Council Of Intermodal Shipping Consultants

Notiziario

31 Ottobre 2016

Link road, rail, sea!

C.I.S.Co. - Via Garibaldi, 4 – 16124, Genova Tel. 010 2518852 - www.ciscoconsultant.it

ANNO XXXIV
Numero del 31 ottobre 2016

PORTI

LA APL TERMINALS TROVA NUOVI SOCI PER VADO ..... Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LE PORTACONTAINER NEOPANAMAX SOSTENGONO IL CANALE DI PANAMA AMPLIATO .. " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

GB RAILFREIGHT VENDUTA AD UN FONDO D'INVESTIMENTO SVEDESE PER DARE IMPULSO ALLA RETE PANEUROPEA DI TRASPORTO MERCI ..... " 7

TRASPORTO STRADALE

STATI DELL'UNIONE EUROPEA PROTESTANO CONTRO LE PRATICHE "ILLEGALI" DI AUTOTRASPORTO 9

TRASPORTO INTERMODALE

LA PSA INVESTE IN TERMINAL FERROVIARI CINESI ..... " 11

TRASPORTI ED AMBIENTE

LO SHIPPING HA URGENTE BISOGNO DI UNA STRATEGIA PER IL CARBONIO ..... " 13

INDUSTRIA

I CANTIERI NAVALI DEVONO GUARDARE AI MERCATI DI NICCHIA DATO CHE L'ECCESSO DI CAPACITÀ FA A PEZZI I REGISTRI DELLE ORDINAZIONI ..... " 17

LOGISTICA

IMPORTANTI IMPRESE DI LOGISTICA CINESI ALLA RICERCA DI QUOTAZIONE IN BORSA PER COMPETERE CON I RIVALI GLOBALI ..... " 19

LEGISLAZIONE

CORTE DEI CONTI EUROPEA: FINANZIAMENTI INEFFICACI ED INSOSTENIBILI ..... " 22

STUDI E RICERCHE

TRASPORTO MARITTIMO: QUARTO ANNO CONSECUTIVO DI DECLINO DEI COSTI OPERATIVI Pag. 24

IN CALENDARIO ..... " 29

31 ottobre 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

LA APL TERMINALS TROVA NUOVI SOCI PER VADO

La COSCO Shipping Ports e la Qingdao Port International Development si sono associate alla APL Terminals per effettuare operazioni nei terminal container nuovi ed esistenti a Vado Ligure.

L'anno scorso la APMT (APM Terminals) aveva annunciato due nuovi accordi che coinvolgevano il gruppo Qingdao Port: la APMT avrebbe rilevato una quota del 20% in un nuovo terminal per rinfuse secche nel porto Dongjiaku di Qingdao, mentre sarebbe stato siglato un protocollo d'intesa relativo al progetto portuale di Vado della APMT in Italia, che avrebbe dovuto includere "altri potenziali soci" in quel momento ancora da designare.

La APMT ha ora annunciato di avere raggiunto un accordo con la China COSCO Shipping Ports e la Qingdao Port International Development (Hong Kong) Co., Limited, una consociata totalmente partecipata dalla Qingdao Port International Co., Ltd., che diventerà un'azionista indiretta di minoranza dell'associazione d'impresa di Vado.

"Gli accordi prevedono interessi relativi sia all'esistente Reefer Terminal di Vado, la maggiore infrastruttura per carichi refrigerati sul Mar Mediterraneo, sia al nuovo terminal ad acque profonde dalla capacità di 800.000 attualmente in costruzione nel porto di Vado.

La APM Terminals avrà una quota del 50% ed effettuerà operazioni sia nel Reefer Terminal che nel terminal container APM Terminals Vado; la COSCO Shipping Ports avrà una quota del 40%, mentre la Qingdao Port International Development (Hong Kong) Co., Limited ne avrà una del 9,9%" spiega la APMT.

La cerimonia per la firma dell'accordo con la COSCO Shipping Ports si è svolta a Shanghai; ad essa hanno partecipato l'attuale amministratore delegato della APM Terminals Kim Fejfer, così come Morten Engelstoft, che succederà a Fejfer quale amministratore delegato il prossimo 1° novembre.

"Attraverso le partecipazioni a livello globale e gli obiettivi condivisi di eccellenza operativa, c'è molto che possiamo ottenere assieme, anche nell'attuale difficile ambiente imprenditoriale" dichiara Fejfer, aggiungendo "e siamo contenti di far progredire le nostre strette relazioni con la COSCO Shipping Ports ed il gruppo Qingdao Port".

La APMT ha menzionato il fatto che la COSCO Shipping Ports, una consociata del gruppo COSCO Shipping, ha assunto il controllo del porto greco del Pireo all'inizio di quest'anno.

"Con il supporto della propria linea di navigazione affiliata, la COSCO Container Lines, numero uno mondiale per tonnellaggio complessivo e numero quattro per capacità containerizzata, la COSCO Shipping Ports ha ampliato le proprie operazioni nella regione del Mediterraneo nel contesto dell'iniziativa "Una Cintura Una Via" allo scopo di rafforzare i collegamenti logistici fra Cina ed Europa.

La COSCO è già partner in diverse operazioni nell'ambito della rete terminalistica globale della APM Terminals, quali il Suez Canal Container Terminal in Egitto, l'APM Terminals Zeebrugge in Belgio ed il Qingdao Qianwan Container Terminal (QQCT) in Cina" dichiara la APMT.

Lo sviluppo di Vado ha in programma la realizzazione di nuove e migliori capacità della filiera distributiva per i mercati del Nord Italia, della Svizzera e della Germania meridionale.

Lo APMT Vado sarà un terminal semi-automatizzato, dotato di sistemi di controllo e navette, progettato per movimentare navi portacontainer ultra-grandi sino a 19.000 TEU.

La nuova infrastruttura si fonderà con l'attuale Vado Ligure Reefer Terminal, che dispone di una capacità annua per 275.000 TEU e per oltre mezzo milione di tonnellate di frutta refrigerata.

(da: worldcargonews.com, 17 ottobre 2016)

TRASPORTO MARITTIMO

LE PORTACONTAINER NEOPANAMAX SOSTENGONO IL CANALE DI PANAMA AMPLIATO

Le navi portacontainer che utilizzano la capacità ampliata del Canale di Panama da quando sono state inaugurate nuove chiuse nello scorso mese di giugno hanno contribuito a dare impulso ai transiti nei 12 mesi terminati alla fine di settembre.

La ACP (Autorità del Canale di Panama) ha dichiarato che il Canale ampliato ha movimentato 13.114 transiti di navi trasportando 330,7 milioni di tonnellate di merci nel corso del suo anno finanziario terminato il 30 settembre: si tratta del terzo maggiore tonnellaggio nella storia del canale.

