

ANNO 1993

SOCIETA': ITALIA DI NAVIGAZIONE S.P.A.
LINEA: MEDITERRANEO - S.AMERICA ATLANTICO
NAVI UTILIZZATE: M/N "S.CABOTO"
STIVA OFFERTA : 10.170 TEUS
UTILIZZO : 70%

A) DATI DI TRAFFICO

N.VIAGGI : 27.66
TEUS : 5.163

B) CONTO ECONOMICO (L.MLD.)

	PIANO '90	CONSUNTIVO '93
1) RICAVI LORDI :	L. 23.152	L. 32.121
2) COSTI :		
Spese acquisizione traffico	L. 5.867	L. 12.648
Costi diretti navigazione	L. 11.649	L. 15.046
Costi organizzazione	L. 3.115	L. 2.702
Ammortamenti	L. 6.041	L. 6.485
Oneri finanziari netti	L. 2.382	L. 1.574
Imposte	L. 240	
Altre partite diverse		-L. 428
	=====	=====
TOT.COSTI	L. 29.294	L. 38.027
3) RISULTATO DI GESTIONE	-L. 6.142	-L. 5.906
4) CONTRIBUTO ALLA LINEA (Legge 856/86)	L. 8.280	L. 7.641
	=====	=====
5) RISULTATO DI ESERCIZIO	L. 2.138	L. 1.735

* IMPORTO ISCRITTO IN BILANCIO DALLA SOCIETA'

II FASE
LINEA NORD AMERICA PACIFICO

Il collegamento con la costa ovest del continente nordamericano interessa i porti degli Stati Uniti e Canada Pacifico.

Il mercato della costa del Pacifico del continente Nord Americano è stato interessato negli ultimi anni da un intenso sviluppo economico con conseguente spostamento del baricentro produttivo verso occidente.

Ha assunto sempre maggiore rilevanza il fenomeno dell'integrazione regionale; infatti è entrato in vigore il trattato che estende al Messico la zona di libero scambio che lega dal 1989 Stati Uniti e Canada.

Le iniziative regionali, pur determinando in generale effetti distorsivi dei flussi commerciali costituiscono uno stimolo all'economia locale creando nuove opportunità per gli operatori italiani che già da tempo sono presenti nell'area.

Per quanto riguarda in particolare le merci originanti/destinate al Mediterraneo, si osserva che il mercato italiano rappresenta il principale punto di riferimento sia all'esportazione che all'importazione dell'intera zona.

Anche in questo settore si verificano consistenti deviazioni di traffico sui porti del Nord Europa.

Su questa linea esiste, attualmente un forte sbilanciamento tra andata e ritorno.

Tuttavia l'espletamento di un servizio rapido "tutto contenitori", con rinuncia al traffico di prodotti forestali a basso nolo unitario e che provoca soste prolungate nei porti, ha permesso rapide rese che hanno incontrato il favore della clientela consentendo un'attenuazione di detto sbilanciamento.

D'altra parte nel recente passato si è assistito ad una costante specializzazione nei trasporti marittimi con il ricorso all'impiego di unità che fornissero più alta capacità di stiva, riduzione del "transit-time" e integrazione logistica con i servizi terrestri.

L'Italia di Navigazione aveva già attuato questa modifica al proprio servizio durante il periodo nel quale ha operato in proprio.

Con il nuovo accordo stipulato con la d'Amico di Navigazione - entrato in vigore nel secondo semestre del 1993 - anche il partner si è adeguato a questi principi.

Pertanto da allora operano tre unità, utilizzate per il solo trasporto di contenitori tra le quali la M/n California che risponde pienamente alle esigenze della clientela e del servizio.

Nel corso del primo semestre la società aveva operato in proprio impiegando, oltre la citata California, un'unità, la Birgit Naber, noleggiata a time charter.

Si allega la scheda relativa al conto economico 1993 della linea.

ANNO 1993

SOCIETA': ITALIA DI NAVIGAZIONE S.P.A.
LINEA: MEDITERRANEO - N.AMERICA PACIFICO
NAVI UTILIZZATE: M/N "CALIFORNIA" PIU' UNA UNITA' NOLEGGIATA
STIVA OFFERTA : 18.842 TEUS
UTILIZZO : 81%

A) DATI DI TRAFFICO

N.VIAGGI : 14,64
TEUS : 15.348

B) CONTO ECONOMICO (L.MLD.)

