



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiario

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

ANNO XXXIV
Numero del 31 gennaio 2016

PORTI

2015: UN'ANNATA DA RECORD PER I TRAFFICI DEL PORTO DI BARCELONA Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LA MAERSK LINE È ANCORA LA MAGGIORE LINEA DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATA
NEL 2016, MA NON È IMMUNE DALL'ECCESSO DI CAPACITÀ E DALLA DOMANDA DEBOLE... " 6

TRASPORTO FERROVIARIO

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO ASIA-EUROPA PRONTO PER UNA ULTERIORE
RAPIDA CRESCITA? " 8

TRASPORTO INTERMODALE

LA RALPIN INCREMENTA I TRAFFICI SVIZZERI DI AUTOSTRADA VIAGGIANTE " 11

LEASING

IMPRESE DI NOLEGGIO DI CONTENITORI "TUTTE NELLA STESSA BARCA":
SOMMERSE DA "UNA SIGNIFICATIVA EROSIONE DELLA PROSPERITÀ" " 13

LOGISTICA

AMAZON DIVENTA FORNITORE REGISTRATO DI SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO DI MERCI " 15

LEGISLAZIONE

CARICATORI E VETTORI IN ROTTA DI COLLISIONE ALLA LUCE DELL'INCOMBENTE
NORMATIVA DI HONG KONG SULLA CONCORRENZA " 19

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA STRAINSTALL OFFRE SPUNTI A PORTI E TERMINAL SU COME PROVVEDERE
ALLA VERIFICA DEL PESO DEI CONTENITORI " 22

STUDI E RICERCHE

LE MEGA-NAVI: PRONTI PER LA NUOVA NORMALITÀ? Pag. 24

REEFER

LA SEATRADE ESPANDE LA FLOTTA REEFER " 27

IN CALENDARIO " 29

31 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

2015: UN'ANNATA DA RECORD PER I TRAFFICI DEL PORTO DI BARCELLONA

Il Porto di Barcellona ha concluso il 2015 con risultati positivi in relazione ai suoi indicatori-chiave di traffico, con cifre da record nei traffici con l'estero ed in certi segmenti di carico strategici quali i veicoli e le autostrade del mare.

I container sono un traffico fondamentale ed un buon barometro dell'ambiente economico ed il porto ha fatto registrare 2 milioni di TEU, in aumento del 4% da un anno all'altro.

Questa crescita è stata persino più alta se considerata in soli termini di traffici con l'estero.

I contenitori in esportazione nel porto di Barcellona sono aumentati del 6,5%, mentre dal lato delle importazioni si è verificata una crescita da un anno all'altro del 9%.

Questi risultati indicano altresì che i traffici containerizzati in esportazione nel porto di Barcellona nel 2015 sono stati migliori del 52% rispetto a prima dell'inizio della crisi nel 2008.

Oltre a mostrare questa crescita più rapida, le cifre indicano altresì un significativo cambiamento nella composizione dei traffici con l'estero movimentati dal porto.

Mentre le importazioni rappresentavano il 54% dei traffici internazionali e le esportazioni il 46% nel 2008, oggi queste percentuali sono invertite, visti il 58% dei contenitori in esportazione ed il 42% in importazione.

Quanto ai traffici complessivi, un indicatore che comprende tutti i segmenti di carico, il porto di Barcellona ha gestito più di 47 milioni di tonnellate di merci nel 2015, in aumento dell'1,5% rispetto all'anno precedente, quando i volumi complessivi erano stati di 46,3 milioni di tonnellate.

Record assoluto nei traffici relativi ai veicoli

I traffici di veicoli si sono comportati molto bene nel 2015, facendo registrare l'incremento record da un anno all'altro del 18%.

Il porto di Barcellona ha chiuso l'anno con 881.893 automobili trasportate, che rappresentano un record assoluto, con 80.000 unità in più rispetto al precedente record del 2007, quando 801.400 veicoli erano transitati nelle infrastrutture del porto catalano.

Anche in questo caso, l'impulso dato ai traffici con l'estero ha rappresentato il motivo di questi risultati.

Le esportazioni hanno costituito la maggior parte delle unità movimentate, con 453.357 veicoli spediti in varie destinazioni di tutto il mondo (in aumento del 5%).

Per quanto in misura minore, c'è stato anche un netto aumento delle importazioni (172.143 unità), che sono cresciute del 41% grazie alla ripresa del mercato nazionale.

Incremento del 21,5% nell'uso delle autostrade del mare

Un altro dato da livelli record è stato quello dei volumi di merci trasportate nell'ambito delle autostrade del mare, le linee di navigazione a corto raggio che collegano la città catalana con diverse destinazioni in Italia e Nord Africa.



Nel 2015 le autostrade del mare del porto di Barcellona hanno consegnato 136.659 ITU (unità di trasporto intermodale, equivalente ad un camion, una piattaforma o un semirimorchio), facendo segnare un incremento del 21,5%.

Il dinamismo sperimentato dai traffici con l'Italia (con la quale il porto è collegato mediante servizi alla volta di Civitavecchia, Livorno, Genova, Savona e Porto Torres) è ciò che sta dietro a questa eccellente prestazione, che ha trasferito quasi 137.000 camion dirottati dalla strada alla modalità marittima.

Il porto di Barcellona si è affermato quale leader della penisola iberica per i traffici di short sea shipping, una modalità di trasporto dotata di notevoli vantaggi economici ed ambientali.

Più passeggeri di ritorno

Quanto al traffico passeggeri, è degno di nota il fatto che oltre 3,7 milioni di viaggiatori si sono serviti del porto di Barcellona nel 2015 (in aumento del

7%), fra cui gli utenti regolari di traghetti (1,1 milioni) ed i passeggeri delle crociere.

Tuttavia, occorre sottolineare come il maggiore incremento abbia riguardato i passeggeri delle crociere di ritorno (quelli che iniziano e terminano la loro crociera a Barcellona e pertanto rappresentano un maggiore contributo economico alla città), che hanno costituito un aumento dell'11% (rispetto alla crescita del 3% dei passeggeri solo in transito).

(da: worldcargonews.com/portdebarcelona.cat, 26 gennaio 2016)

TRASPORTO MARITTIMO

LA MAERSK LINE È ANCORA LA MAGGIORE LINEA DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATA NEL 2016, MA NON È IMMUNE DALL'ECCESSO DI CAPACITÀ E DALLA DOMANDA DEBOLE

Secondo Alphaliner, la Maersk Line ha conservato la propria posizione di maggiore linea di navigazione containerizzata del mondo.