Dopo nove anni di lavori, il canale ampliato è stato inaugurato il 26 giugno scorso con il transito di una nave Neopanamax, la *COSCO Shipping Panama*, attraverso la nuova corsia che ha raddoppiato la capacità di carico del Canale.

Da quel momento 238 navi Neopanamax sono transitate dal Canale di Panama, che è in accesa concorrenza con il Canale di Suez per i servizi di linea, principalmente nei traffici Asia-Costa Orientale degli Stati Uniti.

"Finora, nove servizi di linea Neopanamax sono stati impiegati attraverso le nuove chiuse, principalmente sulla rotta di traffico dalla Costa Orientale USA all'Asia" afferma la ACP.

"Il prossimo mese ci si aspetta che arrivi un ulteriore servizio di linea Neopanamax, ad ulteriore dimostrazione dei vantaggi assicurati dalla nuova idrovia".

Nell'ultimo anno finanziario si è altresì assistito all'introduzione di una nuova struttura di pedaggio ad aprile che a detta dell'ACP è stata progettata per

meglio assecondare le esigenze dei caricatori e riflettere i modelli di carico in corso di cambiamento mediante l'applicazione di pedaggi basati sul tipo specifico e sul quantitativo di carico in transito, contrariamente all'approccio più generico utilizzato in precedenza.

"Nel contesto di tale ristrutturazione, il canale ha istituito un programma di fidelizzazione della clientela per il segmento containerizzato che consente ai clienti assidui di ricevere un prezzo privilegiato una volta raggiunta una particolare soglia di volumi, assicurando ulteriori incentivi relativi ai costi ai caricatori che si avvalgono regolarmente della rotta in questione" sostiene la ACP.

Il settore containerizzato continua ad essere la fonte primaria di traffico per il canale, rappresentando oltre il 36% dei carichi complessivi ricevuti nell'anno finanziario 2016.

"Malgrado il calo registrato l'anno passato nel trasporto marittimo internazionale, abbiamo registrato una delle più alte cifre in termini di tonnellaggio annuo dall'apertura del canale originale 102 anni fa" afferma l'amministratore del Canale Jorge Quijano.

"Quest'ultimo successo rafforza la persistente importanza strategica della rotta ed il crescente valore che i recenti investimenti nel canale apporteranno al settore marittimo".

La ACP afferma che nel corso dell'anno finanziario 2017 si faranno ulteriori progressi nell'espansione dell'infrastruttura logistica attorno al canale allo scopo di migliorare l'attrattività della rotta di transito per i caricatori, non da ultimo mandando avanti progetti come quello del Corozal Container Terminal, che attualmente si trova nella fase della gara d'appalto.

"Quello che abbiamo conseguito con l'apertura del Canale di Panama ampliato durante lo scorso anno fiscale è stato appena l'inizio di un ambizioso piano finalizzato a rafforzare la posizione di Panama quale hub logistico delle Americhe" ha detto Quijano.

"Il nostro più grande patrimonio strategico è la nostra localizzazione geografica posta al crocevia delle Americhe.

Siamo un anello di una catena in cui l'affidabilità è un attributo di grande valore e siamo impegnati a continuare a migliorarla".

(da: lloydsloadinglist.com, 20 ottobre 2016)

TRASPORTO FERROVIARIO

GB RAILFREIGHT VENDUTA AD UN FONDO D'INVESTIMENTO SVEDESE PER DARE IMPULSO ALLA RETE PANEUROPEA DI TRASPORTO MERCI

La GB Railfreight, terzo maggiore operatore intermodale del Regno Unito, si accinge a dare il benvenuto ai nuovi proprietari dopo che Eurotunnel si è accordata per vendere l'unità ad un fondo d'investimento svedese, lo EQT Infrastructure.

Il fondo possiede l'operatore privato svedese di trasporto merci ferroviario Hector Rail e l'acquisizione rappresenta un importante tassello della propria strategia finalizzata a creare "un operatore di punta indipendente nel settore del trasporto merci ferroviario paneuropeo".

Il consiglio di amministrazione di Eurotunnel ha segnalato la propria intenzione di abbandonare il mercato del trasporto merci ferroviario nel Regno Unito, ma ha dichiarato che le operazioni francesi della GB Railfreight non sono state incluse nella vendita.

Ha infatti affermato: "La liquidità aggiuntiva schiuderà nuove opportunità per il GET (Gruppo Eurotunnel) di sviluppare le proprie attività di nucleo relative alle infrastrutture ed al trasporto, in particolare mediante la realizzazione del progetto dell'interconnettore elettrico ElecLink, i cui lavori di costruzione sono adesso in corso.

"La Europorte France resterà concentrata sul suo sviluppo allo scopo di realizzare un servizio alla clientela costantemente migliorato, con l'obiettivo di diventare il più avanzato operatore privato di trasporto merci ferroviario in Francia".

Con una quota di mercato del 15% del trasporto merci ferroviario del Regno Unito in questione, la cessione della GB Railfreight allo EQT non dovrebbe avere bisogno dell'autorizzazione della commissione per la concorrenza e l'unico ostacolo residuo sarebbe il processo di consultazione con il personale di Eurotunnel.

L'amministratore delegato e fondatore della GB Railfreight John Smith ha dichiarato: "Siamo molto contenti che lo EQT sia il nostro nuovo proprietario e riteniamo fermamente che il suo approccio industriale e la sua rete, la sua vasta esperienza nel trasporto merci ferroviario ed il suo accesso al capitale

saranno un prezioso supporto alla GB Railfreight in ordine alle nostre ambizioni di crescita continua".

L'accordo vedrebbe anche il ritorno di Bo Lerenius, ex amministratore delegato della Associated British Ports, nel settore dei trasporti del Regno Unito.

Lerenius era a capo della più grande società portuale del Regno Unito quando essa venne venduta ad un gruppo di investitori guidati dalla Goldman Sachs e venne ritirata la sua quotazione alla borsa valori di Londra nel 2006.

Lerenius è ora consulente industriale dello EQT nonché presidente del gruppo Hector Rail.

Afferma: "La GB Railfreight è una società che capisce i suoi clienti, il suo personale ed il settore in cui opera.

L'attenzione concentrata sull'innovazione e la realizzazione di un servizio alla clientela di rilievo sono due fattori chiave che ci fanno ritenere che la GB Railfreight sarà un eccellente partito per la Hector Rail".

La GB Railfreight era stata acquisita da Eurotunnel nel 2010 per 25 milioni di sterline e quest'anno si prevede che i suoi ricavi raggiungano i 125 milioni di sterline.

