



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA ***Press Review***

5 NOVEMBRE 2015



DA RADDOPPIO CANALE DI SUEZ 170MILA TEU

NAPOLI - (F.T.) Il raddoppio del canale di Suez e le nuove dinamiche logistico-marittime e produttive vedono un ampliamento del baricentro mondiale dei flussi di merci, che trasforma il Mediterraneo in un "Mediterraneo allargato" al Golfo

Arabico. Lo afferma il quinto rapporto annuale "Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo", pubblicato da Studi e Ricerche per il Mezzogiorno del Gruppo Intesa San Paolo.

Nello studio si dedica infatti un approfondimento al canale di Suez, in particolare dopo il raddoppio inaugurato il 6 Agosto, che consente una riduzione dei tempi di percorrenza stimati in 6-7 ore e porta la capacità media di traffico giornaliero a 97 navi (dalla precedente di 49). Secondo stime di "Srm" il nuovo canale potrà portare un risparmio medio di circa il 5-10% dei costi operativi totali per ciascuna nave in transito (a seconda delle rotte e delle distanze) utilizzando la rotta via Suez: sulla rotta degli scambi Far East - East Coast Usa, dunque, circa un milione di teu potrebbero essere dirottati dai vettori dalle rotte panamensi a quelle di Suez, passando quindi per il Mediterraneo.

L'Italia, che ha una quota di mercato pari al 18% del traffico transhipment nell'area Med, potrebbe quindi essere in grado di intercettare solo su questa rotta un traffico aggiuntivo pari a oltre 170mila teu.

Il raddoppio del canale, spiegano da "Srm", potrà avere un impatto particolarmente importante per i porti gateway del Nord Italia e del Mezzogiorno che ricevono una quota rilevante dei traffici via Suez: tale valore, ad esempio, raggiunge il 51% dei container movimentati a Genova e il 47% a La Spezia e quasi il 40% a Gioia Tauro. Necessario, chiaramente, un adeguamento infrastrutturale: per i porti italiani. Il nuovo canale di Suez rappresenta un'opportunità importante con maggiori navi in transito e di maggiore dimensione che richiedono quindi di adeguare urgentemente la dotazione infrastrutturale con la necessità di dragare i fondali ed investire in logistica ed innovazione.

Il protagonismo mondiale di Suez, secondo i dati Srm, vedrà aumentare anche il ruolo del Golfo, con gli Emirati in prima fila nel nuovo "Mediterraneo allargato". L'opera rafforza infatti la direttrice Europa - Mediterraneo - Suez - Golfo, che collega l'Asia alla costa orientale degli Stati Uniti. In particolare gli Emirati Arabi Uniti, il cui interscambio commerciale con l'estero nel 2014 è stato di 631,3 miliardi di dollari (4 volte superiore a quello registrato nel 2004), sono tra i Paesi più aperti al commercio internazionale: una fetta importante delle importazioni degli Eau viene infatti riesportato in altri Paesi,



configurando il Paese come uno dei principali trading hub a livello mondiale. Gli Emirati sono il terzo hub commerciale di re-export al mondo dopo Hong Kong e Singapore: il 33,9% delle importazioni degli Emirati viene riesportato verso altri mercati di sbocco.

Il raddoppio del canale di Suez rappresenta un'opportunità importante per i porti italiani

Lo sottolinea il V Rapporto Annuale di SRM evidenziando che ciò comporta la necessità di adeguare urgentemente la dotazione infrastrutturale degli scali e di investire in logistica ed innovazione

inforMARE - Oggi a Napoli, presso la sede del Banco di Napoli, è stato presentato il Quinto Rapporto Annuale di SRM su "Le Relazioni Economiche tra l'Italia e il Mediterraneo". Lo studio di quest'anno, oltre che alle relazioni commerciali ed alla presenza delle imprese italiane in questi mercati, punta ad analizzare anche le dinamiche dei traffici marittimi e l'importanza che alcune grandi infrastrutture - come il raddoppio del canale di Suez - possono avere sull'intero assetto geo-economico del Mediterraneo.

