



***Autorità Portuale di Taranto***  
***Taranto Port Authority***

**RASSEGNA STAMPA**  
***Press Review***

**24 GIUGNO 2015**



## Taranto aggiudica lavori Polisettoriale

TARANTO - Il presidente dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, ha diffuso un comunicato per annunciare che nella giornata di ieri, «con procedura ex art. 57, commi 1, 2 lett. c) del D. lgs. n. 163/2006, l'Autorità portuale di Taranto ha aggiudicato in via definitiva al Consorzio 4T Construction, con sede in Genova, i lavori di "Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del molo Polisettoriale - Adeguamento area terminal rinfuse"».

«Il Consorzio, risultato primo in graduatoria, ha offerto - si legge nella nota - un prezzo per l'esecuzione dell'appalto pari a 7.035.486,58 di euro (6.765.370,28 offerti per lavori e 270.116,30 per oneri di sicurezza non soggetti a ribasso). L'Autorità portuale procederà alla stipula contrattuale nei termini previsti dall'art. 11, co. 10 del D. lgs. 163/2006».

## Taranto, al via lavori al molo polistettoriale

Oggi l'Autorità portuale di Taranto ha aggiudicato i lavori per la riqualificazione della banchina e dei piazzali del molo polisetoriale.

Si tratta di 7 milioni di euro di interventi per ammodernare l'area terminal rinfuse. La ditta che si è aggiudicato il bando è la Consorzio 4IT construction.

## Porto di Taranto assegna i lavori del Molo Polisetoriale

mercoledì 24 giugno 2015 06:43

L'Autorità Portuale di Taranto  annuncia che il 23 giugno 2015 ha aggiudicato in via definitiva al Consorzio 4IT Construction di Genova i lavori di potenzialmente delle banchine.

In particolare, i cantieri lavoreranno per riqualificare la banchina e i piazzali in radice del Molo Polisetoriale e per adeguare l'area del terminal rinfuse. Il consorzio genovese ha vinto l'appalto offrendo un prezzo per l'esecuzione di 7.035.486,58 euro. Intanto, l'Autorità Portuale ha avviato la ricerca di una nuova concessionaria per il terminal container, dopo che i soci della Taranto Container Terminal, che ha la concessione dal 2001, ha deciso lo scioglimento della società. Alcune indiscrezioni affermano che il Governo starebbe valutando una nuova società tra FS Logistica e un terminalista. Resta intanto aperta la vertenza per i 540 lavoratori della TCT, che non beneficiano più della

cassa integrazione dal 28 maggio 2015 e che, dopo avere esaurito anche le ferie, ora vanno in mobilità.

## **Alla genovese 4IT Constructions i lavori di riqualificazione del Molo Polisetoriale del porto di Taranto**

*Appalto del valore di 7,0 milioni di euro*

inforMARE - Mentre è in atto il tentativo di costituire una newco che subentri nella gestione al container terminal del Molo Polisetoriale del porto di Taranto alla Taranto Container Terminal (TCT), società posta in liquidazione (~~inforMARE~~ del 18 giugno 2015), oggi l'Autorità Portuale dello scalo pugliese ha aggiudicato in via definitiva al Consorzio 4IT Constructions, che ha sede a Genova, i lavori di "Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo Polisetoriale - Adeguamento area terminal rinfuse".

L'ente portuale di Taranto ha reso noto che il consorzio risultato primo in graduatoria ha offerto un prezzo per l'esecuzione dell'appalto pari 7,0 milioni di euro. (4IT)



## Servizio Lcl Med per spedizionieri pugliesi

**BARI - A far data dal 15**

**Giugno, è ufficialmente  
partito sul sito [www.lclmed.net](http://www.lclmed.net)**

**per il booking dei servizi di  
groupage marittimo del porto  
di Bari proposti da Interporto  
Regionale della Puglia  
attraverso la sua business  
unit "Irp" Intermodal &  
Logistics Services.**

**In particolare, il servizio Lcl  
Med, destinato  
principalmente agli  
spedizionieri pugliesi e  
dell'Italia meridionale in  
generale, consentirà di  
utilizzare l'interporto quale**

**piattaforma di consolidamento delle merci destinate all'esportazione.**

**Le merci una volta consolidate verranno inviate a destinazione presso le più importanti piattaforme ridistributive a livello mondiale (principalmente Dubai, Hong Kong, Singapore) utilizzando il porto di Bari per l'imbarco dei contenitori.**

