



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

30 OTTOBRE 2015

Incontro in Regione Calabria sul porto di Gioia Tauro in vista della manifestazione sindacale di venerdì

I sindacati chiedono interventi immediati per attrarre merci ed investimenti finalizzati al rilancio del porto

inforMARE - Ieri il presidente della Regione Calabria, Mario Oliverio, ha incontrato i rappresentanti delle organizzazioni sindacali confederali che hanno organizzato per venerdì prossimo a Gioia Tauro la manifestazione unitaria "Noi ci crediamo!", che è stata indetta da Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti e Ugl Mare per lo sviluppo del porto. Sottolineando che non è più possibile attendere ulteriori ritardi, i sindacati hanno chiesto «l'attuazione delle misure indispensabili per invertire il processo di grave difficoltà di tutta l'area portuale. Per farlo - hanno precisato - servono: interventi immediati per attrarre merci ed investimenti finalizzati al rilancio del porto, dell'area industriale ed allo sviluppo dell'intero territorio; l'attivazione del progetto "gateway", un terminal intermodale nave/ferro/gomma per non far rimanere il porto solo ed esclusivamente transhipment; l'istituzione della ZES, l'abbattimento delle tasse di ancoraggio, la riduzione delle accise sui carburanti ed energia, la riduzione dei costi relativi alle concessioni per le aziende in crisi (interventi necessari per la competitività del sito e dell'area portuale), il mantenimento degli attuali livelli occupazionali nelle unità produttive al fine di evitare trasferimenti in altre realtà».

Nel corso della riunione di ieri, alla quale hanno partecipato tra gli altri il commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Davide Barbagiovanni Minciullo, e l'assessore regionale al Sistema della logistica, sistema portuale regionale e sistema Gioia Tauro, Francesco Russo, Oliverio, assicurando la presenza della Regione alla manifestazione di venerdì, ha ricordato che la Regione ha sempre dichiarato il carattere strategico che riveste l'infrastruttura portuale, «un carattere - ha sottolineato - che è tale non solo per la Calabria ma per l'Italia».

«Sul porto, sul suo rilancio, sul suo sviluppo - ha aggiunto il presidente della Regione - stiamo dando corpo ad una nuova e fattiva attenzione ed avviato una forte interlocuzione con il governo. Gioia Tauro è infatti il cuore di una intesa istituzionale, per la quale la Regione ha avanzato proposte precise. Abbiamo infatti chiesto di agire sul versante della fiscalità, per rendere competitivo il porto di Gioia Tauro rispetto agli altri porti del Mediterraneo, ed abbiamo avanzato la proposta di istituzione della ZES, compatibile con il regime di aiuti. Nella intesa, ancora, abbiamo posto il rafforzamento del collegamento ferroviario: gateway, sagome ferroviarie, lunghezza treno. Proposte tutte, queste, che hanno l'interesse da parte del ministro. Nel contempo - ha proseguito Oliverio - abbiamo fatto scelte, mettendo in bilancio risorse, per agire sulla tassa di ancoraggio. Altri obiettivi sui quali stiamo lavorando sono il bacino di carenaggio, aspetto non secondario, sia dal punto di vista dell'occupazione che del rafforzamento della capacità attrattiva, e la valorizzazione del retroporto. In questa direzione, ed in quella dell'avvio di una politica industriale intorno all'infrastruttura, abbiamo lavorato per un investimento corposo nel settore dell'automotive, arrivando alla sottoscrizione di un protocollo d'intesa con il Ministero dell'Economia, la Regione Puglia ed Invitalia che porterà alla produzione di auto a Gioia Tauro. Particolare attenzione viene data allo sviluppo dell'agroalimentare affinché, insieme alla piattaforma del freddo, possa costituire settore propulsivo alle caratteristiche peculiari sia della Calabria che del porto internazionale di Gioia

Tauro. Importanti risorse - ha concluso il presidente della Regione Calabria - sono infine in discussione a valere sul PON che verrà presentato nella sua struttura principale il 6 novembre a

Napoli».

Nel 2017 Metrans (gruppo HHLA) inaugurerà un nuovo terminal ferroviario a Budapest

Sarà uno snodo centrale per i traffici provenienti e diretti ai porti del nord Europa e del sud-est europeo

inforMARE - La scorsa settimana a Budapest sono stati avviati i lavori di costruzione di un nuovo terminal ferroviario che sarà gestito dalla Metrans, la filiale intermodale del gruppo terminalista tedesco Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), con l'obiettivo di farne uno snodo centrale per i traffici provenienti e diretti ai porti del nord Europa e del sud-est europeo.

Il nuovo terminal, che coprirà un'area di 165.000 metri quadri, sarà inaugurato nel 2017 ed avrà una capacità di traffico annua pari a 250.000 container teu. Oltre ad un collegamento ferroviario, il nuovo terminal avrà anche un collegamento alla rete stradale. È prevista anche la possibilità di farne un terminal trimodale con l'impiego di imbarcazioni da utilizzare sul Danubio.

