



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

21 OTTOBRE 2015



Definito a Taranto «contratto» per rilancio

TARANTO - A Taranto è stato definito - durante la riunione del tavolo istituzionale presieduta dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Claudio De Vincenti, affiancato dal sottosegretario alla Difesa Domenico Rossi - il Contratto Istituzionale di Sviluppo (Cis), lo strumento che individua, dettaglia e monitora gli interventi di riqualificazione e di sviluppo del territorio che comprende, oltre alla città stessa, i Comuni di Statte, Crispiano, Massafra e Montemesola. L'incontro - informa un comunicato di palazzo Chigi - si è svolto nella sede della Prefettura, alla presenza del prefetto Umberto Guidato. Il Contratto vale circa 800 milioni, di cui in particolare 390 milioni per il sistema portuale, 207 milioni per il completamento dell'ospedale, 91 milioni per le bonifiche, 89 milioni

per l'edilizia abitativa e la riqualificazione del quartiere Tamburi e del centro storico, 30 milioni per altre infrastrutture. Si è anche concordato per quanto riguarda l'Arsenale di prevedere, a fianco dell'utilizzo di una parte dell'area a fini di sviluppo turistico e culturale, la valorizzazione della capacità produttiva del sito per la manutenzione e le ricadute sulla cantieristica.

«A questo punto - ha osservato il sottosegretario - possiamo ritenere rispettata la road map che ci eravamo dati fin dall'inizio e quindi puntare ad arrivare a breve, entro i primi giorni di Novembre, al Cipe per l'approvazione del "Cis", per passare poi alla firma vera e propria entro il prossimo mese».

Ai lavori hanno preso parte la Regione Puglia con l'assessore allo Sviluppo economico, Loredana Capone; il presidente della Provincia di Taranto, Martino Tamburrano; il sindaco di Taranto, Ippazio Stefano e il sindaco di Statte, Angelo Miccoli, quest'ultimo anche in rappresentanza degli altri Comuni dell'area (i cui primi cittadini hanno comunque presenziato all'appuntamento).

Hanno portato inoltre il loro contributo il commissario straordinario del porto di Taranto Sergio Prete, quello per gli interventi di bonifica e ambientalizzazione Vera Corbelli, l'ammiraglio del Comando Marittimo Sud Ermenegildo Ugazzi e il presidente della Camera di Commercio di Taranto, Luigi Sportelli. Presenti anche, a rappresentare la complessità e l'interdipendenza del progetto, alti dirigenti dei ministeri dello Sviluppo economico, delle Infrastrutture, dei Beni culturali, dell'Ambiente, nonché dirigenti della Struttura di missione, del Dipartimento per le Politiche di coesione, dell'Agenzia per la coesione territoriale e di Invitalia.



Studio «Cla» su crocieristico mondiale

ROMA - Oltre 22 milioni di passeggeri a livello globale (+ 68% in 10 anni) e 120 miliardi di dollari in contributi economici. Sono i numeri del turismo crocieristico secondo uno

studio della Cruise Lines International Association (Cla), l'associazione internazionale degli operatori della crocieristica.

La domanda globale delle crociere ha raggiunto i 22,04 milioni di passeggeri, registrando un incremento del 68% rispetto ai 13,1 milioni di passeggeri del 2004. Dal 2013 è cresciuta del 3,4%, da 21,3 milioni di passeggeri. Il contributo complessivo della crocieristica all'economia globale ha raggiunto 119,9 miliardi di dollari nel 2014, in aumento rispetto ai 117 miliardi dell'anno precedente. Il dato include 939.232 dipendenti equivalenti a tempo pieno del settore che registrano un reddito pari a 39,3 miliardi. Le spese dirette generate dalle navi da crociera, dai passeggeri e dai membri dell'equipaggio sono ammontate a 55,8 miliardi.

