del proprio super-porto rivale nel Benelux, Rotterdam, che è prossima al 50%.

(da: theloadstar.co.uk, 13 Maggio 2014)

TRASPORTO MARITTIMO

I VETTORI MARITTIMI IN ROSSO SPERANO NEI RIALZI TARIFFARI DEL MESE PROSSIMO

Dalla APL alla Zim, per la maggior parte dei vettori marittimi che hanno pubblicato le proprie cifre il primo trimestre del 2014 è stato un disastro finanziario, con più di 1 miliardo di dollari USA di inchiostro rosso versato finora in quella che sembra essere ancora un'altra corsa al ribasso per la navigazione containerizzata di linea.

Ovviamente, ci sono eccezioni: il vettore di nicchia taiwanese Wan Hai ha realizzato profitti per 22 milioni di dollari ed i membri della rete P3, segnatamente la Maersk Line, probabilmente avranno chiuso il trimestre in nero quanto alle operazioni.

Tuttavia, malgrado il vantaggio delle economie di scala rispetto ai rivali di Maersk, MSC e CMA CGM, persino loro non possono essere tranquille dato il massacro delle tariffe di nolo che adesso si è diffuso nella maggior parte delle direttrici di traffico mondiali, grazie all'arrivo a cascata ingiustificato di navi più grandi.



Com'è stato evidenziato dal rapporto dettagliato della NOL in relazione al primo trimestre del 2014, la crescita c'è, il livello di utilizzazione è buono ed i costi sono in via di diminuzione.

La sua consociata APL ha assistito ad un aumento dei volumi del 2% da un anno all'altro; il suo livello di utilizzazione è stato ottimale al 95% e la linea ha ridotto i costi delle vendite per FEU di 120 dollari USA rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

Peraltro, se si guarda l'altra faccia della medaglia, le entrate sono diminuite del 4% in conseguenza del fatto che le sue tariffe medie sono calate del 6%: di qui la perdita complessiva dei traffici.

Il malessere della APL si ripete negli esercizi finanziari provvisori dei suoi simili e persino i grandi vettori della P3 potrebbero non essere stati risparmiati da qualche conseguenza per le loro contabilità.

Infatti, l'attuale ossessione dei vettori marittimi di ridurre i costi unitari mediante l'introduzione di navi sempre più grandi, ignorando apparentemente nel contempo la causa prima dell'instabilità delle tariffe di nolo, cioè la capacità in eccesso, dovrebbe essere scoraggiata secondo Ben Hackett, presidente e fondatore della Hackett Associates assai rispettato nel settore.

"La riduzione dei costi finora è servita solo ad alleviare questo problema e, in effetti, la costruzione di nuove unità da 18.000 TEU crea ulteriore capacità in eccesso dal momento che la flotta in via di sostituzione è, agli occhi degli armatori, troppo giovane per essere rottamata" afferma Hackett.

Egli ritiene che i dirigenti delle compagnie di navigazione di linea siano dotati di uno "scarso senso dell'economia" e presentino "una mancanza totale di comprensione delle curve dell'offerta e della domanda".

"Non dovremmo incoraggiare il loro impulso edonistico a costruire navi sempre più grandi" dichiara Hackett, suggerendo che i vettori dovrebbero essere incoraggiati "a fare i conti con i loro errori del passato".

Saggio consiglio, questo, che sembra essere caduto nel vuoto, dal momento che secondo Richard Ward della FIS Container Derivatives nel commento settimanale aziendale "le attività proseguono come al solito" per quanto attiene le tariffe a pronti nell'Asia-Nord Europa.

Dichiara Ward: "Malgrado il recente rialzo delle tariffe dall'Asia al Nord Europa, i prezzi sottocosto che sarebbero stati applicati dai vettori la settimana scorsa si riflettono ora nello SCFI (Shanghai Containerised Freight Index).

Le tariffe inerenti alla rotta-chiave in questione sono diminuite di 114 dollari USA sino a 1.287 dollari USA per TEU, mentre il WCI (World Container Index) mostrava un livello simile questa settimana pari a 2.570 per FEU".

Aggiunge Ward: "Non è sorprendente che tutti i principali vettori abbiano ora effettuato annunci di incrementi generali tariffari per giugno e che gran parte di loro punti ad una data di attuazione fissata al 1° giugno.

