



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

11 GIUGNO 2015

Informatizzare i porti la soluzione UIRNet

10 giugno 2015 |

Una prima applicazione prevista per il porto di Taranto

ROMA - Almaviva, azienda leader italiana nell'Information e Communication Technology, sta realizzando la soluzione Port Community System, che sarà disponibile entro fine 2015, per UIRNet S.p.A. a integrazione della Piattaforma logistica nazionale (PLN).

Port Community System è un sistema per aumentare la sicurezza, migliorare la cooperazione tra gli operatori e coordinare le attività portuali. Un tassello fondamentale dell'infrastruttura tecnologica necessaria al Paese per il funzionamento dell'intera catena del trasporto e della logistica.

"Il progetto - afferma Smeraldo Fiorentini, vice direttore generale Divisione Transportation di Almaviva - conferma la leadership del Gruppo nella realizzazione delle soluzioni ICT nell'ambito del Trasporto, della Logistica Intermodale e Portuale, della City Logistic. L'attività in ambito Trasporti di Almaviva favorisce lo sviluppo dell'interoperabilità tra i vari nodi logistici e la loro integrazione con gli organismi di controllo e gestione: Agenzia delle Dogane, Capitanerie di Porto, Piattaforma Logistica Nazionale".

Il progetto, dal nome "Integrazione della Piattaforma Logistica Nazionale coi sistemi di security del nodo portuale di Taranto e di analisi di rischio doganali", prevede che il Port Community System venga adottato in una sua prima applicazione alla realtà del porto di Taranto. Il sistema comprende la predisposizione degli strumenti per la videosorveglianza e per il controllo degli accessi all'area portuale, la fornitura di On Board Unit (OBU) da installare sugli automezzi operanti nell'area per consentire il collegamento ai servizi connessi al porto. Una App, a disposizione delle Forze dell'Ordine, facilita le attività di controllo nell'ambito portuale e verifica la presenza autorizzata di mezzi e persone.

Il Gruppo Almaviva è il leader italiano nell'Information & Communication Technology, possiede una consolidata esperienza e una profonda conoscenza dei diversi settori di mercato, pubblico e privato. Il Gruppo Almaviva opera a livello globale, con 38 sedi in Italia, 16 all'estero, 32.500 persone e 700 milioni di euro di fatturato, è presente anche in Brasile, Stati Uniti, Cina, Colombia e Tunisia. L'offerta del Gruppo Almaviva comprende servizi ICT e soluzioni basate su Cloud Computing, outsourcing di servizi CRM che utilizzano tecnologie innovative in grado di assicurare l'eccellenza nel CRM 3.0 e soluzioni Big Data & Advanced Analytics per la gestione e la valorizzazione delle informazioni. La mission: sviluppare soluzioni tecnologiche in grado di fare evolvere i sistemi e i processi operativi di pubbliche amministrazioni e aziende, per migliorare il livello di servizio in un mercato in continua trasformazione. I mercati di riferimento: pubblica amministrazione centrale e locale, agricoltura, homeland security & protection, banche e assicurazioni, telco, energia e servizi, trasporti e logistica, sanità.

Intanto Delrio porta a Bruxelles la "sua" riforma

ROMA - Tutti parlano della riforma della riforma: e se non tutti, almeno parecchi a sproposito, per sentito dire o con il criterio mai dismesso del Cicerone pro domo sua. E intanto che fa il ministro Delrio? Zitto zitto va a Bruxelles e presenta la bozza della riforma, così come la vede lui, alla commissione UE. Con due promesse: la prima che la bozza in questione sarà nel decreto-omnibus del ministro Marianna Madia alla fine di questo mese, per avviare il suo iter da concludere possibilmente entro settembre: la seconda è che l'Italia vede lo sviluppo dei suoi porti "core" non solo unicamente nelle infrastrutture dedicate ai containers, ma anche in quelle dei ro/ro con le Autostrade del mare, sul principio che ogni investimento pubblico deve dare certezza di ricadute economiche e non deve essere un "benefit" per le lobbies politiche locali.

Sulla prima promessa, qualche inquietudine sembra serpeggiare, anche se sottopelle. C'è chi ricorda infatti che dal ministero della semplificazione della struttura pubblica del ministro Madia erano arrivate indicazioni sulla portualità che avevano fatto rizzare i capelli in testa a molti settori: con tanto di bozza che sembrava avesse impostato proprio quel ministero la riforma della 84/94. L'iniziativa sembrava rientrata, o almeno congelata: ma se quello che ha detto Delrio risponde ai programmi reali, c'è da vedere che nasceranno scintille.