Il Nord America costituisce il 55% dei passeggeri globali ovvero 12,2 milioni di crocieristi. Bene anche l'Europa con il 29% (6,4 milioni). Le altre regioni del mondo, tra cui Australia, Cina, Singapore, Giappone e Sud America

costituiscono il restante 16% (3,5 milioni).

«Il potenziale di crescita dei nuovi crocieristi - afferma Cindy D'Aoust, amministratore delegato facente funzione di Cla - è enorme. Oltre a Nord America e Europa, le altre regioni del mondo costituiscono quasi l'85% della popolazione mondiale, tuttavia rappresentano solo il 16% dei crocieristi». In Asia, ad esempio, questo modo di viaggiare sta crescendo con tassi a doppia cifra, sia



in termini di capacità che di mercato di provenienza dei crocieristi: tra il 2013 e il 2015 il numero di navi è aumentato a un tasso di crescita annuo composto pari al 10% e il volume delle crociere e dei viaggi all'interno e attraverso l'Asia è aumentato dell'11%. La capacità dei passeggeri in Asia è aumentata del 20%.

Secondo lo studio 19,2 milioni di crocieristi provengono dai primi dieci paesi classificati, che rappresentano l'88% dei passeggeri a livello globale. Gli Stati Uniti, con 11,21 milioni di passeggeri, sono il paese con il maggior numero di crocieristi, rappresentando oltre la metà (il 51%) dei passeggeri crocieristici a livello globale. La Germania e la Gran Bretagna costituiscono il 15% dei passeggeri a livello globale (3,38 milioni). Australia, Italia e Canada hanno oltre 800 mila passeggeri ciascuno e rappresentano il 12% dei passeggeri a livello globale. Cina, Francia, Spagna e Norvegia insieme rappresentano circa 2 milioni di passeggeri, o circa il 10% dei passeggeri a livello globale. La Cina è il motore principale della crescita dei passeggeri in Asia, avendo registrato 480.000 passeggeri crocieristici in più dal 2012, un tasso di crescita annuo composto di circa 80%. Inoltre, dei circa 1,4 milioni di crocieristi provenienti dall'Asia, la Cina rappresenta circa la metà del volume dei passeggeri a livello regionale nel 2014.

Missione in Cina per rilanciare il porto di Trieste

L'11 e il 12 novembre il sindaco Roberto Cosolini e il commissario Zeno D'Agostino sottoscriveranno nella città di Xiamen un accordo di collaborazione
di Silvio Maranzana

TRIESTE Esploratori triestini sulla via della seta. I loro nomi sono **Roberto Cosolini e Zeno D'Agostino**. Il sindaco e il commissario dell'Autorità portuale saranno l'11 e il 12 novembre a Xiamen città cinese di oltre 2 milioni di abitanti (arriva a 5 l'intera area metropolitana) posta nella provincia di Fujian di fronte all'isola di Taiwan per sottoscrivere un accordo di collaborazione che riguarderà soprattutto i due porti. È il sequel, foriero di risultati concreti, della visita che una folta delegazione della città cinese composta in particolare da rappresentanti della Municipalità nei settori degli Affari esteri, del Porto e del Commercio, fece a Trieste il 28 luglio e che venne ricevuta in municipio dall'assessore allo Sviluppo economico **Edi Kraus** e poi si recò in Porto vecchio, in particolare al Magazzino 26 ed ebbe colloqui con rappresentanti dell'Autorità portuale, dei terminalisti, degli spedizionieri e degli agenti marittimi, oltre che con Confindustria Venezia Giulia, con manager di alcune aziende, Fincantieri in particolare, ed esponenti delle principali istituzioni scientifiche del territorio a partire da Igeob. «Da allora è continuato un fitto dialogo a distanza - spiega il sindaco Cosolini - che ora porterà alla sottoscrizione di un accordo in particolare nei settori del commercio marittimo e del turismo».

