



Dubai: i Paesi del Golfo investono pesantemente nei porti per i giganti del mare

Nella foto: (L to R) Chris Hayman Chairman of Seatrade, organisers of Seatrade Middle East Maritime 2014; Jørn Hinge, president and ceo of UASC; Rashed Al Hebsi, ceo, Emirates Classification Society (TASNEEF); Mishal Husain - Moderator; HE Khamis Buamim, Chairman, Drydocks World and Maritime World & Group CEO; Abdulkareem Al Masabi, vice president, Abu Dhabi Ports Company (ADPC); Mohammed Alotaibi, Vice CEO (finance) Bahri

Dubai, 29 ottobre 2014 - La strategia di espansione e' ambizioso dai Pesì della regione del Golfo che si prefigge lo scopo di capitalizzare il 4,5% previsto nel 2014 per la crescita del commercio globale e le economie di scala applicate dalle navi più grandi e le molteplici alleanze hanno spiegato gli esperti presenti alla conferenza Seatrade.

Il Medio Oriente sta investendo pesantemente nella sue infrastrutture portuali e di trasporto che si preparano a rispondere alla duplice sfida di mutamenti strutturali del commercio mondiale e il continuo aumento delle dimensioni delle navi da carico, secondo gli esperti marittimi internazionali e regionali che si sono riuniti per la settima edizione biennale al Seatrade Middle East Maritime (SMEN), che si e' inaugurato ieri (28 ottobre) presso il Dubai World Trade Centre.

"Il commercio globale di quest'anno sarà più del doppio del 2,2% registrato nel 2013, ma i maggiori costi operativi, sta portando ad un aumento del numero di navi più grandi, mettendo sotto pressione le infrastrutture portuali e la logistica", ha detto Chris Hayman, presidente del Seatrade, organizzatori del Seatrade Middle East Maritime 2014.

Durante il suo discorso durante l'evento, H.E. Jamal Majid Bin Thaniah, vice presidente della DP World, ha spiegato la necessità di investimenti in infrastrutture portuali per ospitare navi sempre più grandi, "abbiamo investito un ulteriore 850milioni di dollari Usa per la costruzione del nuovo terminal 3 semiautomatico, impianto che rappresenta il nostro fiore all'occhiello di Jebel Ali."

"Abbiamo costruito terminal 3, per rispondere sia alle maggiori dimensioni delle navi dei nostri clienti ma anche in risposta al cambiamento dei modelli commerciali", ha aggiunto bin Thaniah, identificando l'Africa e Sud America, in particolare, le aree che richiedono maggiori investimenti in infrastrutture per facilitare la loro crescita .

Parlando della longevità di questi ultimi trend globali, Rashed Al Hebsi, ceo, di Emirates società di classificazione (TASNEEF), ha commentato: "Penso che questa sarà una tendenza a lungo termine, in particolare per tutti gli sviluppi infrastrutturali che stanno accadendo. Navi sempre più grandi navi e il necessario aumento delle

dimensioni dei porti, sta per contribuire a ridurre i costi che avrà un impatto positivo sul trasporto marittimo in generale. “

Abdulkareem Al Masabi, vice presidente, Abu Dhabi Ports Company (ADPC), ha commentato: “Dieci anni fa una nave da 6.000 o 8.000 TEU è stata considerata una grande nave. Ora che è paragonabile quasi ad un feeder. L’andamento della dimensione crescente delle navi 16, 18, 20, 22.000 TEU, mette a dura prova i porti.

“C’è un enorme investimento che si deve mettere nei per rimanere competitivi. Non si tratta solo delle dimensioni della gru o le dimensioni e le pareti di banchina, c’è ora la nuova tecnologia di semi-automazione che abbiamo già investito. Anche questo sta crescendo molto velocemente “

“E’ bene avere una flessione, è bene una stabilizzazione”, ha detto Khamis Buamim, Presidente e CEO Drydocks World Maritime World & Group: “Perche’ si ha la possibilità di scegliere e riconfigurare il futuro per come lo vuoi.”

Il ceo Drydocks World ha aggiunto che, nonostante la lenta crescita dal momento che la crisi economica del 2008, il Medio Oriente si ritrova in una posizione centrale e trasversale tra i flussi di traffici di Nord Sud ed Est-Ovest del commercio, una posizione che offre molteplici opportunità.

Drydocks Word, ha messo la piu’ grande fonte eolica con capacità ad alta tensione (HVDC) su piattaforma off-shore mai realizzata all’inizio di quest’anno, il Dolwin Beta, che deve ora affrontare un problema di capacità. Grazie alla diversificazione di successo del gruppo nel mercato dell’off-shore, che ora trova una forte domanda da parte della cantieristica e dei settori off-shore mondiali.

Jørn Cerniera, Presidente e CEO di, United Arab Shipping Company (UASC), che è in prima linea nel settore del trasporto dei contenitori, applicando le economie di scala attraverso navi più grandi e alleanze strategiche altri operatori, ha aggiunto il suo punto di vista di un armatore al dibattito. “La crescita delle dimensioni delle navi richiede, inoltre, che le compagnie di navigazione cooperino. Penso che questo sia uno dei motivi che si vedono queste alleanze diventando sempre più comune, perché permette alle compagnie di navigazione di condividere la capacità di trasporto di queste grandi navi.

“I vantaggi di alleanze è che ci sono ancora più linee per riempire la nave. Hai solo il vantaggio di una grande nave che se si utilizzano pienamente, se è mezza pieno non vi è alcun beneficio. “

Il tutto si è svolto sotto il patrocinio di Sua Altezza lo Sceicco Hamdan bin Mohammed bin Rashid Al Maktoum, principe ereditario di Dubai, Emirati Arabi Uniti, la mostra di tre giorni e la conferenza si svolgerà 28-30 ottobre 2014 come parte del Dubai Maritime Week, ospitato da Dubai Maritime City autorità (DMCA), ed è il più grande evento nel calendario regionale con oltre 7.000 partecipanti provenienti da 67 paesi attesi a seguito di un record di affluenza rispetto al 2012.

Smem 2014 per domani (giovedì 30 ottobre) con una sessione dedicata alla logistica del petrolio e gas offshore, seguita dal riciclaggio delle navi e si conclude con un forum sul bunkeraggio.

