



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiero

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 XXXIII
Numero del 31 Gennaio 2015

PORTI

CONTSHIP ITALIA SALDAMENTE AL TIMONE Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

NESSUNA CONSEGUENZA PER LA CONCORRENZA CON L'AVVIO DELLE MEGA-ALLEANZE ... " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

EUROTUNNEL ANNUNCIA L'ORDINAZIONE DI 3 NUOVE NAVETTE PER TRASPORTO MERCI ALLO SCOPO DI FAR FRONTE ALLA DOMANDA IN CRESCITA " 7

TRASPORTO INTERMODALE

KOMBIVERKEHR CREA ALTRA CAPACITÀ NELLA RETE " 9

INDUSTRIA

IL MERCATO DELLE NUOVE COSTRUZIONI ALLA RICERCA DI NUOVI ORIENTAMENTI NEL 2015 " 12

LOGISTICA

I MERCATI EMERGENTI DEI PAESI NON BRICS DANNO IMPULSO ALLA CRESCITA DELLA LOGISTICA 15

LEGISLAZIONE

I NUOVI LIMITI MASSIMI DI ZOLFO NELLE AREE DI CONTROLLO DELLE EMISSIONI: LE IMPLICAZIONI PER IL SETTORE MARITTIMO " 18

PROGRESSO E TECNOLOGIA

NAVE MERCANTILE FUTURISTICA MIRA A RIVOLUZIONARE IL TRASPORTO MARITTIMO ... " 21

STUDI E RICERCHE

LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE ALLE PRESE CON IL DILEMMA DELLA VELOCITÀ DI NAVIGAZIONE RIDOTTA " 23

REEFER

LA UASC ORDINA 2.000 NUOVE UNITÀ REEFER Pag. 26

IN CALENDARIO " 28

31 Gennaio 2015

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

PORTI

CONTSHIP ITALIA SALDAMENTE AL TIMONE

Il gruppo Contship Italia riporta una solida crescita in tutte le proprie operazioni in Italia ed in Marocco nel 2014 ed afferma di essere pronto a migliorare tali prestazioni nel 2015.

Gli hub di trasbordo di Gioia Tauro, Cagliari e Tanger Med hanno conseguito nel complesso una ulteriore crescita; l'Eurogate Tanger ha fatto registrare la propria produttività più elevata fino adesso.

“Le porte d’accesso di La Spezia, Ravenna e Salerno continuano il proprio



progresso nel contesto di un mercato difficile, in cui i potenziali risultati sono afflitti dai ritardi nei miglioramenti per quanto attiene la capacità delle infrastrutture” dichiara la società.

Per la cronaca, i dati relativi al 2014 in TEU presso i principali terminal sono i seguenti (fra parentesi, quelli inerenti il 2013): MCT Gioia Tauro 2.97 milioni

(3.087 milioni); CICT Cagliari 0.656 milioni (immutato); Eurogate Tanger 1.428 milioni (1.064 milioni); LSCT La Spezia 1.109 milioni (1.031 milioni).

Complessivamente, in tutti i terminal, la produttività si è incrementata del 5,7% sino a 6,6 milioni di TEU.

I servizi ferroviari intermodali hanno avuto buone prestazioni fino alla metà di novembre quando le intense piogge hanno causato l’allagamento del centro di controllo dei treni della RFI nei pressi dello hub della Contship Italia a Melzo, vicino a Milano.

Ciò ha comportato la sospensione delle operazioni ed il centro è stato in grado di riavviarle solo in maniera limitata a dicembre.

Nel complesso, pertanto, il numero dei treni-km effettuati dalla Oceanogate Italia è calato leggermente, da 1,079 milioni nel 2013 a 1,067 milioni, ed i volumi dei TEU interni e transfrontalieri (sotto i marchi Sogemar e Hannibal) trasportati sono stati allo stesso livello del 2013, a 240.000 TEU.

“Le linee di navigazione continuano a perseguire la propria strategia di alleanze, fusioni ed integrazioni mirata a ricavare efficienze dalle proprie reti - riducendo i propri costi operativi, migliorando il livello del servizio e l’affidabilità riguardo alle consegne con puntualità - nonché ad estendere la copertura delle coppie di porti” sottolinea Cecilia Eckelmann-Battistello, presidente del gruppo Contship Italia.

“La pressione verso il basso sul livello delle tariffe di nolo sembra destinata a continuare, anche se ci sono segnali positivi per la crescita.

Continuiamo ad investire decisamente nelle nostre infrastrutture, impostando le condizioni per il nuovo scenario che comporta importanti cambiamenti sia nelle reti che nella cooperazione fra linee di navigazione quale quella derivante dalle aggregazioni 2M, O3, UASC/Hamburg Süd, Hapag-Lloyd/CSAV e CCNI/Hamburg Süd”.

(da: worldcargonews.com, 15 Gennaio 2015)

TRASPORTO MARITTIMO

NESSUNA CONSEGUENZA PER LA CONCORRENZA CON L'AVVIO DELLE MEGA-ALLEANZE

Secondo la Drewry Maritime Research, l'avvio delle operazioni delle mega-alleanze nell'ambito dei traffici containerizzati est-ovest nel mese in corso non sta riducendo la concorrenza o la diversificazione dei servizi.

Le quattro mega-alleanze (2M, CKYHE, G6 ed Ocean Three) detengono attualmente ciascuna fra il 21% ed il 31% dei traffici Asia-Nord Europa.

A detta della società di analisi, peraltro, anche se le quattro alleanze adesso rappresentano quasi tutta la capacità sulla direttrice, questo non significa che i caricatori non riescano ad ottenere accordi corretti rispetto alle opzioni di servizio.

"La ristrutturazione dei traffici Asia-Nord Europa avvenuta in seguito alla costituzione delle alleanze è generalmente ben bilanciata in termini di copertura geografica, con una forte concorrenza nelle direttrici chiave" afferma la Drewry.

"L'ampia gamma di opzioni messe a disposizione dei caricatori significa che le accuse secondo cui il settore è diventato completamente omogeneo non sono corrette".

Secondo la Drewry, il numero complessivo dei servizi settimanali Asia-Nord Europa è stato ridotto da 22 a 21 rispetto a dicembre 2014 ed il numero delle navi impiegate in un modello settimanale a giorno fisso è di conseguenza sceso da 245 del mese scorso a 232, dal momento che le navi più piccole sono state trasferite altrove da questo traffico.

Ma a dispetto di questi cambiamenti, la capacità disponibile è stata in gran parte mantenuta, dato che gli slot in direzione ovest sono diminuiti di appena l'1% a dicembre a causa dell'impiego di un numero maggiore di navi portacontainer di grandissime dimensioni.

La formazione delle mega-alleanze non ha neanche comportato la temuta standardizzazione dei servizi, avendo assoggettato la concorrenza ai soli prezzi.