	PIANO '91	CONSUNTIVO '93
1) RICAVI LORDI :	L. 53.313	L. 50.912
2) COSTI :		
Spese acquisizione traffico	L. 26.510	L. 28.654
Costi diretti navigazione	L. 24.595	L. 23.203
Costi organizzazione	L. 5.868	L. 6.911
Ammortamenti	L. 7.906	L. 3.902
Oneri finanziari netti	L. 5.682	L. 8.398
Imposte		
Altre partite diverse		-L. 526
	=====	=====
TOT.COSTI	L. 70.561	L. 70.542
3) RISULTATO DI GESTIONE	-L. 17.248	-L. 19.630
4) CONTRIBUTO ALLA LINEA		
(Legge 383/90)	L. 15.261	L. 13.285
	=====	=====
5) RISULTATO DI ESERCIZIO	-L. 1.987	-L. 6.345

* IMPORTO ISCRITTO IN BILANCIO DALLA SOCIETA'

LINEA SUD AMERICA PACIFICO

Il settore del Sud Pacifico, che interessa cinque nazioni (Colombia, Ecuador, Perù, Cile, Bolivia), rappresenta un importante mercato di sbocco e di approvvigionamento per l'industria nazionale.

Il movimento commerciale di andata è costituito principalmente da merci varie in quanto i Paesi di destino non sono ancora sufficientemente industrializzati e ricorrono, pertanto, in modo massiccio ai prodotti finiti provenienti dall'estero.

A ciò si devono aggiungere consistenti quantitativi di impiantistica, di cui l'Italia è importante fornitrice.

Il traffico di ritorno è attualmente rappresentato da limitati quantitativi di carico generale: tuttavia è in corso un intensificarsi di questo genere di trasporto specie per quanto riguarda caffè (la Colombia ne è la seconda produttrice dopo il Brasile) e prodotti refrigeranti (pesce, frutta).

La base dei traffici è per ora costituita da rame (Cile principale produttore mondiale) e altri metalli.

Anche in questo settore, come per il versante Atlantico, le nazioni - tutte dotate di un alto potenziale economico per la disponibilità di prodotti di base (metalli, prodotti agricoli) - sono interessate da una fase di sviluppo diversificata: a fronte di una rapida crescita economica di Cile e Ecuador, Perù e Colombia sono colpite da profondi turbamenti politico/economici che non consentono l'adozione delle misure atte a favorire la loro ripresa.

Gli osservatori internazionali ritengono comunque che quest'area sarà, nel prossimo futuro, quella con il più rapido sviluppo, superando anche la zona dell'estremo oriente.

Nel corso del 1993 la Società Italia, unica Compagnia

del settore con navi di bandiera Italiana, ha svolto la propria attività nell'ambito di un accordo, vigente da tempo, che unisce le Compagnie di bandiera europea e sudamericana operanti nella relazione, alcune delle quali con il conferimento di navi, altre con i soli diritti di traffico.

A questo servizio congiunto l'Italia di Navigazione apporta la nave di proprietà Aquitania.

Con il 31.12.93 sono venuti a cessare gli accordi sopra ricordati.

La società ha provveduto a garantire l'attività sul Sud Pacifico attraverso la costituzione di un nuovo "joint" che interessa la CSAV (Cile), "Consorcio Naviero Peruano" (Perù), CGM sud (Francia) e la "Trasportes Navieros " Ecuatorianos" (Ecuador).

Si evidenzia, infine, che durante l'esercizio la M/n Aquitania è stata interessata da due incidenti che hanno provocato soste tecniche prolungate costringendo la società al rimpiazzo attraverso il noleggio di una nave che ha effettuato un viaggio di A/R al Sud Pacifico, appesantendo di conseguenza gli esiti economici di gestione, ma garantendo la continuità del servizio.

Il conto economico della linea, riferito all'esercizio 1993 è riportato nella scheda che segue.

ANNO 1993

SOCIETA': ITALIA DI NAVIGAZIONE S.P.A.
LINEA: MEDITERRANEO - S.AMERICA PACIFICO
NAVI UTILIZZATE: M/N "AQUITANIA"
STIVA OFFERTA : 146.862 TONN.
UTILIZZO : 58%

A) DATI DI TRAFFICO

N.VIAGGI : 32,44
TEUS : 85.416

B) CONTO ECONOMICO (L.MLD.)