Oggi fanno scalo a Xiamen alcune delle portacontainer che attraccano anche al Molo Settimo di Trieste, mèta di tre servizi settimanali transoceanici Europa-Asia che partono dal Far East. Uno è gestito dal consorzio Ckhye che è composto tutto da compagnie estremo-orientali e in particolare da Cosco, K-line, Yang Ming, Harjin e Evergreen. China shipping assieme alla francese Cma-Cgm e all'araba Uasc fanno parte del secondo denominato Ocean three. Il principale è quello dell'alleanza 2M tra la danese Maersk e la svizzera Mec dell'italiano **Gianluigi Aponte** che attraverso la sua finanziaria Marinvest ha recentemente acquisito il 45% di Trieste marine terminal, la società di **Pierluigi Maneschi** che gestisce il Molo Settimo. Xiamen è considerato uno dei venti porti più grandi del mondo e nel 2014 è risultato al diciassettesimo posto al mondo nella classifica del container con 8,6 milioni di teu movimentati e una

crescita del 7% rispetto all'anno precedente. Per fare un raffronto, Trieste movimentata all'incirca mezzo milione di teu all'anno, la diciassettesima parte della città con cui sta per gemellarsi. Ma è addirittura stupefacente la massiccia presenza di porti cinesi ai vertici mondiali della graduatoria dei container: ben sette figurano nella top ten. In cima Shanghai con 35,3 milioni di teu. La striscia è subito interrotta da Singapore seconda con 33,9 milioni. Poi altri tre porti cinesi: Shenzhen (24 milioni), Hong-Kong (22,3) e Ningbo-Zhoushan (19,5). Xiamen, diciassettesima al mondo, è appena nona in Cina.

Le prospettive che potrebbero aprirsi per Trieste sono molteplici. «Appena avremo il nuovo Piano regolatore, andremo a bussare in Cina per trovare nuovi investitori», aveva affermato Zeno D'Agostino in una delle sue prime uscite pubbliche. Il Piano ha subito un altro slittamento, ma è comunque prossimo all'approvazione per cui è il momento di sondare la possibilità di interventi cinesi a Trieste. Non per nulla la delegazione di Xiamen è stata portata anche in Porto vecchio dove le opportunità di investimento sarebbero svariate una volta portato a termine il procedimento di sdemanializzazione. E anche per questa svolta i tempi sono ormai maturi. «La visita in Cina - ha aggiunto Cosolini - darà anche l'opportunità per presentare l'offerta turistica del Friuli Venezia Giulia e di Trieste in particolare che potrebbe sortire favorevoli ripercussioni anche in chiave crocieristica». I turisti cinesi in sostanza potrebbero scegliere Trieste come base di partenza per crociere in Grecia e in Dalmazia in particolare. Sono inoltre da verificare le possibilità di collaborazione concreta anche in campo culturale e scientifiche oltre alla possibile apertura di nuovi canali commerciali per le imprese

La Cina rallenta ma non si ferma: mercati soddisfatti

Roma - Il Pil cinese frena tornando alla crescita più bassa vista dal 2009, ma è migliore di quanto previsto dagli economisti.

Roma - Il Pil cinese frena tornando alla crescita più bassa vista dal 2009, ma è migliore di quanto previsto dagli economisti, che tirano un sospiro di sollievo: non è l'atterraggio di emergenza che in molti temevano. **Nel terzo trimestre la seconda economia mondiale è cresciuta, secondo le stime ufficiali, del 6,9%, in calo dal 7% registrato nei primi due trimestri dell'anno e al ritmo più basso dal primo trimestre 2009.** Il principale motore della crescita degli emergenti tira il freno, insomma, con un impatto inevitabile sulla crescita dei grandi esportatori verso Pechino, a partire dalla Germania. ma fa meglio del 6,7% che le case di investimento si attendevano in media: se non è un atterraggio morbido, almeno testimonia che Pechino sembrano avere sotto controllo la situazione.