Eurotunnel ha stimato che il proprio tasso interno di ritorni dalle attività sia stato di poco superiore al 28%.

L'amministratore delegato di Eurotunnel Jacques Gounon afferma: "Sono convinto che lo EQT sia il proprietario giusto per portare la GB Railfreight ad un livello superiore, data la sua forte attenzione alla crescita e ad una sostenibile creazione di valore a lungo termine.

La GBRf è stata un grande successo, a dimostrazione che in questo settore si può generare un notevole valore.

Sulla scorta dei suoi risultati, il gruppo continuerà a favorire gli investimenti a lungo termine ed i ritorni per gli azionisti".

(da: theloadstar.co.uk, 19 ottobre 2016)

TRASPORTO STRADALE

STATI DELL'UNIONE EUROPEA PROTESTANO CONTRO LE PRATICHE "ILLEGALI" DI AUTOTRASPORTO

I ministri dei trasporti di otto stati europei hanno scritto alla commissaria ai trasporti dell'Unione Europea Violeta Bulc sottolineando le proprie crescenti preoccupazioni relative a presunte violazioni della normativa sul lavoro dell'Unione Europea e le prassi di attività illegali nell'ambito del settore del trasporto su strada, che a loro dire hanno indotto una concorrenza sleale e un "dumping sociale".

I ministri di Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Italia e Lussemburgo, nonché della non comunitaria Norvegia, affermano che "i diritti fondamentali quali la libera movimentazione di merci e servizi, che noi supportiamo con tutto il cuore, vengono sempre più evocati in modo abusivo al fine di evitare di conformarsi alla regolamentazione europea, che è la garante della concorrenza leale nel mercato interno".

I ministri hanno anche attirato l'attenzione sull'emergenza nel settore delle cosiddette "imprese casella postale" – costituite allo scopo di eludere gli obblighi legali e collettivi degli accordi in un altro paese dell'Unione Europea – "le cui pratiche di attività sleale sono sempre più frequenti".

Essi hanno fatto un certo numero di raccomandazioni alla commissaria, fra le quali il divieto agli autisti di dormire nei propri veicoli nel corso dei periodi di riposo settimanali prescritti, l'incremento e l'armonizzazione dei controlli sui veicoli pesanti, l'introduzione di misure finalizzate a porre fine all'attività delle "società di comodo", così come l'adozione di iniziative per mettere un freno alla tendenza in aumento per i veicoli commerciali leggeri (furgoni) di effettuare operazioni di trasporto internazionale.

Un fonte dell'Unione Europea ha detto a *Lloyd's Loading List* che la Commissione ha condiviso un certo numero delle opinioni espresse nella lettera e che attualmente stava lavorando ad un certo numero di iniziative per il settore dell'autotrasporto, da presentarsi nel 2017, "al fine di apportare maggiore chiarezza ed una migliore applicazione della normativa sul lavoro".

La fonte ha aggiunto: "Certe regole sono poco chiare e vengono implementate secondo modalità diverse a seconda dello stato membro.

Questo è il caso, ad esempio, delle limitazioni inerenti al cabotaggio.

Le regole sulla costituzione di imprese di autotrasporto devono essere riviste per affrontare il fenomeno delle imprese "casella postale"

Per la reale natura del settore dei trasporti, molti dei suoi lavoratori sono assai mobili e questo induce questioni specifiche ad esso.

Ad esempio, quale salario dovrebbe essere pagato agli autisti quando lavorano in 10 diversi paesi in un singolo mese?".

Germania e Francia hanno fatto passi unilaterali per imporre le proprie regole sulla paga minima alle ditte di autotrasporto internazionali nel tentativo di reprimere le pratiche di "dumping sociale".

Ma la Commissione ha reagito avviando procedimenti per infrazione nei confronti dei due stati membri.

"In entrambi i casi, siamo alla prima fase della procedura d'infrazione" afferma la fonte dell'Unione Europea.

"È stata inviata una lettera di diffida e abbiamo ricevuto le rispettive risposte dalle autorità francesi e tedesche.

Stiamo valutando queste risposte prima di decidere i prossimi passi e non abbiamo stabilito una scadenza al riguardo".

(da: lloydsloadinglist.com, 14 ottobre 2016)

TRASPORTO INTERMODALE

LA PSA INVESTE IN TERMINAL FERROVIARI CINESI

La PSA International ha investito in una associazione d'impresa sino-estera con l'autorizzazione da parte del governo cinese a sviluppare ed effettuare operazioni con 18 terminal container ferroviari.

La PSA ha rilevato una quota della CUIRC (China United International Rail Containers Co., Limited) mediante l'acquisizione della Luck Glory International Limited con sede a Hong Kong che detiene una quota del 15,33% nella CUIRC.

"L'investimento rende la PSA il solo operatore terminalistico globale che detenga attualmente una partecipazione azionaria nella CUIRC" sottolinea la PSA.

"I terminal container ferroviari terrestri sono situati strategicamente presso centri economici regionali in tutto il paese allo scopo di realizzare il nucleo della rete cinese di trasporto intermodale.

Attualmente sono operativi 10 terminal a Kunming, Chongqing, Chengdu, Zhengzhou, Wuhan, Xi'an, Dalian, Qingdao, Ningbo and Tianjin" afferma la PSA in una dichiarazione.

L'accordo costituisce la prima incursione del gruppo PSA nelle infrastrutture ferroviarie intermodali della Cina ed estende la sua rete cinese al di là dei propri terminal container costieri situati a Dalian, Fuzhou, Canton, Tianjin, Dongguan, Lianyungang and Guangxi Beibuwan (Qinzhou).

Tan Chong Meng, amministratore delegato del gruppo PSA International, afferma: "Il progetto CUIRC segna una svolta per la PSA e si adatta alla nostra strategia complessiva per la Cina".

Con la nostra attuale presenza nei principali porti varchi d'accesso alla Cina, la PSA è in buona posizione per sviluppare sinergie con la CUIRC allo scopo di far

crescere operazioni intermodali integrate mare-rotaia in tutta la seconda maggiore economia mondiale.

Confido che saremo in grado di plasmare relazioni strategiche con i nostri partner, usando a nostro vantaggio le forze complementari per far sì che la collaborazione abbia successo".

Pochi porti containerizzati cinesi oggi hanno collegamenti diretti con la propria rete ferroviaria, fra cui il più grande terminal di Shanghai, Yangshan, dove la programmata linea ferroviaria che avrebbe dovuto percorrere un ponte sino all'isola di Yangshan è stata abbandonata per ragioni di costo.