Questo obiettivo di analisi ha portato SRM ad allargare il suo ambito di attenzione anche ai Paesi del Golfo che svolgono un ruolo sempre più centrale sia per la loro funzione di hub marittimo-portuale sia per il crescente rilievo delle loro economie: «a nostro avviso - ha spiegato il direttore generale di SRM, Massimo Deandreis - quest'area, che già vale più di 45 miliardi di export per l'Italia, va proponendosi come hub logistico-marittimo negli scambi con il Medio ed Estremo Oriente, e ciò la porterà a diventare uno dei nodi centrali del commercio mondiale. Il raddoppio del canale di Suez renderà ancor più strategico il ruolo del Mediterraneo rendendo più fluidi i traffici e comportando scelte di rotta da parte dei vettori navali. La nuova direttrice Mediterraneo-Suez-Golfo va così affermandosi come un nuovo bacino di opportunità per le imprese italiane e, in particolare, per il Mezzogiorno».

Il Rapporto evidenzia che complessivamente l'export italiano verso i Paesi del Sud Mediterraneo ed i Paesi del Golfo vale 45,8 miliardi di euro, l'11,1% dell'export totale, e che l'Italia esporta verso quest'area un valore pari alla somma dell'export verso Stati Uniti e Cina. Il solo Mezzogiorno ha un interscambio con l'area del Sud Mediterraneo di 12 miliardi di euro. Inoltre l'export totale italiano verso l'area del Sud Mediterraneo è raddoppiato tra il 2001 e il 2014, una crescita maggiore di quanto registrato da Germania e Francia (69,3% e 49,6%).

In merito all'impatto del raddoppio del canale di Suez sulle relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo, il Rapporto sottolinea che l'8%-10% dell'intero traffico globale passa per il canale di Suez, attraverso il quale nel 2014 sono transitate 822 milioni di tonnellate di merci ed oltre 17.000 navi. Tra il 2000 e il 2014 il traffico delle merci attraverso il canale di Suez è aumentato del 120% e nello stesso periodo il traffico container Nord-Sud è cresciuto del 187% mentre nella direttrice opposta è aumentato del 219%.

Ponendo l'attenzione sulle direttrici di traffico marittimo di transito a Suez - osserva il Rapporto - emerge chiaramente il ruolo crescente del Golfo quale area di origine delle spedizioni. Infatti nel 2014 quest'area concentra il 34% delle spedizioni, per un valore di 137 milioni di tonnellate, ponendosi in seconda posizione rispetto al sud-est asiatico, da cui nel 2014 sono state inviate merci per 161 milioni di tonnellate.

L'analisi di SRM rileva inoltre che il nuovo canale di Suez inaugurato lo scorso 6 agosto consente una riduzione dei tempi di percorrenza che ora sono stimati in 6-7 ore e porta la capacità media di

traffico giornaliero a 97 navi (dalla precedente media di 49). Secondo stime di SRM il nuovo canale potrà portare un risparmio medio di circa il 5-10% dei costi operativi totali per ciascuna nave in transito (a seconda delle rotte e delle distanze) utilizzando la rotta via Suez. Secondo ulteriori analisi di SRM, sulla rotta degli scambi Far East - East Coast USA un volume di container pari a circa un milione di teu potrebbero essere dirottati dai vettori dalle rotte attraverso il canale di Panama a quelle attraverso Suez, passando quindi per il Mediterraneo. Dunque, l'Italia, che ha una quota di mercato pari al 18% del traffico di transhipment nell'area MED potrebbe essere in grado di intercettare solo su questa rotta un traffico aggiuntivo pari a oltre 170mila teu.

Il Rapporto specifica che il raddoppio del canale egiziano potrà avere un impatto particolarmente importante per i porti gateway del Nord Italia e del Mezzogiorno che ricevono una quota rilevante dei traffici via Suez; tale valore, ad esempio, raggiunge il 51% dei container movimentati a Genova e il 47% a La Spezia e quasi il 40% a Gioia Tauro.

Inoltre la riduzione dei costi di trasporto, unita all'incremento della capacità del canale di Suez, può avere importanti ripercussioni sia sulla gerarchia dei porti mediterranei sia sul volume di traffico in transito verso il Mediterraneo che nel 2015 si attesta al 19% della quota mondo (in crescita rispetto al 15% del 2005). Per i porti italiani, che attualmente movimentano 460 tonnellate di merci in totale - sottolinea il Rapporto - il nuovo canale di Suez rappresenta un'opportunità importante: maggiori navi in transito e di maggiore dimensione che - precisa il documento - richiedono di adeguare urgentemente la dotazione infrastrutturale con la necessità di dragare i fondali ed investire in logistica ed innovazione.

