



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

1 MARZO 2013

Taranto, consegnati i lavori della vasca di colmata

A **Taranto** sono stati consegnati i lavori di costruzione della **vasca di colmata** destinata ad accogliere i materiali del dragaggio che verrà eseguito per l'adeguamento dei fondali alle esigenze dei nuovi traffici marittimi previsti. Con la consegna di questi lavori - si legge in una nota dell'**Autorità portuale** - ricompresi nel più ampio progetto di "Piastra Portuale di Taranto", è stato dato avvio anche alle opere marittime, mentre sono in corso già da alcune settimane le attività per lo sgombero ed il recupero delle aree "ex Squadra di Rialzo" destinate ad accogliere l'infrastruttura della Piattaforma Logistica". A breve infatti, sarà il turno della nuova diga foranea di protezione del porto, dell'allargamento strutturale della banchina di Levante e dei lavori della piattaforma logistica. I dragaggi serviranno per accogliere le grandi navi da 13 e 14 mila teu che necessitano di fondali profondi almeno **16 metri e mezzo**.

Porti: Taranto, consegnati lavori della vasca di colmata

(ANSA) - TARANTO, 26 FEB - Consegnati i lavori di costruzione della vasca di colmata destinata ad accogliere i materiali del dragaggio che sara' eseguito nel porto di Taranto per l'adeguamento dei fondali del 'IV Sporgente' alle esigenze dei nuovi traffici marittimi previsti. Con la consegna di questi lavori, compresi nel piu' ampio progetto di 'Piastra Portuale di Taranto', e' stato dato avvio anche alle opere marittime, mentre sono in corso gia' da alcune settimane le attivita' per lo sgombero e il recupero delle aree 'ex Squadra di Rialzo' destinate ad accogliere l'infrastruttura 'Piattaforma Logistica'. (ANSA).



28 febbraio 2013

**PRESIDENTE ASSAGENTI
FRONTE DEI NOLI, 2013
ANCORA DIFFICILE****Genova - Presidente Gian Enzo Duci, cosa dovranno aspettarsi gli agenti marittimi genovesi per i prossimi mesi di attività?**

«Il 2013 sarà un anno nel quale non sono previsti grossi cambiamenti rispetto al 2012. Stiamo però assistendo ad una crisi che in maniera sempre più insistente sta aggredendo la categoria dei broker che stanno pagando a caro prezzo il continuo abbassamento dei noli, indipendentemente dal fatto di essere su Genova o in altre città d'Italia. A questo si aggiunge poi la debolezza del cambio dollaro-euro che di certo non gioca a loro favore. Il settore tramp ha invece avuto diverse difficoltà derivanti dalle problematiche che si sono avute al Terminal Rinfuse e relative alla questione dell'Iva ma è anche necessario pensare in maniera decisiva a quella che sarà la logistica del petrolio nell'immediato futuro».

Nel 2012 il Vte ha raggiunto il record storico di movimentazione di 1.262.000 teu. Qualche settimana fa è stato chiuso il mese di gennaio con 93.977 teu, nuovo massimo di sempre per i primi trenta giorni dell'anno. Cosa rappresentano questi dati?

«Quello appena passato è stato un anno positivo per il porto di Genova che ha saputo andare in controtendenza rispetto a molti altri scali italiani sfruttando nel miglior modo possibile alcune situazioni che si sono venute a creare. Ma oggi è il mercato mondiale che sta cambiando e non ci troviamo di fronte ad una crisi dei traffici quanto piuttosto ad un problema del costo dei noli che al momento è molto basso. E tutte le agenzie marittime guadagnano proprio in media a questa percentuale. Il problema, al momento, è dato dal fatto che non c'è equilibrio tra la merce in circolazione e la flotta, nettamente superiore nel numero di unità, rispetto a quelle che sono le reali richieste dei clienti. Stanno cambiando le strategie e gli operatori puntano a toccare sempre

meno porti, quelli strategici, con imbarcazioni più grandi e che viaggiano a velocità ridotte».