Di conseguenza, "il settore ferroviario containerizzato della Cina trasporta solo fra il 2 ed il 3% circa dei volumi containerizzati degli scali marittimi del paese" nota la PSA.

La società ritiene che ci saranno cambiamenti al riguardo dal momento che l'ulteriore crescita del settore ferroviario containerizzato cinese è supportato dalle iniziative in corso della Cina come la "Una Cintura Una Via" ed il "Programma di Sviluppo della Regione Occidentale", unitamente alle graduali riforme ferroviarie.

Costituita nel 2007, la CUIRC fa parte della China Railway Corporation.

Oltre alla PSA, gli altri partner dell'associazione d'impresa sono la China Railway Container Transport Corp. Ltd, la NWS Holdings Limited, la China International Marine Containers (Group) Ltd e la Deutsche Bahn Mobility Logistics AG.

(da: worldcargonews.com, 17 ottobre 2016)

TRASPORTI ED AMBIENTE

LO SHIPPING HA URGENTE BISOGNO DI UNA STRATEGIA PER IL CARBONIO

Lo shipping non gode di buona stampa.

"Il pubblico in genere sente dire qualcosa riguardo a noi solo quando c'è un disastro": si tratta di un argomento ricorrente in occasione delle conferenze sul trasporto marittimo, seguito spesso da "i media non riferiscono abbastanza del grande e silenzioso lavoro di chi trasporta il 90% dei traffici mondiali".

Se solo le cose fossero così facili…

In questi giorni, si sente dire sempre più spesso che lo shipping tratta grandi questioni sociali: e la cattiva stampa a ciò correlata è del tutto autoprodotta.

Uno degli esempi più spettacolari di ciò che potrebbe essere definito un disastro strategico riguarda le emissioni di carbonio del trasporto marittimo.

Questa è la situazione

Le emissioni di carbonio dello shipping sono cresciute in modo spettacolare nel giro degli ultimi decenni, si sono fermate dall'avvento della crisi economica e ci si aspetta che crescano notevolmente in futuro.

L'intensità del carbonio nel trasporto marittimo è diminuita un po' ma non abbastanza da compensare gli effetti dei traffici in crescita.

Lo shipping non è stato menzionato esplicitamente nell'accordo sul clima di Parigi, ma ci si aspetta che elabori la sua risposta al cambiamento climatico nell'ambito della struttura dell'IMO (International Maritime Organisation).

Lo shipping come ha trattato la questione?

Una risposta facile potrebbe essere: ha fatto quello che poteva.

Una risposta leggermente più cattiva potrebbe essere: ha scelto il percorso meno difficile.

Il settore è orgoglioso di una riduzione del 10% delle emissioni fra il 2007 ed il 2012, indotta dal fermo dei traffici e dalla navigazione lenta.

Ha poi messo assieme un EEDI (Indice del Modello di Efficienza Energetica), descritto come "il primo trattato sul cambiamento climatico giuridicamente vincolante ad essere adottato dal Protocollo di Kyoto", un regolamento che per lo più codifica provvedimenti per l'efficienza energetica che sarebbero stati presi comunque.

E la comunità dello shipping è stata occupata in lunghe ed accese discussioni in ordine alla raccolta dei dati.

Essa ha fatto quanto sembrava possibile considerando le grandi divisioni interne.

Ma, nel rimandare più volte le decisioni, il settore del trasporto marittimo ha commesso almeno due errori strategici:

1. Mediocre gestione delle aspettative

Molti rappresentanti dello shipping hanno finto di non essere contenti dell'accordo di Parigi: quando avrebbero gradito che lo shipping vi fosse contenuto!

Ma, non bisogna preoccuparsi, essi avevano compreso lo spirito di Parigi ed avrebbero spinto per l'adozione di rigide misure presso l'IMO.

Quattro mesi più tardi, all'IMO, dopo giorni di discussioni, persino l'idea di formare un gruppo di lavoro per proporre un modo di andare avanti era quasi un passo troppo lungo.

Dopo la riunione, il segretario generale dell'IMO ha fatto un eroico tentativo di definire l'approvazione della raccolta dei dati come un'importante svolta, ma la cosa è sembrata un po' misera se confrontata con il programma inerente alle quote delle emissioni che il settore dell'aviazione stava discutendo.

Altri sei mesi dopo, alla vigilia di un'altra recente riunione dell'IMO sull'ambiente, un'intera compagine di associazioni dello shipping ha richiesto una "iniziativa ambiziosa" per raggiungere un obiettivo in ordine alle emissioni di carbonio dello shipping.

Si tratta degli stessi rappresentanti che hanno presentato una proposta finalizzata a "sviluppare un piano d'azione per determinare un possibile equo contributo dell'IMO che inizialmente si concentri sullo sviluppo di un termine di scadenza, in coerenza con l'approccio 'in tre fasi'".

Visto quant'è ambizioso?

Qui non si tratta di fissare un obiettivo per lo shipping in linea con l'accordo di Parigi, ma equivale a: penseremo ad una data in cui potremmo dire di più in ordine a come un obiettivo potrebbe sembrare nel caso sentissimo di esservi pronti.

Cominciate a vedere il modello?

Ogni volta sentiamo paroloni, solamente per doverci confrontare con esiti stridenti quando la riunione è finita.

Pertanto, passiamo dalla delusione alla speranza alla delusione; un processo insostenibile, addirittura pericoloso per il settore del trasporto marittimo, perché erode la sua credibilità.

La ragione per cui ciò accade non è la dissonanza cognitiva, ma la fiducia sproporzionata nella sua capacità di lobby.

2. Lobby per lo status quo

La prima pagina di un manuale per i lobbisti dello shipping dovrebbe riportare questa frase: "Dire di no ad ogni proposta che minacci lo status quo".

Un esempio: l'intenza azione di lobbying per tenere lo shipping fuori dall'accordo di Parigi e lasciare questa discussione all'IMO.

Un altro esempio: la recente azione di lobby delle associazioni degli armatori per ottenere che i parlamentari europei della commissione per l'industria votino contro l'inclusione dello shipping nello ETS (Programma di Scambio delle Emissioni), anche se è la commissione per l'ambiente – che è a favore – ad essere stata incaricata della discussione.

Il settore del trasporto marittimo lavora contro ciò che non vuole, invece che a favore di ciò che vuole.

Dice di volere una regolamentazione globale per un settore globale e pertanto perché non porta avanti una propria proposta per un meccanismo basato su un mercato globale?

Qualcuna delle trattative europee con l'economia cinese o quelle delle economie emergenti è finalizzata ad agevolare iniziative più ambiziose riguardo alla decarbonizzazione dello shipping?