	PIANO '91	CONSUNTIVO '93
1) RICAVI LORDI :	L. 15.003	L. 19.255
2) COSTI :		
Spese acquisizione traffico	L. 3.923	L. 6.474
Costi diretti navigazione	L. 9.106	L. 14.877
Costi organizzazione	L. 2.013	L. 2.702
Ammortamenti	L. 3.057	L. 1.646
Oneri finanziari netti	L. 1.742	L. 1.745
Imposte		
Altre partite diverse		L. 2.361
	=====	=====
TOT.COSTI	L. 19.841	L. 29.805
3) RISULTATO DI GESTIONE	-L. 4.838	-L. 10.550
4) CONTRIBUTO ALLA LINEA		
(Legge 383/90)	L. 4.281	L. 7.140 *
	=====	=====
5) RISULTATO DI ESERCIZIO	-L. 557	-L. 3.410

* IMPORTO ISCRITTO IN BILANCIO DALLA SOCIETA'

SOCIETA' LLOYD TRIESTINO

Il fatturato lordo merci 1993 è ammontato a Lit./mil. 400.600 con un incremento del 15% rispetto all'anno precedente.

L'incremento è attribuibile principalmente al favorevole andamento del cambio Lira/Dollaro, che però ha influito negativamente sui costi della produzione, per la parte sostenuta nella valuta dollaro.

Il risultato economico generale chiude con una perdita di Lit./mil. 1.181 al netto dei contributi di legge, con notevole miglioramento rispetto a quello del 1992 (-Lit./mil. 29.306), attribuibile alla minore incidenza dei costi per il personale e degli ammortamenti e svalutazioni.

In particolare si segnala che il risultato del 1993 beneficia di Lit./mil. 17.000, già accantonati nel bilancio 1992 a seguito di prudenti apprezzamenti in merito alla erogabilità sulla base del disposto della Legge 383/90, che si sono potuti utilizzare a seguito del definitivo chiarimento avvenuto con la conversione in legge del decreto n. 149 del 20.5.1993, in data 20.7.1993.

I crediti verso i clienti al 31.12.1993, pur risultando superiori di Lit./mil. 4 rispetto al 1992, segnano un leggero miglioramento se rapportati al fatturato.

Inoltre, nonostante la costituzione di un nuovo servizio per l'Estremo Oriente con la Evergreen Marine Corporation (accordo MFDWAY) e per il Sud Africa con la Safmarine (accordo SAF/L.T.), l'impegno acquisitivo della rete agenziale supportato da una attenta politica commerciale della Società, la favorevole situazione dei rapporti di cambio - in modo particolare verso il dollaro -, il risultato di gestione dell'anno in esame forse non potrà essere ripetuto per il 1994, anche perchè oltre al beneficio particolare di Lit./mil. 17.000 sopra menzionati, viene a terminare il periodo quinquennale previsto dalla Legge 856/86 relativo al contributo a favore della M/n Nuova Lloydiana con un minor introito di Lit./mil. 4.

ACQUISIZIONE NUOVO NAVIGLIO

I programmi di riassetto della flotta si sono concretizzati nel 1993 con l'introduzione delle due portacontenitori da 3.000 TEU "Nuova Trieste" e "Nuova Genova", inserite nel traffico per l'Estremo Oriente. Ciò a completamento della seconda fase della ristrutturazione della flotta sociale.

ACCORDI INTERARMATORIALILinea Europa - Australia e Nuova Zelanda

L'attività è stata svolta nell'ambito dell'accordo ANZECS, cui aderivano due compagnie inglesi (P&OCL, ACT) una tedesca (Hapag Lloyd), una olandese (Nedlloyd), una australiana (Australia National Line) ed una neozelandese (New Zealand Line).

Il Lloyd Triestino ha svolto servizio internazionale di linea con l'impiego della nave sociale "Nuova Lloydiana".

L'accordo consortile ANZECS é terminato con il 31.12.1993, ed è stato sostituito con un accordo di noleggio spazio su una flotta complessiva di 17 navi (rispetto alle 13 impiegate nel precedente accordo). Il nuovo accordo prevede un marketing indipendente e pertanto l'attività commerciale del Lloyd Triestino è estesa a tutte le aree servite dalla Linea. Continua in questo assetto l'impiego della nave sociale "Nuova Lloydiana".

Linea Mediterraneo/Sud Africa

L'attività è stata svolta nell'ambito del consorzio SAECS, traffico Mediterraneo/Sud Africa e viceversa, cui aderivano la P&OCL (inglese), la CGM (francese) e la Safmarine (sudafricana).