Un risultato accolto positivamente dagli indici

asiatici (Nikkei +0,88%, anche se l'Hang Seng è invariato) ed europee, con Francoforte che chiude a +0,59% , Parigi sulla parità, Milano a +0,37% e **la sola eccezione di Londra e Madrid negative.**

Poteva andare molto peggio, è il ragionamento degli operatori che ancora ricordano il crollo dei mercati di questa estate e l'instabilità causata dalla svalutazione, a sorpresa, dello yuan dell'11 agosto che aveva fatto temere il peggio. Lo spaccato dei numeri di Pechino fa sperare: netta frenata per la produzione industriale, vicina ai minimi di sei anni raggiunti già quest'anno. Male

anche il settore manifatturiero e le costruzioni. Ma i servizi sono accelerati e l'economia comincia a poggiare sui consumi interni, **un segnale in cui qualcuno vede il cambiamento in atto, sintomi di guarigione per un'economia che poggiava su una pericolosa bolla immobiliare** e cresceva quasi esclusivamente di export. Il segretario del tesoro Jack Lew, passato l'allarme di quest'estate, si sbilancia e vede ancora spazio di manovra per un apprezzamento dello yuan. Certo i tassi di crescita mirabolanti a due cifre regalati dalla Cina all'economia mondiale nel decennio passato potrebbero rimanere un ricordo, man mano che l'economia diventa "matura" trasformandosi da un'economia rurale a una industriale. E ci sono molti scettici sull'affidabilità delle statistiche di Pechino: come Julian Evans-Pritchard, di Capital Economics, secondo cui i dati sul Pil «sono da prendere con *grano salis*, sono diventati un cattivo indicatore della performance dell'economia cinese».

La banca centrale cinese ha ancora la possibilità di tagliare i tassi quest'anno e ridurre ulteriormente la riserva obbligatoria delle banche. E i dati di oggi fanno respirare anche la Bce, che ancora il mese scorso citava la frenata cinese come una delle principali incertezze sulla ripresa dell'Eurozona. **L'Eurotower torna a riunirsi, questa volta a Malta, giovedì, in un meeting da cui non dovrebbero scaturire decisioni o fughe in avanti sul quantitative easing, che procede a 60 miliardi al mese fino a settembre prossimo.** «Può essere ampliato e allungato se necessario», ha detto il presidente Mario Draghi, alle prese con il

grattacapo di un'inflazione tornata sotto zero (-0,1% a settembre). Ma la Bundesbank e la Banca di Francia (per il governatore Christian Noyer il Qe è tuttora «ben calibrato») frenano, segno che la decisione dovrebbe arrivare solo il prossimo anno.

G6 withdraws more Asia-Europe capacity

Alliance raises number of winter void sailings from 10 to 14 as it attempts to balance supply with demand

THE G6 Alliance is set to remove yet more capacity from the Asia-Europe trade in the winter slack season, as it continues in its bid to address the imbalance between supply and demand that has plagued the key east-west route for much of 2015.

Orient Overseas Container Line, one of six members of the G6 consortium alongside APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, MOL and NYK, said that the move is in response to the "expected low demand during the Christmas period".

According to the Hong Kong-based carrier the G6 will cancel four sailings in total, one on the Asia-Mediterranean trade and three on the Asia-north European network.

On the Asia-Mediterranean trade the G6 has cancelled the scheduled sailing of the EUM service in week 48, due to leave Busan on November 22 and arrive in Genoa on December 23, while on their Asia-Europe offering to customers the westbound sailings in week 47 of Loops 4, 6 and 7 have also been removed.

The G6's latest capacity cuts follow the announcement last month to withdraw as many as 10 westbound loops from the end of October through to the start of next year in response to low demand on the Asia-Europe and increasing volatility on the freight rate spot market.

Elsewhere, the Ocean Three, CYKHE and 2M alliances have also made substantial cuts to their respective services.

The latest Shanghai Containerised Freight Index show freight rates at an all-time low on the Asia-Mediterranean trade and prices approaching the lowest level ever recorded on Asia-north Europe routes following successive GRI failures.