Le associazioni nazionali degli armatori stanno facendo lobbying presso i propri governi nazionali per mettere in atto le ambiziose ambizioni delle quali si riempiono la bocca?

Anche se dovesse funzionare a breve termine, il lobbying nichilistico, unitamente alla mediocre gestione delle aspettative, apporterà allo shipping esattamente la stessa cosa che vuole evitare: misure a livello locale.

A quasi un anno di distanza dal COP21, il settore dello shipping è in una posizione scomoda: da nessuna parte prossima ad un obiettivo che potrebbe portarlo in linea con l'accordo di Parigi e superato in astuzia dal settore dell'aviazione che ha fatto in modo di usare un trucco cui lo shipping non ha potuto far ricorso.

È tempo per il settore del trasporto marittimo di imparare questa lezione.

I paesi non hanno contato ogni fumaiolo prima di presentare i propri contributi a livello nazionale ed il programma per lo scambio di emissioni ICAO presenta dei difetti.

Peraltro, entrambi sanno dove stanno andando e come migliorarlo.

Una simile chiarezza occorre al settore dello shipping.

La realizzazione di una raccolta di dati a livello globale sul consumo di carburante delle navi è tutto rose e fiori , ma questo non dovrebbe far ritardare la formulazione di un obiettivo inerente alle emissioni di carbonio del settore marittimo, né la preparazione di meccanismi basati sul mercato.

(da: shippingtoday.eu, 25 ottobre 2016)

INDUSTRIA

I CANTIERI NAVALI DEVONO GUARDARE AI MERCATI DI NICCHIA DATO CHE L'ECCESSO DI CAPACITÀ FA A PEZZI I REGISTRI DELLE ORDINAZIONI

Un quadro deprimente dell'industria globale delle costruzioni navali è stato dipinto dai responsabili del settore in occasione di un recente summit internazionale dei principali cantieri navali svoltosi in Sud Corea.

I principali tre cantieri navali del paese ospitante - Hyundai Heavy Industries Co (HHI), Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co (DSME) e Samsung Heavy Industries Co (SHI) – hanno perduto complessivamente 8,5 triliardi di won (7,5 miliardi di dollari USA) nel 2015 e stanno incrementando gli sforzi finalizzati al taglio dei costi dal momento che le nuove ordinazioni sono calate ben al di sotto degli obiettivi.

Ed il paese si sta preparando ad esuberi e licenziamenti in massa nel suo settore dei cantieri navali nel contesto di una pesante ristrutturazione nei cantieri.

Nel corso del 25° incontro *JECKU* (Giappone, Europa, Cina, Corea e Stati Uniti) dei responsabili internazionali dei cantieri navali svoltosi a Gyeongji, ai partecipanti è stato detto che le ordinazioni da gennaio a settembre di quest'anno sono state meno di un terzo rispetto alla recente media quinquennale, per appena 8,66 milioni di tonnellate lorde.

Nel suo discorso d'apertura, Park Dae-young, amministratore delegato della SHI, ha affermato che il crollo dell'economia globale ha avuto un "impatto negativo sul settore della cantieristica navale" e che i prezzi del petrolio ostinatamente bassi hanno ostacolato la domanda di infrastrutture estere.

Ma è stato l'eccesso di capacità di tonnellaggio nella maggior parte dei settori dello shipping a rappresentare la preoccupazione più grande per i partecipanti all'evento.

Shigeru Murayama, presidente della Kawasaki Heavy Industries con sede in Giappone, ha dichiarato: "Nel corso degli ultimi anni, le navi sono state costruite ad un ritmo più veloce di quello dell'incremento dei traffici marittimi, cosa che ha comportato un eccesso di offerta".

La crisi che affligge il settore della cantieristica navale in Corea del Sud è stata anche al centro dell'attenzione di un acceso dibattito in occasione del *World Ocean Forum* svoltosi a Busan a metà ottobre.

Un relatore dopo l'altro hanno avvisato delle conseguenze degli esuberi su larga scala presso i cantieri navali, che potrebbero raggiungere le 30.000 unità questo ed il prossimo anno ed avere un impatto su un numero simile di lavoratori coinvolti nella fornitura di prodotti ai cantieri.

Un analista ha detto a *The Loadstar* a margine della conferenza che l'attuale registro delle ordinazioni della HHI si è attestato a 2,3 miliardi di dollari USA rispetto al proprio bilancio 2016 di 13,1 miliardi di dollari USA, mentre le ordinazioni della DSME finora pari a 1,3 miliardi di dollari USA sono rimaste ben al di sotto del suo obiettivo relativo all'intera annata di 6,2 miliardi di dollari USA.

"Tutto può succedere" afferma "e non sarà bello".

Parlando nell'ambito del Forum, il professor Tony Michell del Korea Development Institute ed autore della "*Iniziativa da un Milione di Posti di Lavoro*", ha chiesto al settore ed al governo coreano di ripensare la propria "opinione miope sulla cantieristica navale" e di guardare ad "altre occasioni di opportunità" al fine di un impiego sostenuto dei cantieri.

Il professor Michell ha esortato a mettere nel mirino il settore delle crociere, che sta ancora assistendo ad una crescita esponenziale e presenta il vantaggio di assicurare molti posti di lavoro in più rispetto alla tradizionale costruzione delle navi mercantili.

E con la saturazione del tonnellaggio delle dimensioni delle portacontainer ultra-grandi, si è sostenuto che i cantieri navali coreani dovrebbero concentrarsi sui requisiti degli armatori per le navi del settore delle unità minori, che negli ultimi anni sono state in gran parte ignorate.

Ad esempio, i cantieri navali di Danzica in Polonia si sono reinventati concentrandosi sulle costruzioni per i settori di nicchia dell'industria marittima, come le navi per l'esplorazione oceanica, e questo è stato un piano industriale che forse potrebbe essere replicato nei cantieri navali coreani.

(da: theloadstar.co.uk, 20 Ottobre 2016)

LOGISTICA

IMPORTANTI IMPRESE DI LOGISTICA CINESI ALLA RICERCA DI QUOTAZIONE IN BORSA PER COMPETERE CON I RIVALI GLOBALI

Un interessante rapporto proveniente dalla Cina afferma che gli operatori nazionali di corriere espresso sono alla ricerca di quotazione presso le borse valori sia cinesi che internazionali quale mezzo per sostenere le proprie posizioni nei confronti della concorrenza emergente da parte di operatori globali di corriere espresso.

Sia la SF Express che la YT Express hanno adesso ricevuto l'approvazione per quotarsi alla borsa di Shanghai, mentre la ZTO Express, anch'essa con sede a Shanghai sta cercando di quotarsi alla borsa di New York.