I temi e gli spunti emersi dal rapporto di SRM sono poi stati discussi nella tavola rotonda "Industria, export, logistica, portualità. Le sfide per un Mezzogiorno al centro del Mediterraneo" moderata da Alessandro Barbano, direttore de "Il Mattino", alla quale hanno partecipato Antonio Ascari, sales director Maersk Line, Alessandro Laterza, vicepresidente Confindustria Mezzogiorno e Politiche Regionali, Maurizio Massari, ambasciatore d'Italia in Egitto, Pasqualino Monti, presidente Assoporti, Riccardo Monti, presidente ICE, Marco Simonetti, vicepresidente Contship Italia, e Marco Zigon, presidente GETRA Group. Ha concluso i lavori il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio. (citt)



Presentato il 5° rapporto annuale di «Srm»

NAPOLI - È stato presentato ieri, nella sede del Banco di Napoli, il quinto Rapporto annuale di "Srm" su "Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo".

Il convegno è stato aperto dal presidente del Banco di Napoli, Maurizio Barracco e dal presidente di Srm, Paolo Scudieri. A seguire Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, e Alessandro Panaro, responsabile degli osservatori "Maritime and Mediterranean Economy" hanno presentato i risultati del rapporto.

Il rapporto di quest'anno, oltre che alle relazioni commerciali ed alla presenza delle imprese italiane in questi mercati, punta ad analizzare anche le dinamiche dei traffici marittimi e l'importanza che alcune grandi infrastrutture - come il raddoppio del canale di Suez - possono avere sull'intero assetto geo-economico del Mediterraneo. Questo obiettivo di analisi ha portato Srm ad allargare il suo ambito di attenzione anche ai Paesi del Golfo che svolgono un ruolo sempre più centrale sia per la loro funzione di hub marittimo-portuale, sia per il crescente rilievo delle loro economie.

I temi e gli spunti emersi dal rapporto di Srm sono poi stati discussi nella tavola rotonda "Industria, export, logistica, portualità".

Le sfide per un Mezzogiorno al centro del Mediterraneo" moderata da Alessandro Barbano, direttore de "Il Mattino" alla quale hanno partecipato: Antonio Ascari, sales director Maersk Line; Alessandro Laterza, vice presidente Confindustria Mezzogiorno e politiche regionali; Maurizio Massari, ambasciatore d'Italia in Egitto; Pasqualino Monti, presidente Assoporti; Riccardo Monti, presidente Ice; Marco Simonetti, vice presidente Contship Italia Group; Marco Zigon, presidente Getra Group. Ha concluso i lavori il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio.

Per Maurizio Barracco, presidente Banco di Napoli «questo annuale appuntamento con il rapporto di Srm testimonia come per noi siano fondamentali le relazioni economiche con il Sud del Mediterraneo e l'area del Golfo. Relazioni molto più fitte e importanti di quanto comunemente percepito e questo vale sia per l'Italia in generale, ma soprattutto per il Mezzogiorno e destinate a crescere ed intensificarsi con il recente raddoppio del canale di Suez che rimette al centro del traffico commerciale internazionale l'intero Mediterraneo. Questa centralità economica del mare nostrum deve essere sfruttata dall'Italia e dal Mezzogiorno in particolare, se vogliamo abbandonare la nostra perifericità e marginalità ed invece giocare un ruolo attivo nel commercio globale. E' questo un passaggio cruciale per l'economia del Sud e dell'intera nazione che dovrà competere con altri Paesi e che quindi necessita di scelte ed azioni politiche forti sul tema delle infrastrutture logistiche e portuali ma anche di una politica unitaria per lo sviluppo e la pacificazione del Mediterraneo che veda partecipi tutti i paesi europei più grandi, Russia compresa».

Per Francesco Guido, direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo e direttore generale del Banco di Napoli, «guardiamo con attenzione come lo scenario del Mediterraneo stia cambiando e come ciò impatterà sulla nostra economia. Il Sud del Mediterraneo e l'area del Golfo sono l'area di completamento alle filiere italiane che lì hanno un importante bacino produttivo, ma anche area di sbocco per le produzioni italiane, soprattutto per il made in Italy di alta gamma e qualità che sempre più stanno interessando e affascinando l'area del Golfo. Industria, export, logistica e portualità sono



quindi le diverse facce di un unico sistema che deve muoversi in modo integrato».