**Ciò permetterà di offrire tariffe più competitive alle aziende pugliesi e più in generale dell'intero Mezzogiorno (specialmente quelle del settore food), nonché della Grecia occidentale e dell'area balcanica, che attualmente sono obbligate, per la spedizione di piccole quantità di merce non in grado di saturare un singolo contenitore, a utilizzare piattaforme di consolidamento ubicate nel Nord Italia e quindi a imbarcare la merce dai porti di Genova e/o la Spezia o, come avviene molto spesso, da Rotterdam.**

**Per favorire l'esportazione verso i Paesi di religione islamica sempre più interessati ai prodotti dell'eccellenza italiana le attività di groupage svolte nel magazzino presso l'interporto Regionale della Puglia potranno essere certificate "Halal" consentendo alle aziende dotate della medesima certificazione per il processo produttivo di garantire al cliente finale il rispetto di questo standard anche per il processo di spedizione della merce.**

**Il servizio si inserisce in una fase decisamente positiva di crescita del traffico contenitori dal porto di Bari con l'ingresso di nuovi operatori (oltre Msc già attiva da tempo, dal mese di Giugno sono previsti i nuovi servizi shuttle di Evergreen sul porto del Pireo e Hapag Lloyd sul porto di Damietta in Egitto).**

**La Camera di Commercio di Bari, attraverso il progetto Glt 2.0 del programma comunitario di cooperazione transfrontaliera Italia-Grecia 2007-2013 che vede quale lead partner l'assessorato ai Trasporti e alla Mobilità della Regione Puglia, ha finanziato lo start-up del servizio Lcl Med garantendo un contributo al fine di compensare l'insaturazione dei contenitori nella fase iniziale.**

**Il trasporto via mare di merci alimentari è pari a 5.800 miliardi di tonnellate-chilometro all'anno**

*Studio della Federazione del Mare sul contributo dell'economia marittima al settore agroalimentare*

*inforMARE* - A livello mondiale il 65% del cibo viene trasportato via mare. Lo ha sottolineato ieri il presidente della Federazione del Mare, Paolo d'Amico, in occasione della presentazione presso la Camera di Commercio di Milano del rapporto "Feeding the Planet: the Maritime Economy Contribution" che è stato realizzato dalla Federazione del Sistema Marittimo Italiano assieme a D'Appolonia (gruppo Rina) per la parte internazionale e al Censis per quella italiana.

Evidenziando che la presentazione del rapporto è avvenuta in connessione con Expo 2015, l'esposizione universale sull'alimentazione e la nutrizione in corso a Milano, d'Amico ha sottolineato «come il mondo del mare sia un fattore di sviluppo anche per l'industria agroalimentare, fiore all'occhiello della nostra economia. Il rapporto - ha spiegato - evidenzia come le attività marittime svolgano un ruolo fondamentale nell'assicurare l'alimentazione mondiale con efficienza energetica e sostenibilità ambientale».

«Quello marittimo - ha osservato d'Amico - è il 65% del trasporto globale di cibo e le emissioni di CO2 corrispondenti sono solo pari al 12%. Ogni tonnellata trasportata viaggia per oltre 5.500 miglia (10.500 chilometri). Il commercio marittimo - ha aggiunto - assicura l'interscambio di merci agricole e alimentari, mettendo in comunicazione aree continentali altrimenti isolate e obbligate solo a scambi terrestri. Le attività marittime servono il 90% del commercio mondiale, che nell'ultimo decennio è cresciuto da sei a 10 miliardi di tonnellate e salirà nel 2030 a 17 miliardi. L'integrazione tra le varie aree del pianeta e il loro sviluppo - ha concluso della Federazione del Mare - non sarebbero possibili senza il contributo del mare».

Il rapporto presentato ieri specifica che il trasporto marittimo di merci alimentari ha raggiunto 5.800 miliardi di tonnellate-chilometro e che i volumi trasportati via mare contano oggi circa 100 milioni di tonnellate di alimenti deperibili (carne e pollame, frutta e verdura, pesce, latticini, altre categorie) e circa 400 milioni di tonnellate di granaglie (frumento, altri cereali, soia).

