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

Notiziario C.I.S.Co. 15 gennaio 2016

ANNO XXXIV
Numero del 15 gennaio 2016

PORTI

PREVISIONI DI UN ULTERIORE CALO NELLA PRIMA METÀ DEL 2016 PER I PORTI EUROPEI Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

SECONDO LA DREWRY IL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO
DEVE ASPETTARSI PERDITE DIFFUSE IN TUTTO IL SETTORE NEL 2016 ..... " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

DITTA STATALE CINESE COSTRUISCE TRENI MERCI AD ALTA VELOCITÀ ..... " 8

TRASPORTO INTERMODALE

ANNATA RECORD PER LA NAVETTA MERCI DI EUROTUNNEL ..... " 10

TRASPORTI ED AMBIENTE

NON È COSÌ AGEVOLE CONFORMARSI ALLE NUOVE REGOLE SUI CARBURANTI
A BASSO CONTENUTO DI ZOLFO ..... " 12

LEASING

LA COLPA DEL CROLLO DEL MERCATO DELLE NAVI CONTAINERIZZATE È DA ATTRIBUIRE
ALLE "SPERICOLATE" ORDINAZIONI DA PARTE DEI VETTORI DI NAVI PORTCONTAINER
DI GRANDISSIME DIMENSIONI ..... " 18

LOGISTICA

ADESSO LA YTO EXPRESS È L'IMPRESA CINESE DI LOGISTICA
IN MAGGIORE E PIÙ RAPIDA CRESCITA ..... " 21

LEGISLAZIONE

PERCHÉ PESIAMO? GENNAIO 2016: È TEMPO DI AGIRE ..... " 24

STUDI E RICERCHE

I VETTORI DOVRANNO TENERE INATTIVA PIÙ CAPACITÀ RISPETTO AL 2009 AFFINCHÉ LE TARIFFE SI RIPRENDANO ..... Pag. 29

TECNOLOGIA INFORMATICA

ORGANIZZAZIONI MARITTIME VARANO PROPRIE DIRETTIVE SULLA CIBER-SICUREZZA ... " 32

IN CALENDARIO ..... " 35

15 gennaio 2016

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

PORTI

PREVISIONI DI UN ULTERIORE CALO NELLA PRIMA METÀ DEL 2016 PER I PORTI EUROPEI

Secondo l'ultimo rapporto pubblicato il 4 gennaio dalla Hackett Associates e dall'ISL (Institute of Shipping Economics and Logistics), la debolezza degli indicatori economici a livello globale e locale fa supporre un ulteriore declino dei volumi containerizzati presso i porti europei nella prima metà del 2016: per i porti del nord si prevede la registrazione di un decremento del 5,2% da un anno all'altro.

Nel loro rapporto "*Global Port Tracker: North Europe Trade Outlook*" si legge che l'economia nord-europea mostra segnali di permanenza nella depressione, contribuendo così ad un ulteriore calo dei volumi containerizzati europei nella prima metà del 2016.

"Nel migliore dei casi stiamo affrontando una tenue recessione, in quello peggiore qualcosa di più grave, dato che la capacità continua a lasciare indietro impetuosamente la domanda" sostiene il rapporto.

Il modello degli indicatori economici fondamentali dei porti del Nord Europa sottolinea una carenza di crescita e molti di loro fanno pensare ad una ulteriore diminuzione dell'attività economica, che finirà per ridurre il volume dei traffici".

Per i prossimi sei mesi, le previsioni parlano di un decremento del 4,1% delle movimentazioni complessive nella gamma settentrionale – rispetto ai sei mesi precedenti – e di un decremento del 5,2% in relazione allo stesso periodo dell'anno scorso.

Le previsioni relative ai contenitori carichi in entrata parlano di una diminuzione del 4,5% nei prossimi sei mesi rispetto ai sei mesi precedenti, con un calo del 6% rispetto all'anno scorso.

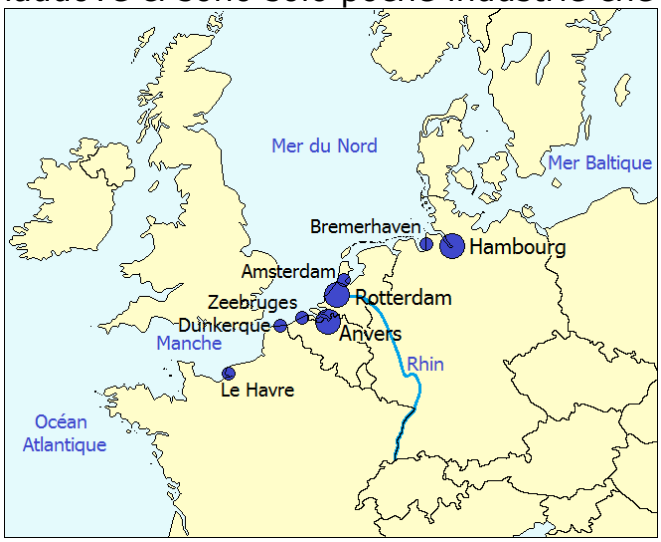
Le cifre della Haclett in ordine all'intero anno 2015 stimano che le importazioni complessive in Europa siano diminuite del 3,2%, con previsione di una scivolata di almeno il 4% nel Nord Europa.

Si prevede che i sei porti della gamma settentrionale faranno registrare un decremento del 4,4% dei volumi in entrata per l'intero anno 2015, mentre per i volumi dei container carichi in uscita si prevede una diminuzione del 3,1%.

I volumi complessivi movimentati sono previsti in calo del 2,3%.

Nel rapporto si dice che fra i principali porti della gamma settentrionale "solo il porto di Anversa ha avuto un'annata decente nel 2015 e probabilmente conserverà la propria tenuta nel 2016 dal momento che non è esposto al crollo dei volumi di traffico russi che ha afflitto così tanto i suoi concorrenti settentrionali".

Guardando avanti, Ben Hackett della Hackett Associates avverte: "Ciò è anche probabilmente dovuto al fatto che la globalizzazione ha raggiunto un equilibrio laddove ci sono solo poche industrie che ancora dirottano l'approvvigionamento e la produzione in Asia, lasciando che la crescita dei volumi segua la crescita dei consumi.



Oltre a questo, c'è l'incertezza ancora avvertita dai consumatori europei a causa delle problematiche economiche, politiche ed inerenti alla sicurezza che tutte quante hanno tirato giù la domanda.

Noi non vediamo una ripresa dei volumi né delle tariffe di nolo".

L'ISL nota come da gennaio a novembre 2015 la crescita da un anno all'altro nei principali porti mondiali sia stata negativa.

"È improbabile che i valori di dicembre modifichino di molto questa situazione e, dati i rapporti di una diminuzione dell'attività economica in Cina, non siamo ottimisti a breve termine" conclude Hackett.

Il "*Global Port Tracker: North Europe Trade Outlook*" fornisce una proiezione semestrale oltre ad una previsione aggiuntiva in ordine a due trimestri delle movimentazioni in termini di TEU dei contenitori in entrata ed in uscita per i sei principali porti della regione: Le Havre, Zeebrugge, Anversa, Rotterdam, Brema/Bremerhaven ed Amburgo.

La Hackett Associates fornisce servizi di consulenza e ricerca alle imprese marittime internazionali, alle agenzie governative ed alle istituzioni internazionali.

Lo ISL (Institute of Shipping Economics and Logistics) è uno dei principali istituti di ricerca nel settore marittimo, di consulenza e di trasferimento delle competenze.

(da: lloydsloadinglist.com, 4 gennaio 2016)

TRASPORTO MARITTIMO

SECONDO LA DREWRY IL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO DEVE ASPETTARSI PERDITE DIFFUSE IN TUTTO IL SETTORE NEL 2016

Secondo l'ultimo rapporto *Container Forecast* pubblicato dalla ditta di consulenze marittime globali Drewry, l'ulteriore ampliamento dello squilibrio fra domanda ed offerta a livello di rotte di traffico e gli insufficienti provvedimenti finalizzati a ridurre la capacità navale comporteranno nel 2016 un accelerazione delle riduzioni delle tariffe di nolo e perdite diffuse in tutto il settore.