Paolo Scudieri, presidente di Srm ha sottolineato come «il rapporto in cinque anni ci ha raccontato come l'Italia sia sempre più proiettata verso il Mediterraneo, ma ha mostrato come lo siano anche i suoi più agguerriti competitor economici quali Germania, Francia, Cina e Stati Uniti. L'area "Mena" (Middle East and North Africa) ha ancora molto da offrire in termini di opportunità per il nostro sviluppo infrastrutturale e imprenditoriale e dobbiamo cogliere due grosse sfide. Quella imprenditoriale, perché le imprese che internazionalizzano ritengono che questi siano mercati in cui investire, e quella infrastrutturale perché un Paese che vuole avere una proiezione all'estero, deve avere al suo servizio un sistema logistico e portuale di eccellenza con la "E" maiuscola».

A margine del convegno "Srm" il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha detto che il porto di Napoli è «un enorme problema» ma la situazione «é sotto controllo»; i soldi «saranno spesi» e soprattutto «siamo sulla strada giusta». «Sono fiducioso e sto andando a verificare con il commissario gli ultimi avanzamenti nella spesa. Certo - ha spiegato Delrio - abbiamo così tante regole che hanno complicato gli iter burocratici oltre a qualche errore di troppo nel passato che hanno reso meno facile l'esecuzione dei lavori».

«Però - ha ribadito - siamo sulla strada giusta adesso e, quindi, sono convinto che nei prossimi 10-12 mesi visibilmente si noterà il cambiamento».

Con il raddoppio di Suez, il Med allargato attira flusso di merci

Studio Srm: 1 mln teu lasceranno Panama per nuovo Canale

(di Francesco Tedesco). (ANSAMED) Napoli, 2 nov - Il raddoppio del Canale di Suez e le nuove dinamiche logistico-marittime e produttive vedono un ampliamento del baricentro mondiale dei flussi di merci, che trasforma il Mediterraneo in un "Mediterraneo Allargato" al Golfo Persico. Lo afferma il quinto rapporto annuale "Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo", pubblicato da Studi e Ricerche per il Mezzogiorno del Gruppo Intesa San Paolo. Nello studio si dedica infatti un approfondimento al Canale di Suez, in particolare dopo il raddoppio inaugurato il 6 agosto 2015, che consente una riduzione dei tempi di percorrenza stimati in 6-7 ore e porta la capacità media di traffico giornaliero a 97 navi (dalla precedente di 49). Secondo stime di SRM il nuovo canale potrà portare un risparmio medio di circa il 5-10% dei costi operativi totali per ciascuna nave in transito (a seconda delle rotte e delle distanze) utilizzando la rotta via Suez: sulla rotta degli scambi Far East-East Coast US, dunque, circa 1 milione di TEUS (unità di misura dei cargo, equivalente a 40 metri cubi ndr.) potrebbero essere dirottati dai vettori dalle rotte Panamensi a quelle di Suez, passando quindi per il Mediterraneo. L'Italia, che ha una quota di mercato pari al 18% del traffico transhipment nell'area MED, potrebbe quindi essere in grado di intercettare solo su questa rotta un traffico aggiuntivo pari a oltre 170 mila TEU. Il raddoppio del Canale, spiegano da Srm, potrà avere un impatto particolarmente importante per i porti gateway del Nord Italia e del Mezzogiorno che ricevono una quota rilevante dei traffici via Suez: tale valore, ad esempio, raggiunge il 51% dei container movimentati a Genova e il 47% a La Spezia e quasi il 40% a Gioia Tauro. Necessario, chiaramente, un adeguamento infrastrutturale: per i porti italiani - che attualmente movimentano 460 tonnellate di merci in totale - il nuovo Canale di Suez rappresenta un'opportunità importante con maggiori navi in transito, ma di maggiore dimensione che richiedono quindi di adeguare urgentemente la dotazione infrastrutturale con la necessità di dragare i fondali ed investire in logistica ed innovazione. Il protagonismo mondiale di Suez, secondo i dati Srm, vedrà aumentare anche il ruolo del Golfo, con gli Emirati in prima fila nel