Il vettore danese all'inizio dell'anno disponeva di una capacità operativa complessiva di 3,01 milioni di TEU diffusa su 584 navi, rispetto alle 484 navi per 2,67 milioni di TEU del suo rivale più prossimo, la MSC.

La Maersk ha accresciuto la propria flotta del 4,1% nel 2014, mentre quella della MSC è cresciuta del 5,2%, sebbene essa abbia un registro ordinazioni di maggiori dimensioni pari a 43 navi per 572.720 TEU rispetto alle 31 navi per 505.910 TEU della MSC.

Un aspetto sorprendente dell'alleanza 2M cui appartengono le due compagnie di navigazione, nota Alphaliner, è che la Maersk è stata in grado di ridurre in modo significativo la capacità nella rotta Asia-Europa nel corso del 2015, cosa in parte dovuta al suo accordo di condivisione delle navi con la MSC e all'annullamento dei servizi Asia-Nord Europa AE9 ed Asia-Mar Nero AE3, dato che i due servizi congiunti impiegavano principalmente tonnellaggio della Maersk Line.

La conseguenza per la Maersk è stata che essa si è messa in condizione di ridurre la propria alta esposizione in quel traffico problematico diminuendo la propria capacità sulla rotta in questione del 26% per 670.000 TEU.

Tuttavia, la Maersk ha incrementato la capacità che essa impiegava dall'Asia al Nord America del 24% e di un imponente 223% dall'Europa al Nord America quale risultato della cooperazione nella 2M.

Malgrado l'impiego di meno tonnellaggio nell'Asia Europa, l'alleanza 2M non ha isolato completamente la Maersk dai guai dell'eccesso di capacità.

Secondo i dati di Alphaliner, il vettore attualmente ha una delle sue navi della classe Tripla-E, la *Maersk Munkebo* da 18.340 TEU, ancorata al largo della Cina in conseguenza dell'annullamento dei suoi viaggi allo scopo di alleviare la debolezza della domanda.

E la Maersk potrebbe ritrovarsi ulteriormente in svantaggio quest'anno nei confronti dei suoi principali rivali se l'eccesso di capacità e la domanda debole dovessero continuare ad affliggere il settore.

I dati di Alphaliner mostrano che la Maersk ha una percentuale notevolmente minore di tonnellaggio noleggiato: il 41% delle sue navi viene noleggiato, rispetto al 61% della MSC ed al 67% della CMA CGM.

Nei momenti difficili, i vettori cercano di sospendere il noleggio delle navi in dotazione al fine di ridurre i costi operativi, nella consapevolezza di poterle facilmente riprendere nuovamente quando il mercato comincia a migliorare.

Nel contempo, la CMA CGM, attestata al terzo posto della classifica, ha assistito all'espansione della propria flotta dell'11,1% l'anno scorso per 1,82 milioni di TEU suddivisi in 460 navi ed aggiungerebbe ulteriori 85 navi (535.000 TEU) al proprio portafoglio se dovesse portare a termine la sua proposta di rilevamento della APL.



Intanto, la Hapag-Lloyd è riuscita a riottenere la quarta posizione ai danni della Evergreen con una capacità complessiva di 932.822 TEU rispetto ai 931.849 TEU del vettore di Taiwan, malgrado abbia meno navi operative (173 in confronto alle 192 della Evergreen).

Il registro delle ordinazioni della Evergreen presenta dimensioni assai maggiori: 41 navi equivalenti a 395.770 TEU rispetto alla modesta ordinazione di 5 navi (52.500 TEU) della Hapag-Lloyd.

Tuttavia, a tempo debito sia la Hapag-Lloyd che la Evergreen saranno soppiantate dalla fusione fra i vettori cinesi appartenenti allo stato Coscon e CSCL, che attualmente si attestano rispettivamente al sesto e settimo posto della classifica dei vettori di Alphaliner.

Così com'è, la nuova realtà effettuerebbe operazioni con 291 navi per una capacità complessiva di 1,55 milioni di TEU, che la sospingerebbe comodamente al quarto posto della classifica dei primi 20 vettori.

(da: theloadstar.co.uk, 13 gennaio 2016)

TRASPORTO FERROVIARIO

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO ASIA-EUROPA PRONTO PER UNA ULTERIORE RAPIDA CRESCITA?

Il trasporto merci ferroviario est-ovest, e nello specifico l'intermodale di rinfuse fra Cina ed Europa, è una storia industriale di successo degli ultimi anni e continuerà a crescere allo stesso ritmo nel 2016 dal momento che verranno aggiunti nuovi treni ed i servizi attuali evolveranno e matureranno.

Il desiderio dei produttori cinesi di migliorare la velocità e l'affidabilità delle esportazioni con un incremento sino a 20 giorni rispetto al trasporto marittimo e di ridurre i costi con una diminuzione sino al 65% rispetto al trasporto aereo, sta comportando questa tendenza unitamente alla strategia del governo cinese denominata "Una cintura, una via" finalizzata ad incrementare i traffici occidentali dalle città dell'entroterra in fase di industrializzazione.

Dal momento dell'inaugurazione del servizio di prova da Pechino ad Amburgo nel 2008, 15 città cinesi adesso vantano un regolare servizio di trasporto merci ferroviario con l'Europa, mentre molte altre sono servite da treni-blocco.

Secondo i dati elaborati dalla UIRR (International Union for Road-Rail Combined Transport) i traffici di trasporto merci ferroviario fra Cina e Germania hanno raggiunto gli 1,6 milioni di tonnellate/km nel 2014 e la UIRR afferma di aspettarsi una crescita del 20, 30 o persino 40% nei prossimi anni.

Infatti i traffici intermodali che utilizzano la ferrovia Transiberiana dalla Cina alla Russia sono aumentati dell'89% nei primi nove mesi del 2015 ed alcuni vettori affermano di aspettarsi una crescita a tripla cifra; DB Schenker, DHL, Geodis Wilson, Gefco ed UPS sono tutti quanti operatori-chiave e molti di loro hanno aggiunto nuovi servizi nel 2015 e ci si aspettano ulteriori aggiunte nel 2016.