Ci si aspetta che il declino delle tariffe di nolo nel trasporto marittimo containerizzato a livello mondiale possa essere stato l'anno scorso dell'ordine del 9% e la Drewry prevede che i ricavi unitari dei vettori diminuiranno ulteriormente nel 2016, anche se ad un ritmo leggermente più lento.

Escludendo il 2009, gli ultimi 12 mesi hanno visto le tariffe a pronti diventare più basse nella maggior parte delle principali direttrici di traffico e tutte allo stesso tempo.

Ciò non è stato dovuto unicamente ai fondamentali squilibri fra domanda ed offerta indotti dalla debolezza dei volumi e dall'eccesso di offerta.

Alla fine dell'anno 2015 le tariffe a pronti dall'Asia alla Costa Occidentale ed alla Costa Orientale degli Stati Uniti sono state rispettivamente di circa 815 e 1.520 dollari USA per un contenitore da 40 piedi.

Esse sono state senza dubbio le più basse dal 2009 e, data la discreta crescita dei carichi ed i fattori di carico di oltre il 90% alla volta della Costa Occidentale USA, il deterioramento delle tariffe mette in luce il fatto che i vettori hanno dovuto lottare per la quota di mercato e si sono messi ulteriormente in condizione di spostare potenzialmente i carichi dalla costa occidentale a quella orientale dopo l'ampliamento del Canale di Panama.

Senza precedenti sono state anche le tariffe a pronti inferiori ai 200 dollari USA per un contenitore da 40 piedi nei traffici Asia-Nord Europa nel corso di giugno 2015.

Anche se le tariffe a pronti hanno messo in scena una ripresa dall'inizio del 2016, la Drewry ritiene che questi progressi si riveleranno di breve durata.

Molte parti interessate sottolineano il fatto che i prezzi del bunker di – ad esempio – 140 dollari USA per tonnellata a Rotterdam (IFO380) stanno chiaramente contribuendo ad abbassare le tariffe di nolo complessive per i contenitori, ma la Drewry ritiene che una nuova e preoccupante tendenza sia divenuta manifesta per i vettori marittimi.

I dati più recenti suggeriscono come essi non siano più in grado di ridurre i costi più rapidamente delle diminuzioni prevalenti viste nel mercato delle tariffe di nolo.

La Drewry ritiene che i prezzi del petrolio abbiano probabilmente toccato il fondo del mercato in questo momento e che i costi del collocamento dei container vuoti e delle navi ferme si incrementino quest'anno.

Secondo gli ultimi calcoli una nave da 10.000 TEU potrebbe incorrere in un minimo di 450.000 dollari USA di costi di riattivazione se dovesse restare inattiva in Asia per tre mesi o più.

Occorrerebbe anche non dimenticare che molte linee di navigazione non quotano più un BAF in alcune direttrici di traffico.

La conseguenza di tale situazione è che la Drewry si aspetta che le perdite nel settore si estendano sino ad oltre 5 miliardi di dollari USA nel 2016.

I vettori marittimi ritengono di avere intrapreso un bel po' di iniziative correttive nel corso dei tre mesi del 2015 allo scopo di sollevare le tariffe di nolo che sono molto basse.

Peraltro, l'annullamento di sei importanti servizi est-ovest e la cancellazione di 32 viaggi a novembre e 21 a dicembre hanno fatto relativamente poco ai fini del miglioramento dell'equilibrio fra domanda ed offerta nelle rotte di traffico.

All'inizio di ottobre del 2015, i fattori medi di trasporto primario est-ovest sono stati solamente dell'85% rispetto al 94% di un anno prima.

Le iniziative inerenti ad incrementi tariffari generali messe in atto alla fine del 2015 non hanno funzionato per i vettori in molte direttrici di traffico ed in alcuni casi sono state sospese o rinviate perché le condizioni erano semplicemente troppo fiacche.

La Drewry ritiene che si debba fare di più da parte del settore al fine di approdare ad una qualche forma di stabilità.

Il consolidamento proposto o imminente del settore potrebbe senz'altro ridurre il numero dei grandi operatori nel mercato e migliorare l'efficienza delle singole compagnie di navigazione, ma ciò ad ogni modo non ridurrà la capacità navale del settore.

Dal momento che la flotta inattiva ha toccato un milione di TEU alla fine del 2015, ovvero poco meno del 5% della flotta globale, occorre prendere delle decisioni da parte delle linee di navigazione al fine di ritirare un numero maggiore di navi e ristrutturare più direttrici di traffico con nuovi accordi operativi.

Le grandi navi non garantiscono più una capacità di ottenere profitti soddisfacente e se le tariffe contrattuali dall'Asia al Nord Europa dovessero essere sottoscritte ad una media di 900 dollari USA per FEU (e questo importo potrebbe essere troppo ottimistico) per il 2016, ciò equivarrebbe ad una perdita stimata di 1,4 miliardi di dollari USA per i vettori su una direttrice di traffico.

Neil Dekker, direttore ricerche sui container della Drewry, afferma: "Vengono fatti confronti con il 2009 quando approssimativamente 1,3 milioni di TEU erano stati ritirati da una flotta notevolmente più piccola.

Il disarmo su larga scala era stato innescato dal fatto che le linee di navigazione avevano esaurito la liquidità.

Il settore non è ancora a quel punto dato che alcune linee di navigazione stanno ancora realizzando profitti ed i prezzi del carburante molto bassi le stanno puntellando.

Ma ancora altri due o tre trimestri di finanza con profitti in calo potrebbero innescare un considerevole aumento della flotta inattiva al momento di entrare nella seconda metà del 2016.

(da: gcaptain.com, 7 gennaio 2016)

TRASPORTO FERROVIARIO

DITTA STATALE CINESE COSTRUISCE TRENI MERCI AD ALTA VELOCITÀ

Una società appartenente allo stato cinese sta realizzando treni merci ad alta velocità da far viaggiare sui binari sui quali ora transitano solo treni passeggeri ad alta velocità.

Un dirigente della CRRC (China Railway Rolling Stock Corp. Ltd.) ha dichiarato che il primo treno merci super-rapido uscirà dalla linea di assemblaggio nella prima metà del 2016.

Il dirigente, che non ha voluto essere nominato, ha detto che i nuovi treni merci sono modellati sulla base degli attuali treni ad alta velocità e che essi vengono assemblati presso la Tangshan Railway Vehicle Co. Ltd. della CRRC.

Ciascun treno merci – ha dichiarato – avrà meno parti di un treno passeggeri ad alta velocità e pertanto sarà meno costoso da produrre.

A detta del dirigente, la CRC (China Railway Corp.), l'operatore ferroviario nazionale, ha iniziato a sviluppare un treno merci ad alta velocità nel 2014 in collaborazione con i predecessori della CRRC, la China CNR Corp. Ltd. e la CSR Corp. Ltd.

Yang Yudong, direttore generale della CRC, ha visitato l'impianto di Tangshan il 15 dicembre scorso.

Il nuovo treno è stato progettato per trasportare merci sino alla velocità di 250 km/h, afferma un dipendente della CRC.

I treni ad alta velocità del paese possono viaggiare sino a 350 km/h.

I treni merci saranno in grado di viaggiare su alcuni degli oltre 16.000 km delle linee ferroviarie ad alta velocità che attraversano la Cina, trasportando merci

quali le consegne di commercio elettronico, ma non derrate alla rinfusa come il carbone, è stato detto.

La maggior parte dei treni merci seguono linee ferroviarie progettate solamente per treni a bassa velocità.

I più veloci treni merci del paese, che sono stati immessi in servizio a partire dalla fine dell'anno scorso, possono viaggiare sino a 160 km/h.

Il dipendente della CRC ha dichiarato che la domanda di carichi non alla rinfusa è in aumento, cosa che ha spronato lo sviluppo di un treno merci ad alta velocità.

I dati della società mostrano che i convogli della CRC hanno trasportato circa 2,5 miliardi di tonnellate di merci nei primi nove mesi dell'anno, in ribasso dell'11,4% rispetto allo stesso periodo del 2014.

Il tonnellaggio relativo ai carichi non alla rinfusa è aumentato del 12,2%.

Al fine di far fronte a questa domanda, l'anno scorso la CRC ha impiegato sei treni merci espressi che hanno viaggiato su quattro tratte trasportando carichi non alla rinfusa.

Questi treni possono viaggiare a velocità fino a 120 km/h.