"Tuttavia, la fascia d'incremento in programma, da 300 a 940 dollari USA per TEU, suggerisce che gli incrementi più elevati dovranno lottare per essere pienamente attuati".

(da: theloadstar.co.uk, 16 Maggio 2014)

TRASPORTO FERROVIARIO

LA GEFCO LANCIA UN SERVIZIO DI TRASPORTO MERCI FERROVIARIO CINA-EUROPA

La Gefco, specialista francese di logistica automobilistica ed industriale, ha lanciato un servizio di trasporto ferroviario intercontinentale "da porta a porta" che collega la Cina all'Europa.

Il servizio, operativo al momento con orari non fissi, offre la possibilità di raccogliere le merci di origine marittima presso i principali porti in Cina e di caricare le merci terrestri direttamente sui treni per spedirle alla volta di paesi quali il Kazakistan, la Repubblica Kirghisa, il Tagikistan, l'Uzbekistan, il Turkmenistan, la Russia, l'Ucraina, la Bielorussia, la Polonia, la Germania e l'Ungheria via Alashankou e Manzhouli nelle aree della Mongolia controllate dalla Cina.

"Un numero sempre maggiore di società cinesi guarda alle opportunità nei mercati esteri ed una delle nostre strategie-chiave in Cina è quella di supportare i nostri clienti locali ai fini della loro espansione a livello globale" afferma Andrea Ambrogio, amministratore delegato della Gefco China.

La Gefco sottolinea come i clienti possano trarre vantaggio dal risparmio di oltre il 50% sui tempi di esecuzione rispetto al trasporto merci marittimo.

In genere, per ferrovia ci vogliono da 18 a 28 giorni dalla Cina all'Europa, rispetto ai 45-60 giorni via mare.

La Gefco, che è diventata parte del gruppo RZD (Ferrovie Russe) nel 2012, sostiene la nuova

tratta transfrontaliera con un "servizio doganale affidabile, efficiente e senza soluzioni di continuità attraverso la Russia" basato sulle "notevoli" competenze della società in materia doganale e fiscale.

Mettendo in evidenza le significative riduzioni dei tempi di viaggio offerte dal servizio ferroviario rispetto a quello marittimo, Michael Zhang, direttore



sviluppo attività estere della Gefco China, ha detto che solitamente occorre 60 giorni ad uno dei clienti della società – un importante produttore cinese di automobili – per trasportare via mare pezzi di ricambio dalla città di Harbin, nella Cina nord-orientale, fino in Russia, “mentre ci vogliono solo 23 giorni in tutto utilizzando la nostra soluzione di trasporto ferroviario”.

La Gefco supporta altresì una società internazionale che produce beni di consumo per trasportare i carichi dal porto cinese di Dalian ad Amburgo via Manzhouli “in soli 26 giorni” aggiunge Zhang.

All’arrivo ad Amburgo, il carico viene spedito direttamente alla sua destinazione finale nel Regno Unito.

Al fine di ridurre il divario fra le tariffe del servizio di trasporto merci ferroviario e quelle del trasporto marittimo, la Gefco sta lavorando a soluzioni finalizzate a sviluppare flussi di traffico di ritorno dall’Europa alla Cina, dal momento che attualmente i treni spesso tornano a vuoto.

Tuttavia, la società ritiene che, man mano che questo traffico prenderà slancio, un numero maggiore di prodotti – specialmente merci ad alto valore come le automobili e l’elettronica - sarà trasportato dall’Europa alla Cina via rotaia negli anni a venire.

(da: lloydsloadinglist.com, 23 maggio 2014)

TRASPORTO INTERMODALE

I TRASPORTATORI RITENGONO CHE IL CATTIVO STIVAGGIO DEI CONTENITORI RAPPRESENTI UNA MINACCIA PEGGIORE DELLA SCORRETTA DICHIARAZIONE DEI PESI

Secondo un importante trasportatore del Regno Unito i contenitori sovrappeso "non costituiscono necessariamente la problematica maggiore" della filiera distributiva intermodale: il pericolo derivante dal cattivo stivaggio a suo dire rappresenta una minaccia peggiore per la sicurezza della filiera della distribuzione.

Parlando in occasione del recente evento *Multimodal 2014* svoltosi presso il NEC di Birmingham, Andrew McNab, direttore marketing della Maritime Transport, ha sottolineato i problemi quotidiani che gli autisti devono affrontare per il fatto di dover trasportare box carichi male sulle strade da e per i porti.