nuovo "Mediterraneo allargato". L'opera rafforza infatti la direttrice Europa-Mediterraneo-Suez-Golfo, che collega l'Asia alla costa orientale degli Stati Uniti. In particolare gli Emirati Arabi Uniti, il cui interscambio commerciale con l'estero nel 2014 è stato di 631,3 miliardi di dollari (4 volte superiore a quello registrato nel 2004), sono tra i paesi più aperti al commercio internazionale: una fetta importante delle importazioni degli Eau viene infatti riesportato in altri paesi, configurando il Paese come uno dei principali trading hub a livello mondiale. Gli Emirati sono il terzo hub commerciale di re-export al mondo dopo Hong Kong e Singapore: il 33,9% delle importazioni degli Emirati viene riesportato verso altri mercati di sbocco. (ANSAMED)

MSC Crociere riduce del 40% l'offerta passeggeri su Venezia

La notizia scatena la replica di Costa (Autorità portuale) e il duro attacco di Zoppas (Confindustria) contro l'immobilismo delle istituzioni

Genova – La celebrazione a Genova del completamento del programma Rinascimento su quattro navi di MSC Crociere è stata l'occasione colta da Gianni Onorato, amministratore delegato della compagnia, per annunciare un netto taglio della capacità passeggeri in Adriatico. "Nel 2016 MSC ridurrà del 40% l'offerta passeggeri dal porto di Venezia dirottandola su altri itinerari nel Mediterraneo

e in Nord Europa". Il manager ha aggiunto che "è difficile per le compagnie pianificare gli scali in Adriatico nella situazione attuale. Siamo dei ligi esecutori anche se non esistessero norme che limitano l'ingresso delle grandi navi a Venezia e a noi non interessa transitare per il Canal Grande, ci basta portare le navi in città. Il settore non può essere ingiustamente massacrato".

Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale di Venezia ha subito commentato queste affermazioni dicendo: "Questo non è il momento di fughe in avanti (o indietro) da parte di nessuno. Capisco l'inquietudine delle compagnie crocieristiche, ma questo è il momento nel quale occorre incalzare ogni autorità competente a fare la propria parte senza ulteriori indugi. La soluzione c'è. È possibile approvarla presto, e riorganizzare attorno a essa misure transitorie di mitigazione del transito per il 2016 e misure definitive di sostegno finanziario alla città anche da parte di questa piccola parte di imprese che si avvantaggiano del suo nome. Un esempio da estendere presto a molti altri per il bene di Venezia".

In settimana il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, e lo stesso presidente dell'Autorità portuale hanno presentato il progetto "Tresse nuovo", una via navigabile alternativa che, con un raccordo di 2,2 chilometri (di cui 1,2 chilometri di nuovo canale), servirà a far uscire le navi dal bacino di San Marco. Il progetto, che sarà ora presentato a Regione e Ministero delle Infrastrutture, prevede un intervento della durata di 20 mesi, per 114 milioni di costo (più 25 di attività accessorie), compreso lo spostamento dei sottoservizi.

Sul tema è intervenuto anche Matteo Zoppas, presidente di Confindustria Venezia, dicendo: "A perdere non è solo Venezia ma tutta l'Italia. L'Italia perde per l'incertezza normativa che mina le attività produttive. Perde la politica che non è stata in grado di risolvere le impasse locali, non proteggendo di fatto i posti di lavoro. Si è accettato l'invito ad uscire dal bacino di San Marco e il problema si è spostato sulle continue bocciature delle soluzioni alternative. Senza curarci del fatto che ci stiamo facendo ridicolizzare dal mondo intero per le strumentali begarre

mediatiche sul tema. Il governo si è dichiarato vicino alle imprese. Ora lo dimostri. Scegli la soluzione e dia la certezza delle regole, nei fatti. Subito! Risolva il problema, preservando 5.000 posti di lavoro".

Il duro attacco di Zoppas prosegue così: "Perde un sistema che non è stato in grado di tutelare l'economia locale. Perdono gli imprenditori perché ancora una volta sono penalizzati dal sistema stesso. Perdono i lavoratori e la loro famiglia. Preferendo altre mete, la posizione di MSC Crociere ci ha dato un forte segnale di come non siamo più in grado di creare opportunità ma di distruggerle, confermando che nel nostro Paese esiste una forte spinta anti-competitiva. Purtroppo non siamo in grado di apprezzare le cose quando le abbiamo. Le diamo per scontate".