Tutte quante le quattro alleanze sono ben rappresentate negli importanti mercati della Germania, dei Paesi Bassi, del Regno Unito, della Francia e del Belgio, e la 2M offre altresì alcuni scali speciali in Scandinavia (Århus e Göteborg) e Polonia (Danzica).

Servizi delle alleanze nei traffici Asia-Nord Europa, fine Gennaio 2015				
Gruppo vettori	N° servizi	Dimensioni medie delle navi (TEU)	Capacità effettiva settimanale stimata (migliaia di TEU)	Quota di mercato
2M	6	14.000	67	31%
CKYHE Alliance	6	10.800	52	24%
G6 Alliance	5	13.400	47	21%
Ocean Three	4	13.400	47	21%
TOTALE	21	12.600	219	100%
Nota: Non comprende gli accordi di noleggio slot; la capacità effettiva è la capacità nominale meno le deduzioni di zavorra e limitazioni per gli high-cube, fuori ambito e carichi con fermate intermedie				
Fonte: Drewry Maritime Research				

“Un’osservazione accurata degli orari rivela che le alleanze sono lungi dall’essere uniformi e che fra loro hanno realizzato una rete assai ben bilanciata con ampia copertura dei porti ad entrambi i capi del traffico” conclude la Drewry.

“Gli importatori e gli esportatori non possono lamentarsi circa la gamma di opzioni disponibili.

Ad esempio, ci sono 14 servizi settimanali da Shanghai a Rotterdam, i due porti più attivi in questo traffico.

Ciò significa che i caricatori possono invitare ad effettuare scali fino a 16 vettori – per non parlare dei noleggiatori di slot non appartenenti ad alleanze – al fine di ottenere le quotazioni di tariffe di nolo più competitive.

Per i caricatori più attenti al fattore tempo, le alleanze forniranno inoltre una vasta gamma di tempi di viaggio per adattarsi alle loro esigenze.

Guardando di nuovo alla tratta Shanghai-Rotterdam, i tempi di viaggio spaziano da quelli più veloci di 28 giorni a quelli più lenti di 36 giorni”.

(da: lloydsloadinglist.com, 27 Gennaio 2015)

TRASPORTO FERROVIARIO

EUROTUNNEL ANNUNCIA L'ORDINAZIONE DI 3 NUOVE NAVETTE PER TRASPORTO MERCI ALLO SCOPO DI FAR FRONTE ALLA DOMANDA IN CRESCITA

Poiché l'economia britannica sta continuando a crescere ed i flussi di traffico attraverso la Manica si concentrano sulle rotte più brevi in conseguenza delle limitazioni di carattere ambientale, il mercato relativo allo stretto di Dover si appresta a crescere negli anni a venire.

Al fine di raggiungere l'obiettivo di trasportare 2 milioni di camion all'anno nel 2020, Eurotunnel il 14 gennaio ha annunciato di avere ordinato tre nuove navette per il trasporto merci che vanno ad aggiungersi alle 15 della sua flotta esistente.

Queste addizioni alla flotta consentiranno ad Eurotunnel di incrementare la propria capacità del 20% e di effettuare 8 partenze all'ora al massimo, rispetto alle 6 attuali.



Tale frequenza delle partenze unitamente alla consolidata velocità di attraversamento è un importante fattore di differenziazione che accrescerà l'attrattiva e la competitività del servizio Eurotunnel.

La nuova ordinazione da 40 milioni di euro è stata presentata alla WBN Waggonbau Niesky GmbH mediante una gara d'appalto.

Si tratta della costruzione di tre nuove navette, ognuna lunga 800 metri, composta da 32 carri standard, 3 carri autocaricanti ed un vagone per il trasporto degli autisti dei camion.

Le nuove navette saranno realizzate utilizzando l'ultima tecnologia per far sì che l'efficienza energetica e la solidità si abbinino all'affidabilità: esse saranno completamente interoperabili con le navette esistenti.

La consegna è prevista per la fine del 2016 e l'inizio del 2017.

L'ordinazione delle nuove tre navette è supportata da un programma di 30 milioni di euro di investimenti nell'espansione dei terminali siti a Folkestone e Coquelles che assicureranno la fluidità dei traffici lungo l'Eurotunnel.

Michel Boudoussier, amministratore delegato della Concessione del Gruppo Eurotunnel, ha dichiarato: "Quale leader mondiale del settore dell'autostrada viaggiante, Eurotunnel è stata in grado di attingere dalla propria esperienza ventennale per la progettazione di queste navette di terza generazione.

Le consultazioni che abbiamo condotto hanno confermato che noi siamo all'avanguardia dello sviluppo ferroviario".

(da: europeanrailwayreview.com, 14 Gennaio 2015)

TRASPORTO INTERMODALE

KOMBIVERKEHR CREA ALTRA CAPACITÀ NELLA RETE

La Kombiverkehr, il maggior fornitore europeo di soluzioni trasportistiche intermodali, sta iniziando l'anno con l'espansione della propria rete europea eu.NETdirekt+ con nuovi prodotti ferroviari, ulteriore capacità e l'inclusione di un nuovo servizio di traghetti nel Mediterraneo.

“La Kombiverkehr implementa costantemente nuove soluzioni trasportistiche con l'intento di consentire agli spedizionieri ed alle imprese di logistica di effettuare la diversione dal trasporto solo stradale alla combinazione bimodale strada/rotaia od alla interconnessione trimodale strada/acqua/rotaia nel modo più semplice ed efficiente possibile” afferma Robert Breuhahn, amministratore delegato della società con sede a Francoforte.

“Il trasporto in Nord Europa è senz'altro l'area in cui noi stiamo rispondendo alle ripetute richieste dei nostri clienti di fornire una rotta alternativa attraverso il Mar Baltico mediante un collegamento fisso”.

Nel complesso, tutte le addizioni alla gamma di servizi assicurano 18 treni e partenze di traghetti in più alla settimana nell'ambito della rete Kombiverkehr.

Unitamente al suo partner HUPAC, la Kombiverkehr sta espandendo la gamma di servizi esistente da e per la Svezia con un nuovo treno navetta fra Colonia-Eifeltor ed il terminal Malmö CT, il cui primo viaggio da sud a nord è stato effettuato per la prima volta il 15 gennaio.

I contenitori cisterna, le casse mobili ed i semirimorchi dal profilo P/C 400 completo passano attraverso gli hub ferroviari di Flensburg e Copenaghen per raggiungere la costa svedese per mezzo del ponte di Öresund.

L'orario prevede quattro partenze settimanali in ciascuna direzione: lunedì, mercoledì, giovedì e sabato da Colonia e lunedì, martedì, giovedì e sabato da Malmö.