Infatti, alla luce della bozza di modifica al capitolo V1 del SOLAS dell'International Maritime Organization, che richiede la verifica obbligatoria dei pesi dei contenitori prima della spedizione, passando attraverso le fasi finali di approvazione con entrata in vigore prevista per il 2016, l'attenzione è adesso rivolta al problema intrinseco dello stivaggio dei contenitori.



Secondo McNab, la Maritime Transport effettua operazioni con un parco di 1.000 camion in 16 località del Regno Unito e movimentata oltre 10.000 viaggi di contenitori alla settimana, di modo che egli è in grado di commentare con una certa autorità su tali argomenti.

La Maritime non lascia correre quando c'è un problema di eccesso di peso dei container e se gli autisti hanno qualche dubbio al riguardo li autorizza a passare sulla pesa ed a rifiutare di caricare presso un porto o un piazzale di uno spedizioniere se hanno davvero qualche preoccupazione in merito.

Il vero problema per i trasportatori, ha detto McNab nel corso del seminario durante la conferenza, è quello di un sovrappeso sull'assale causato dalla cattiva distribuzione del carico nel contenitore.

McNab ha dichiarato che, specialmente a proposito dei contenitori di importazione, "nel 90% dei casi non sappiamo che cosa stiamo trasportando e non abbiamo idea di come il carico sia stato imballato od il peso sia stato distribuito".

Questo non significa che "le esportazioni sono buone e le importazioni sono cattive" ha detto a chi lo ascoltava. "Abbiamo visto anche alcuni imballaggi scandalosi da parte di esportatori britannici che hanno causato qualche grave incidente".

McNab ha fornito l'esempio di un autista che raccoglie un contenitore da un terminal container e ravvisa i primi segnali di un eccesso di peso o di un cattivo stivaggio del container.

Afferma infatti: "Per provare questo carico, il percorso va dal punto di raccolta al varco terminalistico.

Se si è fortunati, mezzo miglio in tutto.

Per prima cosa, si provano i freni: si ottengono moltissime informazioni preliminari sul comportamento di un carico quando si frena".

Dopodiché, dice McNab, tutto dipende dalle "sensazioni" trasmesse dalle mani, dai piedi e dal sedile dell'autista perché si possa giudicare se c'è un problema con il box.

McNab ha raccontato di un incidente di ribaltamento verificatosi ad appena 600 iarde dal varco portuale: la sua causa è stata individuata nel fatto che il caricatore aveva imballato un carico più pesante sopra un carico più leggero nel contenitore, rendendo così il carico del tutto instabile.

Fra i molti altri incidenti citati dal dirigente, vi sono esempi di spostamento del carico a causa della mancanza del pagliolo.

In occasione del medesimo seminario, Peregrine Storrs-Fox, direttore gestione rischi dell'assicuratore marittimo TT Club, ha detto che due terzi delle richieste di risarcimento dei danni potrebbero essere attribuite al cattivo imballaggio del container od alla scorretta dichiarazione dei pesi.

Il TT Club da tempo avverte delle conseguenze comportate dai carichi insicuri o fissati male nei contenitori che in molti casi provocano gravi ferite o persino la morte.

Storrs-Fox afferma che aumentare il livello di addestramento per mantenere e migliorare le competenze di tutti coloro che sono addetti all'imballaggio dei contenitori "è ora essenziale".

(da: theloadstar.co.uk, 12 Maggio 2014)

TRASPORTI ED AMBIENTE

IL PROGETTO "LNG BLUE CORRIDORS"

La NGVA (Natural and bio Gas Vehicle Association) è uno dei partner-chiave del progetto supportato dalla Commissione Europea "LNG Blue Corridors" che è "finalizzato a migliorare la conoscenza e la consapevolezza del gas naturale liquido quale carburante alternativo per il trasporto stradale a medio-lungo raggio".

La Commissione Europea contribuisce con quasi 8 milioni di euro al progetto che ha attirato finanziamenti complessivi per oltre 14 milioni di euro.

L'iniziativa si concentra sul lancio e la dimostrazione di quattro Corridoi Blu per Gas Naturale Liquido che collegano via strada 11 paesi europei.



Come spiega la NGVA, ciò comprenderà la realizzazione di 14 stazioni di rifornimento di gas naturale liquido o gas naturale compresso e lo sviluppo di una flotta di un centinaio di veicoli per servizi pesanti a gas naturale liquido che effettueranno operazioni lungo i corridoi.