«La costruzione del terminal di Budapest - ha spiegato il chairman di HHLA, Klaus-Dieter Peters - fa parte della nostra strategia, adottata da tempo e con decisione, volta ad espandere ulteriormente le nostre attività intermodali. In tal modo continuiamo a concentrarci sempre più sulle nostre risorse. Il nuovo terminal hub di Budapest ha una funzione strategica: potremo disporre di un altro hub per il trasporto containerizzato che potremo utilizzare per collegare ancora più strettamente i mercati in crescita dell'Europa centrale e orientale con la nostra rete terrestre. Nel contempo saremo in grado di migliorare il nostro accesso alle regioni del sud e del sud-est europeo, in particolare ai porti sul Mar Adriatico e in Grecia». (JF)

Eni, nuova produzione in Egitto

Milano - Entro la fine del 2015 il pozzo di Nooros arriverà a produrre 30.000 barili di olio equivalente al giorno, e dovrebbe raggiungere un plateau produttivo di circa 70.000 barili entro metà 2016.

Milano - **L'Eni ha perforato con successo il pozzo «Nidoco North West 3» nel prospetto esplorativo di Nooros, situato nella concessione Abu Madi West, nel Delta del Nilo.** Lo annuncia il gruppo petrolifero, aggiungendo che il campo di Nooros, che si stima possa contenere circa 15 miliardi di metri cubi di gas in posto, è stato scoperto lo scorso luglio, messo in produzione in soli 2 mesi e produce oggi oltre 15000 barili giorno di olio equivalente al giorno. Il nuovo pozzo verrà messo in produzione entro la fine del prossimo novembre. **Entro la fine del 2015 Nooros arriverà a produrre 30.000 barili di olio equivalente al giorno, e dovrebbe raggiungere un plateau produttivo di circa 70.000 barili entro metà 2016.** Il gas ed il condensato vengono inviati all'impianto di trattamento di Abu Madi, a circa 25 chilometri dalla scoperta, e poi immessi nella rete egiziana. Oltre alle attività nel Delta del Nilo, Eni

annuncia che a ottobre ha raggiunto nel deserto occidentale egiziano un nuovo record produttivo di 73.000 barili di olio al giorno, raddoppiando in soli tre anni il livello produttivo nell'area. L'incremento è stato possibile grazie alla crescita della produzione nel campo di Melehia West Deep nella concessione di Melehia, situata 290 chilometri a ovest di Alessandria d'Egitto.

Vittoria dei terminalisti: né gare né limiti di durata alle concessioni

Ecco il regolamento sugli art.18: aggiornati gli obblighi di pubblicità delle istanze e disciplinati il legame al Piano Nazionale e il ruolo degli investimenti effettuati per proroghe e subentri

Atteso da 21 anni
e **annunciato** da
settimana dal Ministro dei
Trasporti Graziano Delrio,
il decreto sulle
concessioni
terminalistiche portuali ex
art.18 previsto (ma mai
elaborato) dalla Legge
84/94 sembra essere in
drittura di arrivo
e *Ship2Shore* ha potuto
visionare quella che
risulta essere l'ultima
bozza prima del varo
definitivo.

Sul nodi di maggior
interesse per la categoria il decreto sembrerebbe andare incontro al desiderata dei terminalisti. Innanzitutto si
specifica che "le concessioni di aree portuali non sono considerate concessioni ai sensi della
Direttiva 2014/23/UE" e che "non sono pertanto assoggettate alla normativa nella stessa contenuta".

Ancor più importante per i terminalisti, desiderosi di assicurarsi la disponibilità delle aree per il maggior tempo
possibile, il regolamento non prevede alcuna indicazione sulla durata massima delle concessioni, sebbene la
Legge 84/94 pretendesse il contrario. E, per giunta, demanda ad un ulteriore successivo decreto (da emanarsi
entro 60 giorni) l'individuazione dei "canoni minimi di cui deve essere previsto il pagamento da parte dei
concessionari in relazione alle diverse tipologie di beni oggetto di concessione", anche in questo caso sviando
alle previsioni della Legge 84/94.

Il decreto agglomera poi le forme di pubblicità da dare alle istanze di concessione e di proroga (ferme al 1952),
rimandando fondamentalmente al Codice degli Appalti (che peraltro è attualmente oggetto di revisione da parte del
Legislatore), disciplina la presentazione di eventuali osservazioni o offerte concorrenti e attribuisce un ruolo
determinante al Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica (PNSPL) e al Ministero delle
Infrastrutture dei Trasporti.

Sarà quest'ultimo, infatti, a pronunciarsi entro 60 giorni dalla relativa sottoposizione da parte dell'Autorità
concedente, qualora le richieste riguardino concessioni superiori ai 15 anni, sulla "valutazione della loro coerenza
con le previsioni del PNSPL" e della "proporzionalità tra il Piano delle attività e degli investimenti proposto e la
durata della concessione richiesta".

Ma la coerenza col PNSPL è anche il primo criterio di cui l'Autorità concedente dovrà tener conto in caso di valutazione di domande concorrenti. Gli altri, in ordine decrescente, sono gli investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali e la loro struttura di finanziamento, gli obiettivi di traffico e di sviluppo della logistica portuale/retroportuale e della modalità ferroviaria, il piano occupazionale comprendente il piano di utilizzo della manodopera temporanea (cioè, sembra evincersi, più si prevede di utilizzare l'art.17, meglio è), la sostenibilità e l'impatto ambientale.