Il servizio si espletava con 4 navi, di cui due (Nuova Africa e Nuova Europa) conferite dal Lloyd Triestino.

L'accordo SAECS è terminato con il 15 aprile c.a. ed è stato sostituito da un accordo simile stipulato tra il Lloyd Triestino e la Safmarine. La P&OCL e la CGM, conservando i loro diritti conferenziali, usufruiscono di questo servizio attraverso un accordo di noleggio spazio. Il nuovo accordo Lloyd Triestino/Safmarine non muta il principio del "profit pool" e pertanto l'attività commerciale di marketing avviene in conto mandato nelle rispettive aree di competenza (Lloyd triestino per il Mediteranneo e Safmarine per il S. Africa). Il servizio si esplica con 4 navi, di cui due del Lloyd Triestino (Nuova Africa e Nuova Europa) e due della Safmarine - cioè Mediterraneo/Sud Africa e viceversa, mentre il rimanente terzo è riservato ad altri traffici del Lloyd Triestino. Il Lloyd Triestino quindi gestisce in proprio questi spazi nave utilizzandoli per il carico destinato all'Africa Occidentale (toccata ad Abidjan sia in uscita che in rientro) ed all'Africa Orientale con servizi di feederaggio da/per Durban, pagando al consorzio Lloyd Triestino/Saf-

marine uno slot charter. Il terzo di stiva viene inoltre utilizzato per un traffico L.T. Sud Africa/Africa Occidentale e viceversa che è in espansione.

L'insieme delle varie direttrici di traffico anzidette, consente la completa utilizzazione della stiva offerta dalle navi sociali, rendendole pertanto più competitive con un rilevante aumento del fatturato.

LINEA ESTREMO ORIENTE

L'attività è stata svolta nell'ambito del consorzio MAFECS, cui aderivano le società giapponesi NYK e la MOL. Le navi sociali impiegate erano la "Genova" e la "Trieste", noleggiate a scafo nudo dalla consorella Almare, cui nel corso dell'esercizio, si sono aggiunte le navi gemelle "Nuova Trieste" e "Nuova Genova". Verso la fine del 1993 è stata interrotta la collaborazione con le due compagnie giapponesi.

Il Lloyd Triestino ha stipulato un accordo con l'armatore taiwanese Evergreen Marine Corporation dando vita al nuovo consorzio denominato MEDWAY. Tale nuovo servizio implica un'estensione delle aree di presenza ed una maggior offerta di stiva, mentre resta inalterata la quota di traffico spettante al Lloyd (35%), che continua ad agire con una organizzazione commerciale indipendente.

ALLINEAMENTO AGLI STANDARDS OCCUPAZIONALI
PROPRI DEGLI ARMAMENTI PIU' AVANZATI

La società Lloyd Triestino ha proseguito il programma di prepensionamento del personale navigante per gli addetti che nel frattempo hanno maturato i requisiti previsti dalla legge.

Nel corso del 1993 sono usciti dai ruoli sociali, per prepensionamento, le seguenti persone:

STATO MAGGIORE:	7
SOTTUFFICIALI E COMUNI: Coperta	3
Macchina	6
Camera	<u>2</u>
	18
	=====

La consistenza numerica del personale al 31.12.1993 risulta di 523 unità di cui 163 fra dirigenti e amministrativi in Italia e 60 dipendenti locali esteri, nonché 300 tra Ufficiali Sottufficiali e Comuni. Rispetto al 1992 si rileva una contrazione di 65 persone.

PROCESSO PERMANENTE E SISTEMATICO DI INNOVAZIONE NELLE
TECNICHE GESTIONALI E SULLA METODOLOGIA DEL LAVORO

Come si è già evidenziato nelle precedenti relazioni, la società Lloyd Triestino ha completato il riordino della propria rete agenziale e può disporre, sui principali mercati di interesse dell'azienda, di un network diretto rappresentato da Italmar quale Agente Generale in Italian General Shipping di Londra per il Regno Unito e coordinamento per l'Europa del Nord, dal Lloyd Triestino Pte di Singapore e dal Lloyd Triestino Ltd di Hong Kong, per il sud-est asiatico e l'Estremo Oriente.

In particolare si segnala che nel 1993 la Italmar srl (agente generale in Italia) ha ottenuto positivi risultati in termini sia acquisitivi sia economici, conseguendo buoni risultati di esercizio pur mantenendo i costi di acquisizione, per la società, nella fascia bassa del mercato.