A marzo di quest'anno, erano state individuate 5 delle 14 località destinate ad ospitare le nuove stazioni di rifornimento ed alla fine del mese scorso l'ENI, membro della NGVA Europe, ha inaugurato la prima stazione di servizio a Piacenza, nell'ambito del Corridoio Mediterraneo del progetto.

L'infrastruttura dell'ENI fornisce sia gas naturale liquido sia gas naturale compresso.

Il mese scorso, il Parlamento Europeo ha espresso la propria approvazione definitiva in merito alle nuove regole finalizzate ad assicurare la costruzione di infrastrutture per carburanti alternativi in tutta Europa, fra cui i punti di rifornimento di gas naturale liquido e gas naturale compresso, nonché lo sviluppo di specifiche tecniche comuni.

La prossima fase dell'azione di lancio si riferisce a stazioni aggiuntive da aprire in Belgio (a Kallo, nei pressi di Anversa) e ad Örebro in Svezia.

È inoltre in programma l'apertura di stazioni anche a Lisbona e Malaga, mentre la localizzazione delle altre infrastrutture dovrebbe essere confermata a breve.

Il progetto LNG Blue Corridors ha cofinanziato i primi due veicoli pesanti a gas naturale liquido, di proprietà del membro dell'associazione Transportes Monfort, con sede a Castellón in Spagna.

Gli operatori interessati a partecipare al progetto riceveranno sino a 14.000 euro per ogni veicolo avente diritto.

I veicoli devono essere stati acquistati o noleggiati dopo il 1° maggio 2013 per accedere al programma.

(da: lloydsloadinglist.com, 14 Maggio 2014)

COMMERCIO INTERNAZIONALE

ACCORDO FRA UNIONE EUROPEA E CINA SULLA COOPERAZIONE DOGANALE

Cina ed Unione Europea hanno sottoscritto tre accordi nel tentativo di far progredire la cooperazione doganale in occasione della JCCC (7^a riunione della Commissione Congiunta sulla Cooperazione fra le Dogane) svoltasi a Pechino il 16 maggio scorso.

La prima delle suddette intese riguarda l'Accordo fra Cina ed Unione Europea per il Mutuo Riconoscimento degli Operatori Economici Autorizzati.

Ai sensi dell'accordo, l'Unione Europea e la Cina si impegnano a riconoscere reciprocamente gli operatori commerciali sicuri certificati.

Il Commissario Europeo Algirdas Semeta ha dichiarato che "con questo accordo vincono tutti".

Semeta afferma che l'accordo è del tutto nello spirito dell'agevolazione e della crescita dei traffici perché rende le procedure doganali più facili, economiche e veloci per gli operatori degni di fiducia e migliora l'ambiente imprenditoriale Cina-U.E. accelerandone i traffici.

Semeta ritiene che i cittadini trarranno altresì vantaggi dalla maggiore protezione, perché le dogane potranno concentrare più risorse sui casi in cui i rischi ci sono davvero.



Il secondo accordo consiste in una nuova Struttura-Quadro per la Cooperazione Doganale in relazione al periodo 2014-2017, che definisce priorità ed obiettivi per la collaborazione Cina-Unione Europea in questo campo.

Le aree-chiave di attenzione per gli anni a venire saranno l'agevolazione dei traffici, la sicurezza della filiera della distribuzione e la lotta contro la contraffazione ed i traffici illeciti.

Una importante nuova priorità è l'approccio congiunto per contrastare le spedizioni illegali di rifiuti, occupandosi pertanto di un settore di grande

preoccupazione per entrambe le parti e supportando importanti obiettivi ambientali.

Un altro accordo è il Piano di Azione per l'Entrata in vigore delle Procedure Doganali Cina-Unione Europea 2014-2017, finalizzato ad aumentare il giro di vite sulle merci contraffatte mediante l'intensificazione della cooperazione, delle comunicazioni e del coordinamento in questo campo fra l'Unione Europea e la Cina.

La riunione JCCC è stata copresieduta dal ministro dell'Amministrazione Generale delle Dogane Yu Guangzhou e dal Commissario Europeo per Imposte, Dogane, Statistiche, Revisione ed Anti-frodi Algirdas Semeta.

Secondo la Commissione Europea, la Cina è la maggiore fonte di importazioni dell'Unione Europea ed è divenuta uno dei suoi mercati di esportazione dalla crescita più rapida.