Inoltre i container refrigerati (reefer), in cui vengono trasportate merci deperibili come i prodotti alimentari, costituiscono il 14% del trasporto complessivo di carichi containerizzati conteggiato in numero totale di container teu trasportati. Sui 100 milioni di tonnellate di deperibili trasportate via mare, il 76% è trasportato in reefer.

Per ciò che attiene all'Italia, il rapporto specifica che i flussi di prodotti agroalimentari diretti all'estero sono pari a circa 22,5 milioni di tonnellate, per un valore pari a 34,3 miliardi di euro. Gli armatori italiani svolgono un ruolo di rilievo a livello mondiale, con 264 navi da carico secco alla rinfusa o containerizzato utilizzabili per queste merci.

Inoltre il trasporto di prodotti agroalimentari attraverso i porti italiani ammonta a 26,2 milioni di

tonnellate all'anno (7% del totale delle merci movimentate per via marittima) e i soli traffici marittimi internazionali sono il 72%, ovvero 18,9 milioni di tonnellate a fronte di 7,3 milioni di tonnellate di prodotti agroalimentari che da porti italiani sono imbarcate verso altri porti nazionali.

Quattro sono i porti italiani di riferimento, in termini di volumi, per questa tipologia di traffico: Ravenna, che con quasi 3,5 milioni di tonnellate movimentate è l'hub incontrastato dell'agrifood, Livorno (2,8 milioni), Venezia (2,5 milioni) e Gioia Tauro (2,4 milioni). Chioggia, Bari e Ancona, pur presentando volumi inferiori, sono i porti a maggiore vocazione agricola ed alimentare, con una quota di queste merci sul totale che varia tra il 43,4% a Chioggia, il 41,6% a Bari e il 32,5% ad Ancona.

Sotto il profilo della pesca, l'Italia occupa la sesta posizione continentale in termini di produzione di pesce, con 363mila tonnellate (il 6,2% del totale). Forte è il trend dell'acquacoltura (+9,1%), che oggi sfiora il 45% del prodotto, con quasi 163mila tonnellate. (2/1)



armatori, politiche maritime, porti

## Maersk rilancia il Sud Italia

Maersk si riavvicina al Meridione con una nuova politica di espansione fatta di nuovi servizi e, chissà, magari un nuovo ufficio a Napoli.

A fine gennaio **è partita la 2M**, l'alleanza tra l'armatore danese Maersk e la compagnia elvetica Msc, che **serve lo scalo campano** e Gioia Tauro tra i porti del Sud Italia. C'è il servizio ferroviario-marittimo, **avviato a fine febbraio**, tra Bari e il porto calabrese, da cui parte anche una linea verso il Nord America.

Infine Napoli, dove c'è la possibilità di riaprire una filiale, **chiusa a gennaio 2013**. «È un'ipotesi che stiamo valutando» conferma Salvatore Stendardo, responsabile Maersk per il Sud Italia (sales manager Sud Italia). «Non c'è nulla di certo, ma non possiamo negare che la possibilità ci sia» conferma il responsabile marketing Maersk per il Mediterraneo centrale Alberto Pera.

Dopo la razionalizzazione degli ultimi anni, che ha spinto i principali armatori a ridurre la presenza sul territorio e ad accorpare linee e navi, la Maersk rilancia la propria attività nel Meridione. «Ci è chiara la dimensione del Sud – spiega Pera – abbiamo avviato già da un po' un programma di espansione». «Soprattutto dopo l'arrivo di 2M – spiega Stendardo – la politica della compagnia è di rilanciare le attività della regione. Ci sono le partenze da Gioia Tauro, l'accordo con Msc, il servizio ferroviario Bari-Gioia Tauro. Tutte queste cose rappresentano un trampolino di lancio. Il treno su Bari, in particolare, è un tipo di mercato che ci interessa. Il porto pugliese, nonostante la presenza di Evergreen e Hapag Lloyd, non rappresenta per noi uno scalo su cui approdare direttamente. Il treno ci sembra la soluzione migliore». Il servizio ferroviario è partito il 25 febbraio in collaborazione con la società barese Gts Rail.