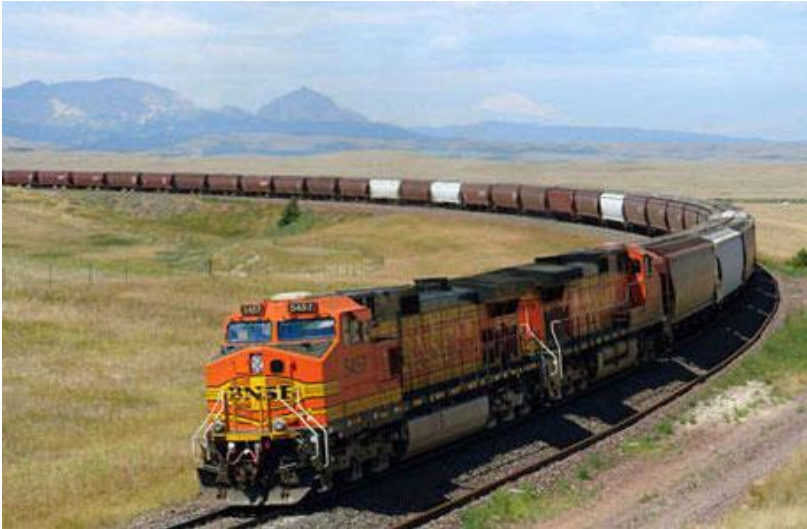
Una crescita così impressionante fa seguito all'aggiunta di contenitori a carico parziale così come al rilassamento delle tariffe ed ai miglioramenti delle procedure doganali; la RZD (Ferrovie Russe) ha dichiarato che la tariffa per i contenitori da 40 piedi da e per la Cina è diminuita del 42% nel 2014, situazione - questa - mantenutasi anche nel 2015.

La tariffa per i contenitori da 20 piedi è diminuita del 50%.

“La ferrovia fra Asia ed Europa è ora un servizio assai affidabile e non abbiamo problemi con le dogane o la sicurezza” afferma Charles Kaufmann, amministratore delegato per l’Asia settentrionale e responsabile dei servizi a valore aggiunto per l’Asia Pacifico della DHL Global Forwarding.

“Utilizziamo documenti di transito in modo che non occorre sdoganare i container fino a quando raggiungono l’Unione Europea”.

Anche i miglioramenti delle infrastrutture ferroviarie nei corridoi-chiave della regione sono fondamentali ed Oleg Belozarov, presidente della RZD, afferma



che la sua società continuerà a sviluppare la propria infrastruttura orientale “affinché il trasporto delle merci lungo la Transiberiana sia affidabile, veloce ed a buon mercato per i nostri clienti”.

Attirare traffici

Le ferrovie dell’Asia centrale sono impegnate in programmi simili di sviluppo delle infrastrutture dal momento che cercano di attirare traffico.

La Banca Asiatica per lo Sviluppo afferma di stare supportando i 10 membri del programma di Cooperazione Economica Regionale dell’Asia Centrale allo scopo di sviluppare sei corridoi di trasporto multimodale per migliorare i collegamenti reciproci e con il resto del mondo.

Anche la Korail afferma di volersi aggregare alla festa del trasporto merci est-ovest mediante la reintroduzione dei servizi sulla ferrovia intercoreana ed il supporto agli sforzi della RZD finalizzati a costruire un nuovo porto a Rason, nella Corea del Nord.

Questi miglioramenti andranno ad incrementare la capacità dei vettori di offrire combinazioni di trasporto merci mare-rotaia e rotaia-aria ai propri clienti da più località.

Tuttavia, la precaria situazione politica nella penisola coreana dimostra la fragilità di questi piani ed evidenzia l’instabilità della regione, ed in particolare le relazioni apparentemente sempre peggiori della Russia con l’occidente.

Ciò inoltre mette sotto i riflettori il problema del trasporto merci in direzione est.

Anche se i volumi in queste tratte stanno crescendo – la DB Schenker nel 2015 ha incrementato il proprio servizio Amburgo-Wuhan da uno a cinque giorni alla settimana – molti contenitori ancora tornano vuoti in Cina e le attuali limitazioni imposte dalla Russia sulle importazioni di alimentari dall'Europa ostacolano la capacità dei caricatori di colmare il divario.

Può darsi che gli eventi politici del 2015 non abbiano comportato effetti sulla domanda.

Tuttavia, la stabilità a lungo termine è fonte di preoccupazioni che rendono alquanto vane le previsioni in ordine alle future prospettive.

Il settore e le attività del trasporto merci ferroviario potrebbero sembrare fonte di ottimismo entrando nel 2016, ma in realtà stanno sommessamente trattenendo il respiro.

(da: railjournal.com, 19 gennaio 2016)

TRASPORTO INTERMODALE

LA RALPIN INCREMENTA I TRAFFICI SVIZZERI DI AUTOSTRADA VIAGGIANTE

L'anno scorso, nel 2015, per la prima volta l'autostrada viaggiante "Rola" della RAlpin ha trasportato più di 100.000 camion attraverso le Alpi svizzere lungo l'asse Lötschberg-Sempione.

La ricostruzione da parte della RAlpin del terminal di Friburgo in Brisgovia, in Germania, è finalizzata ad ottimizzare lo spostamento modale a lungo termine dalla strada all'autostrada viaggiante.

Per la prima volta nella sua storia, l'autostrada viaggiante "Rola" da Friburgo a Novara, che utilizza l'asse Lötschberg-Sempione, ha superato la soglia delle



100.000 unità in un singolo anno.

Nel 2015, quindi, sono stati trasferiti più di 110.000 camion all'autostrada viaggiante: 10.500 da Friburgo a Novara e 10.000 da Basilea a Lugano.

Tale risultato supera dello 0,4% l'eccellente prestazione dell'anno scorso.

L'utilizzazione media della capacità dei treni è stata dell'85%.

Malgrado il franco forte ed i bassi prezzi del diesel

La RAlpin si è trovata obbligata ad aumentare i propri prezzi in risposta all'abrogazione dell'aggancio tra franco ed euro nel 2015.

Questo, in un momento in cui i suoi clienti stavano affrontando le proprie difficoltà in ordine al tasso di cambio ed il prezzo del carburante diesel era molto basso.

Malgrado queste avverse condizioni, la RAlpin è riuscita a trasferire al mercato il proprio aumento del prezzo.

Le difficili circostanze economiche hanno indotto la società ad ottimizzare ulteriormente le proprie procedure il più possibile.

Un esempio al riguardo è costituito dall'aggiunta di un carro in più a ciascun treno, passando da 21 a 22.

Sebbene finora motivi tecnici lo avessero impedito, la RAAlpin è stata in grado di dimostrare la fattibilità tecnica dell'allungamento dei convogli e ha unito le forze con l'operatore italiano di infrastrutture ferroviarie RFI al fine di sviluppare una soluzione speciale.

L'iniziativa è stata avviata all'inizio del 2015 ed il cambiamento è stato introdotto nelle regole operative della RFI alla fine dell'anno: i treni cominceranno a circolare con 22 carri (cioè posti camion) per treno a gennaio 2016.