Gli analisti ritengono che i fondi raccolti con queste iniziative verrebbero investiti nella costruzione di magazzini e nell'espansione delle flotte di veicoli, ponendo una ulteriore pressione competitiva sulla miriade di operatori di corriere espresso in Cina che servono il suo enorme mercato di commercio elettronico.

* * *

Le principali società cinesi di consegne espresse si stanno dando da fare per cercare di quotarsi in borsa, nei mercati sia nazionali che stranieri.

Come sottolineano gli esperti, si tratta di una strategia finalizzata ad incrementare la loro competitività così come a contrastare la concorrenza da parte delle operazioni logistiche effettuate da importanti imprese di commercio elettroniche.

Ma essi hanno anche sostenuto che tali iniziative potrebbero rendere le cose più difficili per le società di logistica minori, che dispongono di quote di mercato relativamente piccole.

Secondo una dichiarazione rilasciata dalla CSRC (China Securities Regulatory Commission), quest'ultima ha approvato con riserva il piano di quotazione in borsa del gigante delle consegne espresse SF Express mediante una società di comodo.

La SF Express, con sede nella provincia di Guangdong nella Cina meridionale, si è aggregata a diversi altri giganti delle consegne espresse in Cina alla ricerca di una quotazione mediante società di facciata.

Il 14 settembre la YT Express con sede a Shanghai ha ottenuto l'approvazione da parte della CSRC per dichiararlo pubblicamente attraverso una società di comodo.

Un'altra società di corriere espresso con sede a Shanghai, la STO Express, aveva seguito una simile strategia di quotazione mediante una società di facciata a dicembre del 2015.

Xu Yong, consulente capo del portale della logistica *cecss.com*, ha detto a *Global Times* che non è un buon momento per dichiararsi in pubblico, ma che la maggior parte dei giganti di corriere espresso nazionali scelgono ancora di andar dietro al gregge, poiché nessuno di loro voleva restare indietro nel mercato.

"Il fatto che la maggior parte delle imprese attive nelle consegne abbia scelto di quotarsi in borsa attraverso società di comodo dimostra la loro volontà, dato che queste quotazioni sono molto più veloci di quelle effettuate tramite normali OPI" afferma Xu.

La ZTO Express con sede a Shanghai, tuttavia, ha tracciato un nuovo percorso presentando un'OPI al NASDAQ, secondo una registrazione apparsa sul sito web della borsa il 30 settembre.

"Può darsi che la ZTO voglia configurare le proprie attività in un contesto globale e questo perché hanno scelto di quotarsi all'estero" commenta Xu.

Il consulente ha anche detto che in generale presentarsi in pubblico aiuterà le imprese di consegne espresse a diventare più standardizzate, dal momento che la maggior parte di loro sono ancora imprese a conduzione familiare.

"La quotazione in borsa farà incrementare in modo significativo la competitività nel mercato delle società" nota Xu.

Un esperto del settore delle consegne che non ha voluto essere identificato ha dichiarato a *Global Times* che le iniziative di quotazione in borsa delle aziende del settore sono anche intese a contrastare la concorrenza da parte della

Cainao, società di logistica correlata alla holding del gruppo Alibaba, così come da parte dei servizi logistici forniti dal gigante di commercio elettronico JD.com Inc.

"Il settore delle consegne è uno di quelli che hanno bisogno di spendere soldi in attività quali la costruzione di magazzini e l'acquisto di veicoli.

Il fatto di presentarsi in pubblico conferirebbe grande supporto finanziario a quelle imprese" afferma l'esperto.

Tuttavia, egli ha inoltre menzionato la circostanza che le iniziative di quotazione in borsa dei giganti delle consegne porranno ulteriore pressione sugli operatori di mercato minori.

"A lungo termine, il settore delle consegne espresse diventerà assai concentrato con solamente alcune società a dividersi il mercato.

Ma a breve termine i piccoli operatori hanno ancora delle opportunità dal momento che la tendenza al commercio elettronico è ancora in aumento in Cina, inducendo un'impennata della domanda di consegne" sottolinea l'esperto.

Secondo un rapporto pubblicato mercoledì dal quotidiano *21st Century Business Herald*, la maggior parte del mercato delle consegne è dominato da alcuni grossi soggetti che hanno rivelato i loro piani di quotazione in borsa.

"È probabile che le piccole imprese verranno sradicate e che quindi esse dovranno prendere provvedimenti per spostare le proprie attività verso una tipologia più professionale e personalizzata" nota Xu.

(da: theloadstar.co.uk/globaltime.cn, 14 ottobre 2016)

LEGISLAZIONE

CORTE DEI CONTI EUROPEA: FINANZIAMENTI INEFFICACI ED INSOSTENIBILI

Secondo la Corte dei Conti Europea, un terzo della spesa dell'Unione Europea per il rinnovamento degli scali marittimi comunitari dal 2000 al 2013 è stato inefficace ed insostenibile.

Circa 194 milioni di euro sono andati a progetti che hanno duplicato infrastrutture già esistenti, mentre 97 milioni di euro sono stati investiti in infrastrutture non utilizzate o sottoutilizzate per più di tre anni.

Le strategie adottate, secondo la valutazione dei revisori, non hanno assicurato una solida base per la pianificazione della capacità portuale.

Inoltre, né l'Unione Europea né gli stati membri hanno avuto un quadro d'insieme strategico di quali porti avessero bisogno di finanziamenti.

Per di più, le risorse non sono state utilizzate nel modo migliore possibile.

In quattro porti, infatti, le aree pertinenti sono ancora vuote o quasi, mentre un altro porto non ha mostrato attività del tutto.

Oskar Herics, membro della Corte dei Conti Europea responsabile del rapporto, ha osservato che "… le valutazioni delle esigenze sono deboli e c'è un elevato rischio che i soldi investiti vengano buttati via.

Complessivamente, ciò si riferisce a quasi 400 milioni di euro di investimenti esaminati…".

Il coordinamento fra la Commissione e la BEI (Banca Europea per gli Investimenti) in ordine al finanziamento delle infrastrutture portuali non ha funzionato in modo adeguato.

Infatti, la concessione di prestiti da parte della BEI ai porti vicini al di fuori dell'Unione ha ostacolato l'efficacia dei finanziamenti dell'Unione Europea investiti nei porti comunitari.

Inoltre, si è constatato che spesso i porti in questione non erano adeguatamente collegati con l'hinterland e che quindi si richiederebbero ulteriori investimenti pubblici per far sì che essi funzionino in modo appropriato.