Non solo il nuovo treno è più veloce di dodici impressionanti ore rispetto ai precedenti tempi di viaggio nel servizio di porta d'accesso via Amburgo e Lubecca, ma inoltre assicura maggiori opportunità di connessione con la rete.

I terminal svedesi di Göteborg e Stoccolma e quello norvegese di Oslo, fra gli altri, possono così essere raggiunti da Malmö utilizzando i servizi forniti dal partner di Kombiverkehr Green Cargo.

In Germania esistono collegamenti da e per Basilea, Kornwestheim, Monaco ed Ulma.

Sono possibili spedizioni internazionali costanti alla volta di Francia, Spagna, Italia, Svizzera, Slovenia, Grecia e Turchia.

La Kombiverkehr lancerà un altro prodotto ferroviario da e per Malmö alla fine del mese di gennaio.

La regione di Grafschaft Bentheim e la provincia olandese di Drenthe sarà allora collegata alla rete della Kombiverkehr con effetto dal 28 gennaio.



Il nuovo treno multigruppo Coevorden/Bad Bentheim - Malmö v.v. percorrerà la tratta ferroviaria di 900 km in meno di 24 ore tre volte alla settimana in entrambe le direzioni.

La nuova gamma di servizi costituisce un progetto congiunto fra Kombiverkehr, EuroTerminal Coevorden e Bentheimer Eisenbahn.

Il numero delle partenze sulla tratta Ludwigshafen KTL-Lubecca-Skandinavienkai per il trasporto nazionale da e per i porti del Mar Baltico è in fase di incremento.

Il treno navetta effettuerà sei viaggi anziché cinque viaggi alla settimana dal 17 gennaio.

I giorni delle partenze aggiuntive sono il sabato da Ludwigshafen (termine per l'accettazione alle 12.15) con raccolta a Lubecca a partire dalle 8.10 della domenica, ed il lunedì da Lubecca (termine per l'accettazione alle 21.15) con raccolta a Ludwigshafen a partire dalle 10.30 del martedì.

Gli spedizionieri possono disporre di collegamenti di traghetti alla volta di Svezia, Finlandia, Russia e stati baltici da Lubecca-Skandinavienkai.

Con la Kombiverkehr sono possibili spedizioni da capolinea a capolinea a mezzo treno e traghetto.

La gamma dei servizi intermodali alla volta della Grecia, che ha assunto la forma di una combinazione treno-traghetto fra Patrasso, Trieste e vari terminal in Germania dalla fine del 2012, è stato migliorato con un nuovo collegamento marittimo nel Mediterraneo dal 1° gennaio.

Così come il porto di Patrasso, anche il porto di Lavrio nella regione dell'Attica, situata a circa 60 km da Atene, è ora collegato con Trieste via traghetto due volte alla settimana.

Il nuovo servizio di traghetti è di particolare significato per gli spedizionieri che trasportano per lo più merci pericolose e consegne dirette ad Atene.

Questo perché tutte le classi di merci pericolose eccetto la 1 e la 7 sono consentite sui traghetti le cui operazioni sono effettuate dalla Alternative Transport A.S.

I container ed i semirimorchi possono essere consegnati nella regione di Atene a costi più ragionevoli dalla Lavrio rispetto a quanto avveniva in precedenza da Patrasso a causa della minore distanza.

La nuova gamma di servizi può essere estesa se vi è una domanda sufficiente.

(da: kombiverkehr.de, 16 Gennaio 2015)

INDUSTRIA

IL MERCATO DELLE NUOVE COSTRUZIONI ALLA RICERCA DI NUOVI ORIENTAMENTI NEL 2015

Il mercato delle nuove costruzioni fino adesso, nel 2015, è ancora alla ricerca della propria strada, dal momento che gli armatori sono a caccia di segnali di ripresa della domanda, mentre quelli più disposti ad assumersi rischi nell'attuale ambiente di mercato scoprono – nel modo peggiore – che i prezzi sono ancora elevati.

Questi sono i ritrovati di una serie di rapporti di broker marittimi pubblicati nel corso della settimana scorsa.

Secondo la Clarkson Hellas, "sta venendo alla luce questa settimana un certo numero di ordinazioni che erano state effettuate poco prima del nuovo anno.

Per quanto riguarda il dry-lease, la Polish Steamship ha stipulato contratti per una serie di rinfusiere attrezzate per la navigazione sui laghi da 36.500 t.p.l. (quattro unità fissate più due opzionate) con la Jiangsu New Yangzijiang.



Le navi fissate dovrebbero essere consegnate nel corso del 2016 mentre quelle opzionate lo dovrebbero essere nel 2017 in caso di conferma".

Il broker marittimo ha aggiunto che "allo stesso modo occorre riferire di una sola nuova ordinazione inerente il wet-lease: è stata la Jiangzhou Union ad assicurarsi un'ordinazione per rinfusiere per prodotti chimici con rivestimento IMO2 da 16.500 t.p.l. (una fissata più una opzionata) dalla Sloman Neptun in Germania.

Si è saputo che il prezzo dovrebbe aggirarsi sulla bassa soglia dei 20 milioni di dollari con consegna nel 2016.

A conferma di varie voci diffuse in ordine a trattative in corso nel mercato containerizzato, la Quantum Scorpio Box (una joint-venture fra la Quantum e la Scorpio) ha raddoppiato le dimensioni delle proprie ordinazioni effettuate alla Samsung mediante la conferma delle opzioni di ulteriori tre portacontainer da 19.200 TEU; le navi in questione saranno noleggate alla MSC con consegna nel 2016 e nel 2017.

In Cina, l'acquirente nazionale Sinotrans Sunnyexpress Co Ltd ha stipulato contratti per portacontainer per traffici costieri da 4.000 TEU (due unità fissate più due opzionate) con la Shanghai Shipyard; le navi fissate saranno consegnate nel 2016, mentre quelle opzionate lo saranno nel 2017 se confermate.

Alla Jiangsu New Yangzijiang i clienti della Lomar Shipping hanno ordinato ulteriori unità ai cantieri per portacontainer da 2.200 TEU (due fissate più due opzionate) ugualmente in consegna dal 2016 in poi.

Si sa che il prezzo dovrebbe essere di circa 34 milioni di dollari per nave.

Negli altri settori, la COSCOL ha annunciato un'ordinazione alla Hudong Zhonghua per quattro più due MMP da 1.000 TEU e 28.000 t.p.l. dotata di 2 gru con capacità di 350 tonnellate; la prima nave fissata sarà in consegna alla fine del 2016 mentre le navi seguenti lo saranno dai primi del 2017 in poi; il prezzo per nave è di circa 40 milioni di dollari.

La Ferus Smit Shipyards dei Paesi Bassi ha annunciato un'ordinazione per due più due MMP da 10.500 t.p.l. dalla Symphony Shipping di Singapore.



“Le navi saranno equipaggiate con macchine DP2 e saranno consegnate a partire dal 2016” afferma la Clarkson Hellas.