Per il personale sono stati svolti corsi di software di base e software operativo. L'azienda prosegue nella sua azione allo scopo di mantenere e aggiornare la professionalità acquisita dai dipendenti, in sintonia con l'evoluzione delle metodologie di lavoro.

LINEA: EUROPA MEDITERRANEO AUSTRALIA NUOVA ZELANDA (ANZECS)

Nell'anno 1993 il Lloyd Triestino ha regolarmente svolto il servizio internazionale di linea sulla rotta di cui all'oggetto avvalendosi della propria quota di traffico conferenziale e con l'impiego della nave Nuova Lloydiana adibita a tale relazione sin dal 1989 e rientrante nel piano di ristrutturazione dei servizi così come stabilito dall'art. 1 della Legge 856/86.

Il servizio è stato esercizio nell'ambito del consorzio Australia - New Zealand Europe containers service (ANZECS) consorzio del tipo "profit pool" e nel quale la quota della Società per l'anno trascorso è risultata del 7,114% del totale traffico interscambiato tra le due aree europea ed australiana, segnando un aumento di quota del 0,45 rispetto al precedente esercizio.

I partners commerciali del Lloyd Triestino ed aderenti al pool consortile sono rappresentativi delle più qualificate Compagnie armatoriali con le seguenti quote di traffico:

P & OCL	28.580%
ASSOCIATED CONTAINERS TRASPORTATION (ACT)	16.799%
HAPAG LLOYD	14.545%
AUSTRALIAN NATIONAL LINE	12.975%
NEDLLOYD	11.777%
NEW ZEALAND LINE	8.210%
	<u>92.886%</u>
LLOYD TRIESTINO	<u>7.114%</u>
	100. - %

Le summenzionate Compagnie hanno offerto alla clientela un servizio da/per l'Australia-Nuova Zelanda strutturato con due flotte operanti rispettivamente dal Nord Europa (8 navi frequenza decadale) e dal Mediterraneo (5 navi frequenza quindicinale).

L'itinerario di massima sulla direttrice Mediterraneo/Australia/Nuova Zelanda prevede le seguenti toccate: Salerno, La Spezia, Fos, Barcellona, Pireo, Jeddah, Fremantle, (Adelaide), Melbourne, Sydney, Auckland, Wellington, Port Chalmers, Melbourne, Fremantle, Jeddah, Pireo, Salerno.

L'accordo consortile assegna a ciascuna Compagnia di operare quale agente marketing nella specifica area di influenza geografica; in tale veste il LLOYD Triestino ha operato oltrechè sul territorio nazionale anche nelle aree limitrofe quali i paesi dell'ex Jugoslavia e della Grecia.

DATI STATISTICI ED ECONOMICI

Il conto economico della linea evidenzia per l'anno 1993 un utile di esercizio di mil. 9.386 a fronte di un risultato di piano di mil. 7.934.

Il conto economico consuntivo assorbe mil. 12.371 per ammortamenti ed oneri finanziari; il contributo di avviamento di spettanza dell'esercizio cifra in mil. 12.111 cui si aggiungono spettanze per mil. 364 per rettifiche di anni precedenti a seguito della revisione dei valori ammessi a contributo.

Il trasporto in TEUS, che per la quota LLOYD Triestino ammonta a 10.722 unità, segna un peggioramento sulle previsioni di piano (-12.5%) ma evidenzia una discreta ripresa (+12%) sul precedente esercizio derivata dall'aumento di quota della Società (+6,7%) e per la restante parte dall'incremento di trasportato registrato dal pool sui traffici in esportazione dall'Europa come da sottoriportato schema:

Trasportato (teus) CONSORZIO ANZECS

	anno 1992	anno 1993	diff %
traffico EUROPA AUSTRALIA	62.838	67.567	7,5
EUROPA N. ZELANDA	14.558	18.456	26,8
totale export EUROPA	77.396	86.023	11,1
traffico AUSTRALIA EUROPA	29.551	28.215	(4,5)
N. ZELANDA EUROPA	37.001	35.608	(3,8)
totale import EUROPA	66.552	63.823	(4,1)
COMPLESSIVAMENTE	143.948	149.846	4,1

Le Compagnie aderenti hanno infatti sciolto l'attuale "agreement di profit pool" sostituendolo con una struttura di noleggio spazio su una flotta di complessive 17 navi.