Lo sfogo del presidente di Confindustria Venezia si conclude con una stoccata rivolta al ministro Dario Franceschini "In merito a un ipotetico quanto assurdo spostamento da Venezia a Trieste dell'hub crocieristico dell'Alto Adriatico. Le parole dell'Amministratore Delegato di Msc, Gianni Onorato non sono altro che la concretizzazione, inevitabile, dello scenario che avevamo ipotizzato già un anno fa: quello di far eliminare Venezia dalle nuove rotte programmate dalle grandi compagnie di navigazione a favore probabilmente di scali esteri. Il tempo è finito e non ci sono più scuse. La notizia del disimpegno di Msc Crociere unita alla presentazione del nuovo tracciato da parte del Comune di Venezia e dell'Autorità Portuale, sono l'ultima occasione per richiamare il Governo alle proprie responsabilità".

Nicola Capuzzo

Shanghai port's biggest operator is hit by China's economic slowdown

Shanghai port's biggest operator Shanghai International Port Group Co Ltd has announced an 18.3% fall in its net profit for the third quarter of 2015 compared to the same period last year amid China's economic growth slowdown.

The terminal operator, which reported a CNY1.4bn (US\$220.9m) net profit in the third quarter this year in a filing on the Shanghai stock exchange, announced that its net profit in the first nine months of 2015 fell by 3.3% to CNY4.5bn (US\$710.4m).

According to Elkon, a data and financial analysis software provided by Thomson Reuters, the company's data showed that the operator's third quarter net profit fall marked the first decrease since the second quarter of last year.

The company reported a 4.2% rise to CNY22.3bn (US\$3.5bn) in its operating income in the third quarter of 2015, compared to the same period last year.

The National Bureau of Statistics of China (NBS) reported in October that the country's gross domestic product (GDP) increased by 6.9% in the third quarter of 2015 in inflation-adjusted terms, marking the slowest quarterly growth rate since the first quarter of 2009.

Cosco plans regular sailings along Northern Sea Route

Chinese shipping line Cosco is conducting a feasibility study on regular services on the Northern route between Asia and Europe.

A spokesperson told the *Wall Street Journal* that the company is considering buying second-hand or new-build ships for potential routine services.

The state-owned line has made two test runs already, one in 2013 and one in October 2015, with its Yong Sheng general cargo ship, the only ship in its fleet with an icebreaking hull.

The Northern Sea route, which passes over the North of Russia and Norway, is estimated to reduce travel times between China and Northern Europe by around two or three weeks.

The extent to which the route is blocked by ice the whole year round is reducing as global warming increases temperatures and the ice caps melt.

Chinese state media has supported the initiative, labelling the Northern Sea Route the "most economical solution" for shipping between Asia and Europe, the world's busiest trade route.

The Russian government, led by Prime Minister Dmitry Medvedev, is promoting the route as an alternative to the Suez Canal and is investing over US\$1bn in related infrastructure.

However, shipping lines fear that Russia could use its monopoly on support services along the route to charge high prices.

The cost and scarcity of icebreakers and the lack of rescue services along the route are other factors which may cause hesitation from shipping lines.

Cosco officials told *The Wall Street Journal* that they would probably announce their plans for a Northern Sea Route fleet by the end of 2015.

Asia-Europe rates jump threefold

Demand and prices surge ahead of planned November GRIs, but analysts warn of increased overcapacity in the weeks ahead

Carriers on the Asia-Europe trade have finally been rewarded as freight rates surged last week ahead of their planned November general rate increases ranging from \$750 to \$1,200 per teu. However, one analyst indicated the surge may be short-lived, caused by a resumption of factory production following China's national holidays and a rush to ship out cargo before any GRI implementation.

The latest Shanghai Containerised Freight Index shows that freight rates on the Asia-north Europe and Asia-Mediterranean trades recorded their highest ever weekly rises, both in percentage and monetary terms, as reports of improved utilisation levels toward the end of October proved correct and carriers managed to push through the extraordinary price hike.

On the Asia-north European trade spot market rates were up by whopping \$757, or 327.7%, to \$988 per teu, while on routes to the Mediterranean from Asia they climbed some \$602, or 298%, to \$804 per teu, representing the highest level witnessed on the SCFI since the end of July for either trade.