Secondo alcuni questi numeri da record sono un fuoco di paglia, lei che dice?

«Non credo proprio, questa non è una tendenza reversibile e non solo lo confermano i dati ma anche quella che è l'attuale logica di mercato che andrà avanti seguendo questa linea anche nei prossimi anni. Lo scalo genovese ha dalla sua una posizione geografica di primo piano che continuerà ad essere uno dei fattori determinanti per il proprio sviluppo».

Per il porto può essere preoccupante un rallentamento del mercato asiatico?

«Le economie asiatiche stanno frenando ma questo è un concetto molto relativo. Stiamo parlando di realtà che continuano comunque a crescere in maniera rilevante, nonostante la perdita di qualche punto percentuale. Per Genova questa leggera differenza non può avere una grande importanza. Anzi, stiamo parlando di Paesi che a differenza del passato stanno iniziando ad essere anche importatori e non più solo esportatori di merce. Questo non può che fare bene ai traffici creando un rialzo nel prezzo dei noli visto che sempre meno contenitori viaggeranno vuoti. L'Asia sta



cominciando ad essere anche un continente di consumo ed in Cina, ad esempio, si sta formando quella classe media che non si limita più solo a produrre».

In molti credono che Assagenti, nell'ultima campagna elettorale, abbia apertamente appoggiato la candidatura di Roberta Oliaro. Corrisponde al vero?

«L'associazione non ha appoggiato nessun candidato visto che le associazioni di categoria non possono certo fare cose di questo tipo. Io invece sì, personalmente ho fatto il tifo per Roberta».

Quello del nuovo Governo non sarà un ruolo facile. E chi si occuperà di porti, per non deludere le aspettative di un intero settore, dovrà rimediare a tutte le cose che non sono mai state fatte negli ultimi anni...

«Se non è possibile chiedere alla politica di attuare una scelta sensata e ridurre il numero di Authority è bene che venga data la possibilità ai porti di fare una vera e propria selezione naturale. Serve autonomia finanziaria ma anche gestionale in modo tale che i maggiori scali italiani possano far valere tutta la loro importanza. Le cose, così come sono ora, non possono funzionare e gli agenti marittimi genovesi non sono di certo l'unica categoria che ormai da troppo tempo chiede che si intervenga a favore dell'intero comparto marittimo, lavorando con leggi e norme su un insieme di punti che

dovranno necessariamente essere presi in considerazione da chi siederà in Parlamento»

In Cina traffici teu +14,4%

27 febbraio 2013 |

LONDRA – Lo scorso mese di gennaio i porti cinesi hanno movimentato un traffico di 862 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del 17,5% rispetto al gennaio 2012. I soli porti marittimi hanno totalizzato un traffico di 600 milioni di tonnellate (+14,0%), mentre gli inland port hanno movimentato 262 milioni di tonnellate (+26,3%).

Il solo traffico containerizzato è stato pari complessivamente a 15.499.900 container teu, con un incremento del 14,6% rispetto al gennaio 2012, di cui 14.001.900 teu movimentati dai porti marittimi (+14,4%) e 1.498.000 teu dai porti fluviali/inland (+15,9%). Tra i principali scali per volume di traffico, il porto di Shanghai ha movimentato 2.900.000 teu (+10,7%), Shenzhen 1.994.300 teu (+3,2%), Ningbo-Zhoushan 1.600.600 teu (+12,3%), Qingdao 1.391.700 teu (+14,1%) e Guangzhou 1.182.400 teu (+22,3%). Come si vede, gli incrementi sono forti. Il che lascia pensare che la locomotiva cinese si sia rimessa in movimento dopo il temporaneo rallentamento della seconda metà del 2012. Potrebbe essere un segnale positivo anche per la crescita dei traffici negli scali italiani meglio collegati con il Far East.

INFRASTRUTTURA E VEZIONE QUALE GOVERNANCE?