È in corso la ricostruzione del terminal di Friburgo

Successivamente alla fase di pianificazione durata un certo numero di anni, la ricostruzione del terminal di Friburgo in Brisgovia è iniziata ad ottobre 2015.

Gran parte del lavoro si incentra sullo spostamento della direzione di imbarco dei treni.

A causa dell'attuale configurazione del terminal di Friburgo, i treni sono attualmente in grado di caricare solo da sud, cioè in direzione contraria a quella di viaggio.

Ciò significa che i treni devono effettuare una conversione nella zona di Basilea prima di continuare il loro viaggio in direzione sud.

Questo comporta una perdita di tempo a livello operativo ed incrementa i costi di trazione.

La EBA (Autorità Ferroviaria Federale della Germania) ha approvato i piani nello scorso mese di settembre e le ruspe hanno iniziato a lavorare il mese successivo.

“Questo progetto rappresenta una pietra miliare per la RAAlpin e l'autostrada viaggiante” afferma René Dancet, amministratore delegato della RAAlpin.

“La metà del 2016 ci troverà, come anche i nostri clienti, i nostri vicini e la città di Friburgo in Brisgovia, a trarre vantaggio dai miglioramenti operativi, ambientali ed inerenti alla sicurezza”. I lavori presso il terminal di Friburgo sono finanziati dalla Confederazione Svizzera e dalla RAAlpin.

(da: railjournal.com/ralpin.com, 7 gennaio 2016)

LEASING

IMPRESE DI NOLEGGIO DI CONTENITORI "TUTTE NELLA STESSA BARCA": SOMMERSE DA "UNA SIGNIFICATIVA EROSIONE DELLA PROSPERITÀ"

Date le poche speranze di ripresa dei traffici containerizzati, ci si aspetta che i principali fornitori del settore – le ditte di leasing dei container – vengano assoggettate ad una seria pressione quest'anno.

Recenti analisi della DMER (Drewry Maritime Equity Research) hanno concluso che i principali noleggiatori di contenitori continueranno a soffrire a causa del peggioramento – iniziato l'anno scorso - delle condizioni delle attività.

Una combinazione di fattori ha contribuito a realizzare una situazione di intralcio alla crescita, profitti scalfiti ed "ingente erosione della prosperità" per



gli investitori: la capitalizzazione combinata del mercato delle principali società di noleggio contenitori presenti in borsa (Textainer, TAL, CAI e Touax) "è ruzzolata" del 74% nel corso

dell'ultimo anno.

Dato il rallentamento delle esportazioni cinesi, il declino dei volumi di traffico nel corso del 2015 ha semplicemente significato una minore domanda di box a noleggio da parte dei vettori; tale situazione è stata complicata dalla diminuzione dei prezzi dei contenitori nuovi, indotta dal crollo del prezzo dell'acciaio a causa dell'enorme eccesso di capacità, che ha reso molto più allettante per le linee di navigazione investire in container di proprietà .

Secondo la DMER, i prezzi dei contenitori sono calati nel corso dell'anno e nel trimestre finale del 2015 si sono attestati in media su 1.500 dollari USA per una unità da 20 piedi, concludendo l'anno a 1.450 dollari USA: il livello più basso dal 2003.

Nel contempo, i prezzi dei contenitori per carichi secchi sono diminuiti sino a 830 dollari USA, al di sotto del precedente minimo, registrato nel 2009.

“Si prevede che i prezzi dei container, sia nuovi che usati, vadano a diminuire o nel migliore dei casi a restare uguali nel 2016” afferma.

I noleggiatori di contenitori hanno usufruito di uno dei loro periodi più prosperi dall’inizio della recessione e le linee di navigazione a corto di liquidità non sono state in grado di investire esse stesse in nuovi container, facendo sempre più affidamento sulle società di leasing per colmare il divario di capacità in termini di equipaggiamenti.

L’anno scorso, peraltro, a detta della Drewry è stato poco meno che disastroso e ci sono poche possibilità che l’ambiente diventi più sereno.

“Riteniamo che i prezzi dei titoli degli operatori di noleggio contenitori resteranno sotto pressione nel 2016, dal momento che pensiamo che tutti i noleggiatori di container pubblici siano nella stessa barca.

Gli investitori non dovrebbero aspettarsi alcun miglioramento dei prezzi dell’acciaio o dei tassi d’interesse che cambino sostanzialmente la situazione.

Dal momento che le compagnie di navigazione di linea sono clienti fondamentali per i noleggiatori di contenitori, l’eccesso di capacità atteso unitamente alle deboli tariffe di nolo per il settore di linea finirà per indebolire il potere contrattuale dei noleggiatori riguardo alle tariffe di leasing” sostiene la Drewry.

Di conseguenza, la DMER accoglie con favore l’imminente fase di consolidamento che avrà luogo se la TAL completerà la propria fusione con la Triton; la società così combinata supererà la Textainer quale maggiore impresa mondiale del settore.

“A nostro giudizio la proposta fusione apporterà vantaggi ad entrambe le parti interessate così come innalzerà la società risultante alla posizione di vertice del settore.

La fusione non solo ridurrà secondo i principi contabili generalmente accettati l’aliquota fiscale dall’attuale 20% al 15%, ma, secondo gli amministratori della TAL, sarà anche più redditizia del 30% riguardo all’utile per azione.

Attualmente, il titolo è scambiato con un forte sconto anche di sotto del suo valore nominale.

Per come la vediamo noi, la TAL dovrebbe trarne degli stimoli una volta migliorati i fondamentali del mercato” sostiene la DMER.

(da: theloadstar.co.uk, 25 gennaio 2016)

LOGISTICA

AMAZON DIVENTA FORNITORE REGISTRATO DI SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO DI MERCI

Il gigante di vendite al dettaglio su internet Amazon a quanto pare si sarebbe registrato presso la FMC (Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti) quale concessionario di licenza di Intermediario di Trasporto Marittimo, cosa che gli consentirebbe di vendere servizi di trasporto marittimo quale vettore per conto terzi non operante con navi, scatenando così ulteriori speculazioni in ordine alla sua espansione ancora più profonda nell'ambito della logistica internazionale.

Sebbene *Lloyd's Loading List.com* non sia stata in grado di farsi confermare direttamente la notizia dalla FMC, la cui lista online dei vettori per conto terzi



non operanti con navi concessionari di licenza non era disponibile al momento della pubblicazione, l'iniziativa di Amazon è stata riferita da un certo numero di fonti, fra cui il fornitore di servizi di spedizione merci e logistica Flexport.