Asia-Europe rates continue to tumble

Union Nightingale | lunedì, 19 ottobre 2015

Freight rates to the Mediterranean from Asia sink to all-time lows, as those to north Europe fall perilously close

Another week passes and with it yet further erosion of freight rates on the Asia-Europe spot market.

The latest Shanghai Containerised Freight Index shows that Asia-north Europe rates slipped by another 10% over the past seven days to \$233 per teu, just \$28 shy of the all-time low witnessed in June this year, while those to Mediterranean destinations from Asia sunk 20.1% to their lowest level yet, of \$195 per teu.

Since the start of September, when carriers managed to push through their last general rate increases, freight rates on the Asia-north Europe and Asia-Mediterranean trades have slumped by 69.5% and 77.5% respectively.

The outlook for carriers operating on both trades does not look great either, with the peak season now over, the issue of overcapacity will only intensify. All four of the major alliance groups have moved to cut capacity during the winter months in some shape or form, but whether this will be enough to warrant an increase in freight rates in the weeks to come remains to be seen.

The next round of GRIs are set to come into effect on November 1, so we could well see a new all-time low for the Asia-North Europe trade this week, with carriers including CMA CGM and Hapag-Lloyd pushing for increases of around \$1,000 per teu.

Freight Investors Services broker Richard Ward says that it is clear that such a large increase will not materialise and only time will tell if any meaningful increase will come into force, given that carriers' recent attempts have fallen flat.

"Assuming a continued decline up until November and a full implementation of the GRI, such an increase would in effect result in a jump in rates of over 500%, a seemingly ridiculous proposition by anyone's standards," he said.

There was, however, better news for carriers on the transpacific trades last week after member lines of the Transpacific Stabilization Agreement managed to push through their recommended \$200 per teu GRI from October 15.

Reports had emerged that the TSA shelved plans to introduce a hike in rates for the middle of the month in light of sluggish demand in the wake of the Chinese Golden Week holidays.

But the TSA's persistence paid off, with freight rates on the Asia-US west coast trade climbing 15% over the previous week following six successive weeks of declines to \$1,377 per teu, while those to the US east coast from Asia rose 8.7% to £2,390 per teu, according to the SCFI.

Drewry's Hong Kong-Los Angeles spot rate index, tracking a week behind the SCFI, slipped 8% on the previous week to a two-month low of \$1,318 per teu.

The SCFI Comprehensive Index, which a week ago fell to its lowest level since June, was up by 34.8 points, or 6.5%, last week to 568.71 points following gains not only on the transpacific trades, but also on trades from Asia to the Middle East and the Oceania region.

Rotterdam box throughput flat

Slow start to Maasvlakte II blamed for limiting growth

Container throughput at Europe's largest port grew by only 1% during the first nine months of the year to 9.3m teu, as lower Chinese exports, slowdowns in emerging markets and the deteriorating Russian economy all took their toll on imports and exports.

Despite the opening of two new terminals at the Maasvlakte II development, neither was yet operating at sufficient speed to handle large volumes, the port said.

"The container terminals on Maasvlakte I have a high occupancy rate," the port said in a statement. "This is currently limiting growth. Within the container sector, it is mainly shortsea traffic to the British Isles that is increasing due to a strong UK economy."

This, combined with strikes by ferry companies in Calais and problems with the Channel Tunnel, is also a reason that roll on, roll off traffic across the North Sea increased by 11.4%.

Other breakbulk decreased by 7.6%. Combined ro-ro and breakbulk increased by a total of 6.9%.

What growth there was at Rotterdam came almost entirely from handling crude and other oil products, Port of Rotterdam Authority chief executive Allard Castelein.

"Most other types of goods were handled in similar quantities as last year. Since oil represents about half the throughput, the port achieved a good growth rate," he said.

