

I BROKER DI AMBURGO (VHSS) VARANO IL CONTEX PER MONITORARE L'ANDAMENTO DELLE RATE DI NOLO

# Arriva l'indice di riferimento per le portacontainer

## I tedeschi giocano d'anticipo e bruciano sul tempo il Baltic Exchange di Londra

La Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten (Vhss), l'associazione che riunisce i broker di Amburgo, ha ufficialmente inaugurato un indice di riferimento per le rate di nolo delle navi portacontainer. "Si tratta dell'unico strumento di analisi indipendente, utile per avere un quadro realistico della situazione" dicono dalla Vhss, aggiungendo che in questo modo "i broker avranno uno strumento di lavoro oggettivo, un aiuto per poter formulare previsioni corrette sull'andamento dei noli".

Con questa mossa la potente città anseatica, che dai suoi uffici controlla il 75% di tutto il mercato mondiale del settore, ha così anticipato il Baltic Exchange di Londra, da oltre vent'anni riferimento per il mercato dei carichi secchi con il Dry Bulk Index (Dbi). Infatti, sul Tamigi stavano valutando se creare o meno un indice anche per i container, ma non erano mai arrivati a qualche cosa di concreto. Quindi, ci hanno pensato i tedeschi.

Il Containership Time Charter Assessment Index (ConTex), visibile sul sito [www.vhss.de](http://www.vhss.de), verrà aggiornato ogni martedì e giovedì. Si baserà sui risultati di 10 importanti shipbroker locali, che sono Peter Döhle Schiffahrts, Stüwe & Co., Ernst Russ, Fh Bertling, Hanse Bereederung, Harper Petersen, H Schuldt Shipbrokers, Shipping & Chartering, Rob M Slogan, Wehr Transport e Victoria Shipbrokers.

L'indice segnerà quindi l'andamento dei noli per tre categorie di portacontainer: Cv1100 (navi da 1100 teu), B170 (navi da 1700 teu), navi da 2500 teu, ma secondo il progetto iniziale della Vhss, il ConTex dovrebbe arrivare a coprire tutto il mercato, che sarà compreso in 10 categorie differenti. I periodi di riferimento delle rate

saranno rispettivamente un anno per le Cv1000 e le B170, due anni per le navi da 2500 contenitori. In generale, si tratta di uno schema molto simile a quello messo in cantiere dal Baltic Exchange. I broker di Amburgo si sono dati sei mesi di tempo per vedere come procede l'esperimento, che verrà monitorato da un supervisore indipendente. Infatti, alcune delle dieci agenzie sono legate a un solo armatore: bisogna vedere se mescolate con le altre riescono a fornire un dato di riferimento realmente obiettivo.

Intanto Thomas Rehder, presidente della Vhss, invita tutti gli specialisti del settore a usare il ConTex, "mandando naturalmente consigli e commenti", perché gli ingranaggi del meccanismo devono ancora rodarsi. Se la risposta sarà positiva e il ConTex prenderà piede, l'associazione non esclude che oltre alle 10 società tedesche, possano essere usate come riferimento anche agenzie straniere, magari inglesi o danesi.

La nascita del ConTex era nell'aria da tempo, e nei mesi scorsi i contatti sul progetto tra Rehder e Jeremy Penn, ceo del Baltic Exchange, sono stati parecchi: l'idea infatti sembrava quella di un'iniziativa congiunta. Alla fine però i tedeschi sono andati avanti da soli, optando per la soluzione spettacolare: venerdì sera il nuovo indice made in Hamburg è stato presentato all'Eisbeissen, la grande festa organizzata dalla Vhss, che dal 1948 celebra la rinascita dello shipping tedesco dalle ceneri della seconda guerra mondiale, e alla quale ogni anno partecipano diverse migliaia di persone coinvolte nel traffico dei container, quindi non solo broker, ma anche armatori, banchieri e clienti delle industrie.

Alberto Quarati

IN BORSA IL 30%: RACCOLTI 1,16 MILIARDI. AZIONI IN CRESCITA



## E Hhla sbanca Francoforte

Parte col botto la quotazione in Borsa di Hhla, la società di gestione del porto di Amburgo.

Le azioni dell'operatore portuale hanno guadagnato oltre l'11% rispetto al prezzo di emissione nel giorno del debutto sulla Borsa di Francoforte, raggiungendo in mattinata la quota record di 59,85 euro. Hhla ha fissato un prezzo di 53 euro per azione (22 milioni il totale emesso), al limite superiore della forchetta di prezzo del bookbuilding per una valutazione complessiva dell'Ipo a 1,16 miliardi di euro. L'emis-

sione, secondo l'operatore, è stata sottoscritta più di 10 volte, mentre il flottante è stato fissato al 30%.

In ottava posizione nella hit parade europea, Amburgo è il più importante scalo della Germania. Imponenti gli stanziamenti già varati per lanciare nuove offensive sul mercato mondiale dei traffici e sfidare lo strapotere di Rotterdam. Gli attuali finanziamenti valgono 2,9 miliardi di euro. "E' l'investimento più importante che la nostra città farà nei prossimi dieci anni, un'occasione irrinunciabile per inseguire i grandi scali asiatici", commenta Michael Freytag, ministro delle

Finanze del Senato di Amburgo. I quasi 3 miliardi verranno versati in parte dal governo della città-Stato anseatica e in parte dalla Port authority locale.