Un tanto è stato determinato anche dall'entrata in conferenza della Compagnia inglese CONTSHIP che ora partecipa con le proprie unità alla composizione della summenzionata flotta.

Il Lloyd Triestino nella nuova configurazione continua con l'impiego della propria M/n Nuova Lloydiana inter scambiando spazistica con gli altri partner impegnati nel traffico.

E' doveroso segnalare che l'attività di marketing ora avviene in forma indipendente da parte di ogni aderente e che pertanto, in tale nuova configurazione, l'attività commerciale è estesa ad ogni area servita dalla linea in questione.

ANNO 1993

SOCIETA': LLOYD TRIESTINO DI NAVIGAZIONE S.P.A.
LINEA: EUROPA - AUSTRALIA/N.ZELANDA
NAVI UTILIZZATE: M/N "NUOVA LLOYDIANA"
STIVA OFFERTA : 13.070 TEUS
UTILIZZO : 82%

A) DATI DI TRAFFICO

N.VIAGGI : 4.32
TEUS :

B) CONTO ECONOMICO (L.MLD.)

	PIANO '90	CONSUNTIVO '93
1) RICAVI LORDI :	L. 24.670	L. 25.528
2) COSTI :		
Spese acquisizione traffico	L. 2.578	L. 2.357
Costi diretti navigazione	L. 9.828	L. 11.174
Costi organizzazione	L. 3.360	L. 2.715
Ammortamenti	L. 11.214	L. 11.406
Oneri finanziari netti	L. 567	L. 965
Imposte	L. 842	
Altre partite diverse		
	=====	=====
TOT.COSTI	L. 28.389	L. 28.617
3) RISULTATO DI GESTIONE	-L. 3.719	-L. 3.089
4) CONTRIBUTO ALLA LINEA		
(Legge 856/86)	L. 11.653	L. 12.111
rettifiche es. precedenti		L. 364
	=====	=====
5) RISULTATO DI ESERCIZIO	L. 7.934	L. 9.386

* IMPORTO ISCRITTO IN BILANCIO DALLA SOCIETA'

LINEA: MEDITERRANEO SUD AFRICA (SAECS)

L'interscambio commerciale tra Mediterraneo e Sud Africa, containerizzato sin dal 1977, vedeva il Lloyd Triestino presente nel 1993 con il servizio dal bacino mediterraneo inquadrato nel consorzio SAECS (Southern Africa Europe containers service).

Detto consorzio è governato da regole di "profit pool" secondo le quali all'esito economico concorrono i ricavi ed i costi operativi di ciascuna compagnia; le compagnie aderenti usufruiscono di una remunerazione di mercato per i mezzi nautici (navi e pertinenze) conferiti.

I margini reddituali così come le perdite della gestione vengono suddivisi in base alla quota di partecipazione nel consorzio.

Nella fattispecie, il Lloyd Triestino opera dall'area mediterranea insieme alla Compagnia di bandiera sudafricana SAFMARINE, alla francese C.G.M. ed alla Compagnia inglese P&OCL.

La quota detenuta dalla Società per il trascorso anno 1993 è stata del 45,99% del totale traffico da / per Sud Africa.

Il servizio è stato espletato da 4 navi con frequenza quindicinale.

Il Lloyd Triestino impiega su questa relazione le due unità sociali Nuova Africa e Nuova Europa allestite rispettivamente nel 1989 e nel 1990 nel quadro del piano di ristrutturazione dei servizi ex Lg. 856/86 (Ia fase).

Le relazioni di traffico di questo segmento riguardano i paesi europei che si affacciano su Mediterraneo cui si è aggiunta con il 1993 l'area turca con regolari approdi ad Izmir e quelli dell'Africa australe (Sud Africa, Namibia, Botswana, Monzabico, Zimbabwe, Malawi e Zambia).

Come esplicitamente previsto dall'accordo di "profit pool" l'attività commerciale di marketing avviene in conto mandato. In tale configurazione il Lloyd Triestino nell'area Mediterranea risulta agente anche della Safmarine così come viceversa la compagnia africana lo è per l'area australe. I paesi europei ai quali il Lloyd Triestino si indirizza sono, Croazia, Ungheria, Cecoslovacchia, Romania, Bulgaria, Albania, i Paesi dell'ex Unione Sovietica affacciatisi sul Mar Nero e la Turchia.

Il consorzio Saecs agisce nell'ambito della Conferenza sud africana che detiene all'incirca il 50% del segmento di mercato.