Proprio quando ci si avvicina al passo decisivo per una concreta liberalizzazione del mercato ferroviario, aumentano gli oppositori ad un simile passo

Nemmeno il tempo di essere presentato e già il IV pacchetto ferroviario ha ricevuto sonore critiche da parte di chi nell'attuale situazione forse ci si trova davvero bene. Andiamo con ordine: il documento è stato predisposto lo scorso gennaio dalla Commissione Europea per combattere ed eliminare tutte le barriere rimaste a impedire la nascita di uno spazio ferroviario unico. Diversi i settori e le aree d'intervento. Si occuperà dell'efficienza delle norme, specialmente quelle che vanno incontro alle esigenze dei costruttori che ad oggi lamentano una burocrazia sfrenata che non permette un facile accesso dei mezzi alla rete europea (si parla di oltre 60-80 passaggi necessari alle case produttrici per omologare un veicolo per l'intera rete continentale). L'Agenzia ferroviaria europea sarà inoltre l'unico ente in grado di rilasciare l'autorizzazione all'immissione dei veicoli sul mercato e del certificato pan-Ue di sicurezza degli operatori. A preoccupare però gli stakeholder del mercato ferroviario sono piuttosto i provvedimenti contenuti riguardo all'apertura alla concorrenza di altri operatori delle reti nazionali, che spesso ricorrono ad ostacoli regolamentari per impedi-

re l'ingresso di operatori esterni. Il IV pacchetto provvederà alla riduzione delle spese amministrative per le imprese ferroviarie, così da favorire l'ingresso sul mercato di nuovi operatori. Le norme garantiranno una riduzione del 20% sia dei tempi di accesso al mercato per una nuova impresa, che di costo e durata della procedura di autorizzazione del materiale rotabile. Si tratta di un risparmio complessivo per le imprese di circa 500 milioni di euro entro il 2025. Un'altra grande novità sarà l'apertura del mercato interno di tutti i Paesi a partire dal 2019 grazie soprattutto ad una gestione separata dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto. Perché l'accesso alla ferrovia avvenga in maniera equa e aperta a tutti, le reti saranno gestite da manager dell'infra-

struttura indipendenti e coordinate a livello Ue per favorire lo sviluppo di una rete genuinamente europea. Per far sì che lo sviluppo della rete avvenga in maniera utile per tutti gli operatori, la Commissione ha elencato diverse proposte tra cui quella di rafforzare la figura del gestore dell'infrastruttura in modo da dargli il controllo di tutte le funzioni centrali della rete ferroviaria come la pianificazione degli investimenti sull'infrastruttura, la gestione quotidiana e la manutenzione e la pianificazione degli orari. Inutile dire che i gestori dell'infrastruttura debbano essere operativamente e finanziariamente indipendenti da tutti gli operatori che assicurano la circolazione dei treni, unica soluzione in grado di annullare a monte qualsiasi forma di conflitto d'interessi e garantire a tutte le imprese un accesso alla rete non discriminatorio. Proprio sulla base di questa decisione la Commissione si stava muovendo verso l'obbligo per gli operatori ferroviari nazio-

■ nali ad operare una netta separazione della gestione della rete. Il fatto però non è andato giù al Cer, i maggiori operatori europei, guidata in questa fase dall'amministratore delegato di Trenitalia Mauro Moretti. Con un comunicato il Cer ha fatto sapere di essere d'accordo con "la proposta della Commissione per l'apertura dei mercati ferroviari nazionali alla concorrenza commerciale. Tuttavia - continua il comunicato - Cer non può sostenere il tentativo della Commissione di imporre la gara aperta come l'unico meccanismo per l'organizzazione di obblighi di servizio pubblico e dubita anche dell'applicabilità delle soglie proposte per le dimensioni e la portata dei contratti Pso". Soprattutto il Cer non sembra aver digerito "l'insieme sproporzionato

delle misure proposte in tema di separazione tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie: l'attuale legislazione contiene già importanti meccanismi di salvaguardia contro le distorsioni della concorrenza. Quindi, pur apprezzando il fatto che la Commissione abbia fatto un passo indietro nell'imporre una separazione verticale come unico modello strutturale per le imprese ferroviarie, è difficile comprendere perché la Commissione continui nel tentativo di limitare le opzioni a disposizione degli Stati membri in modo drammatico". Forse l'ad di Fs, con gli altri di Francia e Germania, non hanno digerito che la Commissione ponesse dei limiti sostanziali a chi,