"Dry bulk is usually a fairly stable industry, but currently the handling of iron ore and agri-bulk is lagging behind somewhat.

"In the container sector, growth opportunities are currently still limited because the new terminals are not yet operating at full speed."

"Most other types of goods were handled in similar quantities as last year. Since oil represents about half of the throughput, the port achieved a good growth rate," he said.

"Dry bulk is usually a fairly stable industry, but currently the handling of iron ore and agri-bulk is lagging behind somewhat.

"In the container sector, growth opportunities are currently still limited because the new terminals are not yet operating at full speed."

Total throughput at Rotterdam increased by 5.4% in tonnage terms, driven by wet bulk. The throughput of crude oil increased by 8.5%, driven by the low price of oil, which refineries are processing at a greater rate than last year.

Exports of refined oil products and fuel oil helped push oil product throughput up by over 20% year on year in the first nine months.

Dry bulk showed a slight downward trend, with agri-bulk falling by 11.7% after strong harvests in Europe this year required fewer imports. The throughput of coal remained at the same level, that of ores and scrap fell by 2% as German steel production has not increased and Europe imports steel from China via southern European ports. Total dry bulk handled was down 3.1%.

China export downturn 'set to continue into 2016'

Weakening of euro against the US dollar-pegged Yuan has tipped already weak European demand into negative territory, observes Bimco analyst

The downturn in export markets from China into Europe will plague the container shipping industry for the rest of 2015 and into 2016, according to one leading analyst.

The latest import and export figures from Hong Kong and China made grim reading, but forward indicators on new export orders from Chinese factories are perhaps even more worrying for container shipping lines.

Peter Sand, chief shipping analyst at Bimco, said exports out of China specifically, and Asia in general, had been particularly weak so far in 2015 due to intra-regional issues led by China, and extra-regional issues led by Europe.

"Firstly, the weakening of the Euro against the US dollar-pegged Yuan has tipped already weak European demand into negative territory, especially the demand from the southernmost parts of Europe, which has limited imports significantly as overall consumer spending has been low," he told *Lloyd's Loading List.com*.

"Containerized goods imported into Europe from the Far East dropped by 4.2% year-on-year in H1 2015. This is toxic news for the container shipping market that needs volume growth on the high volume trade lanes into Europe and the US in order to keep the cascading of tonnage going without hurting the freight market too much.

Europe freight rates are in loss-making territory. At the same time, literally all of the other SCFI [Shanghai Containerized Freight Index] routes are currently at their lowest levels since 2009."

Sand said this had prompted Asian economies with substantial export industries - led by China - to re-tune their growth engines to focus more on domestic consumption and less on investments and infrastructure construction. "This has caused the region's driver, China, to change its imports too, and this is where other parts of Asia get hurt.

"A lot of headwinds are visible, and the very weak global trade outside Asia too is making a tough situation slightly more difficult."

He also argued that a "new normal" - in which economic growth resulted in lower respective growth in world trade than was previously the case - had emerged, and this was apparent in the current peak season, which was "below par". He added: "Rates are low and volumes are still lacking as no real turnaround is clearly visible.

"What is needed is a Europe that grows much more strongly. After all, the EU represents the largest economic zone in the world, a clear driver behind the next upturn, but not as long as the recovery is still not reached - and the longer it takes the lower the future growth potential also gets."

In contrast to Europe, he said transpacific trade was offering lines some hope. "Volumes into USEC (the US east coast) have been very strong this year, so the US doesn't seem to represent an issue currently," he said. "The postponed interest rate hike indicates all is not as good as we hoped for in the US, but that issue is not as negative as the issues in Europe."

Minimal container volume growth at Port of Rotterdam amid Chinese and Russian economic slowdowns

The Port of Rotterdam Authority has attributed the minimal growth in its container throughput in the third quarter to lower Chinese exports, the deterioration of the Russian economy and its new terminals not operating at full speed.