### Il network 2M in Italia

- 14 toccate settimanali nei porti italiani di cui: due a Genova, quattro a La Spezia, una a Livorno, due a Napoli, quattro a Gioia Tauro, una a Trieste.
- Due servizi diretti dall'Italia per gli Stati Uniti, con una copertura nuova: cinque porti in Italia (Gioia Tauro, Napoli, Livorno, La Spezia e Genova), dieci porti negli Stati Uniti e due in Messico, per totale di 48 corridoi settimanali in entrambe le direzioni).
- Tre toccate settimanali nei porti liguri (due a La Spezia e una a Genova) su due servizi da/per l'Estremo Oriente con 43 corridoi settimanali, a cui verrà connesso un più ampio network ferroviario per le principali aree del nord Italia (Lombardia, Emilia Romagna, Triveneto).
- Corridoi diretti da/per l'Italia da tutti i porti principali in Estremo Oriente (Cina, Corea del Sud, Sud Est Asia).
- Quattro toccate settimanali a Gioia Tauro sui servizi AE20 (import dall'Asia) e AE11 (export per l'Asia), TA5 e TA6 da/per gli Stati Uniti con due nuove connessioni ferroviarie da/per Nola e Bari, a rinforzare la posizione di Maersk Line in Sud Italia.

TRANSPORT

## Delrio: «In Italia divario infrastrutturale»

Roma - Il ministro dei Trasporti ha annunciato alla Camera che ci sono 900 milioni di euro a disposizione dello sviluppo degli scali del Sud.

Roma - Tra Nord e Sud «c'è un divario infrastrutturale importante ma non è dovuto alla mancanza di risorse o di pianificazione ma dalla mancanza di efficienza» dei piani: per questo nelle trattative con la Commissione Europea e l'Unione Europea nell'approvazione dei nuovi piani e nella nuova programmazione Fsc (fondo sviluppo e coesione, n.d.r.) «insistiamo molto sui piani di rafforzamento amministrativo, progetti unitari non frazionati. **Il precedente Fondo Sviluppo e Coesione si divideva in oltre 20.000 progetti e noi vorremmo portare questa programmazione a non più di 100-150 grandi progetti di territorio che diano origine a uno sviluppo autosostenibile e autopropulsivo e non assistito**». È quanto ha affermato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio rispondendo ad una domanda sul divario infrastrutturale tra nord e sud durante il «question time» alla Camera.

«Gli strumenti che abbiamo - sono parole del ministro - sono vari e tutti a disposizione. Ci sono da spendere ancora diversi miliardi: oltre 16 miliardi del Fondo Sviluppo e Coesione, ci sono da spendere 54 miliardi del Fondo Sviluppo e Coesione del settennato 2014-2020 ci sono 2,5 miliardi di fondi europei del programma 2014-2020 che stiamo cercando di far approvare in queste ore, ci sono diversi investimenti in corso. Solo sulla rete ferroviaria ci sono 4,3 miliardi di lavori in corso sulla Napoli-Bari-Taranto e ci sono oltre 3,5 miliardi sulla Messina-Catania-Palermo. Solo di investimenti

ferroviari. **Abbiamo completato il raddoppio della Bari-Taranto** investendo in maniera importante sulla velocizzazione dell'Adriatica per poter permettere a chi vuole raggiungere Bari non di farlo in sette ore come ora avviene ma con due ore di meno e, per questo da settembre, come ha confermato l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Italiane, Michele Mario Elia, su mia richiesta verranno messi due nuovi treni Frecciarossa sulla linea Adriatica».

«C'è un divario infrastrutturale importante - ha ammesso Delrio - ma non è dovuto alla mancanza di risorse o di pianificazione ma dalla mancanza di efficienza di questi piani. **Sono molte le risorse a disposizione dei porti del Sud, oltre 900 milioni che attualmente devono essere spesi**, vi sono quindi difficoltà molto forti nell'esecuzione dei lavori e per questo nella nostra interlocuzione con la Commissione Europea e l'Unione Europea nell'approvazione dei nuovi piani e nella nuova programmazione Fsc (fondo sviluppo e coesione, n.d.r.) insistiamo molto sui piani di rafforzamento amministrativo, progetti unitari non frazionati. Il precedente Fondo Sviluppo e Coesione si divideva in oltre 20.000 progetti e noi vorremmo portare questa programmazione a non più di 100-150 grandi progetti di territorio che diano origine a uno sviluppo autosostenibile e autopropulsivo e non assistito».