non volendo rinunciare all'infrastruttura, voglia mantenere intatta la gestione della

rete con quella dell'operatore ferroviario. Più precisamente nella proposta di Kallas è ben chiarito il fatto che qual'ora non vi siano sufficienti garanzie d'indipendenza, fermo restando la possibilità di mantenere entrambe le gestioni, l'Europa potrà precludere l'operatività della compagnia ferroviaria in questione nei mercati ferroviari di altri paesi della Ue. Si unisce in coro alla protesta delle ferrovie europee anche la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (Etf) che critica aspramente il IV pacchetto ferroviario definendolo ideologico e poco bilanciato e accanendosi anch'essa, in particolare con l'introduzione delle gare d'appalto obbligatorie per tutti i servizi pubblici di trasporto ferroviario passeggeri e la liberalizzazione di tutti i servizi ferro-

viari nazionali passeggeri, soprannominata nella normativa comunitaria "open access competition", ma non solo. L'Etf respinge senza indecisioni la scissione della gestione dell'infrastruttura dalle operazioni di servizio. Secondo la Federazione il pacchetto farebbe venire meno i diritti degli Stati membri di scegliere autonomamente l'organizzazione del trasporto pubblico, come invece garantisce il protocollo 26 del trattato di Lisbona. Etf punta anche il dito contro la discriminazione messa in atto dall'"open access competition" nei confronti delle linee meno redditizie senza garantire quindi i principi di universalità ed accessibilità dei servizi ferroviari. Il presidente della sezione ferroviaria di Etf, Guy Greivelding, ha dichiarato che la sua asso-

ciatione critica in particolar modo "il fatto che, laddove la concorrenza nel settore del trasporto pubblico passeggeri su rotaria sarà obbligatoria per tutti gli Stati membri dell'Ue, le condizioni sociali e la tutela del personale sarà lasciata dalla decisione delle autorità locali, senza alcun obbligo. La Commissione europea - ha proseguito il numero uno di Etf - conferma una volta di più il suo approccio ideologico: si all'apertura del mercato, ma non alla tutela delle condizioni sociali dei lavoratori". Paura che però non sembrano essere alimentate dalle reali intenzioni della Commissione,

che all'interno del pacchetto ferroviario ha pensato ai lavoratori ponendo clausole di salvaguardia delle specifiche professionalità, anche nel caso d'ingresso di nuovi ope-

ratori, imponendo alla nuova impresa che si aggiudicasse il contratto di servizio pubblico di assorbire il personale della vecchia impresa al momento del passaggio di consegne, andando oltre gli obblighi generali sul trasferimento di imprese sanciti dalla Ue. Scelte derivate dall'esperienza maturata negli Stati membri che hanno aperto i relativi mercati, nei quali sono stati creati maggiori e migliori posti di lavoro. Come detto nel precedente articolo nei prossimi 10 anni le ferrovie vedranno andare in pensione un terzo del loro organico, un fatto che va affrontato non solo come una sfida, ma anche come un'occasione: quella di attirare a sé una forza lavoro competente e motivata, reagendo al contempo a un contesto nuovo e più competitivo ■

FERROVIA VERSO LO SPAZIO UNICO EUROPEO



**Si fa complicato il rilancio della
modalità ferroviaria attraverso
una profonda e radicale
riorganizzazione del sistema di
trasporti del Vecchio continente**