Assai più condivisibile e condiviso il secondo punto, quello degli investimenti pubblici non concentrati sulle infrastrutture dei containers, o comunque investiti dove la "resa degli investimenti" (ROI è l'acronimo internazionale) è sicura e certificabile. Al ministero si è fatto anche l'esempio della piattaforma Europa di Livorno: ROI certificabile anche perché la nascita del nuovo porto esterno (solo inizialmente per i container e basta) libererà l'intera darsena Toscana che potrà essere finalmente "ricidata" ai traffici ro/ro che oggi soffrono di carenza di spazi a terra e di banchine. Musica dolce, quella della trasformazione della Darsena Toscana in terminal ro/ro per le orecchie di amatori come Grimaldi, che nel comparto hanno investito e continuano a investire.

L'ultima notizia sulla bozza della riforma riguarderebbe il numero delle super-Autorità portuali con i relativi accorpamenti: non saranno più otto, come indicato in precedenza, ma nove, perché l'Authority nord-adriatica inizialmente comprendente i porti di Venezia, Trieste, Ravenna e Ancona, sarebbe più realisticamente divisa in due: da una parte Trieste e Venezia, dall'altra Ravenna ed Ancona. Anche l'iniziale ipotesi di Gioia Tauro da sola era già rientrata, accorpando quest'ultimo porto a quello di Messina. Ma sul tema degli accorpamenti, le Regioni stanno già affilando i coltelli: vogliono poter dire la loro. Non c'è che dire, il ballo sarà lungo: e non certo languido e delicato come i balli a corte.

Antonio Fulvi

Short Sea, Italia prima nel Mediterraneo

Napoli - Il Mediterraneo continua ad essere centrale per lo shipping mondiale nelle direttrici Est-Ovest e viceversa, e il raddoppio del canale di Suez ne aumenterà ancor più la strategicità; in questo l'Italia, con la sua posizione geograficamente privilegiata, potrebbe ricavarne enormi vantaggi

Napoli - Il Mediterraneo continua ad essere centrale per lo shipping mondiale nelle direttrici Est-Ovest e viceversa, e il raddoppio del canale di Suez ne aumenterà ancor più la strategicità; in questo l'Italia, con la sua posizione geograficamente privilegiata, potrebbe ricavarne enormi vantaggi ma rischia di perdere l'ultimo treno utile per il rilancio della propria portualità e dei propri traffici. I suoi porti non sono competitivi per mancanza di infrastrutture moderne e adeguate, hanno fondali insufficienti ad accogliere le mega navi e inoltre si trovano a dover fronteggiare, non solo la concorrenza dei porti del Nord Europa ma anche di quelli del Nord Africa che stanno facendo passi da

gigante, e che in molti casi, sono già al sorpasso, vedi il caso del Marocco. Bisogna dunque fare presto, recuperare tempo prezioso, intercettare traffici e armatori che rivolgeranno le prue delle loro navi verso quei porti economicamente più vantaggiosi e attrezzati. A questo punto le speranze, o meglio l'ultima chance, sono riposte oggi nella riforma dei porti del ministro Delrio e nella capacità del governo di mettere tra le priorità operative l'economia marittima che contribuisce al pil per il 2,4%. Queste, in sintesi, le conclusioni scaturite dal secondo rapporto annuale

sull'Economia marittima italiana e sulle opportunità al centro del Mediterraneo presentato da Srm (Studi Ricerche Mezzogiorno, centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo).