Nel contempo, in un distinto rapporto sul mercato delle nuove costruzioni, la Allied Shipbroking ha sottolineato all'inizio della

settimana che “malgrado la brutta partenza dell'anno con una generale carenza di attività, dobbiamo ancora assistere a qualche calo dei prezzi fra i cantieri navali.

Molti hanno iniziato a rivedere verso il basso le proprie mire per quest'anno, anche se la loro precedente ristrutturazione delle operazioni nel corso degli

ultimi 5 anni li ha apparentemente lasciati in una posizione di maggior vantaggio nonché meglio equipaggiati per gestire il mercato più depresso di quanto non fossero un paio di anni addietro.

Detto ciò, questo non significa in ogni caso che le cose continuino a restare così tranquille in termini di nuove ordinazioni, cui i costruttori navali saranno in grado di far fronte.

Il mercato è ancora ultra saturo e la concorrenza è ancora diffusa dal momento che ogni cantiere cerca di adoperare capacità sufficiente per gli anni a venire; la speranza è che un eventuale calo dei costi di costruzione possa metterli in condizione di ridurre i propri prezzi e creare un po' di interesse e slancio nel mercato; stando così le cose adesso, siamo probabilmente pronti per un ulteriore consolidamento ed una riorganizzazione del mercato, mentre abbiamo già assistito ad una ulteriore diversificazione di alcuni verso servizi complementari come le riparazioni e le conversioni.

In termini di voci rispetto ad accordi, la sud-coreana Daewoo Shipbuilding si è assicurata un'ordinazione per due unità porta gas naturale liquido della classe ghiaccio da 172.000 metri³ per un prezzo di 317 milioni di dollari ciascuna in consegna fra il 2017 ed il 2019".

In un altro rapporto, il broker marittimo Intermodal nota come "malgrado il fatto che siamo entrati nel 2015, sembra che il tempo si sia fermato sul fronte delle nuove costruzioni, in cui sia i prezzi che le attività non offrono entusiasmi o segnali che il mercato si approssimi a testimoniare un miglioramento sostanziale quanto prima.

La rilevante carenza di ordinazioni per rinfusiere secche o cisterne ancora comanda in questo settore, mentre approssimandosi il Nuovo Anno Cinese ci aspettiamo che le cose rallentino ulteriormente per quanto riguarda le ordinazioni di unità per rinfuse secche.

Persino nel settore delle cisterne e petroliere, in cui al momento attuale le cose fondamentalmente procedono meglio, osserviamo che coloro che sono pronti ad investire continuano a "snobbare" le nuove costruzioni e scelgono di rivolgersi al tonnello di seconda mano, mentre l'insolito scintillio di ordinazioni containerizzate riportato la settimana scorsa è avvenuto per la maggior parte a seguito di specifici appalti e non è rappresentativo di una frenesia di ordinazioni nel settore.

Per quanto attiene gli accordi di cui si è parlato di recente, la Polish Steamship ha effettuato un'ordinazione per rinfusiere Handysize da 36.500 t.pl. (due unità fissate e due opzionate) alla Samsung in Corea del Sud per un prezzo di 27 milioni di dollari ciascuna e consegna prevista nel 2016".

(da: hellenicshippingnews.com, 15 Gennaio 2015)

LOGISTICA

I MERCATI EMERGENTI DEI PAESI NON BRICS DANNO IMPULSO ALLA CRESCITA DELLA LOGISTICA

Secondo l'ultimo Indice dei Mercati Logistici Emergenti di Agility, il dinamismo dei paesi dell'Associazione delle Nazioni del Sud-Est Asiatico e dei paesi del Consiglio di Cooperazione del Golfo Persico, dell'Africa sub-sahariana e delle prossime potenzialmente grandi economie dell'Indonesia, della Nigeria, del Bangladesh, del Messico e del Pakistan sta superando le prestazioni disomogenee dei paesi BRICS (Brasile, Russia, India, Cina e Sudafrica) che avevano dato impulso alla crescita dei mercati emergenti negli ultimi anni.

Il quadro più equilibrato relativo a tale crescita si ritrova nell'Indice 2015 dei Mercati Logistici Emergenti di Agility, una classificazione annuale fondata su dati di 45 economie emergenti accompagnata da una distinta indagine su circa 1.000 dirigenti della logistica e della filiera distributiva a livello mondiale.

L'Indice – quella di quest'anno è la sesta edizione – classifica i mercati



emergenti sulla base delle loro dimensioni, condizioni di attività, infrastrutture ed altri fattori che li rendono allettanti per gli investimenti da parte delle imprese logistiche, dei vettori merci aerei, delle linee di navigazione, degli spedizionieri e delle imprese di distribuzione.

Le grandi nazioni BRICS (Brasile, Russia, India, Cina e Sudafrica) per un certo periodo hanno rappresentato gran parte della crescita e degli investimenti nei mercati emergenti e hanno dominato l'Indice.

Peraltro, l'Arabia Saudita ha scalato la classifica fino alla seconda posizione nell'indice 2015, alle spalle della sola Cina, che dispone di una popolazione 47 volte maggiore e di una produzione economica 12,5 volte maggiore.

Le economie del livello immediatamente seguente che hanno scalato la classifica dell'Indice sono l'Indonesia (4^a posizione), la Nigeria (27^a), il Bangladesh (28^a) ed il Pakistan (25^a), tutte con popolazione che raggiunge i 100 milioni; l'altro grande mercato non BRICS – il Messico – è rimasto saldo al n° 9.

Fra le altre risultanze di rilievo, gli stati del Golfo Persico Emirati Arabi Uniti, Qatar ed Oman sono stati classificati quali detentori della migliore "compatibilità col mercato" – cioè le condizioni di attività più ideali – fra i 45 paesi citati nell'Indice; seguono in classifica Uruguay, Arabia Saudita e Marocco.

Emirati Arabi Uniti, Malaysia, Cina, Oman, Arabia Saudita e Cile guidano la fila per la "connettività", qualità che indica che essi dispongono delle migliori infrastrutture e dei migliori collegamenti di trasporto.

Le Filippine hanno scalato tre posizioni (sino al n° 16) nella parte dei dati dell'Indice dopo un balzo di nove posti nell'Indice 2014; il paese ha inoltre migliorato la propria classifica fra i dirigenti della filiera distributiva contattati, spingendo le Filippine in alto di cinque posti (sino al n°15) fra i paesi che emergeranno quale importante mercato logistico; invece il crescente isolamento economico della Russia ha danneggiato la sua attrattiva nei confronti dei professionisti della logistica e della filiera distributiva. Più del 75% di coloro che hanno risposto all'indagine hanno affermato di essere pessimisti circa le prospettive della Russia.