Accontentati i terminalisti anche sul tema rinnovi. Il regolamento non introduce alcun obbligo di gara alla scadenza della concessione, consentendo invece ai terminalisti *incumbent*, trascorsi almeno i tre quarti del periodo di durata della concessione, di chiedere una proroga, rispettando i criteri già descritti per le domande *ex novo* (pubblicità e valutazione del MIT in caso di durate richieste superiori ai 15 anni). Non è tutto, perché, come auspicavano i terminalisti, in caso di domande concorrenti alla proroga chiesta dai concessionari uscenti, si dovrà tenere conto "degli investimenti già effettuati dal concessionario nell'area in concessione o comunque in funzione dell'attività portuale ivi svolta". Inoltre, nel caso di avvicendamento fra concessionari, l'uscente "avrà altresì diritto ad un indennizzo da parte dell'autorità concedente qualora questi abbia svolto investimenti in relazione al valore dei beni non amovibili realizzati o acquistati per l'esercizio della concessione demaniale aggiuntivi rispetto a quelli previsti nel Piano delle attività".

Da ultimo il decreto disciplina l'attività di verifica delle Autorità concedenti, stabilendo che ogni due anni venga valutata la "concreta attuazione del Piano delle attività e degli investimenti presentato dal concessionario" e che ne venga dato conto al MIT. "In caso di sottoutilizzo per negligenza o scarsa capacità imprenditoriale, pur in presenza di fattori esogeni trainanti e di dinamiche di mercato complessivamente positive" le Autorità concedenti potranno avviare procedura di decadenza o revoca.

Unico argomento che forse i terminalisti avrebbero voluto vedere regolato diversamente da come lo è adesso e che invece non viene toccato dal decreto è il divieto, previsto espressamente dal comma 7 dell'art.18 dell'84/84, della titolarità di due concessioni differenti per lo svolgimento della medesima attività nell'ambito dello stesso porto.

Andrea Molzo

MAERSK COSTRETTA A METTERE FUORI SERVIZIO PORTACONTAINER TRIPLA-E DA 18.000 TEU

Container, in disarmo le supernavi

Il comparto non riesce a uscire dal cronico eccesso di capacità di carico e il China Containerised Freight Index è sprofondato a un nuovo minimo storico. Fermo in porto il 4,7% della flotta mondiale

Il mercato del trasporto marittimo via container prosegue nel crollo, facendo registrare mese dopo mese numeri sempre peggiori. Il risultato è che le compagnie di navigazione sono costrette a rispolverare la vecchia usanza del disarmo delle navi, e tale provvedimento sta andando sorprendentemente a colpire anche le maxi navi di ultima generazione.

Lo segnala la società di ricerca Alphaliner, la quale nell'ultima analisi di mercato effettuata sottolinea come attualmente risultino in disarmo 263 navi portacontainer, corrispondenti a una capacità di stiva di 934.000 Teu (unità di misura del container) e rappresentanti il 4,7% della flotta complessiva mondiale. Nella lista figurano 23 navi di portata superiore a 7.500 Teu e in particolare spicca una portacontainer classe tripla-E di Maersk Line da 18.000 Teu di portata. Per la prima volta dunque Maersk, ma si presume che anche altre compagnie ne seguiranno l'esempio, ha deciso di mettere fuori servizio (per il momento per sei settimane) una delle sue navi di ultima generazione costate ciascuna 185 milioni di dollari. Per il vettore danese questa mossa rappresenta l'ultima possibilità per cercare di riequilibrare la sproporzione fra domanda e offerta

di stiva, in particolare sulla rotta Asia-Europa (dove Maersk opera attraverso l'alleanza 2M con Msc), un trade che pesa per il 40% sui bilanci della società e dove i noli per il trasporto dei container stanno sprofondando. Il China Containerised Freight Index nei giorni scorsi ha toccato il minimo storico da quando l'indice viene pubblicato (dal 1998) scendendo a 752 punti, superando il precedente record negativo

di 763 punti fatto segnare nel giugno del 2009, nel pieno della crisi finanziaria. Il livello medio dei noli delle navi di Maersk Line è sceso del 19% fra il secondo e il terzo trimestre di quest'anno, crollando a 1.082 dollari per teu imbarcato (-4% rispetto al secondo trimestre di quest'anno). Non a caso nei giorni scorsi diversi global carrier tra cui anche Oocl e Hapag Lloyd hanno preannunciato ricavi medi in calo per la seconda metà dell'anno e il Gruppo Maersk ha dovuto lanciare un profit warning sugli utili 2015, rivisti al ribasso dai 4 miliardi precedentemente annunciati a 3,4 miliardi, proprio a causa delle performance deludenti dei container. L'operatore danese sottolinea un deterioramento delle condizioni di mercato «soprattutto nella seconda parte di ottobre» e non prevede «una significativa ripresa entro il 2015».

In tale contesto di mercato la compagnie di navigazione sono costrette non solo a restituire alla scadenza ai rispettivi proprietari le navi prese a noleggio, ma anche a sacrificare le proprie navi più grandi e più costose. Alphaliner sottolinea ancora che nel settore delle navi portacontainer classe post-panamax «la domanda di naviglio è praticamente evaporata» e attualmente ci sono sette navi di portata compresa fra 7.900 e 8.800 Teu più altre 35 di portata fra 5.300 e 7.500 Teu ferme in porto in attesa di un nolo. (riproduzione riservata)

Deterioramento dei risultati economici di China COSCO e CSCL

Le due aziende cinesi hanno chiuso il terzo trimestre con perdite pari rispettivamente a circa 268 milioni e 164 milioni di dollari

inforMARE - Mentre proseguono nel silenzio le trattative tra COSCO e China Shipping Group (CSG) per la fusione di attività dei due gruppi armatoriali cinesi, negoziati incentrati sui rami di business del trasporto marittimo containerizzato che hanno comportato la sospensione da oltre un mese e mezzo delle quotazioni dei rispettivi titoli azionari sul mercato borsistico, la China COSCO, holding finanziaria del gruppo COSCO, e China Shipping Container Lines (CSCL), compagnia di navigazione che opera i servizi di trasporto marittimo dei container del gruppo CSG, hanno presentato oggi risultati economici trimestrali che evidenziano un marcato deterioramento delle performance.