Il Rapporto si focalizza sui grandi fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell'Italia. Il nostro Paese dispone di un importante patrimonio infrastrutturale e imprenditoriale ma non è competitivo. Il nostro sistema portuale mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma salvo rare eccezioni, attualmente è al palo. «La ricerca - sottolinea Massimo De Andreis direttore generale di Srm - mette bene in evidenza il peso di tutta la filiera del mare, non solo come comparto produttivo, ma anche come generatore di valore e di occupazione. In Italia un terzo di tutto l'import ed export parte o arriva via mare. Gran parte di questo comparto è collocato nel Mezzogiorno che potrebbe svolgere il ruolo di piattaforma logistica a beneficio di tutto il sistema produttivo nazionale». I dati e le analisi illustrati da Massimo Deandreis e da Alessandro Panaro, responsabile dell'ufficio Maritime and Mediterranean Economy di Srm, evidenziano, con l'efficacia dei numeri, le grandi potenzialità del Mediterraneo e del Belpaese. Il traffico merci nel *Mare Nostrum* è cresciuto infatti, negli ultimi 13 anni, del 123%, e di qui passa il 19% del traffico mondiale navale; tra il 2001 e il 2014 le direttrici da e verso il Golfo-Medio ed Estremo Oriente sono cresciute rispettivamente del 160% e del 92% mentre i passaggi dal Canale di Suez verso il Golfo Arabo (2001/2014) segnano più 339%. E

ancora, l'Italia risulta il primo Paese dell'Ue per trasporto merci in short sea shipping nel Mediterraneo con 204,4 milioni di tonnellate ed il terzo in Europa per traffici gestiti (460 milioni di tonnellate). Inoltre il settore marittimo vale oltre 43 miliardi di euro di valore aggiunto e 800 mila posti di lavoro mentre il valore di interscambio è di oltre 220

miliardi di euro di import-export pari al 30% delle merci e questa percentuale, verso i paesi del Mediterraneo, sale al 75%. Altri dati interessanti riguardano il Mezzogiorno: qui si genera il 33,7% del Valore aggiunto dell'economia del mare pari a 14,7 miliardi di euro e qui risiede il 38,6% degli occupati del settore; i porti del Mezzogiorno movimentano il 45,7% del traffico container e il 47% del traffico merci mentre via mare avviene il 60% dell'interscambio del Mezzogiorno pari a 55 miliardi di euro. Con questi dati più che esaltanti al fine di poterne ricavare le attese ricadute economiche,

Il Rapporto Individua tre driver strategici: una decisa strategia rivolta all'integrazione infrastrutturale e intermodale, l'attrazione di investimenti dall'estero con la creazione di Free Zones che potrebbero giocare un ruolo determinante. Da ultimo, è necessario pensare la logistica come asset principale per lo sviluppo del Mezzogiorno mettendola al centro dei piani di investimento del governo.

Accordo per la costruzione del primo terminal intermodale in Serbia

Sarà realizzato nell'area di Batajnica (Belgrado) con un investimento di 20 milioni di euro

inforMARE - Ieri Zorana Mihajlovic, vice primo ministro della Serbia e ministro delle Costruzioni, trasporti e infrastrutture, Sinisa Mali, sindaco di Belgrado, e Branislav Popovic, direttore della Direzione del Territorio di Belgrado, hanno sottoscritto un protocollo di cooperazione per la costruzione del primo terminal intermodale della Serbia e di un annesso

centro logistico. L'obiettivo del progetto, la cui realizzazione prevede un costo di 20 milioni di euro, è attrarre investitori e aziende impegnate nel settore della logistica.

Con l'intesa l'amministrazione di Belgrado si impegna ad adottare entro la fine di questo mese un piano per la regolamentazione dettagliata dell'area della città (Batajnica) in cui sarà costruito il centro logistico e ad iniziare a definire le procedure di espropriazione dei terreni.

Il nuovo centro intermodale occuperà un'area di 63 ettari e il terminal intermodale un'area di 13 ettari. Secondo le previsioni, il progetto sarà realizzato nel periodo massimo di due anni (2+1)

Maersk Line e MSC adotteranno misure per incrementare ulteriormente la competitività dei servizi Asia-Europa

L'iniziativa nel quadro del Vessel Sharing Agreement "2M"

inforMARE - Maersk Line e Mediterranean Shipping Company (MSC), le prime due compagnie mondiali del trasporto marittimo containerizzato che meno di un anno fa hanno comunicato la costituzione della 2M, un Vessel Sharing Agreement (VSA) relativo ai collegamenti di linea tra l'Asia e l'Europa, hanno annunciato oggi l'adozione di misure per incrementare ulteriormente la competitività di questi servizi migliorando l'allocatione della capacità di stiva.

Le modifiche, che verranno comunicate a breve, saranno introdotte a partire dalla metà del terzo trimestre di quest'anno.