I francesi fanno viaggiare a 160 km/h i treni merci sin dal 1984.

La Francia e la Germania hanno presentato nel 2012 treni merci in grado di viaggiare alla velocità di 300km/h.

(da: caixin.com, 17 dicembre 2015)

TRASPORTO INTERMODALE

ANNATA RECORD PER LA NAVETTA MERCI DI EUROTUNNEL

Il servizio di trasporto merci navetta Le Shuttle di Eurotunnel ha fatto registrare il nuovo record annuale di sempre nel 2015 avendo trasportato più di 1.464.880 camion (dato registrato alla mezzanotte del 22 dicembre scorso) in entrambe le direzioni fra Folkestone (Kent, nel Regno Unito) e Coquelles (Pas-de-Calais, in Francia), battendo così il record precedente ottenuto nel 2012, l'anno dei Giochi Olimpici di Londra.

"Si tratta del più elevato livello di traffico generato dall'inizio dei servizi commerciali ed è stato conseguito più di una settimana prima della fine dell'anno.

Questa straordinaria prestazione costituisce la prova della fiducia che i trasportatori di tutta l'Europa hanno nell'Eurotunnel e nel suo personale e rappresenta il riconoscimento dei vantaggi concorrenziali del servizio Shuttle rispetto ai traghetti, con la sua alta frequenza di partenze, 24 ore al giorno e 365 giorni all'anno" afferma la società in un comunicato.

"Con la disponibilità delle infrastrutture al 45%, tre nuove navette per il trasporto di camion sotto ordinazione ed un mercato che continua a crescere, le prospettive per l'Eurotunnel sono positive" è stato aggiunto.

La settimana scorsa Eurotunnel ha dichiarato a *Lloyd's Loading List.com* che la navetta per i camion stava operando al massimo della capacità quasi a tempo pieno poiché la corsa a portare le merci nei negozi del Regno Unito prima di Natale aveva raggiunto il suo apice.

L'operatore del collegamento fisso stava affrontando il proprio periodo più denso d'impegni dell'anno in modo di gran lunga più sereno di quanto potesse immaginare all'inizio dell'autunno quando un gran numero di incursioni da

parte di migranti nel suo terminal francese aveva causato regolari disservizi nel traffico di trasporto merci.

"La sicurezza che è stata istituita attorno al sito (del terminal francese) a partire dalla metà di ottobre si è dimostrata estremamente efficace" ha dichiarato John Keefe, portavoce di Eurotunnel.

(da: lloyd'sloadinglist.com, 23 dicembre 2015)

TRASPORTI ED AMBIENTE

NON È COSÌ AGEVOLE CONFORMARSI ALLE NUOVE REGOLE SUI CARBURANTI A BASSO CONTENUTO DI ZOLFO

Sono stati riportati pochi incidenti dall'entrata in vigore un anno fa dei più rigorosi limiti in ordine al carburante bunker consumato dalle navi in transito nelle ECA (aree di controllo delle emissioni) del Nord Europa e degli Stati Uniti.

C'erano preoccupazioni nel settore in ordine a se potessero esserci delle complicazioni derivanti dalla necessità di convertire i serbatoi al più costoso carburante a basso contenuto di zolfo all'entrata nelle ECA (o viceversa all'uscita) dopo che erano stati riferiti diversi guasti alle macchine sulle navi in servizio sulla costa occidentale degli Stati Uniti, dove le nuove regole sul basso contenuto di zolfo erano state introdotte 12 mesi prima.

Nondimeno, l'eccellente articolo di *Hapag-Lloyd Insight* che segue spiega come sia tutto fuorché un'operazione semplice far passare i serbatoi dal gasolio al diesel marino: si tratta di una procedura complessa che inizia circa 24 ore prima che una nave raggiunga il confine di una ECA e che coinvolge un certo numero di marinai della nave.

* * *

È tempo di cambiare

In sempre più regioni del mondo le navi debbono passare al carburante a basso contenuto di zolfo prima che gli venga concesso di viaggiare all'interno delle ECA.

Ma come si fa ad eseguire tale passaggio quando si ha che fare con una nave gigantesca?

La procedura è più complicata di quanto ci si potrebbe aspettare.

Viscosità, temperatura, consumo: questi sono termini che riempiono di gioia ogni ufficiale di macchina.

Ed è proprio per questo che tali fattori sono decisivi quando si tratta di effettuare il cosiddetto passaggio di carburante che viene richiesto quando una nave entra od esce dalle ECA, ad esempio in Nord America ed in Nord Europa.

"Le regole ivi in vigore dal 1° gennaio 2015 sanciscono che il contenuto massimo di zolfo nel carburante debba essere dello 0,1%.

Al di fuori delle ECA, il limite è del 3,5%" afferma Karsten Bartlau, direttore di macchina della nave *Kuala Lumpur Express*.

Un numero sempre maggiore di zone marittime del mondo stanno introducendo tetti rigorosi al contenuto di zolfo nei carburanti.

Ecco spiegato il motivo per cui le navi della Hapag-Lloyd stanno utilizzando sempre di più il diesel marino a basso contenuto di zolfo.

Quest'ultimo non solo è notevolmente più costoso ma comporta altresì una procedura complessa: prima che la nave faccia ingresso in una ECA, il sistema di alimentazione delle macchine dev'essere convertito completamente.

Ma questo che cosa comporta precisamente? Leggiamo un rapporto sulla tecnologia di bordo.

Quattro volte per viaggio è quanto spesso la *Kuala Lumpur Express* deve cambiare il carburante.

La nave da 8.750 TEU effettua operazioni nel servizio AX1 fra il Nord Europa e la costa orientale degli Stati Uniti: quindi, fra le ECA del Nord America e quelle del Mare del Nord e del Mar Baltico.

Quando entra nella Manica, ad esempio, la normativa stabilisce che una volta oltrepassata la "5 Ovest", la longitudine cinque gradi ad ovest di Greenwich, solamente al carburante con un contenuto di zolfo minore dello 0,1% è consentito di passare attraverso gli ugelli di iniezione dellle loro macchine.

Se questo non dovesse accadere, c'è il rischio che venga comminata una sanzione da sei a sette cifre in entrambi i lati dell'Atlantico e che si verifichino ritardi rispetto all'orario fissato, per non dire che alla nave potrebbe essere vietato l'ingresso nei porti.

Negli Stati Uniti, gli ufficiali di una nave possono essere anche arrestati nel caso venga accertata la violazione.

Di conseguenza, i preparativi per la conversione del carburante sono assai approfonditi.

Il processo inizia circa 24 ore prima che la nave raggiunga il confine dell'ECA con un messaggio dagli ufficiali addetti alla navigazione.

"Gli ufficiali addetti alla navigazione ci dicono quando raggiungeremo il confine.

E da quel momento in poi iniziamo il conto alla rovescia" spiega il direttore di macchina Bartlau.

Insieme al terzo ufficiale di macchina il direttore immediatamente dà inizio ai preparativi.

Per cominciare, essi riducono lentamente la temperatura nel serbatoio di servizio del gasolio sino a 120 C° ed aumentano la temperatura nel serbatoio di servizio del diesel marino sino a 45 C°.

Ciò fa sì che la differenza di temperatura fra i due carburanti sia di soli 75 C° circa.

Questo assicura un notevole vantaggio.

"La differenza di temperatura fra il carburante che è stato appena utilizzato e quello nuovo è uno dei più importanti fattori determinanti" afferma Bartlau.

Il cambiamento del gradiente termico nel motore principale non dovrebbe mai essere superiore ai 2 C° al minuto al massimo, dato che cambiamenti improvvisi possono indurre fuoriuscite e nei casi peggiori il grippaggio dei pistoni.

Il direttore utilizza anche un calcolatore del cambiamento di carburante per calibrare l'esatta durata della conversione: il suo software è stato specificamente personalizzato per ciascuna singola nave della flotta.

Nell'esempio sopra citato, il periodo di conversione della Kuala Lumpur Express è durato esattamente 3 ore e 41 minuti.

Poiché si tratta di una nave relativamente nuova, il periodo di conversione su questa unità è molto veloce.

Su altre navi più vecchie, l'intero processo può richiedere qualcosa come sino a 72 ore.

"Trasmettiamo questi dati agli ufficiali di navigazione.