China COSCO ha chiuso il terzo trimestre del 2015 con una perdita netta di -1,71 miliardi di yuan (268 milioni di dollari) rispetto ad un utile netto di 1,62 miliardi di yuan nel periodo luglio-settembre dello scorso anno. I ricavi hanno registrato una consistente flessione del -19,2% scendendo a 14,14 miliardi di yuan. Il risultato operativo è stato di segno negativo per -1,35 miliardi di yuan rispetto ad un utile operativo di 576 milioni di yuan nel terzo trimestre del 2014.

Nel terzo trimestre di quest'anno la flotta di portacontainer del gruppo COSCO, che è operata dalla COSCO Container Lines (COSCON) ha trasportato volumi di carico containerizzato pari a quasi 2,5 milioni di teu, con una diminuzione del -0,5% sullo stesso periodo del 2014. Nel settore del trasporto di rinfuse secche le navi del gruppo COSCO hanno trasportato 38,8 milioni di tonnellate (-7,4%), di cui 32,6 milioni di tonnellate sulle rotte internazionali (-2,2%) e 6,2 milioni di tonnellate sulle rotte nazionali (-27,8%). Nel periodo luglio-settembre del 2015 i terminal portuali di COSCO Pacific, la società terminalista del gruppo cinese, hanno movimentato un traffico containerizzato pari a 17,65 milioni di teu, con un incremento del +0,3% (~~17,65 milioni di teu~~ del 16 ottobre 2015).

China Shipping Container Lines ha concluso il terzo trimestre di quest'anno con una perdita netta di -1,05 miliardi di yuan (164 milioni di dollari) rispetto ad un utile netto di 209 milioni di yuan nel corrispondente periodo del 2014. Anche CSCL ha registrato una consistente contrazione dei ricavi, che sono ammontati a 7,86 miliardi di yuan (-14,6%), e un risultato operativo di segno negativo, che si è attestato a -1,02 miliardi di yuan rispetto ad un utile operativo di 161 milioni di yuan nel periodo luglio-settembre dello scorso anno. (17)

Canale di Suez, navi in aumento del 3,9% a settembre

Il Cairo - Nei primi nove mesi del 2015 il canale di Suez è stato attraversato da 13.114 navi, con un incremento del 3,7%.

Il Cairo - A settembre sono transitate nel canale di Suez 1.515 navi, segnando un aumento del 3,9% rispetto a 1.458 nel settembre 2014. Le petroliere sono state complessivamente 352 (+6,0%), **mentre il resto delle navi sono state in totale 1.163 unità** (+3,3%). Le unità hanno trasportato complessivamente 70,6 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +0,9% su settembre 2014, grazie ai carichi che percorrevano la rotta verso Nord (+13,1%). Nei primi nove mesi del 2015 il canale di Suez è stato attraversato da 13.114 navi, con un incremento del 3,7% sul periodo gennaio-settembre dello scorso anno. Le petroliere sono state 3.167 (+5,8%) e le navi di altro tipo 9.947 (+3,1%).

Lieve crescita (+0,9%) a settembre delle merci trasportate dalle navi transitate nel canale di Suez

Le navi dirette a nord trasportavano 38,0 milioni di tonnellate (+13,1%) e quelle dirette a sud 32,6 milioni di tonnellate (-10,4%)

informARE - Lo scorso mese nel canale di Suez sono transitate 1.515 navi, con un incremento del +3,9% rispetto a 1.458 nel settembre 2014. Le petroliere in transito sono ammontate a 352 unità (+6,0%) e le navi di altra tipologia a 1.163 unità (+3,3%).

Le navi che lo scorso mese hanno attraversato il canale egiziano trasportavano complessivamente 70,6 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +0,9% sul settembre 2014 determinato dal consistente rialzo (+13,1%) dei carichi trasportati dalle navi transitate da sud verso nord, che sono ammontati a 38,0 milioni di tonnellate, che ha più che compensato il calo (-10,4%) dei carichi trasportati dalle navi transitate nella direzione opposta, che sono scesi ad oltre 32,6 milioni di tonnellate.

In particolare, dei 38,0 milioni di tonnellate di merci transitate da sud verso nord, 10,4 milioni di tonnellate erano costituiti da petrolio e prodotti petroliferi (+33,1%) e 27,5 milioni di tonnellate da altre tipologie di merci (+7,0%) tra cui 18,7 milioni di tonnellate di merci in container (-1,9%). Dei 32,6 milioni di tonnellate di carichi transitati da nord a sud, 5,5 milioni di tonnellate erano costituiti da petrolio e prodotti petroliferi (-24,5%) e 27,1 milioni di tonnellate di altre tipologie di merci (-6,8%) tra cui 16,3 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (-3,2%).

Nei primi nove mesi del 2015 il canale di Suez è stato attraversato da 13.114 navi, con un incremento del +3,7% sul periodo gennaio-settembre dello scorso anno. Le petroliere sono state 3.167 (+5,8%) e le navi di altro tipo 9.947 (+3,1%).

Nel periodo gennaio-settembre di quest'anno le navi transitate nel canale trasportavano merci per un totale pari a 620,6 milioni di tonnellate (+1,3%), di cui 306,4 milioni di tonnellate imbarcate sulle navi transitate da sud a nord (+0,6%) e 314,2 milioni di tonnellate imbarcate sulle navi transitate nella direzione opposta (+2,1%).