Ryan Petersen, amministratore delegato della Flexport, in ordine alle implicazioni al riguardo, commenta: "Amazon China adesso dispone della documentazione adeguata per fornire servizi di trasporto merci marittimo ad altre società".

Si tratta del primo passo compiuto da Amazon verso l'ingresso nel mercato del trasporto marittimo di merci del valore di 350 miliardi di dollari USA".

Petersen l'ha descritta come "un'iniziativa intelligente ed attesa da tempo" per la società, aggiungendo: "Mediante l'offerta di servizi di trasporto marittimo, lo FBA (Fulfillment by Amazon) renderà più agevole per i suoi clienti movimentare merci all'interno della rete logistica della società".

La denominazione ufficiale della registrazione presso la FMC è quella di Beijing Century JOYO Courier Service Co. Ltd, mentre sulla sua licenza sono segnati i

marchi commerciali "Amazon China", "Amazon.cn" ed "Amazon Global Logistics China".

A quanto si dice la Amazon acquistò la JOYO nel 2004, allora uno dei maggiori dettaglianti online della Cina, ma – fa notare Petersen – una ricerca nell'archivio della SEC rivelò che la JOYO era "una significativa controllata" della Amazon.com.

Petersen afferma che diventare uno spedizioniere di merci marittimo avrebbe senso per la Amazon China ma non per la Amazon stessa, poiché i servizi di trasporto merci marittimo sarebbero di gran lunga più allettanti per i venditori cinesi che per gli acquirenti americani.

"Ai fornitori cinesi piacerebbe tanto un accesso diretto alla vasta base clientelare americana della Amazon.

Peraltro, l'idea di acquisire il trasporto marittimo di merci è di gran lunga meno allettante per le società statunitensi che vendono sulla piazza di mercato Amazon" sostiene Petersen.

Ma poi lo stesso Petersen afferma che utilizzare Amazon come spedizioniere per conto terzi sarebbe problematico per molti clienti.

"Quale spedizioniere del trasporto merci di una società, Amazon vedrebbe sia il nome del fornitore che il prezzo all'ingrosso pagato dall'importatore.

Per la maggior parte degli oltre 40.000 venditori che attualmente guadagnano più di 1 milione di dollari USA all'anno vendendo prodotti su Amazon, questi dati sono troppo sensibili per affidarli ad una società che è sia un canale primario di distribuzione che un concorrente spietato" dichiara Petersen.

"Sarebbe troppo facile per Amazon usare quei dati contro di loro, come un punto di riferimento nella negoziazione dei prezzi o, peggio, per fare acquisti direttamente dal fornitore, tagliando fuori nel contempo il commerciante statunitense".

Tuttavia, la cosa non è stata così problematica per i clienti in Cina.

"Amazon China potrebbe assicurare servizi di spedizione delle merci alle imprese cinesi che cercano di movimentare prodotti direttamente alla volta dei



magazzini FBA, o forse addirittura mediante scarico/ricarico senza soste delle merci per l'inoltro alla rete di corrieri di Amazon" afferma Petersen.

"Condividere il prezzo di fatturazione ed il nominativo del fornitore non costituisce un problema per le imprese cinesi che vendono ad Amazon o direttamente ai suoi clienti".

Petersen ha notato che la registrazione presso la FMC è stato solamente il primo effettivo passo avanti che la Amazon ha compiuto al fine di diventare uno spedizioniere di merci marittimo.

"Essa ora sta gettando le basi, mentre le operazioni non potranno effettivamente iniziare per qualche anno" ha detto.

Ha poi suggerito che quest'ultima iniziativa verso la logistica potrebbe essere la risposta di Amazon a Wish, il fenomeno di commercio mobile a livello mondiale che è diventata la principale applicazione di commercio elettronico in più di 30 paesi.

"Esiste l'indicazione secondo cui i commercianti cinesi sono desiderosi di vendere direttamente ai caricatori globali e che i consumatori sono contenti di aspettare la consegna se possono risparmiare denaro" afferma Petersen.

Petersen sottolinea come l'amministratore delegato della Wish abbia recentemente detto che la sua società è in competizione con la Amazon e la Alibaba per essere la prima società a superare la soglia del trilione di dollari di vendite di merci all'ingrosso annue.

"Entrare nel mercato del trasporto merci marittimo al fine di realizzare un sistema razionalizzato ed integrato verticalmente affinché le fabbriche cinesi possano vendere direttamente attraverso Amazon costituirebbe una classica risposta alla Bezos alla minaccia della Wish" ha dichiarato Petersen.

Egli ritiene inoltre che la Amazon sarà "un fantastico spedizioniere marittimo di merci" ed aggiunge: "Il trasporto marittimo di merci adesso è economico.

A gennaio 2016, i clienti di trasporto merci marittimo della Flexport stavano pagando meno di 1.300 dollari USA per spedire un container da 40 piedi da Shenzhen a Los Angeles.

In un singolo contenitore possono essere fatti entrare più di 10.000 pacchi, di modo che il prezzo della tratta di nolo marittimo potrebbe scendere sino a 0,14 dollari USA per pacco.

Ecco un altro modo di considerare quelle cifre: adesso costa meno di 10 dollari USA spedire un televisore a schermo piatto attraverso il Pacifico".

Dato che il trasporto merci marittimo di per se stesso costa così poco, Petersen sottolinea che una parte notevole dei costi logistici deriva dal costo del lavoro, "in particolare l'adeguamento ed il coordinamento del trasferimento delle merci fra diversi soggetti della filiera".

Aggiunge Petersen: "È qui che l'automazione - qualcosa che nessuna casa di spedizioni tradizionale può realizzare nemmeno all'uno per cento rispetto a come la realizza Amazon - diventa il vantaggio competitivo fondamentale sugli spedizionieri antiquati.

Allo stesso tempo, l'esecuzione del trasporto dei prodotti direttamente dalla Cina ai consumatori degli Stati Uniti ridurrà i costi di movimentazione presso i magazzini statunitensi.

Se abbiamo imparato qualcosa dal programma strategico di Amazon nel corso degli ultimi due decenni, possiamo aspettarci che ciò piazierà i prezzi dei noli più vicino possibile al costo marginale".

Petersen afferma che con l'integrazione della sua rete mondiale di centri di disbrigo e la combinazione di una flotta di aerei cargo a proposito dei quali si dice siano in corso trattative per procurarseli, Amazon sarà in grado di realizzare una piattaforma logistica di classe mondiale per le attività cinesi di piccole-medie dimensioni.