Maersk e MSC hanno specificato che, ad esempio, la capacità media delle portacontainer impiegate tra l'Asia e il Mediterraneo nel servizio AE9/Cordor, che scala i porti di Ningbo, Shanghai, Yantian, Chiwan, Tanjun Pelepas e Barcellona e prosegue toccando Tanger Med, Southampton, Le Havre, Arversa e Felixstowe, sarà diminuita da 9.500 teu a 6.500 teu, riduzione che avrà un impatto soprattutto relativamente al Mediterraneo.

Le modifiche avranno anche lo scopo di definire un network di servizi calibrato secondo le stagionalità, che consenta di adattare la capacità alla domanda senza produrre conseguenze sul prodotto e sull'efficienza dei servizi. (44)

SHIPOWNERS Msc e Maersk oltre i 3 milioni di teu entro il 2018

Genova - Si allarga il divario tra i due colossi dello shipping e le altre compagnie. L'ultimo ordine di Maersk Line è stato di 11 unità da 19 mila teu e le navi oltre i 18 mila teu, in totale, raggiungono quota 88.

Genova - Il divario tra i due colossi dello shipping, Msc e Maersk, e i competitor si allarga. Secondo Alphaliner la capacità totale ordinata dalle due società nella prima parte di quest'anno ha raggiunto già un milione di teu, **il 60% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso**. Non solo: nei primi sei mesi dell'anno le mega-navi ordinate hanno raggiunto un nuovo record e le portacontainer tra i 18 e i 20 mila teu di capacità ordinate sino a giugno sono 39. **Contando anche l'ultimo ordine di Maersk Line di 11 (più sei in opzione) unità da 19 mila teu**, le navi oltre i 18 mila in totale raggiungono la cifra di 88.

Questa mossa del gigante danese, riequilibra la corsa alla flotta dell'alleata Msc con cui Maersk Line ha dato vita alla 2M Alliance. **Anche se il**

colosso danese ha fatto sapere che presto potrebbero essere progettate unità da 20 mila teu. Entro il 2018 poi entrambe le linee avranno grossomodo la stessa capacità che insieme produrrà un'offerta, sempre entro il 2018, di **3,3 milioni di teu**. Entro i prossimi tre anni il divario quindi si allungherà tra i primi della classifica e gli altri. Cma-Cgm tiene il passo e nel 2018 potrà offrire una capacità da 2,2 milioni di teu. Il resto dei competitor rimarrà sull'1,4 milioni di teu al massimo e questa situazione produrrà, secondo Alphaliner,

nuove fusioni tra le compagnie di linea.



Porto di Rotterdam si presenta a Expo

ROTTERDAM - (M.

B.) Riflettori puntati sul settore alimentare durante la Rotterdam Week in programma al padiglione olandese di Expo Milano dall'8 al 14 Giugno. In questi giorni, la città portuale si presenta come leader mondiale per conoscenza e innovazione del settore alimentare, del quale il porto è parte integrante.

Lo scalo di Rotterdam, infatti, è la porta d'accesso per un mercato europeo composta da circa 500

milioni di consumatori. Ogni anno, 9 milioni di tonnellate di prodotti freschi e congelati arrivano nel porto, e dalle stesse banchine vengono esportati 15 milioni di tonnellate. Questo fa di Rotterdam il secondo più grande esportatore di prodotti freschi in tutto il mondo, dopo gli Stati Uniti. La Port of Rotterdam Authority, continua ad investire nel settore della refrigerazione in modo da consolidare ed ampliare ancora di più la sua posizione di leadership in ogni tipo di servizio reefer, di merci congelate ed i relativi servizi connessi come stoccaggio, ispezione e cross-docking.

Nel porto, poi, le merci non solo sono trasportate, ma vengono anche lavorate. Ciò include la maturazione della frutta che arriva acerba ed il controllo della deperibilità, che permette di avere in porto quasi tutti i prodotti durante tutto l'anno.

Appositamente per l'Expo, l'Autorità portuale di Rotterdam ha sviluppato un'esperienza di realtà virtuale a 360°, realizzando un filmato che mette lo spettatore letteralmente al centro della catena alimentare. L'utente, mediante un'apposito visore, potrà vedere non solo le navi portacontainer in arrivo, l'operazione di movimentazione all'Ec terminal e al centro di distribuzione The Greenery, ma anche le serre di Koppert-Cress, vedute aeree del Westland, oltre alle località dove i prodotti alimentari vengono acquistati e consumati, come il Markthal & FG Food Labs.