di **DANIELE CAPORALE**

La Commissione europea, lo scorso 30 gennaio, ha presentato il IV pacchetto ferroviario che prevede il miglioramento della qualità e l'incremento dell'offerta dei servizi ferroviari europei e che, da qui all'estate, aprirà un acceso dibattito che si annuncia particolarmente difficile dati i delicati punti che lo stesso documento tratta. Quest'ultimo si presenta come il passo più importante che l'Europa abbia mai compiuto soprattutto in tema di liberalizzazione del mercato ferroviario merci e passeggeri. Il pacchetto nasce in un preciso periodo storico, quello in cui il governo europeo ha deciso di investire quasi tutto sul trasporto su ferro. Non a caso il libro bianco del 2011 in cui viene trattata sotto diversi punti di vista la politica comunitaria sui Trasporti dà come unica risposta alla congestione del traffico merci e passeggeri proprio il trasporto ferroviario, che, allo stesso tempo, è anche l'unico espediente per interrompere la forte dipendenza dal petrolio che caratterizza la maggior parte del trasporto attuale. Il piano prevede infatti uno

spostamento su rotaia del 30% dei viaggi sopra i 300 chilometri entro il 2030 e del 50% di quest'ultimi entro il 2050. Inoltre il progetto delle reti Ten-T, in costante aggiornamento e sviluppo, prevede che proprio entro il 2050 venga completata la rete europea dell'Alta velocità, ma che venga triplicata entro il 2030 e, sempre entro quell'anno, che la maggior parte degli spostamenti di persone all'interno dell'Unione europea avvenga in treno. C'è però da registrare la fine del mandato del governo Barroso nel 2014 e la voglia di accelerare i processi di sviluppo dei programmi per renderli quanto meno "realizzabili" senza che restino cifre utopistiche destinate ad una deludente archiviazione. In particolare il commissario ai trasporti Siim Kallas, che più di tutti si è adoperato a far

si che il prossimo esecutivo europeo venga messo nella condizione di poter proseguire il lavoro svolto fin qui, ha dichiarato che "le ferrovie europee si stanno avvicinando a uno snodo di grande importanza. Di fronte alla stagnazione o al declino del mercato ferroviario in molti Paesi europei la scelta da compiere è semplice. Possiamo adottare ora le decisioni drastiche ne-

veranno di fronte a numerosi piani di ristrutturazione per aumentare produttività ed efficienza, requisiti quanto mai vitali in un mercato che si appresta ad essere liberalizzato ■

cessarie per ristrutturare il mercato ferroviario europeo al fine di incoraggiare l'innovazione e la fornitura di servizi migliori. E in questo caso le ferrovie potranno tornare a crescere a beneficio dei cittadini, delle imprese e dell'ambiente. O possiamo imboccare l'altro binario. Accettare il declino irreversibile verso un'Europa in cui le ferrovie costituiscano un giocattolo di lusso per pochi paesi ricchi ma siano economicamente insostenibili nella maggior parte degli altri data la scarsità di fondi pubblici disponibili". Purtroppo però gli obiettivi prefissati sembrano ancora lontani anni luce stando a quanto rilevato dal 2000 ad oggi, periodo nel quale la quota modale del trasporto ferroviario merci è diminuita dall'11,5 all'attuale 10,2%. Il trasporto passeggeri è rimasto

invece costante, intorno al 6%, ma è interessante il dislivello che c'è tra Paesi come l'Ungheria, che ha registrato una riduzione di persone viaggianti del 10% e altri come la Svezia che ha registrato un incremento del 20%, quasi a rimarcare quanto detto da Kallas. Inoltre, secondo l'ultimo studio dell'Eurobarometro solo il 6% dei cittadini europei usa il treno almeno una volta a settimana e tra i consumatori i servizi ferroviari occupano solo il ventisettesimo posto sui trenta servizi di mercato presi in esame. L'industria ferroviaria europea genera comunque un fatturato annuo di oltre 73 miliardi di euro ed occupa oltre 800.000 persone, delle quali circa il 30% andrà in pensione nei prossimi dieci anni, mentre le aziende ferroviarie si tro-

Nell'esercizio 2011-12 il traffico delle merci nei porti indiani è cresciuto del 3%

Nel periodo aprile-settembre 2012 registrato un incremento dell'1,8%

~~inforMARE~~ - Nel periodo annuale aprile 2011 - marzo 2012 il traffico delle merci movimentato dai porti indiani è ammontato a 911,7 milioni di tonnellate, con una crescita del 3% rispetto al periodo annuale precedente. Lo ha reso noto il governo di Nuova Delhi, precisando che i principali porti nazionali (Kolkata, Haldia, Paradip, Vizag, Ennore, Chennai, Tuticorin, Cochin, Mangalore, Mormugoa, Mumbai, Nhava Sheva e Kandla) hanno registrato complessivamente una flessione dell'1,7% del traffico, sceso a 560,15 milioni di tonnellate, che è stata compensata da un incremento dell'11,5% del traffico totalizzato dai porti minori.