Cina ed Europa adesso effettuano scambi per ben oltre 1 miliardo di euro al giorno.

(da: theloadstar.co.uk/peopleday.com.cn, 19 Maggio 2014)

LOGISTICA

PROFITTI DELLA DEUTSCHE POST FRENATI DALLE SPEDIZIONI A BUON MERCATO E DALLE OSCILLAZIONI VALUTARIE

La Deutsche Post ha svelato cifre che parlano di un incremento minore rispetto alle attese dei profitti operativi nel primo trimestre, dal momento che la sua unità DHL è stata danneggiata dalla decisione dei clienti di passare a consegne di spedizioni più a buon mercato, nonché dalle oscillazioni valutarie nei mercati emergenti in cui essa ha una presenza di rilievo.

Nel complesso, i volumi di trasporto merci sono aumentati grazie alla ripresa delle economie europea e statunitense, ma i profitti operativi hanno smentito le stime degli esperti presentando un saldo nell'ordine di 745 milioni di euro, avendo realizzato un incremento del 2,3% per 726 milioni di euro.

Il primo gruppo mondiale di poste e logistica ha dichiarato che i ricavi sono aumentati dell'1,2% sino a 13.569 miliardi di euro, al di sotto della media di 13.605 miliardi di euro stimata secondo un sondaggio della Reuters.



Esso ha ricevuto un colpo da 461 milioni di euro a causa delle oscillazioni valutarie in certe zone dell'Asia e della Russia conseguenti al rallentamento dell'economia ed ai tumulti politici.

Le sue azioni erano calate del 3,5% a metà mattina, il che costituisce la sua più grossa perdita alla Borsa di Francoforte.

Il rivale olandese TNT Express, che guida il mercato dei corrieri intraeuropeo, ha riferito di una ripresa dei profitti in segmenti primari europei così come in Asia, Medio Oriente ed Africa, ma ha anche detto che i ricavi sono diminuiti – del 6,6% nel primo trimestre – in seguito all'impatto degli spostamenti nei cambi.

Il responsabile finanziario Larry Rosen ha dichiarato alla stampa che la Deutsche Post si sta attenendo alle proprie previsioni per il 2014 in cui si ipotizzavano introiti più elevati, facendo affidamento su una "buona" crescita della DHL – che comprende le divisioni Corriere Espresso, Spedizioni Globali e Filiera della Distribuzione – malgrado un calo dell'1% nei profitti operativi trimestrali per 408 milioni di euro.

I profitti operativi dell'unità Corriere Espresso sono aumentati del 14,1% sino a 275 milioni di euro, poiché le consegne di documenti e pacchetti nel giro di 24 ore sono aumentate nell'Asia-Pacifico, nelle Americhe ed in Europa.

Passo falso delle spedizioni

I profitti operativi delle Spedizioni Globali sono diminuiti di circa il 45% sino a 48 milioni di euro a causa delle valute più deboli a fronte dell'euro e dei prezzi più bassi.

Gli spedizionieri acquistano spazi di carico dalle linee di navigazione, dai caricatori e dagli autotrasportatori e raggruppano spedizioni per clienti quali i produttori di automobili, le ditte specialiste in prodotti ad alta tecnologia e quelle di prodotti agricoli.

La Deutsche Post afferma che la riduzione delle capacità di trasporto merci fra le linee aeree aveva messo pressione sulle tariffe.

I volumi di trasporto merci aereo sono stati ristagnanti ma quelli di trasporto merci marittimo sono aumentati del 4,7% per lo più in relazione a nuove attività, con esportazioni stabili dall'Europa e la domanda sulle rotte nord-sud in aumento in un contesto di tariffe stabili.

La società ha dichiarato che le tariffe di mercato a pronti sono diminuite nelle direttrici di traffico est-ovest, riecheggiando i commenti del rivale svizzero Kuehne & Nagel i cui dirigenti hanno detto il mese scorso agli analisti che mentre le tariffe relative alle direttrici di traffico del Nord Atlantico erano in aumento, quelle inerenti alla direzione America Latina ed Estremo Oriente sono state più deboli.

L'esperto Stephen Furlong della Davy Research ha dichiarato che i volumi del trasporto merci aereo hanno fatto registrare qualche miglioramento verso la fine del trimestre, ma la domanda nei settori dei prodotti tecnologici, dell'ingegneria e del manifatturiero è stata debole.