Amburgo si adegua per navi 20mila teu

AMBURGO - Hamburger Hafen und Logistik AG (Hhla) sta proseguendo nel programma di adeguamento del terminal per renderlo idoneo ad accogliere le grosse portacontainer di ultima generazione. A tale proposito ha ordinato due nuove gantry cranes, con un'opzione per altre tre gru dello stesso modello, per il suo Container Terminal Tollerort (Ctt) alla società Liebherr che le produrrà negli stabilimenti di Killamey, in Irlanda e di Rostock, in Germania per poi eseguire l'assemblaggio ed il montaggio finale direttamente nel porto di Amburgo. Così, anche questo terminal sarà in grado di gestire navi con una capacità di 20.000 teu. Recentemente, infatti, "Hhla" aveva ordinato tre nuove gru simili per il Container Terminal Burchardkai (vedi nostra edizione del 3 Giugno, ndr). Stefan Behn, membro del Comitato esecutivo della Hamburger Hafen und Logistik AG, ha così sottolineato l'importanza strategica della decisione: «Ci stiamo preparando sistematicamente al numero sempre crescente di navi ultra large. In futuro, saremo in grado di gestire queste unità anche al nostro Container Terminal Tollerort, mantenendo il nostro abituale alto livello di efficienza», ricordando infine come queste iniziative siano importanti anche per la competitività del porto di Amburgo nel suo complesso.

Le nuove gru ordinate alla Liebherr hanno un braccio della lunghezza di 74 metri e sono capaci di sollevare un container sino ad un'altezza di 51,5 metri da terra. Esse sono progettate per operare su navi che trasportano fino a 24 file di container e possono scaricare e caricare due contenitori da 20' contemporaneamente in modalità "twin". Le gru sono quindi perfettamente adatte a movimentare in modo efficiente le mega-navi da 20.000 teu. Ognuna di queste gru pesa 1.500 tonnellate e può sollevare un carico massimo di 63 tonnellate.

SHIPOWNERS

Maersk investe in Nigeria e Kenya

Copenaghen - Il colosso danese sta cercando di ottenere nuovi contratti in alcuni dei principali porti africani per incrementare la propria attività.

Copenaghen - Il colosso danese **A.P. Møller - Maersk** sta cercando di ottenere nuovi contratti in Nigeria e Kenya in alcuni dei principali porti africani per incrementare i propri traffici. Tra i vari progetti che potrebbero presto essere realizzati c'è anche quello che prevede la costruzione di un nuovo scalo nella città di **Lagos** per un investimento totale da parte di Maersk che dovrebbe superare **idue miliardi di dollari**. Sulle banchine del porto non verranno movimentati solo contenitori ma anche altre tipologie di merci.

Asia-north Europe rates fall a further 17%

Linton Nightingale | lunedì, 08 giugno 2015

June GRIs fall flat as freight rates plummet to new all-time lows

Freight rates on the Asia-north Europe trade have fallen for a fourth straight week after the latest round of general rate increases proposed by the route's carriers were firmly shunned by the market.

The latest Shanghai Containerised Freight Index shows that rates slipped 17%, or \$58, to \$284 per teu. This represents yet another all-time low for the key east-west trade, but also means that rates have fallen by a staggering \$577 over the past month.

In response to their latest GRI failure, carriers will once again look to stem the rate erosion tide with yet another round of recommended increases in the coming weeks. Indeed, NYK Line has already announced a GRI of \$820 per teu effective July 1. However, justifying such increases is becoming

increasingly hard given the current price of fuel and the influx of larger ships against moderate trade growth.

This trend of introducing ultra large efficient tonnage shows no sign of slowing down following news from Maersk Line last week that it plans to build a further 11 Triple-E class vessels, with an option for six more.

With yet more mega vessels destined for the Asia-Europe trade, Freight Investor Services broker Richard Ward believes that for the carriers it is becoming a survival of the fittest. "The long-term outlook for those carriers with weaker balance sheets does not bode well given the long-term downward trend in rates that will surely continue," he said.

Shipbroker Clarksons also points to how freight rates on the trade are now lower than average bunker adjustment factors of around \$360 per teu and very close to its estimated actual bunker costs of \$260 per teu.