Altrove, l'India continua a dividere i dirigenti della logistica e della filiera della distribuzione; essi hanno classificato l'India quale scelta n° 2 fra i paesi destinati ad emergere quale importante mercato logistico e l'hanno classificata in modo relativamente alto – al n° 17 – fra i paesi che almeno probabilmente diventeranno un importante mercato logistico.

Nella parte dei dati dell'indice, l'India è stata saltata a piè pari nel 2014 dal Brasile e dall'Arabia Saudita ed è scivolata ancora indietro nell'Indice 2015, piazzandosi dietro all'Indonesia al n° 5.

La "compatibilità col mercato" dell'India – un misuratore delle condizioni di attività – si è deteriorata, malgrado l'ottimismo in ordine alle riforme proposte dal nuovo primo ministro Narendra Modi.

Secondo l'Indice, le direttrici di traffico dalla crescita più rapida che collegano i mercati emergenti con quelli sviluppati sono stati l'USA-Vietnam (volumi in aumento del 42,7%) e Cambogia-Unione Europea (su del 41,9%) per il trasporto merci aereo, mentre per le spedizioni marittime sono stati l'Ucraina-Unione Europea (aumento del 35,8%) ed Unione Europea-Egitto (+23,2%).

Peraltro, per il 2015 i flussi di traffico fra i mercati emergenti dell'Asia ed altri mercati emergenti sono quelli che hanno riscosso nell'indagine il maggiore ottimismo fra i professionisti della logistica.

Coloro che hanno risposto all'indagine hanno anche identificato i rischi per la crescita per regione e hanno fornito la propria opinione sull'approvvigionamento locale, il commercio elettronico e le altre tendenze che hanno riguardato i mercati emergenti.

"Un anno fa, si parlava di un tracollo dei mercati emergenti e di una nuova "cinquina fragile" sulla base delle preoccupazioni in ordine alla debolezza di Sudafrica, Brasile, India, Turchia ed Indonesia" afferma Essa Al-Saleh, presidente ed amministratore delegato della Agility Global Integrated Logistics. "I mercati emergenti come gruppo sono tornati ad essere di gran lunga più resistenti – e persino vivaci – di quanto non ci si aspettasse malgrado la persistente indolenza nell'economia globale".

Per il 2015, il Fondo Monetario Internazionale prevede una crescita media del 4,57% per i paesi rappresentati nell'Indice. "I fattori che inducono tale crescita sono gli incrementi della popolazione, le dimensioni della classe media, il potere d'acquisto ed il tasso di urbanizzazione, unitamente agli stabili progressi nella sanità, nell'educazione e nella riduzione della povertà" ha detto Al-Saleh. "Ecco il motivo per cui restiamo ottimisti circa i mercati emergenti e continuiamo a vederli su una traiettoria verso l'alto".

L'Indice è stato compilato dalla ditta di analisi e ricerche Ti (Transport Intelligence); John Manners-Bell, responsabile esecutivo della Ti, commenta: "Cinque anni dopo la recessione globale, le prospettive di tutte le economie, sviluppate ed emergenti, sono ancora poco chiare.

La fragilità economica, il calo del prezzo del petrolio e le crescenti preoccupazioni in ordine alla sicurezza in Africa ed in Medio Oriente hanno creato incertezza.

Malgrado le difficoltà, l'interesse rimane alto in questi mercati instabili come indicano l'aumento degli investimenti nelle infrastrutture, i traffici internazionali in espansione e l'aumento della domanda interna. I produttori globali, i dettaglianti ed i loro fornitori di servizi logistici debbono essere consapevoli delle dinamiche in continuo movimento se vogliono sfruttare le significative opportunità che esistono".

(da: lloydsloadinglist.com, 20 Gennaio 2015)

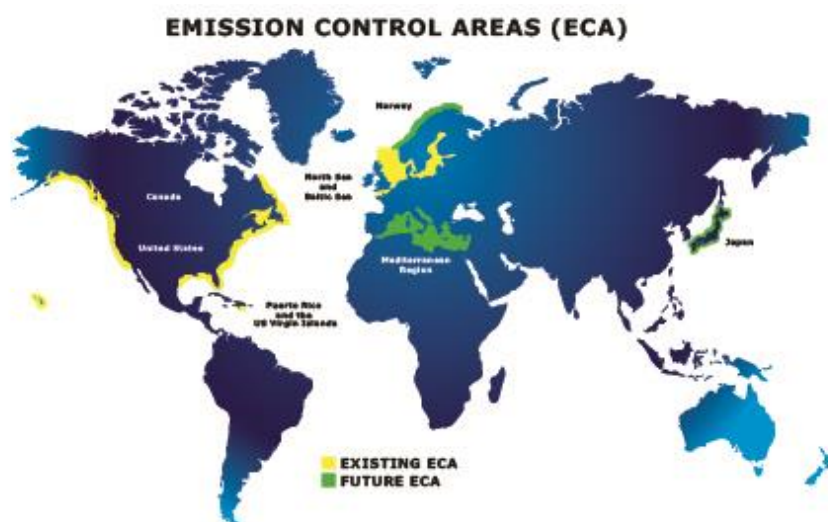
LEGISLAZIONE

I NUOVI LIMITI MASSIMI DI ZOLFO NELLE AREE DI CONTROLLO DELLE EMISSIONI: LE IMPLICAZIONI PER IL SETTORE MARITTIMO

Il 10 ottobre 2008, ai sensi dell'Allegato VI della convenzione MARPOL, l'IMO aveva adottato la politica alla luce della quale con effetto dall'inizio di quest'anno il contenuto di zolfo delle emissioni consentite nelle ECA (Aree di Controllo delle Emissioni) – comprendenti il Mar Baltico, il Mare del Nord ed il Canale della Manica, oltre agli Stati Uniti, la maggior parte del Canada, le Isole Vergini statunitensi e Portorico – sarebbe stato ridotto.

Dal 1° gennaio 2015, ogni nave operativa nell'ambito delle ECA deve utilizzare carburanti di più alta qualità, essendo stato ridotto dall'1% a non più dello 0,1% il contenuto consentito di zolfo emesso.

Gli ambientalisti e la comunità internazionale dello shipping hanno in generale supportato questa saggia iniziativa di miglioramento ambientale.



Alle navi sarà ora richiesto di usare o un carburante distillato, unitamente ad un carburante alternativo, o di continuare ad usare i carburanti esistenti ma con l'installazione di un depuratore o di un sistema di pulizia del gasolio che rimuova lo zolfo dalle materie esauste dopo la combustione.

Un certo numero di imprese petrolifere internazionali si sono date da fare per fornire prodotti di qualità regolamentata in tutta la gamma dei loro carburanti standard; ad esempio, la Exxon ora produce un carburante a norma noto come HDME 50 che ha proprietà simili a quelle degli olii carburanti pesanti ma, cosa importante, è conforme al limite di zolfo dello 0,1%.