"L'offerta di trasporto merci marittimo di Amazon potrebbe essere un colpo grosso per i commercianti cinesi, ma io prevedo che la Amazon non riuscirà ad ottenere la trazione dalle marche statunitensi" ha dichiarato.

"Le imprese americane semplicemente non vorranno trasferire dati sensibili inerenti alla filiera distributiva ad un importante concorrente e partner commerciale.

La reputazione della Amazon di concorrente senza pietà ed il suo desiderio di dominare ogni mercato della terra le renderanno difficile convincere le imprese statunitensi a spostare le loro merci trasportate a livello internazionale su questa nuova piattaforma quando sarà varata".

(da: lloydsloadinglist.com, 18 gennaio 2016)

LEGISLAZIONE

CARICATORI E VETTORI IN ROTTA DI COLLISIONE ALLA LUCE DELL'INCOMBENTE NORMATIVA DI HONG KONG SULLA CONCORRENZA

Le linee di navigazione operative a Hong Kong potrebbero presto avere problemi con la nuova normativa sulla concorrenza, a meno che non venga accettata la loro richiesta di un'esenzione per categoria.

In una dichiarazione rilasciata il mese scorso alla Commissione per la Concorrenza di Hong Kong di nuova istituzione, la HKLSA (Hong Kong Liner Shipping Association) ha sostenuto che gli accordi di condivisione delle navi e gli accordi di discussione sulle navi sono essenziali per lo status di Hong Kong nel mondo marittimo.

L'associazione ha dichiarato che gli accordi – che formano la base delle alleanze di trasporto marittimo di contenitori di uso comune – hanno svolto “un ruolo decisivo nel rendere possibili i traffici e sono un fattore fondamentale che sorregge lo status di Hong Kong quale importante porto e centro marittimo internazionale”.



Preoccupata per l'ipotesi che le linee di navigazione prive di un'esenzione possano essere sanzionate fino al 10% dei propri ricavi, la HKLSA ha citato la decisione di Singapore di continuare a concedere l'esenzione ai vettori riguardo alla propria normativa sulla concorrenza quale ragione urgente per far sì che Hong Kong faccia la stessa cosa.

“La Commissione per la Concorrenza di Singapore il mese scorso ha raccomandato un'estensione per altri cinque anni fino al 2020 dell'attuale esenzione per categoria di Singapore relativa agli accordi marittimi, citando i significativi vantaggi economici che derivano da questi importanti accordi”.

La HKLSA spera che "la commissione riconosca la necessità di mantenere Hong Kong allineato ai suoi partner commerciali in questa importante area".

Ci si aspetta che la commissione prenda seriamente in considerazione l'esenzione, dato che una gran parte delle attività containerizzate portuali di Hong Kong fa affidamento sui vettori che partecipano agli accordi di condivisione delle navi.

Inoltre, poiché circa il 70% dei suoi risultati annui relativi ai container è costituito da carichi di trasbordo, uno scenario in cui i vettori che hanno difficoltà a realizzare profitti diretti nelle attività nel vicino Shenzhen non è impossibile.

Tuttavia, i caricatori di Hong Kong stanno accogliendo favorevolmente quelle che essi considerano regole che dovevano arrivare già da tempo e si oppongono con veemenza alla concessione di qualsiasi privilegio speciale ai vettori.

Lo HKSC (Hong Kong Shippers' Council) ha pubblicato la propria opposizione ufficiale all'esenzione per categoria, sostenendo che la navigazione di linea non è diversa dagli altri settori e dovrebbe essere soggetta alla medesima normativa sulla concorrenza.

Nella dichiarazione in questione, Willy Lin, presidente della HKSC, ha citato un rapporto del 2002 dell'OCSE con il quale si respingevano le rivendicazioni di unicità del settore del trasporto marittimo di linea.

Lin afferma che il rapporto ha contribuito alla fine delle conferenze dello shipping in Europa ed in Asia.

Lin ha eccepito in particolare in ordine alle domande di esenzione dei vettori sia per gli accordi di condivisione delle navi che per gli accordi di discussione sulle navi.

Ha poi detto di ravvisare qualche fondamento logico per gli accordi di condivisione delle navi, dal momento che essi consentono alle linee di navigazione di razionalizzare le loro flotte e di offrire migliori servizi.

Tuttavia, gli accordi di discussione sulle navi hanno a che fare con i rapporti commerciali e pertanto "non c'è nessun vantaggio per i caricatori nel fatto che le linee di navigazione colludano in relazione a prezzi e addebiti".

Peraltro, sembra che ci siano poche possibilità di un'applicazione modificata che ometta l'esenzione per gli accordi di discussione sulle navi.

La HKLSA sostiene che gli accordi di discussione sulle navi apportano stabilità alle tariffe ed ai servizi, e che "gli accordi di condivisione delle navi e quelli di

discussione sulle navi sono complementari”: entrambi i tipi di discussione sono “necessari per conseguire le efficienze identificate”.

Alla domanda relativa alla minaccia da parte dei vettori di abbandonare Hong Kong se non dovesse essergli concessa l’esonero, Lin ha risposto: “I caricatori di Hong Kong sono molto risentiti per questo genere di minaccia.

Ritengo che il governo di Hong Kong dovrebbe considerare questa minaccia molto seriamente”.

“In un mondo democratico e dalla libera economia quale Hong Kong, è corretto per un settore del trasporto esprimere una tale minaccia? È corretto per un settore trasportistico tenere in ostaggio tutte le importazioni ed esportazioni di Hong Kong e quindi il suo sostentamento?” si è chiesto.

Lin aggiunge che circa 35.000 fabbriche situate nel delta del Fiume delle Perle appartengono a caricatori di Hong Kong o ne sono gestite.

Questa saga è un’altra fonte di preoccupazioni per il settore portuale di Hong Kong.

Il porto ha fatto registrare diminuzioni mensili della produttività da luglio 2014 e ha concluso il 2015 in ribasso del 9,5% in relazione all’annata per 20,1 milioni di TEU.

(da: theloadstar.co.uk, 22 gennaio 2016)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA STRAINSTALL OFFRE SPUNTI A PORTI E TERMINAL SU COME PROVVEDERE ALLA VERIFICA DEL PESO DEI CONTENITORI

Dato il rapido approssimarsi del 1° luglio prossimo con l'attuazione delle nuove regole SOLAS sulla massa lorda verificata dei contenitori, la Straininstall, che appartiene alla James Fisher and sons plc, ha pubblicato il 21 gennaio un libro bianco finalizzato ad assistere i destinatari delle nuove regole nel tracciare la via verso la conformità, chiarire le opzioni tecniche e commerciali e presentare una soluzione efficace dal punto di vista dei costi, solida ed accurata.