With its estimated total cash cost of approximately \$1,100 per teu for the average Asia-Europe service, Clarksons said that current spot rates are "barely covering fuel costs and none of the other operating costs".

On the Asia-Mediterranean trade last week, there was further bad news for Asia-Europe carriers after rates fell to levels not seen since the global financial crisis, with the SCFI showing prices per teu of just \$379, down 18.7% on last week.

Transpacific

Following the partial acceptance of GRIs recommended by member lines of the Transpacific Stabilization Agreement, freight rates to the US west coast and US east coast from Asia both fell last week.

The latest SFI shows that freight rates on the Asia-US east coast trade fell 3.1%, or \$100, to \$3,116 per teu, and by 5.2%, or \$79, to \$1,447 per teu.

Compared to this time last year, prices to the US west coast are down around 5.5%, while those to the US east coast are just 3.2% lower, although they are in stark comparison to the all-time highs seen in February this year when rates reached as high as \$5,049 per teu.

Carriers will be looking to keep rate erosion to a minimum in the lead up to the next round of GRIs and a peak season surcharge proposed by the T&A for all cargo travelling from Asia to US destinations, effective July 1, of \$600 per teu and \$400 per teu, respectively.

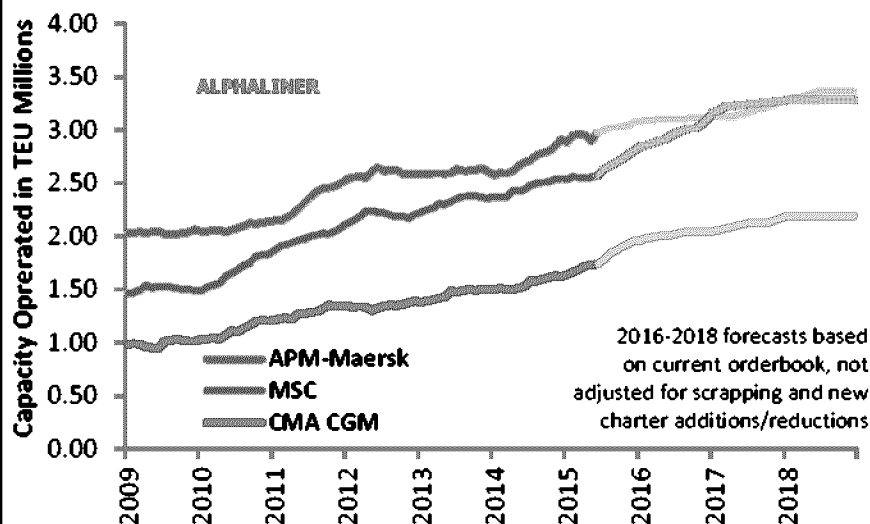
With rates on the major east-west trades all falling last week, the SCFI Comprehensive Index continued its own decline slipping to a new all-time low of 623.47 points, down 6.7%, or 38.08.

Maersk & MSC continue to pull ahead of competition

Maersk's latest orders and recent charter commitments for 9,000 teu neo-panamax ships (see page 6) will allow the carrier to match MSC's planned capacity increase throughout the next three years. Both shipping lines are thus expected to be neck and neck in terms of operated capacity by 2018.

The top two carriers' operated capacity will reach some 3.3 Mteu by mid-2018, which will put them well ahead of the rest of the competition. Third placed CMA CGM is expected to reach some 2.2 Mteu by 2018, while the other main carriers will have fleet of less than 1.4 Mteu each (barring any potential mergers or acquisitions).

Capacity Operated by Top 3 carriers : 2009-2018(F)



Maersk's latest orders follows deals for seven 3,600 teu feeder vessels, announced on 27 March, to be built at COSCO Zhoushan with options for a further two units. Over the coming five years, Maersk will invest a total of \$15 Bn in newbuildings, retrofitting, containers and other equipment, in its bid to "maintain the necessary capacity to grow with global demand as well as replace less efficient tonnage". Maersk Line is furthermore expected to unveil additional orders in the coming months, including orders for ships of the 14,000 teu class.