The port has announced that it handled around 9.3m teu in the first nine months of 2015, a 1% increase from the 9.2m teu handled in the same period last year.

In tonnes, the volume handled from January to September this year was virtually the same compared to the same period in 2014, with a negligible growth of 0.2%.

The port said: "This is caused by lower Chinese exports, slowing of the growth of emerging economies such as Brazil, and the deterioration of the Russian economy which reduces the throughput of containers (short sea and feeder traffic) to this region.

"Moreover, the new terminals on Maasvlakte II are not yet operating at sufficient speed to handle large volumes."

The port said that the high occupancy rate of container terminals on its Maasvlakte I facility is currently restraining growth, adding that, for containers, short sea traffic to Britain was a stand-out, thanks to a strong UK economy.

Despite the port claims, terminal operator APM Terminals announced that its Maasvlakte II facility set a record for loading in Rotterdam on the Madleon Maersk with 17,152 teu loaded.

The new terminal, the construction of which started in 2012, is built on land entirely reclaimed from the North Sea and has been designed as a multi-modal hub.

China, which has been suffering from a slowdown in its economic growth, saw a 17.7% year-on-year drop in imports and a 1.1% in exports, in yuan-denominated terms, in September this year.

As regards Russia, amidst lower oil prices and increased oil volatility, the credit ratings agency Standard & Poor's recently lowered its forecasts for the country's economic growth from -2.6% to -3.6% in 2015, and from 1.9% to 0.3% next year.

The Port of Rotterdam ranked 11th in the 2015 issue of *CM's World Top Container Ports*, having handled 12,297,570 teu in 2014.

By 2020, US east coast will equal west coast in Asia imports: Zim chief

BY 2020, Israeli flag carrier Zim reckons that there will be a gradual shift of US imports from the US west coast to the east coast to a point where the proportions will be 50:50, said Zim president and CEO at a Shenzhen shipping conference.

"This will not mean a reduction in west coast volume. A five per cent annual growth in container shipping worldwide will mean that there will be no loss in west coast volume," he said.

Mr Danieli said there had been a 10 per cent transfer of cargo from the US west coast to the east coast during the protracted labour dispute with the Pacific coast dockers union.

"Much of it moved back, but not all," he said. "The east coast had 20 per cent of Asian imports and the west coast had 67 per cent in 2014, but now it has 62 per cent," he said.

Mr Danieli said the key accelerator of the west to east coast import shift will be the opening of the widened Panama Canal and increasing use of the Suez Canal to reach the US east coast and its consumer-rich hinterland.

Another factor encouraging the Asia-Suez US east coast is the shift of manufacturing from China, which has priced itself out of the market for low-end footwear and apparel to more affordable Vietnam, he said.

This trend encourages greater use of Suez. "Yes, transit times are longer, but costs are lower. It depends on the commodity which is more important - and cost is more important than transit in shipping low value cargo which Vietnam produces.

The shift of such production to Indonesia and the India subcontinent is further encouragement for use of the Suez Canal to reach the North American market as it adds volume to the trade flow.

Mr Danieli raised the familiar argument about consumer density being high east of the Mississippi Valley served better by landing cargo on the east coast.

He took the opportunity to introduce Zim's 70 Express, which will involve a string from south China, tapping into transshipments from the Indo China and the Indian subcontinent via Colombo.

"The 70 Express will go through Suez and the Mediterranean without stopping and on to New York - providing the fast transit times in the market," said Mr Danieli.

Asked from the floor of the TMP Asia conference, why the Zim order book had nothing more than 13,000-TEU, he said that the company had decided not to be a player in the Asia-Europe trade where ships larger than 13,000-TEU would find employment.

Mr Danieli said that the company was dedicated to the North American trade where larger ships would play no useful role until various dredging and bridge raising projects were complete.

Seago to enhance Morocco service for citrus season

Seago Line (the intra Europe arm of APM-Maersk, covering also the Morocco-Europe market) is to enhance its Morocco-North Europe service in anticipation of the Moroccan citrus export season.