Whether lines can sustain rates at this level, however, is another matter.

Earlier last week, Alphaliner noted how carriers had already started to remove excess capacity in line with the winter slack season and the traditional slowdown in demand.

On the Asia-north Europe trade, carriers have effectively withdrawn three and a half strings to north Europe since the start of September, which is the equivalent of 35,000 teu per week or roughly 12% of total fleet capacity.

However, Alphaliner warned that these capacity cuts are still insufficient to address the supply and demand imbalance in the market, and as such it expects freight rates to remain weak over for the rest of 2015.

Moreover, the analysts also doubted the longevity of the current level of demand, as it is thought that this sudden increase in traffic can be attributed to the resumption of factory production in China following its national holidays and a rush to ship out cargo before any GRI implementation.

On the transpacific trade last week, member lines of the Transpacific Stabilization Agreement also managed to push through their respective GRIs to the US east coast and US west coast from Asia, however only partially.

With capacity utilisation on transpacific services at its lowest levels since March and reports of a drop in demand toward the end of the peak season, which would coincide with the news last week of a sharp drop in the growth of the US economy in the third quarter, carriers could only muster average price increases to the west and east coast of the US of 16.9% and 8.8%, respectively.

Following these increases, freight rates on the Asia-US west coast trade currently stand at \$1,363 per teu, while those to the Atlantic seaboard sit at \$2,354 per teu, according to the latest SCFI.

Drewry's Hong Kong-Los Angeles benchmark dropped 8% last week to \$1,218 per teu, but is expected to climb over the next week to reflect the partial realisation of GRIs.

Similar to the situation on the Asia-Europe trade, for transpacific carriers the question will be whether capacity cuts will

be sufficient to ensure rate stability in the weeks ahead.

With the surge in rates on the Asia-Europe trade and gains on transpacific services, as well as a rise in rates to the Middle East and Oceania from Asia, the SCFI Comprehensive Index rose by 41.1% to 759 points to its highest level since the final week of July.

Plenty of sellers but few takers in weak container market

Hapag-Lloyd is pushing ahead with its proposed initial public offering despite the weak market reception, slashing its offer price from €23-€29 per share to a lowered range of only €20-€22. The company's existing shares are now valued at only €2.01 Bn, based on the low end of the revised IPO price range, compared to a book value of €4.66 Bn as at the end of August 2015, implying a 55% discount to book value for Hapag-Lloyd's existing shares.

Hapag-Lloyd shares are now due to begin trading on 6 November, just ahead of the release of the carriers 3rd quarter financial results on 11 November when the company is expected to report substantially weaker quarter-on-quarter operating results. (See also newsletter Issue 42 on Hapag-Lloyd's low valuation).

Meanwhile, the planned merger of the two Chinese state-owned carriers, COSCO and China Shipping, remains in limbo. Shares in the two groups' publicly listed subsidiaries have been suspended since 10 August pending an official announcement on a corporate reorganisation (See Alphaliner issue 2015-32).

The process is taking much longer than initially anticipated due to the complex web of cross shareholdings and alleged mismanagement, as well as the poor performance of the dry bulk and container shipping units. China COSCO, which includes the COSCO Group's container shipping, container leasing, dry bulk and terminals business, reported a net loss of RMB 1.708 Bn (\$273 M) in the third quarter while CSCL posted a net loss of RMB 1,048 Bn (\$167 M).

Among the carriers that released their 3rd quarter results last week, APL reported a net loss of \$96 M. APL's parent company, NOL, is rumoured to be up for sale but has so far not been able to secure any serious bids for the chronically loss-making liner company.

Korean media also reported last week that the Korean government is pressing for a merger of Hanjin Shipping with Hyundai Merchant Marine (HMM) as the two carriers have been struggling to raise fresh capital and have resorted to selling non-container shipping assets to stay afloat. HMM issued a stock exchange statement on 29 October to deny that it had received any government request for a merger. However, Hanjin Shipping said that such a request was received but such a move will be "hard to materialise".

Finally, Zim was also reported to be seeking a public share offer with two banks - Bank of America Merrill Lynch and Barclays - said to have been appointed to lead the IPO, which is scheduled to be launched in the first half of 2016. Zim was forced to restructure \$1.43 Bn of its debt in 2014 due to mounting losses, with creditors taking over 68% of the company's shares.