Furlong ha inoltre notato che la divisione Filiera della Distribuzione, che ha assistito ad un aumento dell'1,2% nei profitti operativi, ha tratto vantaggio dai sostenuti guadagni realizzati nei mercati emergenti così come nei settori delle scienze naturali, della salute e delle automobili.

La Deutsche Post ha dichiarato di continuare ad aspettarsi quest'anno un incremento del risultato ante oneri finanziari da 2,9 a 3,1 miliardi di euro rispetto ai 2,862 miliardi di euro dell'anno scorso.

(da: theloadstar.co.uk/reuters.com, 15 Maggio 2014)

LEGISLAZIONE

AGENZIA DELL'ONU APPROVA LA PESATURA OBBLIGATORIA DEI CONTENITORI MALGRADO L'OPPOSIZIONE DEI CARICATORI

Una commissione dell'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale) ha approvato alcune modifiche alla convenzione SOLAS (Sicurezza della Vita in Mare) ai sensi delle quali si richiederà la verifica dei pesi dei container prima del carico.

Il regolamento della Commissione Sicurezza Marittima che rende obbligatorio il peso dei contenitori è stato accolto favorevolmente dagli armatori e dai gestori di navi.

Peraltro, lo ESC (Consiglio dei Caricatori Europei) lo scorso settembre aveva dichiarato che "il dibattito sembra concluso prima ancora di iniziare.

Data la mancanza di rappresentanti ufficiali dei caricatori nell'IMO, non si sono levate voci contrarie al provvedimento, anche se grandi interessi del settore si erano opposti a tali misure".

Il GSF (Forum Mondiale dei Caricatori), poco dopo l'annuncio a settembre della richiesta di verifica obbligatoria, aveva dichiarato che l'IMO aveva preso la "decisione giusta".

Il Consiglio dei Caricatori Asiatici, però, anch'esso oppositore delle pesature obbligatorie, si era ritirato dal GSF, di cui era stato membro fondatore, affermando che il Forum non era rappresentativo degli interessi dei caricatori.

La bozza di regolamentazione è stata approvata malgrado le opposizioni e le associazioni degli spedizionieri di merci europei ed internazionali (FIATA e CLECAT) così come i rappresentanti europei dei terminali marittimi e degli stivatori (FEPORT) hanno dichiarato che la proposta si basava su prove insufficienti e che essa avrebbe fatto poca differenza per le operazioni marittime.

La decisione arriva sulla scia di una serie di incidenti in mare di alto profilo causati in parte da scorrette dichiarazioni in ordine alle informazioni contenute nel manifesto, problema venuto alla luce in occasione dello spiaggiamento della *MSC Napoli* nel 2007.

Come riferisce Lloyd's List, le modifiche alla convenzione approvate entreranno in vigore a luglio del 2016, successivamente all'adozione definitiva da parte della commissione nel prossimo mese di novembre.

Al fine di assistere i partecipanti alla filiera distributiva e l'attuazione dei requisiti di verifica dei pesi dei contenitori da parte dei governi aderenti alla SOLAS, la commissione ha altresì pubblicato una circolare contenente le linee-guida.

In una dichiarazione del World Shipping Council, gruppo che rappresenta gli armatori ed i gestori di navi, si legge che la scorretta dichiarazione dei pesi dei container "è un problema risalente per il settore dei trasporti e per i governi, dal momento che essa presenta pericoli per la sicurezza delle navi, i loro equipaggi, gli altri carichi a bordo, i lavoratori delle infrastrutture portuali dedicate alla movimentazione di contenitori e sulle strade".



La commissione ha inoltre approvato un nuovo codice di condotta per l'imballaggio, la movimentazione ed il trasporto sicuro delle CTU (unità di carico trasportate), compresi i contenitori marittimi intermodali.

Il nuovo codice CTU rimpiazzerà le linee-guida IMO/ILO/UNECE per l'imballaggio delle CTU.

Esso è già stato approvato dalla Commissione Economica dell'ONU in Europa e adesso giungerà all'Organizzazione Internazionale del Lavoro per l'approvazione.

(da: seanews.com.tr, 20 Maggio 2014)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

GAS NATURALE LIQUIDO PER LA CONTAINERSHIPS

L'operatore marittimo a corto raggio finlandese Containerships dovrebbe ricevere in consegna nel 2016 due navi da 1.400 TEU a doppia propulsione LNG/IFO (gas naturale liquido/gasolio), con un'opzione per altre due unità in seguito.