Amburgo si propone appunto di ricavare altro denaro dallo sbarco in Borsa e, quindi, dalla cessione di una quota del 30% del terminalista pubblico Hhla. Iniziativa finanziaria indispensabile dopo l'avvio dei lavori a Wilhelmshaven, dove sta nascendo il porto container Jade-Weser. Grazie al quale Amburgo punta, nello spazio dei prossimi otto anni, a movimentare 18 milioni di teu, vale a dire il doppio rispetto al

2006, chiuso a quota 8,9.

Ma la Hhla non è l'unico operatore ad affacciarsi al mercato in questo periodo. C'è naturalmente il porto di Dubai: Dp World, colosso emergente dello shipping globale, dopo avere acquistato un porto egiziano per 470 milioni di euro proprio questa settimana, prevede di raccogliere tre miliardi di euro dalla sua prossima quotazione in Borsa questo mese.

Nelle prossime settimane, poi, sono previste la quotazione in Borsa del principale porto russo sul Mar Nero, quello di Novorossijsk, nonché l'avvio del periodo di sottoscrizione in vista del debutto in Borsa del più grande porto privato indiano, quello di Mundra.

Secondo i dati diffusi dall'Autorità portuale, lo scorso anno il principale scalo tedesco ha movimentato 134.861.000 tonnellate di merci, con una crescita del 7,3% rispetto al 2005. L'aumento è dovuto essenzialmente al boom del traffico containerizzato, che è salito a 89,5 milioni di tonnellate (+7,8%). La movimentazione dei container ha raggiunto la quota di 8.861.804 teu (+9,6%).

"Il dato più importante è che il nostro progresso è stato il più significativo fra i porti del Nord Europa - ha commentato un manager della Port of Hamburg Marketing, Jürgen Sorgenfrei - Anversa ha incrementato il traffico dei container di 531.000 unità, Rotterdam di 313.000 e Brema/Bremerhaven di 738.000 teu. Noi abbiamo movimentato 774.000 teu in più rispetto all'anno precedente".

### NAVIOS

## Una quotata per gestire il bulk

Il gruppo greco Navios Maritime Holdings scorpora parte del settore bulk costituendo una nuova società, denominata Navios Maritime Partners, che sarà quotata al New York Stock Exchange. La nuova società, che sarà controllata al 43,2% da Navios, metterà sul mercato il 54,1% delle azioni, mentre il 2,7% sarà detenuto dal Ceo di Navios, Angeliki Frangou. Inizialmente, la flotta della nuova società sarà costituita da sette navi, di cui sei panamax ed una capesize. Nel 2008 sarà aggiunta una panamax con contratto di noleggio di lungo termine, nel 2009 una capesize con una opzione. Il valore dell'Ipo sarà di quasi 200 milioni di dollari. Navios Maritime Holdings ha chiuso il terzo trimestre con l'utile netto a 36,5 milioni di dollari, +116%. I ricavi trimestrali sono quadruplicati, passando da 50,9 a 212,9 milioni. Le navi della flotta (escluse quelle della recentemente acquisita Kleimar) sono fissate al 100% per il 2007 e al 92% per il 2008.

### I NUOVI CASSONI SONO IL 60% PIU' CAPIENTI DEI 40 PIEDI

## Apl ora usa container più grandi: i 53' esordiscono fuori dagli Usa

Il prossimo 7 dicembre la compagnia di linea Apl, controllata dal gruppo Nol di Singapore, lancia il primo di una serie di container da 53' che saranno utilizzati per il trasporto oceanico, inizialmente nell'ambito di un servizio settimanale fra il sud est asiatico e la California. Per Apl i nuovi container extra large garantiranno notevoli benefici economici nei traffici transpacifici.

Apl fu la prima compagnia ad introdurre nel 1980 i container da 45', i container da 48' nel 1986 e, solo negli Stati Uniti, i container da 53' nel 1989.

Apl sottolinea come le casse mobili da 53' siano diventati importanti nel trasporto intermediale nazionale statunitense. Ma questi ultimi, al di là di occasionali movimentazioni avvenute per riposizionare nuovi container dall'Asia agli Stati Uniti, non erano stati finora introdotti nel trasporto oceanico per ragioni di solidità della struttura. Ora Apl



Apl (nella foto una portacontainer della compagnia) fa parte del gruppo Nol di Singapore

dispone di container da 53' rinforzati, progettati specificamente per il trasporto oceanico e che potranno essere utilizzati per il trasporto delle merci dalle fab-

briche in Asia ai magazzini Usa senza la necessità di trasferire la merce in altri contenitori. I container da 53' hanno una capacità del 60% maggiore rispetto a

quelli da 40'. I nuovi container sono alti nove piedi e sei pollici e sono larghi 102 pollici, sei pollici in più rispetto ai container standard.

### RIMORCHIATORI

## Due nuove unità per Panfido

Inaugurate a Venezia 2 nuove unità della Rimorchiatori Riuniti Panfido, che portano la flotta di proprietà a 17 navi. Il Vanna C e il Giulia C, questi i nomi dei 2 mezzi adibiti al rimorchio portuale e costruiti nei Cantieri San Marco della Spezia, che hanno una forza di tiro di 40 tonnellate e sono dotati di dispositivi antincendio, si aggiungono a quelli già operativi a Porto Marghera, che così può contare su un servizio di rimorchio portuale basato su otto moderni mezzi. Un investimento, come sottolinea l'ad della Panfido Davide Calderan, realizzato "a sostegno della forte crescita registrata negli ultimi anni dei traffici commerciali del porto, gate delle importanti aree produttive del nord est italiano". Satisfazione è stata manifestata anche dall'Autorità marittima, per voce del direttore marittimo Stefano Vignani, che ha evidenziato il ruolo fondamentale del servizio di rimorchio portuale nel concorrere a sviluppare le attività portuali.