Essi hanno bisogno di sapere che a partire da 61,1 miglia nautiche ad ovest del "5 Ovest" – con l'aggiunta di una zona di sicurezza da 10 a 15 minuti –

abbiamo bisogno di viaggiare ad una velocità di 16,6 nodi per far sì che si possa utilizzare in sicurezza il carburante solforoso nel periodo di tempo calcolato".

Per dare al direttore ed al terzo ufficiale di macchina abbastanza tempo per preparare la conversione, occorre che giunga loro un avviso cinque ore prima che venga raggiunta la zona.

Circa 4 ore e 20 minuti prima del raggiungimento del bordo della zona, gli ufficiali di macchina iniziano la conversione.

La fornitura di vapore acqueo – il riscaldamento per le condutture ed altri macchinari del gasolio – viene interrotta.

Poi procedono ad aprire un po' la valvola del diesel marino e chiudono quella del gasolio nella stessa misura.

Questo processo viene ripetuto diverse volte nel giro dei successivi 40 minuti dal momento che le 3 ore e 41 minuti calcolate per la conversione del carburante sono compatibili con una situazione di valvole del diesel marino completamente aperte e valvole del gasolio completamente chiuse.

Appena la valvola viene aperta, il diesel marino fluisce attraverso la pompa di alimentazione, il filtro automatico, la pompa di circolazione e il filtro indicatore.

Il carburante si mescola con il gasolio che torna indietro senza essere stato consumato e gradualmente lo sostituisce.

Allo stesso tempo, la temperatura del carburante scende.

"Successivamente, mettiamo in moto tutte le pompe di alimentazione e circolazione di ricambio così come tutte le camere in entrambi i filtri.

Solo allora possiamo essere sicuri che tutto il gasolio residuo sia stato consumato" afferma Bartlau.

Non vi potrebbe essere niente di peggio di un processo di conversione eseguito in tempo utile dopo che il controllare di un porto abbia prelevato un campione a fini di test da una pompa non operativa.

"Le cose si metterebbero male per noi se fossimo costretti a dire: per favore, non prelevate il campione da qui!" Nel corso degli ultimi mesi, Bartlau ha già assistito ad un'ispezione di questo tipo quando un campione è stato prelevato ed analizzato.

Il risultato del test è stato negativo: il contenuto di zolfo era dentro i limiti.

Wolfram Guntermann, direttore della flotta per l'ambiente, afferma: "Noi supportiamo ispezioni regolari e rigorose in tutte le Aree di Controllo delle Emissioni.

Si tratta del solo modo in ordine al quale ravvisiamo davvero un impatto positivo sull'ambiente".

Le compagnie di navigazione che si attengono regolarmente alle leggi ed ai regolamenti temono che vi sia molta meno voglia di attivarsi in assenza di ispezioni.

Dopo tutto, la posta in gioco è molto alta: il diesel marino a basso contenuto di zolfo costa quasi esattamente due volte quanto il gasolio.

Ecco perché la Hapag-Lloyd si è aggregata alla Trident Alliance.

Questa iniziativa è una coalizione di armatori finalizzata a promuovere una stabile e trasparente applicazione della normativa sullo zolfo marittimo.

Afferma Guntermann: "Nello stesso tempo si tratta altresì di realizzare regole uguali per tutti ed assicurare una concorrenza leale".

Quando si entra nelle ECA, la difficoltà sta nel completare la conversione del carburante appena pochi minuti prima di attraversare il confine.

Se il direttore di machina avvia prematuramente il processo di conversione, sta letteralmente bruciando denaro.

Una sola ora di più è equivalente ad un importo in dollari a quattro cifre.

Quando si lascia la zona, l'obiettivo primario è quello di evitare il danneggiamento delle componenti del motore a causa della conversione dal diesel marino freddo al gasolio caldo. E

cco perché la regola dei "due gradi al minuto" si applica anche a questo caso.

Il direttore Bartlau dichiara: "Nei nostri primi viaggi la conversione è stata un processo alquanto emozionante.

Nessuno sapeva come avrebbero risposto le macchine principali ed i loro aggregati.

Ma adesso, con la nostra ampia competenza, abbiamo istituito qui a bordo una routine assai rigorosa”.

(*da: theloadstar.co.uk/hapag-lloyd insight, 7 gennaio 2016)*

LEASING

LA COLPA DEL CROLLO DEL MERCATO DELLE NAVI CONTAINERIZZATE È DA ATTRIBUIRE ALLE "SPERICOLATE" ORDINAZIONI DA PARTE DEI VETTORI DI NAVI PORTCONTAINER DI GRANDISSIME DIMENSIONI

Secondo una rispettata ditta di consulenze in materia di trasporto marittimo, l'atteggiamento disinvolto dei vettori marittimi nei confronti delle ordinazioni di nuovo tonnellaggio di grandissime dimensioni è quasi del tutto responsabile delle attuali catastrofiche condizioni del mercato nell'ambito del settore containerizzato e del crollo del mercato del noleggio.

La Alphaliner afferma che la serietà della situazione cui si trovano di fronte gli armatori di navi portacontainer può essere paragonata a quella verificatasi nel corso della crisi finanziaria del 2009, ma suggerisce che il contesto è ora "piuttosto diverso".

"Questa volta, la spericolata ondata di ordinazioni dei vettori negli ultimi anni è da incolpare per l'eccesso di capacità che provoca lo scompiglio nel mercato" afferma Alphaliner, "mentre la cattiva salute dell'economia mondiale ha solo reso peggiori le cose".

La piena estensione della strage verificatasi nel mercato del noleggio di navi portacontainer nel 2015 è stata raccontata da Alphaliner nel suo ultimo aggiornamento.

È stato detto che, dopo "la ventata di ottimismo" che era prevalsa fra gli armatori di portacontainer nella prima metà dell'anno, a partire da agosto il mercato ha cambiato direzione, cosa che alla fine potrebbe comportare il crollo delle tariffe.

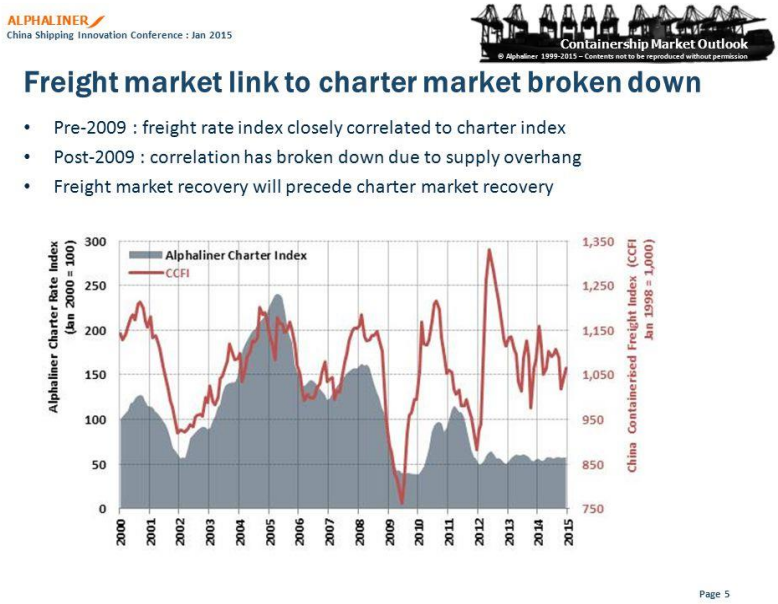
Infatti, nelle ultime settimane del 2015 le tariffe di noleggio giornaliere per le portacontainer di oltre 4.000 TEU sono piombate giù al loro livello più basso di sempre.

Ad esempio: secondo i dati di Alphaliner, le tariffe di noleggio per una nave da 8.800 TEU sono crollate da 31.000 dollari USA al giorno nella prima metà dell'anno a 8.000 dollari USA nella seconda metà, essendosi quasi totalmente prosciugata la domanda.

L'influenza delle "tre grandi" linee di navigazione containerizzate - Maersk, MSC e CMA CGM – sul mercato del noleggio è notevole: secondo i dati

elaborati da Alphaliner, messe assieme, esse hanno rappresentato il 36% dell'attività di noleggio nel 2015.