Le navi sono state ordinate presso un cantiere navale non specificato dalla GNS Shipping/Nordic Hamburg, che possiederà e gestirà tecnicamente le navi sulla scorta di un impegno di noleggio a lungo termine da parte della Containerships.

La Arkon Shipping sarà il gestore commerciale nonché il broker del noleggio.



Non sono state fornite indicazioni precise circa la rotta, ma è quasi certo che le navi saranno impiegate nei servizi Baltico/Mare del Nord della Containerships nell'ambito dell'area SECA piuttosto che in quello delle sue operazioni infra-mediterranee.

La Containerships afferma che sarà il primo operatore a corto raggio di contenitori in Europa ad utilizzare navi alimentate a gas naturale liquido.

Kari-Pekka Laaksonen, amministratore delegato della compagnia di navigazione, fa notare come la decisione di investire in tecnologia di motori a doppia alimentazione sia del tutto in linea con la strategia a lungo termine della compagnia.

“Noi siamo un operatore marittimo a corto raggio che si occupa anche delle lunghe distanze: queste navi allo stato dell'arte fanno quindi parte della nostra strategia a lungo termine.

Oltre ad offrire la soluzione più sostenibile dal punto di vista ecologico, la capacità di consumo di queste navi ci consentirà di tenere il passo con la domanda in aumento da parte della clientela”.

Le navi saranno in grado di accogliere sino a 639 contenitori da 45 piedi, equivalenti a 1.400 TEU, compresi 300 container reefer.

Non solo il motore principale ma anche i generatori useranno la tecnologia a doppia alimentazione, consentendo pertanto un modo eco-compatibile di generare l'elettricità necessaria per far viaggiare le navi ed alimentare i contenitori refrigerati in porto.

La Containerships ha installato un sistema di depurazione su una delle sue navi che, si dice, non ha soddisfatto tutte le aspettative iniziali.

Avendo essa però perseverato in questa tecnologia per il nuovo tonnellaggio, il crescente numero delle stazioni di servizio di gas naturale liquido nel Baltico e nel Nord Europa rende le operazioni a doppia alimentazione di gran lunga più pratiche.

Si ritiene che le navi saranno in prevalenza operative mediante gas naturale liquido, mentre si ricorrerà all'opzione gasolio come riserva.

Secondo una recente indagine, la maggior parte delle linee di navigazione operative nella zona SECA utilizzeranno il gasolio quando la normativa SECA entrerà in vigore, ma studi del settore indicano che - alla luce dei costi notevolmente più elevati di quest'olio carburante a contenuti ultra-bassi di zolfo - nel corso del tempo gli investimenti in tecnologia relativa al gas naturale liquido o ai depuratori saranno quelli dominanti.

Molto dipenderà dall'età delle navi.

Anche se i sistemi di depurazione possono essere installati successivamente, poi richiedono oltre 5 anni per potersi ripagare.

D'altro canto, l'alimentazione a gas naturale liquido richiede la sostituzione dei motori ed è pertanto davvero razionale dal punto di vista dei costi solo per le unità di nuova costruzione.

(da: worldcargonews.com, 28 maggio 2014)

STUDI E RICERCHE

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO BRITANNICO HA ANCORA TANTA STRADA DA FARE?

Il nuovo studio della KPMG che mostra i risparmi multimilionari derivanti dall'uso del trasporto merci ferroviario è una buona notizia, ma un esperto di trasporti afferma che questo è solo l'inizio del viaggio.

I dati, pubblicati nell'ambito di uno studio della KPMG e supportati dal Rail Delivery Group, mostrano come utilizzando il trasporto ferroviario nella movimentazione di merci si risparmino 2,7 milioni di sterline al giorno, oltre ad ulteriori 500 milioni di sterline all'anno relativi a vantaggi economici, ambientali e sociali.

Tuttavia, circa il 90% delle tonnellate/miglio trasportate in Gran Bretagna ancora gravano sulle strade, avverte Nick Radcliffe, amministratore delegato della FreightArranger.



Afferma Radcliffe: "I risultati dello studio sono molto incoraggianti ed è importante che essi siano visti come una piattaforma per promuovere la crescita nel settore ferroviario, piuttosto che come una meta

raggiunta vista la quale possiamo tutti quanti darci una pacca sulla schiena.