## La logistica europea si sposta ad est

Nell'Ottocento i pionieri americani si spostavano verso ovest. La logistica europea del terzo millennio punta invece verso est. Nel Vecchio Continente i canali distributivi continuano infatti ad emigrare nella regione centro-orientale indotti dai traffici in crescita e dalla domanda di mercato, dallo sviluppo delle infrastrutture, dalle maggiori efficienze della filiera distributiva e dall'incremento della produzione in corso da nord a sud.

Secondo un rapporto della **Colliers International** sul "Futuro del mercato logistico europeo", riferiscono *Seaneews.co.tr* e *Cisco*, i cambiamenti si sono verificati nel corso di un breve periodo. "La convergenza dello spostamento delle direttrici di traffico globali, di nuove infrastrutture in Europa, della rapida emersione dell'e-commerce, della crescente domanda di mercato nell'Europa centro-orientale e dei miglioramenti nell'efficienza nelle filiere distributive hanno tutti quanti il proprio ruolo da svolgere in questa evoluzione" ha dichiarato al *Prague Post* Damian Harrington, direttore regionale ricerche della Collier.

"Ma le cose non finiscono qui: la comparsa, nonché la necessità, di capacità di trasporto merci multimodale e di trasporto efficiente dal punto di vista energetico e delle filiere distributive continuerà a trasformare il modello hub and spoke, con un impatto significativo sullo scenario logistico e sulle nostre città e cittadine in futuro". La rassegna dei principali porti europei mostra che si sono verificati cambiamenti significativi nei traffici dal 2010 in termini di volumi di contenitori movimentati. I porti al servizio della Polonia e della Germania settentrionale sono stati in cima al fenomeno, che sta contribuendo a guidare la domanda di logistica di tutta la Germania settentrionale in Polonia e nei mercati primari dell'Europa Centro Orientale.

## **Il raddoppio del canale di Suez completato in soltanto 12 mesi**

*20 giugno 2015 |*

**Il tempo impiegato è un terzo di quello previsto all'inizio, grazie anche a una drastica guerra alla burocrazia - Sono 72 i km del tracciato sottoposto ai grandi lavori**

ISMALIYA - L'inaugurazione è già stata programmata, per il 6 agosto prossimo: e sarà un altro passo avanti nella storia della logistica mondiale, perché si tratta del raddoppio di 72 km del canale di Suez, che comporterà secondo i progetti l'aumento del 100 per cento dei transiti a parità di tempo.

Per l'Egitto, che gestisce con la sua specifica Authority il canale, è previsto anche un consistente incremento degli introiti: da 5,3 miliardi di dollari si arriverebbe entro i prossimi dieci anni a 13,2 miliardi. E' prevista anche la realizzazione, a fianco del nuovo canale raddoppiato, di un'area industriale probabilmente con tanto di terminal con banchine dedicate.

L'elemento più significativo di tutta la grande operazione è che i 72 km di raddoppio, che hanno comportato l'escavo di 210 milioni di tonnellate di sabbia e fanghi, sono stati completati in meno di 12 mesi, rispetto ai 3 anni che erano stati preventivati alla partenza dei lavori. E naturalmente il raddoppio ha anche comportato un approfondimento del canale, che consentirà il passaggio a full-containers della nuova generazione, con le ricadute che è facile prevedere per quei porti del Mediterraneo che nel frattempo si saranno attrezzati con banchine e fondali adatti.

Sull'eccezionale velocità con cui il canale è stato completato - un terzo del tempo inizialmente previsto - l'Autorità egiziana ovviamente ha dato atto alle ditte appaltatrici di aver operato "ai limiti dell'impossibile". In realtà, oltre alla capacità tecnica, è stato anche dimostrato che la velocizzazione dell'opera è stata possibile grazie specialmente alle normative specifiche che hanno totalmente bypassato la burocrazia. Della serie: dove davvero si vuole, oggi la tecnologia consente di fare un canale o anche un porto totalmente nuovi in pochi mesi.

## **Nuovo servizio ferroviario per le esportazioni dalla Finlandia alla Cina**

*È realizzato dalla russa TransContainer, dalla finlandese ContainerTrans Scandinavia e dalla kazaka KedenTransService*

*inforMARE* - La società intermodale russa TransContainer assieme alla ContainerTrans Scandinavia, una joint venture tra la stessa TransContainer e la finlandese VR Group, e alla società logistica kazaka KedenTransService ha attivato un nuovo servizio ferroviario con treno blocco dedicato alle esportazioni dalla Finlandia alla Cina.