Questo carburante, anche se si dice che sia più economico del gasolio marino, attualmente è disponibile solo nella zona di Rotterdam.

Esistono notevoli preoccupazioni in ordine alla provenienza della maggior parte di queste forniture di nuovi bunker, poiché si congetta che in caso di carenze è probabile che esse debbano essere procurate in Russia, Medio Oriente, India, Corea del Sud e Stati Uniti.

Alcune compagnie di navigazione stanno mettendo in atto sovrapprezzi correlati alla normativa ECA fondati sulla loro valutazione dell'inflazione dei costi al fine di gestire il costo derivante dall'adesione alle regole per la protezione dell'ambiente.

In gran parte, la realtà di questo recente cambiamento normativo sta nel fatto che il carburante pesante dovrà essere sostituito con carburanti più puliti come il diesel marino ed il gasolio marino con un contenuto di zolfo dello 0,1% che sono notevolmente più costosi.

Pertanto, qual è l'impatto sulla comunità dello shipping?

In primo luogo, la struttura dei costi delle navi cambierà poiché l'aumento dei costi del bunker è inevitabile. Il differenziale fra olio combustibile ad alto contenuto solforoso ed il gasolio marino come riportato dalla Gibson Shipbrokers (novembre 2014, dati basati sui prezzi di Rotterdam) "fluttua fra i 253 dollari a tonnellata e 337 dollari a tonnellata dal 2012, mentre la differenza attuale è di circa 260 dollari a tonnellata".

Ci saranno inevitabilmente costi aggiuntivi correlati al requisito di bunkeraggio aggiuntivo per trasportare i necessari volumi delle diverse gradazioni di bunker; c'è poi la richiesta di modifiche ai motori (dovute per lo più alla diversa viscosità dell'olio) con il notevole costo di questi progetti in tutte le flotte marittime.

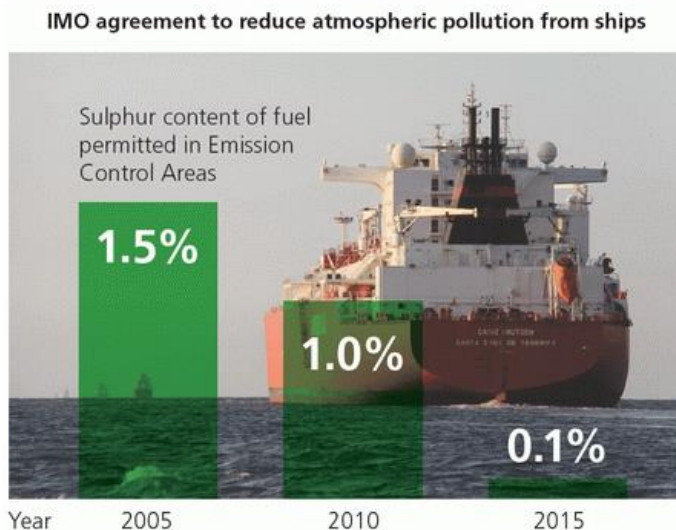
Dal momento che non esistono mezzi con i quali si possa alterare a bordo il contenuto di zolfo (una volta che l'olio carburante è stato caricato), fatta eccezione per la miscela a bordo, per la quale al momento non esistono linee guida, è necessario far sì che gli olii carburanti caricati siano adeguati ai limiti richiesti e che, nel caso degli olii carburanti conformi alla normativa ECA, tale conformità non sia compromessa dal mescolamento con altri olii carburanti ad elevato contenuto di zolfo nel serbatoio o nel sistema di trasferimento.

Ci sono poi complicazioni derivanti dal doppio stoccaggio (allo scopo di provvedere allo stoccaggio di diversi tipi di bunker a bordo).

In molti casi ci sarà probabilmente la richiesta di una suddivisione del serbatoio (con ulteriore riprogettazione ed ulteriori spese) e possibilmente l'esigenza di bunkeraggio più frequente (ancora una volta, ulteriori costi che ne derivano).

L'onere amministrativo della gestione dei cambiamenti operativi correlati all'introduzione dei nuovi limiti di zolfo avrà conseguenze notevoli.

Con una limitazione così rigorosa, l'equipaggio della nave dovrà far sì che si



eviti il carico di olii carburanti conformi in serbatoi riempiti altrimenti ed in vasche di decantazione o di servizio, e dovrà accertarsi che nel corso delle operazioni di trasferimento tali olii combustibili non vengano mischiati ad altri olii combustibili ad elevato contenuto di zolfo, di modo che solo l'olio combustibile utilizzato entro i limiti permessi venga usato nelle ECA.

Prima dell'ingresso nelle ECA, dovrà essere implementata una completa conversione all'olio combustibile conforme; ci sarà bisogno di nuove procedure scritte a bordo in ordine a come queste routine saranno adottate (e garantite) così come della tenuta di registrazioni delle quantità di olii combustibili ad ogni conversione, della data, dell'ora e della posizione della nave quando completa la conversione prima di entrare o inizia il procedimento contrario dopo l'uscita da tali zone.

Queste registrazioni dovranno essere trascritte sul giornale di bordo ovvero nelle modalità prescritte dallo stato di cui la nave batte bandiera (ai sensi di una ulteriore direttiva amministrativa). "Insomma, quale appassionata spettatrice della comunità dello shipping, ex marittima e cittadina sensibile all'ambiente" afferma Karen Jacques, direttore per Asia e Pacifico della Dryad Maritime, "la mia opinione è che la nuova normativa dell'IMO sulle emissioni di zolfo sia essenziale e tempestiva ma che certamente essa non sarà priva di complicazioni.

Saranno richiesti pazienza, tempo e notevoli risorse finanziarie e gestionali, a breve e medio termine, al fine di provvedere alla sua introduzione.

Dovremmo essere tutti grati del fatto che i prezzi del bunker sono diminuiti di più del 25% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (sulla scorta del costante declino dei prezzi del greggio) che in qualche modo potrebbe controbilanciare le nuove spese aggiuntive).

(da: *dryadmaritime.com*, 16 Gennaio 2015)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

NAVE MERCANTILE FUTURISTICA MIRA A RIVOLUZIONARE IL TRASPORTO MARITTIMO

La ditta norvegese di progettazione navale Lade AS ha svelato un futuristico nuovo modello di nave mercantile che utilizza lo scafo della nave come una vela.

La "Vindskip", ispirata alle barche a vela ed ai veicoli aerospaziali, con il suo scafo modellato come un profilo alare simmetrico, è stato progettato per servirsi del vento per la propulsione.

La Lade AS afferma che lo scafo della nave genererà una partenza aerodinamica, dando una spinta alla direzione della nave.

Il mercantile ibrido in questione utilizzerà altresì un sistema propulsivo elettrico a gas naturale liquido che porterà la nave alla velocità necessaria per generare la partenza aerodinamica sul suo scafo.