Poiché mancano meno di sei mesi alla attuazione delle regole modificate della SOLAS (Sicurezza della vita in mare) che richiedono – senza alcuna eccezione – che i contenitori marittimi debbano disporre della dichiarazione in ordine alla massa lorda verificata prima di poter essere stivati su qualsiasi nave, la Straininstall ha pubblicato un libro bianco che tratteggia le insidie, le opzioni e le opportunità di adeguamento per i porti, i terminal e le imprese di movimentazione dei carichi di tutto il mondo.

Come si legge nella pubblicazione, anche se il caricatore è il responsabile ultimo della dichiarazione relativa alla massa lorda verificata, i porti ed i



terminal sono l'ambiente naturale ai fini dell'implementazione delle soluzioni per la massa lorda verificata dei contenitori, dal momento che i container imballati vengono lavorati nell'ambito delle normali operazioni.

Sebbene il caricatore sia responsabile della dichiarazione del peso del container imballato, la sua mancata dichiarazione sarebbe destabilizzante e costosa per le operazioni, mentre la fornitura di questo servizio da parte dei porti e dei terminal assicurerebbe un'opportunità molto chiara di fornire un servizio commerciale in più a valore aggiunto.

Il libro descrive una gamma di soluzioni percorribili che sono disponibili per l'ammodernamento delle attrezzature esistenti, fra cui una gamma completa di

equipaggiamenti per la movimentazione dei contenitori, dalle impilatrici alle RTG alle straddle carrier.

Anche se la precisa natura dell'equipaggiamento per la verifica della massa lorda ed i requisiti di certificazione debbono ancora essere completamente definiti e potrebbero senz'altro variare a seconda delle giurisdizioni, il documento descrive l'approccio dettato dalla precisione della Strainstall, incentrato su quale la società ritiene che sia il più probabile caso di scenario peggiore ai fini dell'attuazione.

Ciò fornisce l'opportunità ai quei porti ed operatori terminalistici che desiderino farlo di conseguire un livello di vantaggio da precorritore.

"Parlando con gli operatori portuali e terminalistici risulta chiaramente che essi desiderano assistere i caricatori nel conseguimento della conformità alle nuove regole della SOLAS" commenta Simon Everett, direttore generale della Strainstall.

"Nel pubblicare questo libro bianco il nostro intento è quello di chiarire le opzioni tecniche e commerciali disponibili e presentare delle raccomandazioni in ordine a come – malgrado le incertezze normative riguardo alla certificazione ed ai requisiti di precisione – possiamo aiutare gli operatori portuali e terminalistici a programmare adesso una soluzione efficace dal punto di vista dei costi, solida ed accurata, mettendoli in grado di offrire un servizio di pesatura ai loro clienti prima dell'attuazione di queste nuove regole".

Il libro bianco "*Container weight verification: how to achieve fast, accurate and commercially viable SOLAS compliance*" può essere scaricata dal sito: <http://www.strainstall.com/systems/container-weight-verification/acheive-solas-compliance/>.

(da: portstrategy.com/strainstall.com, 21 gennaio 2016)

STUDI E RICERCHE

LE MEGA-NAVI: PRONTI PER LA NUOVA NORMALITÀ?

Le domande da rivolgere agli operatori portuali e navali potrebbero suonare così: le mega-navi sono troppo grandi per la maggior parte dei porti?

Ed i porti saranno mai grandi abbastanza in termini di spazi terminalistici, equipaggiamenti ed infrastrutture per lavorare le mega-navi?

Anche se queste problematiche circolano da qualche tempo, non esistono ancora risposte precise in relazione al fatto che le mega-navi saranno immesse in linea in gran numero nel giro dei prossimi due anni.

Secondo l'OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico) le linee di navigazione hanno preso in consegna 20 mega-navi con una capacità di oltre 18.000 TEU ciascuna ed altre 52 sono in corso di ordinazione.

La nave più grande consegnata finora ha una capacità di 19.200 TEU, ma sono state ordinate navi con capacità sino a 21.100 TEU che saranno in servizio entro il 2017.

Si ritiene che questa generazione di enormi e molto efficienti mega-navi possa riuscire a ridurre i costi del trasporto marittimo in ragione delle economie di scala e della diminuzione delle emissioni di gas serra.

L'OCS, peraltro, si è chiesta se le mega-navi stiano contribuendo ad un insostenibile eccesso di capacità e stiano imponendo costi non voluti a caricatori, porti, spedizionieri di merci, ditte di logistica ed assicuratori.

“La crescita dei traffici containerizzati di origine marittima non è più in linea con la crescita della flotta mondiale dei contenitori” ha dichiarato l'anno scorso Olaf Merk, responsabile per i porti e lo shipping dell'International Transport Forum dell'OCSE, in un articolo di politica economica per la pubblicazione *OECD Insights*.

“Abbiamo rilevato un distacco fra ciò che avviene nei consigli di amministrazione delle linee di navigazione ed il mondo reale”.

Secondo la ditta di analisi del settore Drewry, i porti della Costa Occidentale statunitense hanno molto lavoro da fare per migliorare la produttività prima di

trovarsi nella condizione di vedere le mega-navi effettuare scali "sulla base di qualcosa di diverso da una modalità ad hoc".

L'analista afferma che, malgrado la presenza di soluzioni per la produttività quale l'automazione terminalistica e la gestione portuale 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, la loro attuazione richiederebbe più flessibilità da parte dei sindacati dei portuali, che, a suo dire "sembra ancora lontana".

Secondo la Drewry, consentire troppi scali di mega-navi presso i porti della Costa Occidentale prima che essi siano del tutto pronti potrebbe peggiorare la produttività ed aggiungere giorni ai tempi di carico/scarico nei terminal.

Ciò danneggerebbe la competitività dei porti della Costa Occidentale rispetto a quelli della Costa Orientale, che presto probabilmente usufruiranno dei vantaggi derivanti dall'espansione del Canale di Panama che secondo le attese quasi triplicherà le dimensioni massime delle navi in grado di farvi scalo.

L'aumento del numero di mega-navi sta costringendo i porti ad effettuare ingenti investimenti per attirare e movimentare questi mega-vettori.

I canali di navigazione dei porti devono essere dragati a profondità maggiori e



le banchine devono essere innalzate e rinforzate allo scopo di far fronte all'aumento delle forze esercitate dalle mega-navi attraccate.