In particolare, delle merci transitate verso nord, 73,5 milioni di tonnellate erano costituite da petrolio e prodotti petroliferi (-4,9%) e 232,8 milioni di tonnellate da altre tipologie di merci (+2,4%) tra cui 166,0 milioni di tonnellate di merci in container (-1,6%). Delle merci transitate verso sud, 62,1 milioni di tonnellate erano costituite da petrolio e prodotti petroliferi (+8,0%) e 252,1 milioni di tonnellate da altre tipologie di merci (+0,7%) tra cui 157,9 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (-0,7%).

Collaborazione Italia Cina nel trasporto ferroviario

TECHNICAL SUMMARY Durante una tavola rotonda che si è svolta all'Expo di Milano, il presidente del Supervisory Board di CRRC ha aperto alla collaborazione sia nell'alta velocità per passeggeri, sia al trasporto di merci lungo la nuova Via della Seta.

Durante l'esposizione milanese, Italia e Cina hanno firmato sei progetti di collaborazione in diversi campi, tra cui uno tra il colosso cinese China Railway Rolling Stock Corporation e il Politecnico di Milano che riguarda il programma di sviluppo della Belt and Road, ossia l'asse di trasporto terrestre tra Cina ed Europa che vuole restaurare la Via della Seta.

La ricerca e l'industria italiana potranno così collaborare per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria cinese, che sta crescendo sia nell'ambito dell'alta velocità per passeggeri, sia nel trasporto intermodale delle merci. In Cina sono già operativi 17mila chilometri di rete ad alta velocità, che è in continua espansione.

Per esempio, il vice-presidente dell'Ucimu, Riccardo Rosa, ha messo in evidenza le industrie italiane che producono componenti per treni. Da parte sua, la Cina può mettere sul tavolo italiano enormi capacità finanziarie e la possibilità di realizzare progetti su grande scala.

CSCL ordina portacontainer da 21mila teu

La compagnia marittima China Shipping Container Lines ha approvato una proposta di noleggio di sei navi da 21mila teu che sarà svolto dalla controllata China Shipping Nauticgreen Holdings.

Mentre proseguono le preoccupazioni sull'eccesso di offerta di stiva nei container, che ha spinto i noli tra Asia ed Europa al punto più basso, una nota della CSCL allo Shanghai Stock Exchange anticipa che la compagnia statale cinese intende **raggiungere la barriera dei 21mila teu**, attraverso un ordine di sei portacontainer di tale dimensione, con opzione per altre cinque. La loro costruzione sarebbe già stata ordinata dalla controllata China Shipping Nauticgreen Holdings, che li noleggierebbe poi, per un periodo non precisato, alla CSCL.

Intanto, CSCL annuncia che prosegue il trend negativo anche nel terzo trimestre del 2015, con una perdita netto da 1,05 miliardi di yuan, mentre nello stesso periodo del 2014 ha registrato un utile netto di 209 milioni di yuan. Cala anche il fatturato, pari a 7,86 miliardi di yuan. **Procede al rallentatore la prevista fusione con Cosco.** Secondo indiscrezioni riportate dal sito del Beijing Daily's, ci sarebbero contrasti interni a questa operazione. Inoltre, è in corso un'indagine per casi di corruzione nella Cosco.

L'Autorità Portuale di Rotterdam ha siglato un memorandum of understanding con la Bank of China

Prevede la collaborazione nell'identificare, attrarre e sviluppare opportunità di business

inforMARE - L'Autorità Portuale di Rotterdam ha siglato oggi un memorandum of understanding con la Bank of China che prevede la collaborazione nell'identificare, attrarre e sviluppare opportunità di business in diversi settori, tra cui quelli della logistica, dei container, del trasporto marittimo e delle infrastrutture ferroviarie.

Inoltre l'accordo include anche lo scambio di idee nel campo degli investimenti con lo sfruttamento delle reciproche competenze. (44)

November price hike possible as Asia-Europe rates hold firm

AVERAGE container spot rates on the Asia-Europe trade held relatively firm last week as demand and utilisation levels showed signs of picking up and carriers managed to stem the recent trend of price declines witnessed over the past month.

There were concerns that rates on the Asia-north Europe trade would follow those of the Asia-Mediterranean last week in reaching yet another all-time low in the lead-up to the next round of general rate increases (GRIs), effective November 1, according to Lloyd's Loading List.

But the latest Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) shows that spot market rates on the Asia-north Europe trade fell by an average of 0.9 per cent to US\$231 per TEU, while those to the Mediterranean actually climbed marginally by 3.6 per cent to \$202 per TEU.

Freight Investor Services broker, Richard Ward, said utilisation levels were reasonably high over the past week and, as such, initial expectations are that carriers' planned GRIs will at least be partly successful.

"Carriers will certainly be hoping so, given that rates currently stand 67 per cent lower than the same period of 2014," he said.

Several carriers are pushing for GRIs of between \$750 and \$1,200 per TEU, including Maersk Line, CMA CGM and Hamburg Süd.

Meanwhile, on the transpacific trade the success of last week's planned GRIs proved to be short-lived after rates dropped back down to a level that in effect negated any gains made.

Suez Canal toll revenues down

Suez Canal toll revenues fell by 4.4% in September, the first full month of operations since the waterway's expansion was inaugurated.