Il primo convoglio è partito dalla Finlandia centrale lo scorso 20 maggio ed è arrivato nella Cina occidentale il 31 maggio percorrendo 6.849 chilometri di strada ferrata e attraversando Finlandia, Russia, Kazakistan e Cina.

I partner dell'iniziativa hanno sottolineato che il servizio è estremamente competitivo rispetto al trasporto aereo in termini di tempi di consegna e che il costo del trasporto ferroviario è comparabile con quello del trasporto marittimo. (11)



## Boom di traffico nei porti cinesi

**HONG KONG - (M. B.)** Non accenna a rallentare il traffico dei container nei porti cinesi. Cosco Pacific, il secondo maggior operatore portuale del Paese, ha infatti registrato nei primi cinque mesi di quest'anno una crescita dei volumi di container, movimentando complessivamente 28 milioni di teu.

Cosco Pacific avrebbe gestito oltre un milione di teu in più da Gennaio a Maggio rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, con un incremento del 4,3%, secondo i dati forniti da China Cosco e riportati da Jcc. com. A Maggio il traffico è aumentato anche al terminal sul delta del fiume Yangtze con 917.000 teu, in crescita del 6,7%. Gran parte di questo aumento può essere attribuito al rapido sviluppo del Ningbo Yuan Dong Terminal che a Maggio ha gestito 325.000 teu con un aumento di quasi il 14%.

Un portavoce di Cosco Pacific ha detto che il loro terminal a Ningbo, dopo aver migliorato la propria efficienza operativa, ha visto crescere gli accosti da parte delle linee di navigazione. Due dei cinque ormeggi del terminal a Ningbo, possono infatti ospitare navi da 18.000 e sono gli unici, in quel porto, in grado di farlo.

Il secondo più grande terminal di Cosco Pacific nel delta dello Yangtze, lo Shanghai Pudong International Container Terminal, ha stabilito una crescita del 6,5%, sempre a Maggio rispetto allo stesso mese del 2014. Mentre il terzo impianto, Nanjing Port Longtan Container Co., segna un + 6%.

Nel complesso, i container movimentati nel porto di Shanghai nel mese in esame, sono saliti del 4,7% a quota 3,16 milioni di teu, secondo lo Shanghai International Port Group. Nei primi cinque mesi dell'anno, il porto di Shanghai ha gestito 14.950.000 teu, + 4,2%.

Per quanto riguarda i terminal di Cosco nella zona del Pearl River Delta, sempre a Maggio, questi hanno registrato un rallentamento della crescita del volume pari all' 1,4%, con 1,55 milioni di teu, anche se aumentano del 7% rispetto ai primi cinque mesi dello scorso anno.

Yantian International Container Terminal, il più grande sul Pearl River, ha movimentato 928.000 teu a Maggio, + 5,2%. Guangzhou South China Oceangate ha gestito la seconda miglior movimentazione pari a 380.200 teu, anche se questo era inferiore dell'1,6% rispetto a Maggio dello scorso anno.

Nella Bohai Economic Rim, l'area economica che include la zona costiera che va da Pechino a Tianjin, includendo le regioni dell'Hebei, del Liaoning e dello Shandong, sul mare di Bohai, transita la maggior parte del traffico portuale cinese di Cosco Pacific, ed i suoi terminal hanno gestito 2,1 milioni di teu a Maggio, lo stesso numero del Maggio 2014, con 10,5 milioni di teu da inizio anno.

## Logistics 'the answer to box lines' woes'

Carriers are depriving themselves of revenue by ignoring landside opportunities, says Contship Italia boss

Container lines battling with near-zero freight rates have made matters worse for themselves by failing to develop a full range of logistics services, Contship Italia president and managing director Cecilia Eckelmann-Battistello has claimed, as prices plunged to new lows in the Asia-Europe trades.

At one time, full door-to-door services were the goal of major lines but focus seems to have shifted back to ocean transport, a mistake in Eckelmann-Battistello's opinion.

The former chairman and chief executive of Contship Containerlines, until it was sold in 1998, was one of the pioneers of container shipping and knows first-hand that lines usually will make good money only if their ships are full. The best way to ensure that is to develop inland services that help to generate ocean cargo, according to Eckelmann-Battistello.