Pertanto, poiché le loro nuove mega-portacontainer sono state consegnate per l'impiego nell'Asia-Europa, il trio ha riversato nei traffici minori le navi fino ad allora ivi utilizzate e hanno ritirato dal noleggio, oppure non l'hanno allungato, le portacontainer più piccole, esacerbando così le difficoltà dell'indebolimento del mercato del noleggio.



Guardando avanti, Alphaliner sostiene che le prospettive per le navi da 7.500 a 9.000 TEU potrebbero migliorare più avanti nell'anno con l'apertura delle nuove chiuse di Panama dal momento che i vettori si preparano a "riorganizzare i modelli di servizio" al fine di ridurre i costi unitari.

Tuttavia, tali notizie potenzialmente buone per gli armatori delle navi più grandi potrebbero risultare notizie molto cattive per l'attuale flotta di portacontainer panamax.

"La situazione potrà solo peggiorare nel 2016 per le panamax convenzionali, già in gran parte afflitte da un eccesso di offerta cronico" afferma la ditta di consulenze.

"Ci si aspetta che le nuove chiuse di Panama siano inaugurate all'inizio dell'alta stagione, proprio quando l'attività di noleggio delle panamax si riprende in concomitanza del varo dei circuiti stagionali Asia-Costa Orientale degli Stati Uniti.

Stavolta, saranno le navi molto più grandi a trarne vantaggio, mandando ad incagliarsi molte panamax tradizionali" dichiara Alphaliner.

Per quanto attiene altri settori minori, l'opinione di Alphaliner è anche qui per lo più negativa in relazione all'annata, dato l'impatto a cascata da parte di navi panamax in cerca di una qualche forma d'impiego.

Infatti, essa suggerisce che la sola dimensione di portacontainer che probabilmente potrà fruire di prospettive favorevoli quest'anno è quella dei 1.000-1.800 TEU.

Queste navi, nota Alphaliner, potrebbero trarre vantaggio dalla penuria di navi di nuova costruzione di queste dimensioni che entrano in servizio e dalle loro caratteristiche di impiego di nicchia per i traffici che presentano limitazioni fisiche quali quelle relative al pescaggio o alla lunghezza.

(da: theloadstar.co.uk, 11 gennaio 2016)

LOGISTICA

ADESSO LA YTO EXPRESS È L'IMPRESA CINESE DI LOGISTICA IN MAGGIORE E PIÙ RAPIDA CRESCITA

Come riporta il *China Daily*, la YTO Express (Logistics) Co. Ltd. di Shanghai è adesso la più grande impresa di consegne espresse per quota di mercato in Cina, avendo tratto vantaggio dal boom del settore dell'e-commerce.

Secondo la pubblicazione, la società ora impiega sino a 220.000 dipendenti in 20.000 centri di consegna in tutta la Cina.

Yu Weijiao, presidente della YTO, ha trasformato la società in un elemento trainante che genera miliardi di yuan di ricavi.

La YTO dispone di 84 centri nella sola Pechino e di altri 20.000 in tutto il paese, dal momento che il gruppo trae vantaggio dalla decisione del governo di ridefinire l'economia dalle esportazioni a buon mercato di prodotti in serie in una più sostenibile crescita nazionale alimentata dai consumatori.

Ma Junsheng, responsabile dell'Ufficio delle Poste dello Stato, ha dichiarato che le imprese come la YTO hanno consegnato 14 miliardi di pacchi l'anno scorso, tanto che la Cina per la prima volta ha sorpassato gli Stati Uniti nel settore in questione.

Nel rapporto si legge che i ricavi della società hanno raggiunto la somma di 204 miliardi di yuan (37,79 miliardi di dollari USA), in aumento del 42% rispetto allo stesso periodo del 2013, che rappresenta un "risultato stupefacente" nel corso di un periodo di attività economica in rallentamento.

"Siamo diventati il servizio di consegne espresse numero uno del paese ed assicuriamo più opportunità alle altre attività coinvolte nel settore" afferma Yu.

"Nel 2014, sino a 19 miliardi di yuan sono stati indirettamente generati dai servizi di consegne espresse e ci si aspetta che quella cifra raggiunga i 60 miliardi di yuan entro il 2020".

YU, 49 anni, è nato nella contea di Tonglu, nella provincia di Zhejiang.

Il presidente della società è riuscito a trasformare una piccola ditta in un impero delle consegne espresse in appena 15 anni.

Il rapporto afferma che i dati di crescita della YTO mostrano la rapida scalata del gruppo.

Nel corso della Giornata dei Single di quest'anno, l'11 novembre, la società ha infranto il record delle consegne, con 53,28 milioni di ordini in tutta la Cina.

Il gruppo ha movimentato oltre 30,59 milioni di pacchi, ovvero il 21% circa del totale nel settore.

Secondo il rapporto, la chiave del successo della YTO consiste nell'espansione.

Il mese scorso, la società ha inaugurato la propria nuova sede centrale di Shanghai, del valore di 600 milioni di yuan, molto lontana dagli umili inizi della YTO nel 2000 quando aveva cominciato con un magro investimento di 50.000 yuan ed aveva solo 17 dipendenti.

Quindici anni dopo, il gruppo adesso impiega 220.000 dipendenti e gestisce operazioni in una rete che copre quasi il 93% delle contee in tutto il paese.

Nel 2014, la YTO ha consegnato 2,1 miliardi di pacchi, generando ricavi per 24,6 miliardi di pacchi.

Il numero massimo di consegne movimentate in un singolo giorno l'anno scorso ha raggiunto i 25 milioni.

"Ravvisiamo ancora un enorme potenziale di crescita per il settore dei corrieri espressi" afferma Yu.

"Esiste un bel po' di domanda nel settore per i servizi espressi, dagli alimentari ai giocattoli e dall'abbigliamento all'elettronica".

Il rapporto afferma che il settore è assai competitivo e che ci si aspetta che solo i più forti sopravvivano, mentre è probabile che gli operatori minori debbano collegarsi alle imprese più grandi.

Yu sottolinea come una nuova era stia sorgendo per questa attività poiché essa matura e si espande.

"La concorrenza può essere crudele e solo i migliori sopravvivranno" ha detto Yu.

"I costi in aumento delle risorse umane ci richiedono di allestire un solido sistema gestionale ed una forza-lavoro di esperti.

Stiamo anche cercando opportunità mediante la realizzazione di parchi industriali di commercio elettronico transfrontalieri (da paese a paese) attraverso la cooperazione con i governi locali".

Dal momento che il Consiglio di Stato ha approvato la proposta di promuovere lo sviluppo del settore dei corrieri espressi, per un valore di 800 miliardi di yuan entro il 2020, è fondamentale l'incremento della competitività a livello internazionale e l'espansione della capacità di consegne per via aerea.

La YTO ha altresì in programma di ampliare le proprie operazioni di trasporto merci aereo dal momento che la società ha effettuato il volo inaugurale del proprio primo aeromobile a settembre.

Essa spera di poter disporre di una flotta di 50 aerei cargo entro il 2020 e di arrivare a 25 nel 2025.

Yu ha dichiarato che il gruppo deve continuare ad evolversi.

Sebbene la YTO abbia in programma di continuare a mantenere pubblica la società, un calendario dev'essere ancora annunciato, dato che la società intende realizzare in futuro una rete internazionale molto competitiva.

Lo scorso anno, il gruppo ha inoltre istituito un dipartimento di attività all'estero e la società ha registrato il proprio marchio in più di 100 paesi.

"L'anno prossimo saranno istituite una ventina circa di filiali all'estero, in paesi fra cui Corea del Sud, Australia, Stati Uniti, Tailandia, India, Russia e Francia" afferma Yu.

La YTO sta inoltre cercando di diversificare parte dell'attività per incrementare i conti economici e restare competitiva.

Essa sta valutando di diversificare l'informatica, la finanza ed i progetti culturali ma vorrebbe mantenere il servizio di consegne espresse quale nucleo delle operazioni della società".