Figures released by the Suez Canal Authority (SCA) showed that toll revenues slipped to US\$448.8m in September, down 4.4% from US\$469.8% at the same time last year.

Overall in the first nine months of 2015, toll revenues totalled US\$3.9bn, representing a 5.0% decrease from US\$4.1bn over the same period last year.

Prior to the Suez Canal's expansion, the SCA projected that its revenues would surge from US\$5.3bn last year to US\$13.2bn in 2023.

However, many industry experts have received these results with scepticism, pointing out that the SCA has not made its research public or had it independently verified.

In September, Neil Davidson, senior analyst at Drewry, told CM: "To achieve their ambitious targets, the SCA would somehow need to see toll revenue grow at about 10% yearly, when the outlook for the shipping industry is nowhere near that level."

The figures round off a particularly bleak month for many key players in container shipping, with Maersk last week reducing its profit forecast, partly due to an expected volume reduction of 200,000 teu during the remainder of the year.

Slowing trade growth hits China's ports

Ministry of Transport report shows a further deceleration in cargo throughput

Growth in China's port throughput has continued to slow, according to the latest data from the country's Ministry of Transport, although container volumes have fared far better than the nation's bulk sector.

Cargo volume handled by 35 major Chinese ports stood at 8.6bn tonnes in the first nine months of this year, up 2.8% compared to the same period in 2014, according to an MoT report.

However, the pace is slower than the year-ago level of 4.5% and 10.3% in 2013.

Both China's domestic and external trade have bid farewell to the double-digit growth of previous years, amid weak demand. The former recorded a 3.5% increase year on year in cargo volume, while the latter was up by just 1.4%.

The bulk sector bore the brunt. In January-August, China's ports saw coal handling volume in external trade drop 27.9% year on year, and iron ore down 1.9%.

The container sector fared better, with moderate growth in throughput of 4.9%.

Cargo volume for crude oil, however, rose 10.9% in the eight months, thanks to the plunge in world oil prices and China's increasing desire for a strategic petroleum reserve.

The European container port system in 2014

Professor Theo Notteboom, *Dalian Maritime University, Dalian, China;*
Antwerp Maritime Academy, Belgium; and University of Antwerp, Belgium

This contribution discusses recent developments in the European container port system. It provides an update of earlier contributions in PTI published in issues 58 and 59

Exceeding 100 million TEU

With a total maritime container throughput of an estimated 101.5 million TEU in 2014, the European container port system crossed the 100 million TEU mark for the first time ever. Growth was particularly strong in the period 2005-2007, with an average annual growth rate of 10.5%, compared to 6.8% in the period 1985-1995, 8.9% in 1995-2000 and 7.7% in 2000-2005.

The economic crisis, which started to have its full effect in late 2008, put an end to the steep growth curve. Total container throughput increased from 90.7 million TEU in 2008 to 101.5 million TEU in 2014, or an average annual growth of 'only' 1.89%. The year 2009 is at the root of this

slow pace given a year-on-year drop in container volumes of about 14%. Between 2009 and 2014, traffic volumes have recovered at a rate of 5.4% per year.

The container ports in the Hamburg-Le Havre range (which includes all ports along the coastline between Le Havre in France and Hamburg in Germany) handle about half of the total European container throughput (Figure 1). The share of the Mediterranean ports grew significantly between the late 1980s and the late 1990s at the expense of the ports in the Hamburg-Le Havre range.

The significant improvement the Mediterranean witnessed was mainly the result of the implementation of transshipment hubs in the region since the mid-1990s (Gioia Tauro, Marsaxlokk, Cagliari and Taranto, to name but a few). At the start of the new millennium, the position of the northern range gradually improved while the Mediterranean ports and the UK port system lost ground. The

crisis seems to have stopped this trend as from 2009 the traffic balance between the Med and the Hamburg-Le Havre range started to reverse, while the position of the UK ports (southeast and south coast only) started to improve.

The Baltic port region has clearly strengthened its traffic position in the past few years but saw a small decline of its share in 2014. The strong growth path of European ports in the Black Sea area (Romania and Bulgaria) suddenly stopped in the crisis year of 2009.

Individual port rankings

Table 1 provides an overview of the fifteen largest container ports in the European Union. Saint-Petersburg, which handled 2.37 million TEU in 2014 is not included in the ranking. A number of the listed ports act as almost pure transshipment hubs with a transshipment incidence of 75% or more (i.e. Gioia Tauro, Marsaxlokk, Algeciras) while other load centres can be considered as almost pure gateways (i.e. Genoa and Barcelona) or a combination of a dominant gateway function with sea-sea transshipment activities (i.e. Hamburg, Rotterdam, Le Havre, Antwerp).

About 68% of the total container throughput in the European port system passes through the top fifteen ports, compared to 61% in 1985. Since 2008, no major shifts have taken place in the traffic shares of the top 3, top 10 and top 15 ports. Nearly one third of all containers is handled by the top three ports. Worth mentioning is that the dominance of market leader Rotterdam weakened in the late 1990s, but in the past decade the port's position has remained quite stable. Overall, the figures suggest a continued high concentration of cargo in only a dozen large container ports. While the crisis has

not significantly altered the rankings, a number of ports lost some positions while others gained. For example, the Belgian port of Zeebrugge initially overcame the crisis very well by climbing to the ninth

position in 2010, but afterwards booked traffic losses pushing the seaport back to position 13.