Abbiamo bisogno di far aumentare la consapevolezza dei vantaggi procurati dalla ferrovia e questa pubblicazione può essere di fondamentale importanza in vista di tale risultato".

La FreightArranger offre un nuovo rivoluzionario sistema che rende maggiormente efficiente la logistica ottenendo il massimo sia dalla strada sia dalla rotaia per mezzo di una organizzazione del trasporto attraverso un sistema basato sul web.

Aggiunge Radcliffe: "Quello attuale è un momento decisivo per l'economia britannica ed una opportunità fantastica per il settore ferroviario: non possiamo permetterci di non coglierla.

Poiché il paese adesso si è messo decisamente alle spalle la recessione, la crescita economica e le movimentazioni trasportistiche sono inseparabili.

Occorre essere sicuri che il trasporto merci ferroviario cresca più rapidamente della crescita economica generale, altrimenti assisteremo ad un aumento della congestione sulla rete stradale che aggiungerà miliardi di sterline al costo delle attività imprenditoriali svolte nel Regno Unito e sciuperà i vantaggi della crescita”.

Radcliffe ha aggiunto che c’è ancora un importante lavoro da fare per agevolare la crescita del trasporto merci ferroviario: “I provvedimenti che lo renderanno possibile comprende la rimozione delle principali strozzature dalla rete ferroviaria, l’elettrificazione e la continuazione del miglioramento delle rotaie.

È altresì fondamentale che venga aperto un numero maggiore di terminal di trasporto merci ferroviario e di depositi collegati per ferrovia al fine di assicurare un servizio più completo in tutto il Regno Unito.

Più terminal consentiranno maggiori quantitativi di trasporto merci ferroviario intermodale nazionale così come più flussi di traffici marittimi.

Alcune parti del paese non sono servite bene”.

(da: lloydsloadinglist.com, 21 Maggio 2014)

IN CALENDARIO

- [SIL 2014](#)
Barcelona, Spain
3-5 June 2014
- [12th ASEAN Ports and Shipping 2014](#)
JW Marriott, Jakarta, Indonesia
Wednesday 11 and Thursday 12 June 2014
- [TOC CSC Europe 2014](#)
London, U.K.
24-26 June 2014
- [RORO 2014](#)
ExCeL, London, UK
24-26 June 2014
- [Cool Logistics Global](#)
Rotterdam, The Netherlands
30 September - 2 October 2014
- [3rd Black Sea Ports and Shipping 2014](#)
Istanbul Marriott Hotel Asia, Istanbul, Turkey
Wednesday 03 and Thursday 04 September 2014
- [12th Intermodal Africa South 2014](#)
International Convention Centre Durban, South Africa
Thursday 23 and Friday 24 October 2014
- [Intermodal Europe 2014](#)
AHOY, Rotterdam, The Netherlands
11-13 November 2014
- [9th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2014](#)
ITC Grand Chola Chennai, India
Thursday 27 and Friday 28 November 2014
- [9th Indian Ocean Ports and Logistics 2015](#)
Maputo, Mozambique
Thursday 22 and Friday 23 January 2015
- [8th Philippine Ports and Shipping 2015](#)
Manila, The Philippines
Thursday 12 and Friday 13 February 2015
- [13th Intermodal Africa North 2015](#)
Lagos Oriental Hotel, Lagos, Nigeria
Thursday 26 and Friday 27 March 2015

- [11th Trans Middle East 2015](#)
Kuwait
Wednesday 29 and Thursday 30 April 2015
- [4th Black Sea Ports & Shipping 2015](#)
Constanta, Romania
Thursday 28 and Friday 29 May 2015
- [13th ASEAN Ports and Shipping 2015](#)
JW Marriott, Jakarta, Indonesia
Wednesday 24 and Thursday 25 June 2015
- [10th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2015](#)
Mumbai, India
Thursday 17 and Friday 18 September 2015
- [13th Intermodal Africa South 2015](#)
Mulungushi International Conference Centre, Lusaka, Zambia
Thursday 29 and Friday 30 October 2015
- [3rd MED Ports 2015](#)
Civitavecchia (Rome), Italy
Thursday 26 and Friday 27 November 2015

La Segreteria del C.I.S.Co. è in grado di comunicare notizie dettagliate sui programmi di tutte le manifestazioni nonché sulle modalità di partecipazione.