(da: theloadstar.co.uk, 23 dicembre 2015)

LEGISLAZIONE

PERCHÉ PESIAMO? GENNAIO 2016: È TEMPO DI AGIRE

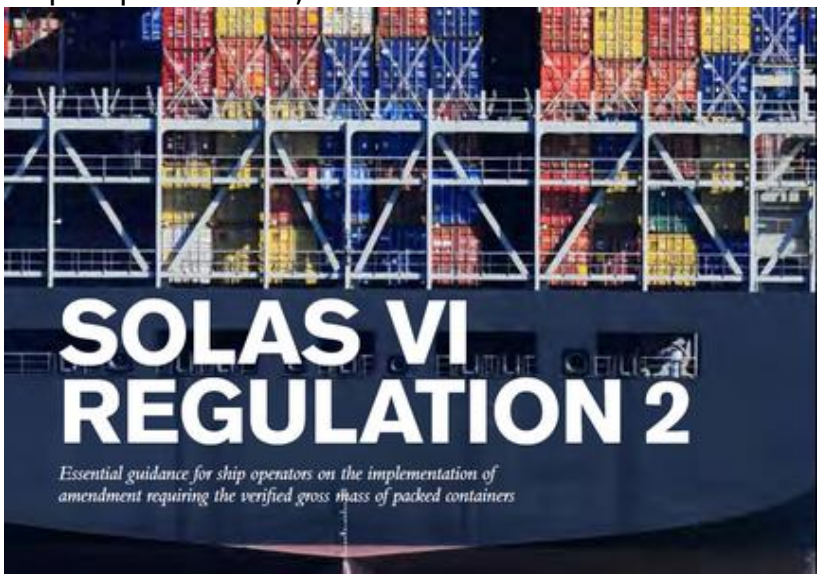
Le implicazioni della verifica della massa lorda dei contenitori – una modifica relativamente limitata alla convenzione SOLAS (Sicurezza della Vita in Mare) dell'IMO (International Maritime Organization) che sostanzialmente ribadisce l'attuale responsabilità in capo ai caricatori di dichiarare con precisione la massa lorda – stanno risuonando in tutta la filiera distributiva containerizzata.

L'IMO ha emendato la SOLAS richiedendo, quale condizione per caricare un container imballato su una nave a fini di esportazione che il contenitore abbia una massa lorda verificata.

Il caricatore (così come designato sulla polizza di carico marittima) è responsabile del conseguimento della massa lorda verificata del container imballato e della sua comunicazione al vettore marittimo ed all'operatore terminalistico.

Questa disposizione diventerà obbligatoria dal 1° luglio 2016 e sarà applicata a livello globale.

Dopo quella data, costituirà violazione della SOLAS caricare un contenitore imballato su una nave se il vettore marittimo e l'operatore terminalistico non disporranno della massa lorda verificata.



Riconoscendo la natura decisiva dell'interfaccia portuale, i terminal container sono stati inseriti nel quadro dell'attuazione delle nuove regole quali beneficiari delle informazioni relative al piano di stivaggio della nave e, fatto significativo, essi ora hanno la responsabilità congiunta di non caricare un contenitore a bordo di una nave se non è disponibile la massa lorda verificata.

C'è stato un notevole dibattito in ordine a se i terminal container abbiano bisogno di mettersi in grado di pesare i contenitori, non da ultimo a causa del costo relativo alla realizzazione di infrastrutture appropriate, nonché delle modifiche ai sistemi ed alle procedure, con ritorni incerti sugli investimenti.

Alcuni vettori e spedizionieri stanno inoltre valutando se desiderano offrire la pesatura dei contenitori quale servizio commerciale ai propri clienti.

Alcune delle principali disposizioni delle nuove regole per i vettori marittimi e gli operatori terminalistici sono le seguenti:

1. I piani di stivaggio della nave dovrebbero utilizzare la massa lorda verificata per tutti i contenitori imballati caricati a bordo.

2. Un operatore terminalistico può fare affidamento sul fatto che la verifica del peso sottoscritta del caricatore sia accurata.

   L'operatore terminalistico non è obbligato a controllare la massa lorda verificata del caricatore.

   Tuttavia, se l'operatore terminalistico stabilisce una massa lorda verificata che differisca da quella dichiarata dal caricatore, dovrebbe prevalere la massa lorda verificata dell'operatore terminalistico.

3. Se un container imballato non ha una massa lorda verificata quando viene presentato in un terminal container:

   3.1 Le procedure di lavorazione devono essere concordate fra il vettore marittimo e l'operatore terminalistico.

   Esse saranno importanti anche per gli autotrasportatori ai quali occorre comprendere le conseguenze comportate dall'arrivare ad un terminal container senza una massa lorda verificata.

   3.2 Il contenitore non può essere caricato a bordo di una nave a meno che e fino a quando la massa lorda verificata non sia stata ottenuta ed utilizzata nel piano di stivaggio.

Esiste un certo numero di questioni-chiave che i vettori marittimi e gli operatori terminalistici devono prendere in considerazione, fra cui:

1. Rivedere la congruità degli attuali accordi di servizio terminalistico, gli accordi di trasporto ed i termini standard di attività per i terminal.

   È improbabile che gli attuali termini delle polizze di carico dei vettori richiedano una revisione.

2. Stabilire quale organo sia l'autorità competente in relazione alla giurisdizione nei terminal di esportazione e come questi ultimi intendano attuare i regolamenti modificati.

3. Predisporre e concertare sistemi e procedure appropriati per affrontare le seguenti questioni:

   3.1 I contenitori in arrivo senza una massa lorda verificata, compresa un politica coerente dei varchi;

   3.2 Le modifiche alla massa lorda verificata fra la prenotazione ed il carico; e

   3.3 Evitare che i contenitori siano caricati senza una massa lorda verificata.

4. Stabilire e comunicare i termini di scadenza per la ricezione delle masse lorde verificate per i container in esportazione.

5. Istituire un sistema di conservazione delle registrazioni per le dichiarazioni scorrette, le differenze e le correzioni

6. Prendere in considerazione la fornitura di un servizio di pesatura commerciale, valutare le tecnologie disponibili, l'attuazione pratica ed i termini e le condizioni commerciali e legali per gestire tutto ciò.

7. Che cosa succede se l'operatore terminalistico stabilisce la massa lorda verificata per quei contenitori di cui uno non è in ordine per consentirgli di essere caricato a bordo della nave: chi concorda e paga?

8. Rafforzare la consapevolezza fra i vettori marittimi ed i loro clienti delle attuali politiche relative al tempo libero ed alle controstallie.

Il compito dei caricatori e degli spedizionieri di merci è quello di stabilire l'identità dell'autorità competente nella loro giurisdizione e come essi intendono attuare gli emendamenti alla SOLAS.

Nel Regno Unito, essa è la MCA (Maritime and Coastguard Agency) che ha opportunamente prodotto una nota orientativa (la MGN 534 (M+F)).

Occorre che i caricatori e gli spedizionieri prendano in considerazione come conformarsi ai propri obblighi: se pesare il container imballato (Metodo 1) o calcolare il peso aggregato del contenitore vuoto (la sua tara) e pesare il suo contenuto (Metodo 2).

Se il caricatore intende servirsi del Metodo 2, il regime del Regno Unito chiederà loro di ottenere un accredito presso la MCA.

Sarà importante per i caricatori e gli spedizionieri avere un dialogo fra loro quando lavorano assieme ed inoltre per gli spedizionieri dialogare fra loro dove consolidano e caricano in collaborazione le spedizioni a carico parziale di contenitore nelle spedizioni a carico completo.

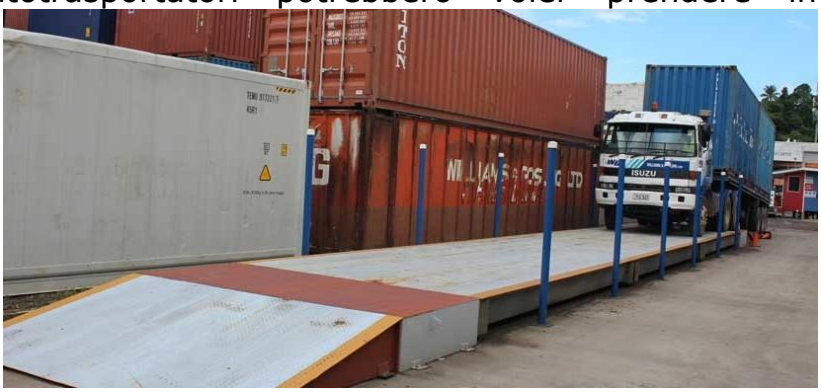
Si spera che i vettori marittimi assumano un approccio dinamico nei confronti dell'attuazione in ogni giurisdizione nell'ambito della quale essi effettuano operazioni e siano di conseguenza in grado di guidare i propri clienti.