"The lines are depriving themselves from a source of income," she said in an interview with *Containerisation International* just prior to being presented with the Lifetime Achievement award at a ceremony in London last Thursday.

Yet some carriers, notably Singapore's Neptune Orient Lines, have withdrawn from this sector of the industry. NOL completed the sale of APL Logistics to Japan's Kintetsu World Express a few weeks ago. On the other hand, CMA CGM is expanding its logistics services, albeit from a small base.

Eckelmann-Battistello acknowledged that there had been some resistance to container lines' logistics ambitions from the traditional freight forwarders and shipping agents. Operating a full logistics business with inland rail and road services also required different management skills, she said.

"The trick is to go from the port to the final destination, deliver the cargo and then go to the nearest pick-up point and collect another consignment, not go back empty-handed," said Eckelmann-Battistello, who now runs one of Europe's top terminal businesses, which includes Gioia Tauro's Medcenter Container Terminal, La Spezia Container Terminal and Cagliari International Container Terminal. "Many companies are very effective at managing this." But not ocean carriers.

Her criticism of the way most lines are managing their businesses came as Asia-north Europe spot rates plunged to a new low of just \$205 per teu, in effect pushing prices deeper into negative territory when stripping out bunker surcharges.

This is a shortened version of the following article from Lloyd's List: Battistello says logistics the answer to box lines' woes

The full interview will appear in the July/August issue of *Containerisation International*.



## Asia-Europe rates fall another 15%

SCFI reaches new lows last week on key east-west trade and other trades from Shanghai

Freight rates on the Asia-Europe trade continued their relentless decline last week to yet another round of record lows.

The latest Shanghai Containerized Freight Index shows that box prices to northern Europe from Asia fell 15.6% to \$205 per teu, while those to the Mediterranean slumped 12.2% to \$274 per teu.

For the Asia-north Europe trade, Seaintel chief analyst Alan Murphy noted the previous week that once surcharges were removed, including bunker adjustment factors, rates had fallen below zero.

With freight rates falling by a further \$38 over the past seven days, once these costs have been

removed, Asia-north Europe spot rates now stand at an average of minus \$96 per teu.

The average for the year so far has now fallen to \$680 per teu, down 41% on the year-to-date average for the same period of 2014 of \$1,153 per teu. This time last year freight rates on the Asia-north Europe trade stood at \$1,120 per teu.

Reflecting on this week's historic lows, Container Freight Derivatives Association chairman Michael Rainsford said that they served as a stark reminder to carriers that their inability to control revenues on core trade lanes was continuing at an alarming rate.

"As a shipper, I would not be rejoicing," he said.

"Rather, I would be looking forward, more concerned than ever before that the carriers I entrust every day to move my high value cargo, have no control over their revenues."

"Buckle up and prepare for a turbulent ride ahead."

The next round of general rate increases are due in a little under a fortnight's time on July 1, with carriers including Maersk, CMA CGM and NYK Line, proposing price hikes ranging from \$920 to \$1,150 per teu.

Transpacific carriers will also be looking for a similar turn in fortunes at the start of next month, when their latest GRIs come into effect, as they continue to struggle with yet more capacity being rolled out on a trade already suffering from oversupply.

This week's SCFI shows that freight rates to the US west coast from Asia fell for a third consecutive week by 5.4%, or \$73, to \$1,288 per teu, much the same as those on the Asia-US east coast trade slipping 3.3%, or \$100, to \$2,904 per teu.

Meanwhile, Drewry's Hong Kong-Los Angeles Index fell another 7% this week to \$1,138 per teu.

Member lines of the Transpacific Stabilization Agreement have recommended a \$800 per teu increase on all inbound cargo from Asia to US ports on top of a \$400 peak season surcharge for July 1.

With the major east-west trades experiencing a further week of rate erosion, the SCFI Index continued its own decline, falling by a further 24.53 points, or 4.2%, to 558.72 points, representing another all-time low.

However, this continues to reflect unprecedented lows on nearly all of the trades out of Shanghai documented by the SCFI. For example, rates to the Middle East using Dubai as its benchmark are at their lowest levels since March 2009 at \$478, while rates on the Australasia and South American trades reached further lows this week of \$283 per teu and \$340 per teu respectively.

Elsewhere, freight rates to Lagos (West Africa) are now at their lowest price on the spot market since July 2009 at \$1,259 per teu.