Inoltre, i controlli sugli aiuti di stato avrebbero dovuto essere effettuati in modo più efficiente, magari stabilendo direttive ai sensi delle quali le sovrastrutture specifiche dell'utente potessero ricevere il finanziamento.

La Corte dei Conti ha espresso diverse raccomandazioni, per lo più alla Commissione:

- rivedere l'attuale numero di 104 scali di primaria importanza ed approntare un piano di sviluppo portuale per tutta l'Unione Europea;

- prendere in considerazione l'esclusione del finanziamento europeo per le infrastrutture portuali dedicate al trasbordo ed al deposito dei contenitori così come per le sovrastrutture che non sono di competenza pubblica;

- assicurarsi che tutte le informazioni essenziali sui prestiti relativi alle proposte di prestito della BEI vengano condivise fra la BEI e la Commissione;

- dare la priorità ai porti di primaria importanza ed alle idrovie-chiave con il supporto dell'Unione Europea solo per gli investimenti in cui il valore aggiunto dell'Unione Europea è chiaro e per i quali ci sono sufficienti investimenti privati;

- pubblicare linee-guida per gli aiuti di stato destinate specificamente ai porti e monitorare e dare seguito alle precedenti decisioni sugli aiuti di stato;

- ridurre gli oneri ed i ritardi amministrativi mediante la promozione di "sportelli unici" nazionali per il rilascio dei permessi e delle autorizzazioni;

- migliorare la posizione concorrenziale del trasporto marittimo rispetto alle altre modalità di trasporto attraverso la semplificazione del trasporto marittimo e delle formalità doganali…

(da: hellenicshippingnews.com, 24 ottobre 2016)

STUDI E RICERCHE

TRASPORTO MARITTIMO: QUARTO ANNO CONSECUTIVO DI DECLINO DEI COSTI OPERATIVI

I risultati di una ricerca presentati nell'*OpCost 2016* (www.opcostonline.com), l'esclusivo strumento di riferimento della Moore Stephens sui costi operativi, rivelano che i costi operativi complessivi per i settori delle navi petroliere, rinfusiere e portacontainer sono tutti diminuiti nel 2015, l'anno finanziario preso in considerazione dallo studio.

Su base da un anno all'altro, l'indice per le petroliere è stato in ribasso di 4 punti, ovvero del 2,2%, mentre l'indice delle rinfusiere è calato di 6 punti, ovvero del 3,6%.

Anche l'indice delle portacontainer, nel contempo, è sceso di 6 punti, ovvero del 3,7%.

Le corrispondenti cifre dello studio *OpCost* dell'anno scorso mostravano diminuzioni di 2 punti negli indici sia delle petroliere che delle portacontainer e di 1 punto nell'indice delle rinfusiere.

C'è stato un calo medio complessivo dell'1,2% dei costi degli equipaggi nel 2015 rispetto alle cifre del 2014, che a loro volta erano state in ribasso dello 0,1% rispetto al 2013.

A titolo di confronto, il rapporto del 2008 aveva rivelato un incremento del 21% in questa categoria.

Le petroliere nel complesso hanno sperimentato un calo dei costi relativi agli equipaggi dell'1,3% in media, rispetto alla diminuzione dello 0,4% registrato nel 2014.

Tutte le categorie di petroliere hanno riportato una riduzione dei costi inerenti agli equipaggi nel 2015 con l'eccezione delle Panamax e delle superpetroliere, che hanno fatto registrare incrementi dell'1,4% e dell'1,2% rispettivamente, rispetto alle riduzioni nel 2014 del 2,2% e dello 0,6%.

La riduzione più significativa dei costi relativi agli equipaggi delle petroliere nel 2015 è stata quella del 3,6% riguardante le navi cisterna per prodotti chimici petroliferi.

Per le rinfusiere, nel contempo, il calo complessivo in media dei costi correlati all'equipaggio nel 2015 sono stati dell'1,1%, essendosi stabilizzati 12 mesi fa al livello del 2013.

Gli operatori di rinfusiere Handysize hanno pagato il 2,3% in più in relazione ai costi degli equipaggi rispetto al 2014, ma gli operatori di altre categorie di rinfusiere hanno pagato meno e nel caso delle rinfusiere Panamax qualcosa come il 3,2%.

La spesa inerente agli equipaggi è diminuita del 3,3% nel settore delle navi portacontainer, essendosi stabilizzata al livello dell'anno precedente.

Il calo maggiore dei costi relativi all'equipaggio in questa categoria è stata la riduzione del 3,6% registrata per le navi da 2.000 a 6.000 TEU.

La spesa inerente al magazzinaggio si è ridotta complessivamente del 4,3%, rispetto alla diminuzione del 2,4% nel 2014.

La maggiore diminuzione riguardo a tali costi è stato l'8,5% registrato dalle rinfusiere Capesize e le rinfusiere Panamax non sono rimaste molto indietro (8,2%).

Altre notevoli riduzioni hanno riguardato le navi portacontainer da 2.000-6.000 TEU (8,0%) e le rinfusiere Handymax (7,5%).

Per le rinfusiere nel complesso i costi relativi al magazzinaggio sono diminuiti in media del 7,7% rispetto ad un calo del 3,7% nel 2014, mentre nei settori delle petroliere e delle portacontainer le riduzioni complessive dei costi inerenti ai magazzini sono state rispettivamente del 4,3 e 5,5 per cento, rispetto alle corrispondenti cifre dello 0,7 e 3,0 per cento nel 2014.

Il solo aumento della spesa per magazzinaggio in tutte le categorie di navi è stato l'incremento dell'1,5% registrato dalle petroliere da 5.000 a 10.000 tonnellate di portata lorda.

C'è stato un calo generale dei costi relativi a riparazioni e manutenzioni del 4,3%, rispetto alla riduzione dello 0,6% registrata nel 2014.

Solo le superpetroliere e le portacontainer da 1.000 a 2.000 TEU hanno registrato un incremento della spesa per riparazioni e manutenzioni rispettivamente dello 0,1% e 1,3%.

Negli altri casi c'è stata ovunque una riduzione della spesa, di cui costituisce un significativo esempio il calo del 7,9% registrato dalle navi per carichi secchi costiere.

Il ribasso generale del 3,2% registrato per le assicurazioni si confronta con il calo dello 0,4% registrato nel 2014.

Nessuna nave della categoria delle rinfusiere ha pagato di più per la sua assicurazione nel 2015 rispetto al 2014.

Le rinfusiere Handysize hanno pagato notevolmente meno (5,7%) così come le rinfusiere Panamax (5,3%).