Occorrerà che i vettori comunichino ogni revisione al fine di ridurre i tempi e sottolineino le conseguenze del non essere riusciti a conformarsi alle nuove disposizioni della SOLAS.

Questo probabilmente è un momento opportuno per gli spedizionieri, in particolare quando agiscono quali vettori marittimi non armatori, per rivedere i propri accordi, i termini standard relativi alle autorità e le polizze di carico al fine di far sì che essi contengano le adeguate protezioni che ci si potrebbe aspettare normalmente nei casi di reclamo da parte dei caricatori o dei vettori.

I vettori marittimi potrebbero voler prendere in considerazione la fornitura di un database delle tare delle loro flotte di contenitori per assistere quei caricatori che si servono del Metodo 2.

Allo stesso modo gli autotrasportatori potrebbero voler prendere in considerazione il controllo della precisione di tutti database interni che contengono le tare delle loro flotte di trattori e semirimorchi al fine di assistere quei caricatori che si servono del Metodo 1.



Alcuni autotrasportatori con infrastrutture dedicate alla pesatura presso i propri depositi potrebbero anche valutare se offrire la pesatura dei contenitori come servizio commerciale ai caricatori od ai vettori quando il trasporto terrestre è rispettivamente a loro cura.

In alternativa, gli autotrasportatori potrebbero voler esplorare la rete delle infrastrutture di pesatura disponibili che offrono una deviazione minima dalle principali tratte che conducono a terminal portuali di esportazione.

È importante notare come tutte le pese utilizzate debbano essere certificate e calibrate ai sensi degli standard nazionali applicabili al fine di assicurare masse lorde verificate conformi agli scopi della SOLAS.

Il Regno Unito ha svolto un ruolo molto dinamico nel cercare di attuare gli emendamenti alla SOLAS.

Tuttavia, in breve, probabilmente c'è ancora molto da fare e sempre meno tempo entro il quale a queste esigenze si debba ottemperare.

Anche se le difficoltà non sono insormontabili, molte di loro restano da superare ed è probabile che ciò si possa conseguire entro il 1° luglio 2016 solamente mediante sforzi concertati fra i partecipanti alla filiera della distribuzione containerizzata.

(da: hellenicshippingnews.com, 28 dicembre 2015)

STUDI E RICERCHE

I VETTORI DOVRANNO TENERE INATTIVA PIÙ CAPACITÀ RISPETTO AL 2009 AFFINCHÉ LE TARIFFE SI RIPRENDANO

Secondo la danese SeaIntel Maritime Analysis, le compagnie di navigazione containerizzate dovranno tenere inattive le navi ad un ritmo più consistente rispetto al 2009 e la maggior parte di tale capacità dovrà rimanere inattiva al fine di assicurare una ripresa più stabile delle tariffe di nolo.

La SeaIntel afferma che l'attuale livello delle tariffe dei nove traffici marittimi a lungo raggio presi in considerazione dallo SCFI (Shanghai Containerised Freight Index) della Borsa Marittima di Shanghai è al di sotto di quello visto nel corso della crisi finanziaria del 2009 fatta eccezione per le tariffe relative al transpacifico.

Secondo l'ultimo Sunday Spotlight della SeaIntel, quando le tariffe di nolo avevano toccato il fondo nel 2009 i vettori avevano cercato di tenere inattive le navi nell'ordine del 10-15% del tonnellaggio globale.

Di conseguenza, le tariffe si impennarono nel 2010 e nell'annata in questione si videro le più alte tariffe di nolo registrate per otto dei nove traffici marittimi a lungo raggio considerati nello SCFI.

Quell'anno si assistette inoltre al maggiore incremento da un anno all'altro dei livelli medi dei noli finora registrati.

Lo SCFI segue le tracce delle tariffe a pronti dei contenitori marittimi da Shanghai a 15 importanti destinazioni nel mondo.

I dati campione per i calcoli dello SCFI vengono raccolti presso un gruppo di 41 compagnie di navigazione di linea e case di spedizione.

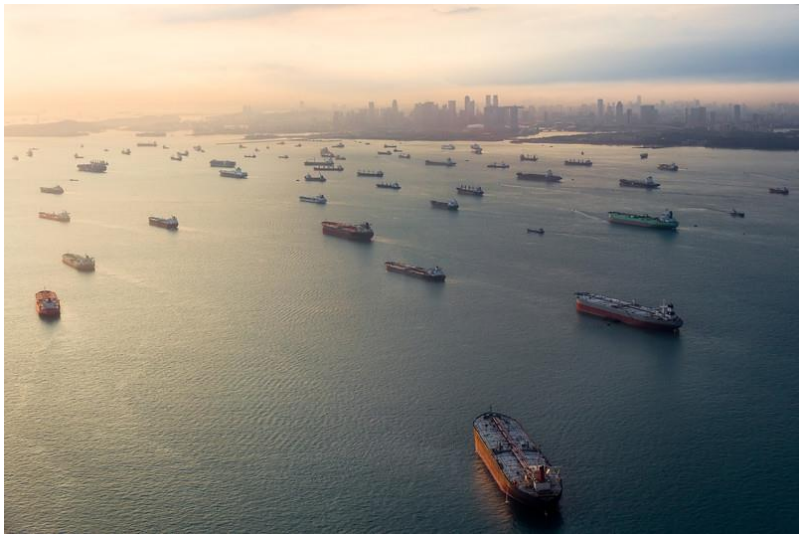
Un imponente eccesso di capacità, una più debole domanda di traffici e le basse tariffe di nolo hanno afflitto il settore del trasporto marittimo containerizzato mondiale.

Le linee di navigazione sono ricorse all'annullamento di partenze ed a misure di riduzione dei costi allo scopo di far fronte alla regressione.

L'inattività delle navi, tuttavia, potrebbe ancora dilagare sino ai livelli del 2009.

Gli ultimi dati di *Lloyd's List Intelligence* mostrano che la flotta containerizzata inattiva si attesta a 303 navi, ovvero il 5,9% della flotta complessiva, che rappresenta il 3,8% - ovvero 746.014 TEU – della capacità containerizzata totale.

"Data la consegna di 1,7 milioni di TEU nel 2015 e la crescita della domanda globale nell'ordine dello 0%, è chiaro che al fine di conseguire una ripresa sarebbe necessaria una più consistente inattività del tonnellaggio" afferma la SeaIntel.



"Per assistere ad una ripresa delle tariffe nel 2016, essa dovrebbe essere indotta da una più consistente inattività della capacità dopo il Nuovo Anno cinese" aggiunge la SeaIntel.

Il Nuovo Anno Lunare cinese inizia l'8 febbraio.

Se i vettori dovessero mettere in scena una ripresa tariffaria simile a quella del 2010 mediante il fermo di sufficiente capacità, ciò significherebbe ricavi combinati aggiuntivi pari a 13 miliardi di dollari USA per quest'anno, afferma la SeaIntel, sottolineando come le previsioni di conseguimento di ricavi siano state fondate sulle stime dei volumi della britannica Container Trade Statistics.

La SeaIntel sostiene che, anche se le tariffe a pronti riferite dalla Borsa Marittima di Shanghai e le tariffe contrattuali incluse negli indici di nolo pubblicate dalla CTS sono correlate, queste ultime mostrano solamente il 50% circa della instabilità delle prime.

Quindi, il conseguimento potenziale dei ricavi è stato ricavato partendo dal presupposto che il 50% degli incrementi delle tariffe a pronti si applicheranno mediamente ad ogni TEU spedito in ciascuno dei nove traffici marittimi a lungo raggio.

La SeaIntel, tuttavia, ha sottolineato come il problema dei vettori nel 2009 sia stato indotto dalla domanda mentre l'attuale regressione sia stata causata in primo luogo dall'offerta.

"Questo significa che al fine di conseguire una ripresa più sostenuta, gran parte della flotta dovrebbe rimanere inattiva: qualcosa che i vettori non riuscirono a gestire nel 2010".

Secondo Alphaliner, la flotta di navi portacontainer inattiva si è attestata a 306 navi che rappresentavano 1,33 milioni di TEU alla data del 14 dicembre, in ribasso di 70.000 TEU rispetto a quindici giorni prima.

Ciò costituisce il primo decremento della flotta inattiva da luglio.