Inoltre la Vindskip impiegherà un programma informatico specializzato per analizzare i dati meteorologici e calcolare la migliore rotta di navigazione sulla base della forza del vento disponibile.

Terje Lade, direttore della Lade AS, ha dichiarato a FoxNews.com che il modello della Vindskip è in fase di collaudo mediante tunnel del vento e dinamiche dei flussi computazionali.

L'inizio dei collaudi di un modello in vasca è previsto in aprile, ha spiegato Lade via mail.

La Lade AS ha in programma di assegnare alla fine la licenza del modello Vindskip a compagnie di navigazione, consulenti marittimi e cantieri navali.



La società con sede ad Ålesund ha già conseguito due brevetti per la capacità dello scafo di generare partenze aerodinamiche, che essa descrive come il proprio sistema Wind Power.

Lade ha dichiarato che il progetto di sviluppo della Vindskip sarà completato entro il quarto trimestre del 2015 e stima che per l'ingegneria e la costruzione occorreranno approssimativamente da 2 a 3 anni.

"La nostra stima è che la nave dovrebbe salpare nel 2019" afferma.

Il progetto ha già attirato l'attenzione di almeno un peso massimo del settore marittimo.

Un portavoce della Wilhelmsen, uno dei maggiori armatori della Norvegia, ha dichiarato che il dipartimento tecnico della società è stato impegnato in discussioni relative alla Vindskip, sebbene non ci sia stato alcun impegno formale od investimento nel progetto.

"Qualche anno fa, i nostri tecnici avevano sviluppato un nostro modello di nave (l'Orcelle) e sulla base di tale iniziativa siamo stati invitati a partecipare al progetto Vindskip" ha spiegato.

"La nostra visione è quella di "formare il settore marittimo" e quindi di valutare la condivisione di alcune idee "futuristiche" su come il trasporto marittimo possa svilupparsi fra qualche anno".

La Lade AS stima che il modello Vindskip possa generare risparmi di carburante del 60% e ridurre le emissioni di anidride carbonica dell'80% rispetto ad una nave tradizionale.

Il progettista afferma che il modello si adatta particolarmente bene ad un certo numero di navi passeggeri e containerizzate.

Tuttavia, Chris Cheetham, fondatore della Soter Advisors, ditta di consulenza nella gestione dei rischi da carburante ed energetici specializzata nel settore marittimo, ha dichiarato che un certo numero di fattori potrebbe comportare conseguenze sui potenziali risparmi.

"Quello che potrebbe pregiudicare questi modelli è la domanda: quanto costano davvero?" afferma. "Occorre fare riferimento al costo di costruzione ed alle tariffe di noleggio marittimo".

Cheetham ha citato l'enorme diminuzione dei prezzi del petrolio e le "scorte" di navi tradizionali la cui costruzione è già in programma quali fattori che le compagnie di navigazione dovranno prendere in considerazione prima di chiedere la licenza per un modello rivoluzionario come la Vindskip.

(da: theloadstar.co.uk/foxnews.com, 21 Gennaio 2015)

STUDI E RICERCHE

LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE ALLE PRESE CON IL DILEMMA DELLA VELOCITÀ DI NAVIGAZIONE RIDOTTA

I prezzi del bunker stanno per raggiungere il punto critico in cui diventa meno costoso effettuare operazioni con meno navi a maggiore velocità che con più navi a velocità ridotta.

In un'analisi degli ultimi prezzi del carburante bunker, Dirk Visser della Dynamar ha detto che con la disponibilità di gasolio a 380 cSt a Rotterdam al livello di 239 dollari a tonnellata, rispetto ai 565 dollari di un anno fa, le linee di navigazione diventeranno sempre più agitate in ordine alle loro strategie di velocità di navigazione ridotta.

Al momento attuale nei traffici Asia-Nord Europa qualcosa come 12 navi per allacciamento vengono utilizzate per far sì che possa essere mantenuta una frequenza settimanale ad una velocità di servizio con risparmio di carburante di circa 17 nodi nella direzione principale.



Peraltro, Visser afferma che al di là del prezzo del carburante vi sono vari altri fattori che occorrerebbe considerare prima far accelerare le navi.

Ad esempio, gli armatori hanno effettuato modifiche talvolta irreversibili alle navi già in servizio, come quelle alle pompe d'iniezione, oppure hanno sostituito gli elettrodi e le pale delle eliche.

Inoltre, sono state costruite nuove navi con cui effettuare operazioni a velocità minori.

I prezzi del carburante più bassi sono controbilanciati dalle minori entrate generate dai sovrapprezzi sul bunker dei vettori.

“Di conseguenza” afferma Visser “per qualcuno potrebbe essere giunta la necessità di scegliere fra l’incudine ed il martello: o perdere denaro e continuare a navigare a velocità ridotta, o navigare più velocemente accettando i costi del disarmo di navi grandi e forse molto grandi”.

Altri fattori da prendere in considerazione sono i costi del noleggio di navi, i costi della messa in disarmo delle navi indesiderate, l'impatto della capacità in eccesso sulle tariffe di nolo, i tempi di lavorazione dei container, l'impatto ambientale e le esigenze della clientela.

Visser ha aggiunto che i prezzi a termine per un barile di petrolio greggio Brent si sono attestati a 51,15 dollari l'8 gennaio.

L'ultimo momento in cui i prezzi annui del petrolio avevano riportato questa media, fatta eccezione per la crisi finanziaria del 2009, si era verificato nel 2005, alcuni anni prima che venisse introdotta per la prima volta la navigazione a velocità ridotta.

Da allora gli armatori e gli operatori sono stati in gran parte contrari all'idea di fare accelerare le navi perché la navigazione a velocità ridotta presenta il vantaggio aggiuntivo di utilizzare la capacità in eccesso.

Tuttavia, Gerry Wang della Seaspam afferma che potrebbe esserci lo spazio per alcuni lievi incrementi della velocità.

Il responsabile esecutivo della AP Møller-Maersk Nils Andersen ha recentemente dichiarato che ogni risparmio realizzato mediante l'accelerazione delle navi sarebbe probabilmente dissipato dalle tariffe di nolo più basse.

Il responsabile esecutivo della Maersk Line Søren Skou è anche preoccupato dall'impatto che la maggiore velocità delle navi avrebbe sull'ambiente.

Il secondo vice presidente del gruppo Evergreen Bronson Hsieh ha sottolineato i rischi destabilizzanti per l'intero settore del trasporto marittimo containerizzato dei tempi di viaggio più veloci.

C'è inoltre da considerare il costo variabile del carburante.

Visser ha dichiarato che nessuno sa per quanto tempo i prezzi potrebbero restare a questo livello.