Le navi cisterna adibite al trasporto di prodotti derivanti dal petrolio e le petroliere da 5.000 a 10.000 tonnellate di portata lorda sono state le sole navi nella categoria delle petroliere a pagare di più per la propria assicurazione nel 2015 di quanto non abbiano fatto l'anno prima, nell'ordine rispettivamente dell'1,3% e dello 0,6%.

Il maggior incremento dei costi correlati all'assicurazione, tuttavia, è stato il 2,6% registrato dalle navi adibite al trasporto di gas petroliferi liquefatti nella gamma da 10.000 a 40.000 cbm.

Per assurdo, le gasiere sono da sempre ritenute fra le navi in mare più sicure, forse riflettendo l'effetto sul livello dei premi del costo dei potenziali reclami invece del retaggio delle registrazioni dei reclami presentati.

Richard Greiner, partner di *Shipping & Transport*, afferma: "Questa è la quarta riduzione consecutiva da un anno all'altro in ordine ai costi operativi navali complessivi.

La riduzione è tre volte maggiore rispetto a quella registrata 12 mesi fa ed una riduzione a questo livello non era stata in genere prevista.

È probabile che la diminuzione dei costi operativi sia in parte dovuta al perseverare della buona gestione in un difficile ambiente operativo per molti, ed in parte ad un mercato estremamente difficile e ad al cambiamento del clima economico.

Le maggiori riduzioni dei costi sono state com'era prevedibile quelle nelle categorie dei magazzini e delle riparazioni/manutenzioni.

Il calo dei prezzi del petrolio a livello mondiale hanno continuato ad avere un effetto a catena sui costi dell'olio lubrificante nel 2015, mentre sempre più

armatori puntano al disarmo strategico a breve termine invece che a spendere per manutenzioni e riparazioni.

Il calo dei costi dell'equipaggio verosimilmente è stato più che una sorpresa per un settore che nel corso degli anni ha assorbito incrementi di questo tipo superiori al 20% ed è sopravvissuto per raccontarlo, ma senza dubbio si è trattato per lo più della conseguenza della riduzione del livello dei traffici.

La diminuzione dei costi delle assicurazioni, nel contempo, non costituirà una sorpresa per nessuno alla luce degli avvertimenti da parte del mercato londinese secondo i quali i tassi per molte delle principali flotte continuano a raggiungere nuovi punti bassi.

Lo scorso anno è stato particolarmente difficile per lo shipping.

Secondo l'indagine ad hoc condotta da Moore Stevens, la fiducia ha raggiunto il suo livello più basso da sette anni.

Gli operatori non sono troppo ottimisti circa l'effettuazione di nuovi investimenti a breve termine, mentre si prevede che i costi finanziari aumentino.

Nessuno si aspetta buone notizie sulle tariffe di nolo per carichi secchi e le prospettive per i proventi derivanti da petroliere e portacontainer sono di poco migliori.

L'indice Baltic Dry, nel contempo, è pronto a sprofondare.

Non è un momento propizio per programmare nuove associazioni d'impresa; piuttosto, è il momento di fare scorte.

In breve, per molti è il momento di tenere al minimo i costi operativi.

Su uno sfondo di fiducia in diminuzione nel 2015, i prezzi del petrolio hanno dimostrato una stabile tendenza al ribasso ed il rallentamento dell'economia cinese è diventato sempre più evidente.

Nessuno di questi fattori ha rappresentato davvero una buona notizia per il trasporto marittimo ed entrambi, in maniera diversa, hanno servito da freno per i costi operativi nel 2015.

Un calo dei costi operativi è una buona notizia per lo shipping, in particolare in un momento in cui i ricavi dal mercato dei noli, per molti, sono così deludenti.

Ma i presagi non sono così incoraggianti.

Si prevede che i prezzi del petrolio inizino a riprendersi in modo significativo nella seconda metà del 2017, mentre il prezzo dell'acciaio, il caposaldo dell'industria dei cantieri navali, potrebbe incrementarsi molto presto.

Il costo della manodopera, nel contempo, è probabile che si sposti solo in direzione verso l'alto ai sensi della Convenzione sul Lavoro Marittimo del 2006.

Anche se sembrava che la Convenzione sulla Gestione delle Acque di Zavorra fosse ancora lungi dall'entrare in vigore nel 2015, non è stato così!

Ora la convenzione è stata ratificata, il costo del tentativo di conseguire la conformità dovrebbe diventare più chiaro nel giro dei prossimi 12 mesi, così come dovrebbe essere riguardo al costo per rendere il trasporto marittimo più salubre e più sicuro rispetto alle minacce quali i ciber-attacchi e le frodi.

In conclusione, il trasporto marittimo potrebbe trarre qualche consolazione dalla quarta diminuzione consecutiva annuale dei costi operativi.

Ma bisognerebbe ricordare che i costi possono spostarsi in entrambe le direzioni.

OpCost registra che, alla fine dell'anno 2001, ad esempio, il costo operativo medio giornaliero per una rinfusiera Handymax era di 3.578 dollari USA.

Nel 2015, è stato di 5.604 dollari USA.

Per una petroliera Suezmax, le cifre corrispondenti sono state di 4.916 e 9.170 dollari USA.

Le indicazioni dai mercati dei noli sono nel senso che il trasporto marittimo sta ancora vendendosi troppo a buon mercato.

Le pressioni derivanti dall'inflazione sui costi operativi permarranno, di modo che mantenere lo status quo non sarà un'opzione percorribile.

Per molti, i mercati dei noli resteranno difficoltosi e così per restare competitivi gli armatori dovranno continuare a migliorare l'efficienza, innovare con nuove tecnologie e sfruttare i notevoli vantaggi dei "grossi" dati senza indugio".

(da: hellenicshippingnews.com, 20 ottobre 2016)

IN CALENDARIO

▪ 02/11/16 - 02/11/16	Londra	6th Annual Shipping & Offshore CSR Forum
▪ 15/11/16 - 17/11/16	Rotterdam	Intermodal Europe 2016
▪ 15/11/16 - 17/11/16	Rotterdam	Transport & Logistics 2016
▪ 16/11/16 - 18/11/16	Istanbul	Logitrans 2016
▪ 17/11/16 - 18/11/16	Mombasa	16th Intermodal Africa 2016
▪ 20/11/16 - 23/11/16	Dubai	3rd International Conference on Coastal Zone Engineering and Management in the Middle East (Arabian Coast 2016)
▪ 23/11/16 - 24/11/16	Budapest	Translog Connect 2016
▪ 23/11/16 - 25/11/16	Jakarta	MARINTEC INDONESIA 2016
▪ 05/12/16 - 07/12/16	Dammam	Saudi Transtec 2016
▪ 07/12/16 - 09/12/16	Guangzhou	INMEX China 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.