Alphaliner afferma che sono stati il recente aumento del numero di navi vendute per essere demolite e le riparazioni generali di numerose grandi navi, e non l'incremento della domanda, a comportare le minori cifre di capacità inattiva.

La Drewry Maritime Research ha sostenuto a dicembre che le dimensioni della flotta inattiva si sono gonfiate del 52% sino a 900.000 TEU a novembre 2015 rispetto al mese precedente.

Le navi inattive hanno rappresentato il 4,6% della flotta mondiale a novembre.

La Drewry afferma che la flotta inattiva ha raggiunto il culmine nel 2009 quando qualcosa come 1,4 milioni di TEU di capacità navale, che allora rappresentavano l'11% della flotta mondiale, sono stati messi in disarmo.

(da: lloydsloadinglist.com, 6 gennaio 2016)

TECNOLOGIA INFORMATICA

ORGANIZZAZIONI MARITTIME VARANO PROPRIE DIRETTIVE SULLA CIBER-SICUREZZA

Ogni attività imprenditoriale collegata ad internet si preoccupa delle minacce cibernetiche che crescono di giorno in giorno.

Sembra che le compagnie di navigazione stiano prendendo sul serio la ciber-sicurezza.

Al fine di aiutare gli armatori a migliorare la ciber-sicurezza delle proprie navi, alcune associazioni di categoria dello shipping internazionale (BIMCO, CLIA, ICS, INTERCARGO ed INTERTANKO) hanno recentemente pubblicato una serie di linee-guida sulla ciber-sicurezza per le navi.

Secondo la BIMCO, la più grande associazione internazionale dello shipping del mondo con 2.200 membri in circa 130 paesi, le "Linee-guida sulla ciber-sicurezza a bordo delle navi" aiuteranno il settore dello shipping globale a prevenire le principali problematiche in materia di sicurezza, ambientali e commerciali che potrebbero risultare da un incidente cibernetico a bordo di una nave.

"La BIMCO ha aperto la via all'identificazione delle potenziali vulnerabilità cibernetiche delle navi – e delle loro implicazioni – sulla base delle ultime ricerche condotte da esperti" sostiene Angus Frew, segretario generale della BIMCO.

"L'intento è quello di fornire al settore del trasporto marittimo chiare ed esaurienti informazioni sui rischi inerenti alla ciber-sicurezza per le navi consentendo agli armatori di adottare provvedimenti finalizzati alla protezione contro gli attacchi e di far fronte all'eventualità del verificarsi di incidenti cibernetici".

Secondo gli esperti, gli attacchi cibernetici, che possono riguardare compagnie di navigazione e navi, si possono suddividere in due categorie principali: attacchi non mirati ed attacchi mirati.

Negli attacchi non mirati, i sistemi ed i dati di una compagnia di navigazione o di una nave sono uno dei molti potenziali obiettivi, mentre negli attacchi mirati i sistemi ed i dati di una compagnia di navigazione o di una nave possono essere presi di mira intenzionalmente.

Gli esperti ritengono che gli attacchi mirati possano essere più raffinati ed utilizzare strumenti e tecniche realizzati specificamente per prendere di mira una particolare compagnia di navigazione o nave.

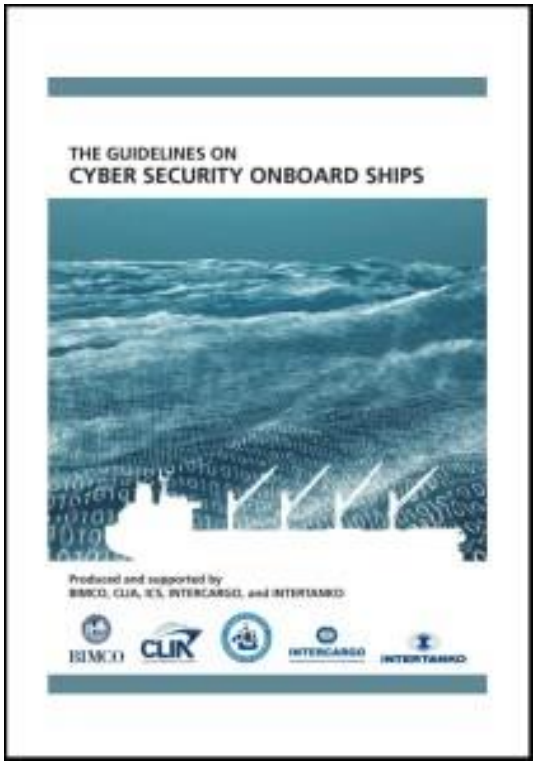
Alle compagnie di navigazione si raccomanda di effettuare inizialmente una valutazione delle potenziali minacce che realisticamente potrebbero dover essere affrontate.

Essa dovrebbe essere seguita da una valutazione dei sistemi e delle procedure a bordo, al fine di verificare la loro resistenza nel trattare l'attuale livello di minaccia.

Queste valutazioni sulla vulnerabilità serviranno da fondamenta per una discussione od un seminario di livello elevato.

Ciò potrà essere agevolato da esperti interni o supportato da esperti esterni dotati di conoscenza del settore marittimo e dei suoi processi fondamentali.

La crescente complessità delle navi ed il loro collegamento con i servizi assicurati dalle reti di terra via internet rendono i sistemi di bordo sempre più esposti ai ciber-attacchi.



A tale riguardo, questi sistemi possono essere vulnerabili sia quale strumento per condurre un ciber-attacco, sia quale sistema colpito a causa di un ciber-attacco riuscito.

Secondo gli esperti, i sistemi autonomi saranno meno vulnerabili dai ciber-attacchi rispetto a quelli correlati a reti non controllate o direttamente collegate ad internet.

Si raccomanda che le compagnie di navigazione sviluppino, e le navi vi abbiano accesso, piani di emergenza appropriati allo scopo di rispondere efficacemente agli incidenti cibernetici.

In mancanza di un piano di emergenza, possono essere prese decisioni ed effettuate azioni che inavvertitamente rendono più difficile il ripristino e compromettono le prove.

Le linee-guida, le prime nel settore del trasporto marittimo, sono gratuite e saranno aggiornate regolarmente dalle associazioni di categoria poiché le minacce cibernetiche cambiano tutti i momenti.

La BIMCO afferma che farà in modo che le compagnie di navigazione possano avere le ultime informazioni disponibili.

"Le linee-guida varate oggi dovrebbero aiutare le compagnie di navigazione ad adottare un approccio basato sul rischio alla sicurezza cibernetica che sia specificamente strutturato sulla loro attività e sulle navi con cui effettuano operazioni" aggiunge Frew.

Le linee-guida possono essere scaricate dal sito:

https://www.bimco.org/News/2016/01/04_Cyber_security_guidelines.aspx

(da: gcaptain.com, 5 gennaio 2015)

IN CALENDARIO

2016

28-29 Jan	10th Indian Ocean Ports & Logistics 2016 Reunion Island
15-17 Feb	PMAESA Conference 2016 Dar Es Salaam, Tanzania
16-17 Feb	RoRo Shipping Conference Gothenburg, Sweden
25-26 Feb	7th Intermodal Asia 2016 Melbourne, Australia
29 Feb - 2 Mar	ICHCA International Conference 2016 Barcelona, Spain
13-15 Mar	International Maritime Transport and Logistics Conference "Toward Smart Ports" Alexandria, Egypt
22-23 Mar	8th International Conference & Exhibition USA 2016 Charleston, USA
7-8 Apr	15th Intermodal Africa 2016 Accra, Ghana
24 -29 Apr	28th Annual Port State Control Course Southampton, UK
27-28 Apr	4th MED Ports 2016 Tanger, Morocco
19-20 May	International Conference on Short-Sea Shipping: Myth or Future of Regional Transport Le Havre, France
26-27 May	5th Black Sea Ports & Shipping 2016 Constanta, Romania
30 May – 2 Jun	10th International Harbour Master Association Congress Vancouver, Canada
14-15 Jul	14th ASEAN Ports & Shipping 2016 Bangkok, Thailand
22-23 Sep	11th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2016 Colombo, Sri Lanka
26-27 Oct	12th Trans Middle East 2016 Jeddah, Saudi Arabia
17-18 Nov	16th Intermodal Africa 2016 Mombasa, Kenya

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.