Upgrades include the replacement of the 'Atlantic Sea' service's current fleet of 1,000 teu ships with 1,400 teu units, as well as a modified rotation.

The Gdansk southbound call will be removed while an import call at Tilbury will be added to cover the UK market. The direct call at St Petersburg will be maintained in order to cover directly the Russian market, with a transit time of 11 days from Agadir.

The revised rotation stands as follows: Casablanca, Agadir, Tilbury, Rotterdam, Bremerhaven, St Petersburg, Bremerhaven, Antwerp, Casablanca.

The service will continue to turn in four weeks. The four new ships of 1,400 teu are fitted with over 250 reefer plugs each.

While Seago will only implement the new rotation in early November, the phasing-in of the larger ships already started this month. The new fleet will comprise the 1,440 teu A LA MARINE, the 1,431 teu AL-STERDIJK, the 1,304 teu PETKUM and the 1,368 teu LANGENESS.

Last year, Seago opted for a second weekly seasonal loop (Baltic sea) employing ships of 800-1,000 teu for the first part of the season which this year will not be launched.

2M cuts Asia-Med and Transatlantic capacity

1) Far East-Black Sea service suspended

Maersk Line and MSC are to suspend their direct Far East - Black Sea 'AE-3/Great Sea' service, which is part of a '2M' pendulum that also includes a transpacific string. The Black Sea ports will then be served by feeders via Istanbul for Maersk and from the new Tekirdag 'Asyaport' terminal for MSC, with connections offered by both carriers on the revised version of the 2M's 'AE-15/Tiger' service. The change will become effective starting from the first week of November.

The suspension of the 'AE-3/Great Sea' FE-Black Sea leg of the pendulum service will release nine of the 15 ships of 4,800-5,500 teu currently deployed, all operated by Maersk Line. The current service fleet includes chartered units that are expected to be redelivered at the end of their current voyages.

The 'AE-3/Great Sea' is the smallest of the five 2M Far East-Med services, with the remaining four services operated with ships of 9,500 to 14,000 teu.

In parallel with the closure of the 'AE-3/Great Sea' service's Asia to Black Sea leg, a number of changes to the remaining loops will be implemented in November:

AE-15/Tiger : 11 x 14,000 teu ships calling at Istanbul-Evyap, Tekirdag (Asyaport), Istanbul-Ambarli, Piraeus, Port Said (SCCT), King Abdullah, Jebel Ali, Singapore, Chiwan, Qingdao, Busan, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Chiwan, Singapore, King Abdullah, Istanbul-Evyap (calls at Beirut and Piraeus are dropped from the rotation).

AE-11/Jade : 11 x 13,000-14,000 teu ships calling at Marsaxlokk, Barcelona, Valencia, La Spezia, Gioia Tauro, King Abdullah, Jebel Ali, Singapore, Chiwan, Xiamen, Qingdao, Busan, Ningbo, Shanghai, Xiamen, Nansha, Chiwan, Yantian, Singapore, Marsaxlokk.

AE-12/Phoenix : 15 x 9,500-11,600 teu ships calling at Port Said (SCCT), Haifa, Koper, Trieste, Rijeka, Gioia Tauro (new), Port Said (SCCT), King Abdullah, Salalah, Tanjung Pelepas, Cai Mep, Yantian, Ningbo, Shanghai, Long Beach, Oakland, Vostochny (bunkering), Busan, Shanghai, Ningbo, Chiwan, Singapore, Port Said (SCCT).

AE-20/Dragon : 11 x 12,500-14,000 teu ships calling at Port Said (SCCT), Beirut (reinstated), Gioia Tauro, La Spezia, Genoa, Fos, Barcelona, Valencia, Marsaxlokk, Salalah, Singapore, Shanghai, Dalian, Xingang, Busan, Ningbo, Shanghai, Chiwan, Yantian, Singapore, Port Said (SCCT).