Ma il problema più grande deriva dalla corsa per scaricare una meganave alla svelta: i tempi

medi di lavorazione per una portacontainer sono adesso di appena un giorno, ed anche meno in Asia.

L'arrivo di meno navi ma con un numero maggiore di container sta creando momenti di punta con una notevole pressione sui tempi di lavorazione nei porti.

Secondo l'OCSE, l'espansione delle infrastrutture ed il miglioramento dei porti per movimentare le navi più grandi potrebbe comportare un esborso di circa 400 milioni di dollari USA in costi aggiuntivi di trasporto ogni anno.

Il porto di Los Angeles ha in corso un progetto da 510 milioni di dollari USA finalizzato ad ampliare la propria capacità di movimentazione delle merci presso il terminal TraPac.

Due terminal del porto di Long Beach sono nel mezzo di un'espansione da 1,3 miliardi di dollari USA che realizzerà una delle banchine più automatizzate del paese.

Un distinto piano da 1,3 miliardi di dollari USA a Long Beach servirà a rimpiazzare il ponte Gerald Desmond che è troppo basso per le mega-navi attese in arrivo nei prossimi cinque anni.

Anche sulla Costa Orientale statunitense gli operatori portuali si stanno ammodernando.

L'Autorità Portuale della Georgia, che possiede il porto di Savannah, spenderà circa 1,5 miliardi di dollari USA nel prossimo decennio per migliorare le operazioni delle gru, le infrastrutture di deposito ed altre infrastrutture.

Lo stato della Georgia quest'anno sta spendendo 120 milioni di dollari USA in più per migliorare le strade in prossimità del porto.

E l'Autorità Portuale di New York e New Jersey ha intrapreso un progetto da 1 miliardo di dollari USA per innalzare il ponte Bayonne, che collega Staten Island al New Jersey, al fine di accogliere l'altezza delle navi sovradimensionate.

A detta di Merk, le mega-navi comportano inoltre costi aggiuntivi quando sono in porto: esse occupano, in media, un 20% di spazio in più in lunghezza nei porti rispetto alle navi convenzionali, richiedendo alle autorità portuali di perdere più tempo e fornire più servizi allo scopo di accogliere le navi di maggiore lunghezza.

L'assicurazione ed il recupero di quantitativi di carico senza precedenti è un'altra fonte di stress per gli operatori.

E la congestione nei porti sta già aumentando dal momento che i camion ed i treni si sforzano di caricare e scaricare decine di migliaia di contenitori alla volta.

Ancora, Merk afferma che le mega-navi – che rappresentano quasi un ottavo della flotta marittima mondiale complessiva – si accingono a diventare la "nuova normalità" per molti importanti porti attorno a mondo.

"Una cosa è sicura: ciò ci condurrà ad un decennio di ingorghi portuali se nessuno farà niente" scrive Merk.

(da: cargobusinessnews.com, 25 gennaio 2016)

REEFER

LA SEATRADE ESPANDE LA FLOTTA REEFER

La Seatrade Reefer Chartering NV di Anversa, principale operatore ed armatore di navi reefer del mondo, nonché leader nella logistica refrigerata specializzata, ha annunciato di avere concordato l'acquisizione di quattro nuove unità reefer handy-size da 300.000 metri³.

Le navi sono di progettazione eco-compatibile e sono equipaggiate con un impianto di refrigerazione rispettoso dell'ambiente per raffreddare lo spazio sottocoperta, essendo nel contempo in grado di trasportare contenitori refrigerati sul ponte.



La consegna delle navi è prevista presso i cantieri GSHI di Zhingshan, in Cina, nell'estate del 2017.

Questa acquisizione rappresenta un altro

significativo passo avanti nell'ambito dell'impegno della Seatrade per sviluppare ulteriormente i propri servizi ed i sistemi logistici dedicati al trasporto di merci deperibili.

Questa ordinazione fa parte del più vasto programma di nuove costruzioni relativo a 6 (più altre 6 in opzione) navi portacontainer reefer con specifiche elevate e ad altre 4 navi reefer handy-size in opzione.

Queste navi reefer handy-size specializzate saranno impiegate nel GreenSea Reefer Pool, mentre le unità reefer portacontainer saranno impiegate nel Seatrade Pool nei traffici esistenti ed in quelli di nuovo sviluppo, facendo parte integrante del concetto FDD (Veloce, Diretto ed Integrato) sviluppato dalla Seatrade negli ultimi anni.

I tempi di viaggio ed i costi indiretti ad essi correlati stanno aumentando nei servizi le cui operazioni sono effettuate dalle linee di navigazione maggiori e quindi resta una sicura domanda di servizi FDD effettuati da reefer specializzati, da portacontainer specializzate così come da navi ibride.

La Seatrade sta continuando a migliorare e personalizzare il trasporto e le soluzioni logistiche FDD nei traffici di nicchia che offrono tempi di consegna minori, assicurano la flessibilità nelle fluttuazioni stagionali dei volumi e servono i porti con infrastrutture dedicate.

La Seatrade sta inoltre cercando opportunità per incrementare la propria flotta con ulteriori acquisizioni di nuove costruzioni e/o moderno tonnellaggio di seconda mano, unitamente con possibili alleanze strategiche con armatori terzi nello stesso segmento.

Quest'ultimo sviluppo è un altro esempio dell'impegno a lungo termine della Seatrade nel settore, che consente alla società ed alla sua rete di uffici dedicati diffusa in tutto il mondo di migliorare ulteriormente il livello dei servizi ai propri clienti e partner negli anni a venire.

(da: worldcargonews.com/seatrade, January 18th 2016)

IN CALENDARIO

2016

16-17 Feb	RoRo Shipping Conference
25-26 Feb	7th Intermodal Asia 2016
29 Feb - 2 Mar	ICHCA International Conference 2016
13-15 Mar	International Maritime Transport and Logistics Conference "Toward Smart Ports"
22-23 Mar	8th International Conference & Exhibition USA 2016
7-8 Apr	15th Intermodal Africa 2016
24 -29 Apr	28th Annual Port State Control Course
27-28 Apr	4th MED Ports 2016
19-20 May	International Conference on Short-Sea Shipping: Myth or Future of Regional Transport
26-27 May	5th Black Sea Ports & Shipping 2016
30 May – 2 Jun	10th International Harbour Master Association Congress
14-16 Jun	TOC Europe
27 Jun – 1 Jul	38th PMAWCA Council and 11th PAPC Conference
14-15 Jul	14th ASEAN Ports & Shipping 2016
22-23 Sep	11th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2016
26-27 Oct	12th Trans Middle East 2016
17-18 Nov	16th Intermodal Africa 2016

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.