On its part, MSC's massive orderbook of 701,000 teu still dwarves Maersk's current orderbook of 367,000 teu. MSC is in the process of receiving 20 vessels of 19,200 teu from three Korean shipyards (DSME, Samsung and Hyundai H.I.). The first two of these ships, MSC OSCAR and MSC OLIVER, were delivered in January and March, with the remaining units to be progressively delivered from now until early 2017. In addition to these, MSC has commitments for some 38 ships in the size range from 8,800 teu to 15,900 teu, which are scheduled for delivery over the next two years.

Top 20 Carriers : Orderbook as at 9 June 2015

Carrier	Current Fleet	Orderbook	Details of orderbook
APM-Maersk	3,038,214	367,406	Last two EEE ships due by late June 2015. 11 new 19,630 teu ships to be delivered in 2017/18. Seven new 3,600 teu ships in 2017. Four chartered 10,000 teu units and seven more new charters for 9,100-9,900 teu neo-panamax units in 2015/16.
MSC	2,587,878	701,086	18 units of 19,200 teu , 2 units of 15,900 teu and 86 neo-panamax ships of 8,800-11,000 teu, all due in 2015-17.
CMA CGM	1,749,246	437,074	3 units of 20,600 teu in 2017 will join 5 units of 17,800 teu that are due in Jun-Nov 2015. 6 neo-panamax units of 14,000 teu for US trades in 2017 will add to 22 handy neo-panamaxes of 9,100-9,900 teu, due in 2015-16. 3 Guyana-max 2,100 teu in 2015 and 3 ice-class 2,500 teu in 2016.
Hapag-Lloyd	974,001	71,148	5 new neo-panamax unit of 10,500 teu aimed at Eur-ECFA trade due in 2016/17 will join last 2 CSAV ordered units of 9,800 teu units due in 2015. Looking at potential order for 14,000 or 18,000 teu class.
Evergreen	941,964	355,016	11 units of 18,000 teu due in 2018-19 will join 10 units of 14,000 teu due in 2016. Last 2 units of L-class 8,500 teu due in Jun-Jul 2015. Expected to place new order for up to 20 units of 3,000 teu shortly.
COSCO	862,329	119,500	Five units of 14,500 teu and five units of 9,400 teu to be delivered in 2016-18. Will also take two 9,400 teu ships due in 2015/16 on charter. Reported to be looking at orders for up to 11 new units of 20,000 teu.
CSCL	703,891	0	No new ships on order. Last of five 18,980 teu units ordered in May 2013 was delivered in April 2015.
Hanjin Shg	628,048	36,120	Four 9,030 teu units on charter from Ciner due from late 2015.

Top 20 Carriers : Orderbook as at June 2015 (continued)

Carrier	Current Fleet	Orderbook	Details of orderbook
MOL	606,455	160,940	Six 20,150 teu units due in 2017. Four 10,000 teu units chartered from Seapan due in 2015/16.
Hamburg Süd	585,850	49,560	Last 3 units of 10,500 teu CAP SAN class and 2 units of 9,000 teu ships due in 2015/16.
OOCL	575,212	144,376	Last 2 units of 8,888 teu SX class ships due in 2015. Six new 21,100 teu ships due in 2017. Four 13,200 teu ships chartered to NYK will be redelivered in 2016.
APL	553,148	0	No newbuildings planned at the moment. Five 14,000 teu ships chartered to MOL will be returned to APL in 2016/17.
Yang Ming	489,182	154,880	11 more units of the 14,000 teu YM-W-class to be delivered in 2015/16, joining 4 units already delivered in Apr/May 2015. Reported to have abandoned plans for 20,000 teu order and will opt for up to 10 more 14,000 teu units.
NYK	488,070	112,000	Nine units of 14,000 teu to be delivered in 2016-18.
UASC	422,543	198,951	Five units of 18,800 teu and seven units of 14,990 teu are due to be delivered in 2015/16.
K Line	405,146	110,960	Three units of 13,870 teu due in 2015 and five more similar units due in 2018, joining two units already delivered in March/May 2015.
PIL	378,740	15,556	Last four of the KOTA S class geared 3,889 teu ships for West Africa trades due to be delivered in 2015.
HMM	365,968	60,000	Six 10,000 teu ships chartered from Zodiac due in 2016, aimed at the FE-USWC route.
Zim	326,324	0	No ships on order. Reported to be planning up 13 units of 14,000 teu neo-panamax ships for deployment on FE-USEC route.
Wan Hai	231,303	0	No new ships ordered since 2010.