Nella prima metà dell'esercizio 2012-13 (periodo aprile-settembre 2012) il traffico movimentato dai porti indiani è aumentato dell'1,8%, con un contributo alla crescita da parte dei porti minori pari al +10,3%. (M)

Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dal porto di Genova è diminuito del 9,3%

Calo delle rinfuse. Le merci containerizzate sono aumentate del 3,7%

~~inforMARE~~ - Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dal porto di Genova ha registrato una contrazione complessiva del 9,3% a causa della riduzione dei volumi di rinfuse. Il traffico si è attestato ad un totale di 3,9 milioni di tonnellate rispetto a 4,3 milioni di tonnellate movimentate nel gennaio 2012.

Nel settore delle merci varie il traffico è cresciuto globalmente del 6,3% a 2,1 milioni di tonnellate, di cui 1,5 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+3,7%) totalizzate con una movimentazione di 156.070 container teu (+3,8%) e 586mila tonnellate di merci convenzionali (+14,0%).

Il traffico delle rinfuse secche è diminuito del 19,6% a 42mila tonnellate, a cui si aggiungono altre 5mila tonnellate di rinfuse solide (+17,1%) e 277mila tonnellate di siderurgici movimentate nel comparto industriale.

Il volume complessivo degli oli minerali è ammontato a 1,3 milioni di tonnellate (-26,7%). Le altre rinfuse liquide sono cresciute dell'1,3% a 67mila tonnellate, di cui 20mila tonnellate di oli vegetali e vino (-35,3%) e 47mila tonnellate di prodotti chimici (+33,0%).

Il traffico dei passeggeri è diminuito complessivamente dell'11,6% a 101mila unità, di cui 65mila passeggeri dei traghetti (-12,2%) e 37mila crocieristi (-10,5%).

Rise in container throughput in January

Ports see traffic boost as shipments are pushed forward for China's new year holiday

Container volumes across global ports jumped by over 2% in January as shipments were brought forward as a result of the closure of manufacturing sites in China for the new year celebrations, according to one leading index.

The latest seasonally adjusted container throughput index compiled by Germany's Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung and the Institute of Shipping Economics and Logistics increased by 2.3% to reach 117.6 in January, compared with December.

"The January figures can be expected to be influenced by Chinese new year celebrations," said RWI and ISL.

"Experience shows that many production sites close during the celebrations and will try to deliver in advance, which gives a push to transport in January."

The two organisations warned that February's container volumes would be negatively impacted by the closure of factories, with a knock-on effect felt by European and American ports in March because of the time taken to sail from Asia.

The January "flash forecast" is based on a sample of 39 ports handling roughly 75% of the traffic represented in the index. Other ports will report their figures over the coming weeks and the index will be adjusted accordingly.

Asia-Europe spot rates dip after Chinese New Year rush

Analysts question whether carriers have done enough to prevent more price erosion and can sustain March GRIs

Asia-Europe spot rates have taken a concerted dip following the pre-Chinese New Year rush, the main indexes show, raising questions on how successful the carriers' 15 March GRI is likely to be.

While minor erosion in spot rates has been a feature across headhaul routes in recent weeks, including the transpacific, the WCI's Shanghai-Rotterdam component was down 3.3%, the fourth consecutive week it had lost ground.

At US\$2,362 per feu, it is now below the level which preceded the mid-January GRI.

There were more significant falls on the SCFI's Asia-Europe and Asia-Mediterranean routes which shed 7.8% and 8.7% respectively to \$1,199 per teu and \$1,148 per teu.