The Greek port of Piraeus showed the most volatile traffic evolution. Piraeus' volume peaked at 1.6 million TEU in 2003, but strikes and unrest led to a throughput of only 433,000 TEU in 2008. In 2010, the container port started a remarkable recovery path partly pushed by the arrival of Cosco Pacific as operator of the Pier 2 facility. Piraeus reappeared in the top 15 ranking in 2011 and last year held position 8 with a total volume of 3.65 million TEU.

Contemporary situation

In recent years, Europe has welcomed a number of fast rising stars such as Gdansk, Piraeus and Sines, all ports which

particularly benefited from transshipment induced growth. The listed ports in Table 2 all recorded healthy growth figures compared to the pre-crisis year 2007. In fact, half of the somewhat 80 container ports in Europe recorded traffic gains in the period 2007-2014. Thirty three ports even managed to get a container volume growth of at least 10% compared to the 2007 level. However, the 2014 container volumes of half of the European ports were still below the 2007 figure.

The list of heavy traffic losers includes some bigger ports such as Gioia Tauro, Barcelona, Constantza and Thamesport, reflecting the ever-changing configuration of liner shipping networks. Even the 2014 container throughput of Hamburg, Europe's second largest container port, was 1.6% below the 2007 figure. The container business in the Elbe port was hit hard in 2009 (i.e. minus 28% compared to 2008), partly due to the competitive dynamics surrounding the somewhat footloose (Baltic) transshipment flows.



in 1000 TEU

R	1985	2000	2008	2009	2013	2014
1	Rotterdam 2655	Rotterdam 6275	Rotterdam 10784	Rotterdam 9743	Rotterdam 11621	Rotterdam 12297
2	Antwerp 1243	Hamburg 4248	Hamburg 9737	Antwerp 7310	Hamburg 9257	Hamburg 9729
3	Hamburg 1159	Antwerp 4082	Antwerp 8664	Hamburg 7008	Antwerp 8578	Antwerp 8978
4	Bremen 986	Felixstowe 2793	Bremen 5448	Bremen 4565	Bremen 5831	Bremen 5796
5	Felixstowe 726	Bremen 2752	Valencia 3597	Valencia 3654	Algeciras 4338	Algeciras 4556
6	Le Havre 566	Gioia Tauro 2653	Gioia Tauro 3468	Algeciras 3043	Valencia 4328	Valencia 4442
7	Marseille 488	Algeciras 2009	Algeciras 3324	Felixstowe (*) 3021	Felixstowe (*) 3428	Felixstowe (*) 3734
8	Leghorn 475	Genoa 1501	Felixstowe (*) 3200	Gioia Tauro 2857	Piraeus 3163	Piraeus 3650
9	Tilbury 387	Le Havre 1465	Barcelona 2569	Marsaxlokk 2330	Gioia Tauro 3087	Gioia Tauro 2970
10	Barcelona 353	Barcelona 1388	Le Havre 2502	Zeebrugge 2328	Marsaxlokk 2750	Marsaxlokk 2900
11	Algeciras 351	Valencia 1310	Marsaxlokk 2337	Le Havre 2234	Le Havre 2486	Le Havre 2554
12	Genoa 324	Piraeus 1161	Zeebrugge 2210	Barcelona 1801	Zeebrugge 2026	Genoa 2173
13	Valencia 305	Southampton 1064	Genoa 1767	Southampton (*) 1600	Genoa 1988	Zeebrugge 2046
14	Zeebrugge 218	Marsaxlokk 1033	Southampton (*) 1710	Genoa 1534	Barcelona 1719	Barcelona 1893
15	Southampton 214	Zeebrugge 965	Constanza 1380	La spezia 1046	Southampton (*) 1486	Southampton (*) 1748
	TOP 15 10450	TOP 15 34697.64	TOP 15 62697	TOP 15 54072	TOP 15 66086	TOP 15 69466
	TOTAL Europe 17172	TOTAL Europe 51000	TOTAL Europe 90710	TOTAL Europe 78011	TOTAL Europe (est.) 97271	TOTAL Europe (est.) 101490

(*) ESTIMATE

GROWTH IN 1000 TEU, 2007-2014
% growth, 2007-2014

1	Piraeus	Greece	2277	1	Gdansk	Poland	1151%
2	Rotterdam	the Netherlands	1507	2	Sines	Portugal	718%
3	Valencia	Spain	1399	3	Tarragona	Spain	215%
4	Algeciras	Spain	1136	4	Piraeus	Greece	166%
5	Gdansk	Poland	1115	5	Koper	Slovenia	121%
6	Sines	Portugal	1078	6	Trieste	Italy	90%
7	Marsaxlokk	Malta	1013	7	Riga	Latvia	83%
8	Bremerhaven	Germany	904	8	Teesport	UK	72%
9	Antwerp	Belgium	801	9	Rauma	Finland	59%
10	St-Petersburg	Russia	710	10	Dunkirk	France	58%
11	Felixstowe	UK	391	11	Leixos	Portugal	54%
12	Koper	Slovenia	368	12	Marsaxlokk	Malta	54%
13	Genoa	Italy	318	13	Valencia	Spain	46%
14	Trieste	Italy	240	14	Tallinn	Estonia	44%
15	Gdynia	Poland	235	15	St-Petersburg	Russia	43%



The new era of mega-ports

Olaf Merk, Administrator Ports and Shipping,
 the International Transport Forum (ITF) at the Organisation for
 Economic Cooperation and Development (OECD), Paris, France

Ports have been ever-present throughout human civilisation, yet only in recent times have we witnessed the emergence of mega-ports. Mega-ports can be considered truly indispensable nodes of the current globalised economic system. But what are mega-ports, who needs them, how does a port become one of them, and should we be glad about them; these are the questions that this paper seeks to address.