Jonathan Roach del broker Braemar ACM Shipbroking ha detto che i prezzi a Singapore per il 380 cSt sono rimasti a 282 dollari a tonnellata e di fatto sono aumentati giovedì.

I dati della Dynamar mostrano che il 380 cSt è persino più caro a Tokyo ed a Genova dove viene valutato rispettivamente a 330 e 284 dollari per tonnellata.

I dati di Roach mostrano che la velocità media nella direzione principale dei traffici Asia-Europa è rimasta per lo più la stessa l'anno scorso, a 18,2 nodi nella prima metà dell'anno ed a 17,7 nodi nella seconda metà.

“L’accelerazione potrebbe essere devastante per i traffici di linea poiché essa contribuirebbe a creare altro eccesso di capacità.

Pertanto io penso che i maggiori traffici est-ovest manterranno la loro navigazione a velocità ridotta” afferma Roach.

“Ma gli operatori di linea saranno ancora in grado di usufruire di migliori profitti dal momento che i loro costi di base saranno notevolmente minori, visto che uno dei loro costi principali deriva dal bunker”.

Tuttavia, il broker afferma che i prezzi più bassi del bunker potrebbero comportare conseguenze sui servizi regionali.

Roach sostiene che gli scali portuali aggiuntivi nei servizi esistenti, che in precedenza non avrebbero prodotto profitti a causa del costo del carburante, potrebbero ora diventare finanziariamente possibili.

Per la stessa ragione, ciò potrebbe comportare nuovi servizi.

I prezzi più bassi, a suo dire, potrebbero anche indurre il restringimento della differenza dei prezzi nel mercato del noleggio fra le unità di raccordo eco-compatibili ed il tonnellaggio meno efficiente dal punto di vista del carburante.

Per quanto, conclude Roach, le navi più recenti sarebbero ancora più affidabili ed economiche e, quindi, potrebbero comportare supplementi di prezzo.

(da: lloydsloadinglist.com, 15 Gennaio 2015)

REEFER

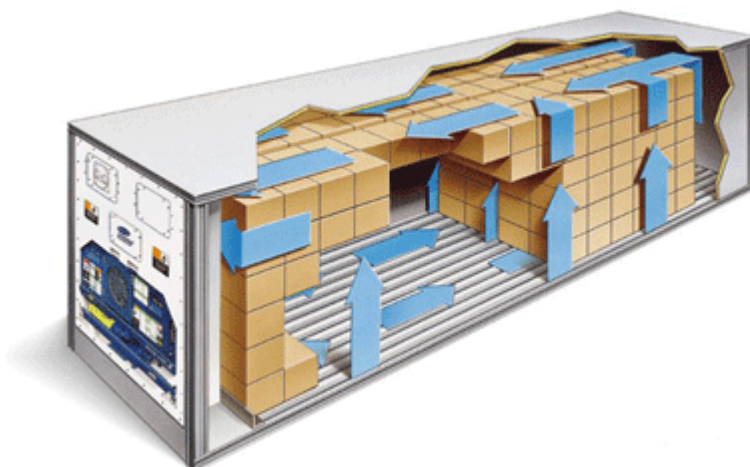
LA UASC ORDINA 2.000 NUOVE UNITÀ REEFER

La UASC (United Arab Shipping Company), compagnia di navigazione containerizzata di primo piano e vettore globale emergente, ha annunciato il 26 gennaio un'ordinazione di 2.000 container refrigerati alla Daikin.

L'ordinazione segna la prima pietra miliare nell'espansione dei servizi reefer e sostiene l'investimento in corso della compagnia nelle soluzioni più innovative ed efficienti per il consumo energetico in relazione al trasporto di carichi congelati e refrigerati.

I contenitori saranno equipaggiati con l'ultima unità reefer modello LXE 10E, il modello "H".

Oltre ad assicurare un ambiente ottimale della temperatura e del flusso d'aria per i carichi refrigerati, gli sviluppi hardware e software hanno notevolmente ridotto il consumo energetico, conseguendo una riduzione del 50% rispetto al precedente modello, introdotto nel 2001.



Le unità dispongono di un sistema di controllo della temperatura ad alta sensibilità, che le rende adatte a qualsiasi condizione meteorologica ed a tutti i tipi di carico.

Con una età media del contenitore refrigerato di tre anni, la flotta di reefer della UASC in progressiva espansione è una delle più giovani del settore e questa ordinazione di altre 2.000 unità reefer rappresenta un considerevole incremento delle dimensioni complessive della flotta reefer della UASC.

Questo investimento in corso supporterà la crescita dei servizi esistenti e del migliorato accesso geografico ai traffici sudamericani, in seguito al recente accordo di servizio con la Hamburg Süd.

Gareth Madsen, responsabile della gestione reefer della UASC, commenta: "La progressiva espansione della flotta di unità refrigerate della UASC assicura una migliore disponibilità di reefer a tutti i nostri clienti.

Siamo impegnati a far scendere i prezzi, ottimizzando le reti e migliorando continuamente i servizi che offriamo.

Questa ordinazione di 2.000 unità alla Daikin consentirà alla UASC di procurare il giusto livello di accessibilità, qualità ed efficienza per il trasporto di carichi congelati e refrigerati.

La UASC effettuerà altre ordinazioni di unità reefer quest'anno.

Maggiori particolari verranno pubblicati quando saranno stati ultimati i programmi" aggiunge Madsen.

"In termini di qualità, prestazioni ed affidabilità, le ultime unità reefer della Daikin rappresentano il punto di riferimento del settore.

Inoltre, esse si attagliano bene all'impegno della UASC in relazione all'investimento in operazioni eco-efficienti ed eco-compatibili, che a nostro giudizio sono una buona cosa per la nostra attività, per i nostri clienti e per il nostro pianeta".

Katsuro Tetsuya, direttore della divisione container reefer della Daikin, afferma: "È un privilegio far parte dell'ambiziosa strategia di crescita della UASC.

L'ultimo modello LXE 10 E "H" della Daikin fissa nuovi standard in termini di efficienza ed affidabilità energetica, supportando direttamente l'attenzione della UASC sulla messa a disposizione di un ottimo servizio alla clientela".

Le aspirazioni all'attività reefer della UASC costituiscono un elemento chiave della ambiziosa strategia di espansione della compagnia.

Questo annuncio fa seguito a tre consegne di navi da 15.000 TEU nel contesto dell'attuale nuovo programma di costruzioni della UASC (che comprende 17 navi: undici unità da 15.000 TEU e sei da 18.800 TEU), così come alle cooperazioni con le preminenti compagnie di navigazione di linea CMA CGM e China Shipping Container Lines (che insieme formano l'alleanza Ocean Three), così come l'ampio accordo di cooperazione con il gruppo Hamburg Süd.

(da: hellenicshippingnews.com, 26 Gennaio 2015)

IN CALENDARIO

- **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.