The sharper downward trend in spot rates was also reflected on the transpacific trade, with the SCFI showing Asia-US west coast and Asia-US east coast tariffs down by 3.3% and 2.5% respectively to \$2,364 per teu and \$3,517 per teu.

"The fall in spot rates on both Asia-Europe and eastbound transpacific trades is entirely expected," Martin Dixon, Research Manager, Freight Rate Benchmarking, at Drewry, told Lloyd's Loading List.com.

"Pricing has hitherto been supported by pre-Chinese new year cargo volumes. Now that demand has returned to seasonal norms, we expect rates to weaken further over the coming weeks."

He said the pace of decline and likely success (or otherwise) of the upcoming GRIs depended "very much on what carriers do with capacity".

He stressed: "Carriers have not yet done enough to prevent rate erosion, particularly on the Asia-Europe trade.

"But we expect the recent practice of short-term capacity adjustments, in the form of skipped sailings, to continue. This, combined with frequent attempts to lift spot rates, will lead to another year of continued freight rate volatility."

The major carriers have announced Asia-Europe March GRIs ranging between \$600 and \$775 per teu, while members of the Transpacific Stabilization Agreement are recommending an increase in rates of \$400 per feu for US west coast destinations and of \$600 per feu for all others, effective 1 April.

"Both GRI attempts may have limited success initially, but this is not expected to be sustained," Dixon added.

Mixed carrier performance spells more rate uncertainty

As carriers' financial reporting season for 2012 begins in earnest, the initial results of the main carriers are starting to show a significant divergence in their earnings performance.

Last week, Maersk Line posted full year operating profits of \$525 M after three consecutive quarters of positive operating results helped it to overcome an operating loss of \$571 M in the first quarter. With adjustments for impairments and asset sales, Maersk Line's core EBIT for 2012 (as calculated by Alphaliner) reached \$483 M, representing an impressive turnaround from the core EBIT loss of \$552 M in 2011.

In contrast, APL posted a core EBIT loss of -\$279 M with negative fourth quarter operating losses of -\$95 M pulling down its performance further. Although APL's result was an improvement against the operating loss of -\$446 M in 2011, there is a widening of the performance gap with Maersk, whose positive operating margin of 4.2% in the fourth quarter was 8.8% higher than APL's negative margin of -4.5%.

Unlike the situation a year ago when all main carriers reported negative operating results in the fourth quarter of 2011, the mixed performance is likely to be repeated, with a number of carriers including CMA CGM and OOCL expected to post positive earnings while most of the other top 20 carriers are still expected to end the year in the red.

The mixed results could lead to further rate instability in the market, as carriers pursue different strategic objectives. Unlike the case in early 2012, when all carriers' were reporting negative operating margins, it would be difficult to ensure pricing discipline this time given the divergence in carrier profitability currently. The negative margins were the main driver behind the massive freight rate hikes on the Far East-Europe routes in the first half of 2012, but the outlook for the planned rate hikes this year is less certain.

While some carriers retain a focus on restoring profitability, other carriers have returned to pursue market share strategies. There is already initial evidence of such a divergence, with the attempts to raise freight rates since the fourth quarter of 2012 largely unsuccessful.

Carriers have mostly failed to hang on to their proposed rate increases on the FE-North Europe route in each of their last three attempts on 1 November, 15 December and 10 January respectively. In each of those attempts, initial rate increases were rapidly rolled back as weak capacity utilization led carriers to favour volumes over higher rates.

With new incremental capacity expected to be introduced in the next three months on the main Far East-Europe and Transpacific routes, carriers could face an uphill struggle to push through with the

planned rates increases on these two key tradelanes. Carriers have variously announced rate increases of between \$600-775 per teu on the FE-Europe route to take effect from 15 March, while the TSA has recommended a rate increase of \$400 per feu to the US west coast and \$600 per feu to the US east coast on 1 April ahead of the May contracting season. These freight rate increases cannot be taken for granted, given the current competitive environment and the lack of evidence that carriers are able to maintain pricing discipline.