What is a mega-port?

There are three dimensions to a mega-port: the cargo volume it handles, the economic value it represents, and the land and water surface it utilises. Therefore, a mega-port can be 'mega' because of large throughput, economic force or sheer physical size. These dimensions can go together, but do not necessarily. For example, there are ports that handle a lot of cargo but do not generate that much economic value, because they do not have trade clusters (such as Singapore), industrial estates (such as Rotterdam) or thriving waterfronts (such as Barcelona) connected to the port. A mega-port has the power to contribute up to a third of a regional economy.

There is a large variety in the size of port areas; some ports have large logistical and industrial areas integrated in or connected to a port, and some mega-ports take up to a third of the land surface of the city they are serving. I would suggest that only the ports that combine these three characteristics could be considered true mega-ports.

Who needs mega-ports?

The development of a mega-port is driven by three forces: mega-ships, mega-cities and the facilitation of a globalised economic model. Ever-larger ship size naturally implies larger terminals and ports as quays need to be longer and yards need to be bigger to accommodate larger

ships. Moreover, economies of scale on the shipping side only make sense if port time is reduced, so larger ship size has meant

the concentration of cargo in fewer ports. This means big ports get bigger, while smaller ports decline in mass. Mega-ships have also led to consolidation in the shipping sector which has in turn fuelled port concentration. The contemporary trend towards intensified collaboration via alliances in container shipping will lead to winners and losers in the ports sector.

Another important factor is urbanisation and the emergence of mega-cities. This means that more cargo movements are concentrated in and around urban centres, therefore activity is becoming less scattered around the coastline. Urbanisation will continue at a rapid pace, especially in emerging economies, and this will result in mega-cities needing mega-ports to cater for their needs.

This creates a special challenge: ports need to be close to mega-cities to minimise land transport costs, but far enough from urban centres in order to be sustainable. All too often developing cities are constrained by an urban port that is no longer completely suitable for large ships but continues to occupy prime urban waterfront areas. Constructing a new mega-port can solve two problems at the same time – it liberates valuable urban land and gets a port site that is more suitable for large ships and efficient operations.

Over the last few decades spectacular trade growth has taken place which has fuelled maritime transport and port growth. This expansion of trade was built on a globalised economic model of outsourcing, global supply chains, and very cost-efficient maritime transport. Ports have been dubbed the 'frontline soldiers of globalisation', and in line with that metaphor, mega-ports are destined to be the command centres of globalisation, essential nodes and cores of decision-

making on the movement of global flows. One only has to review Hong Kong and Singapore's activities to witness this in action.

How to become a mega-port

There are three key factors in establishing a mega-port:

Planning

First and foremost, before anything else, a port authority must plan ahead. This means planners should have a clear strategic vision and be ahead of the curve. The 'curve' being competitors. Reservation of land to realise the predefined vision is vitally important as it allows planners to strike when the time is right without delay. In order to implement the construction of a mega-port, one must show dexterity and courage. It is essential to defy the traffic prognoses that everybody else uses without creating white elephants¹, especially if there are concerns that the boom in intercontinental trade has come to an end.

Innovation

The second key factor after planning is innovation. Mega-ports often mean mega-complexity considering the wide variety of clients and trade routes coming together in one dynamic space. Building a mega-port is building for the future, so a keen interest in questioning business-as-usual and applying new technologies and inventions to the port business is required. It is more than reasonable to be cynical regarding a mega-port's legitimacy if it does not have links to applied science and research and development.

Interlinkages

The third key factor relates to the creation of interlinkages within the local economy. It is not just the mega-port that counts – it is what the mega-port means to the local economy, or – more often – the economy of the mega-city or the country it services. This means facilitating clusters, creating incentives for high value added sectors somehow related to the port, and being attractive to decision-makers.

There are not a lot of ports that have managed to pull off these three tricks at the same time. But it is not impossible, as the example of Singapore shows.



Should we welcome mega-ports?

This depends - as always - on perspective. One can be against mega-ports because they imply the decline of smaller ports. Shipping lines might actually prefer a larger variety of slightly smaller ports so that they have more choice, or - to put it more bluntly - more possibility to play one port against another for rates. Mega-ports can also be environmental hotspots because they concentrate a lot of the negative impacts that can be associated with ports and shipping, so they bear a large responsibility to be cleaner and greener.

However, mega-ports are also great forces of progress. They are the arenas in which new ideas are tested and applied, and thus, where high-productivity can be attained. If planned well, mega-ports

can be real, driving economic engines. As alluded to earlier, because of the added focus on mega-ports, they are actually often the greenest ports, as size justifies massive green investments.

Conclusion

Recent decades have seen the emergence of mega-ports; ports that are gigantic in terms of cargo, economic value and the land (and sea) surface that they represent. The port sector is facing larger ships and larger cities as globalisation advances, and mega-ports are the logical response to this.

Yet this is only just the beginning. Trade growth might have flattened, but there will be more mega-ports in the years to come, and even more effort to achieve mega-port status from authorities around the world. Not all of these efforts will be successful. Success is grounded in meticulous planning, a sincere interest in innovation, and the creation of links within the local economy. These factors must be harmonised to ensure success.

A mega-port development can be a force for good, as long as we are prepared to get the most out of them as a collective. Sound ports policies are - more than ever before in history - of huge importance.