



Genova, 11 Gennaio 2010

No. 1414

Fonti:

Burke & Novi S.r.l.
Il Sole 24 Ore
Il Messaggero Marittimo
Corriere dei Trasporti
La Gazzetta Marittima
Lloyd's List
Lloyd's Ship Manager
Fairplay Shipping Weekly
Trade Winds - International Shipping Gazette
Journal pour le Transport International
Shipping News International
The Journal of Commerce (European edition)
B.P. Statistical Review of World Energy
H.P. Drewry: Shipping, Statistics & Economics
Intertanko port information & bunkers
International Bulk Journal
Containerisation International

Editore: Burke & Novi S.r.l.

Via Domenico Fiasella, 4/14 - 16121 Genova Tel. 01054921 - Telefax 010543342 / 010591392

Direttore responsabile: Giovanni Novi

Registro Stampa del Tribunale di Genova N. 23/87 con autorizzazione n° 6133 del 23.6.1987

Website: www.burkenovi.com E-mail address: tankers@burkenovi.com dry@burkenovi.com
sandp@burkenovi.com accounting@burkenovi.com

☛ ANDAMENTO DEI NOLI NELLE SETTIMANE 52-53-1 (21 Dicembre 2009-8 Gennaio 2010)

CISTERNE

Il mercato delle VLCC, dopo il rallentamento dovuto alle festività di fine anno, ha ripreso in pieno l'attività e i noleggiatori stanno coprendo le restanti posizioni di gennaio. Cinesi e sudcoreani hanno dominato il mercato nella prima settimana di gennaio e il loro interesse ha permesso agli armatori di recuperare qualche punto Worldscale, dopo aver perso oltre il 10% durante il periodo festivo. I noleggi conclusi hanno avuto come base ancora le rate Worldscale del 2009, con noli intorno a Ws 53 per i viaggi dal Golfo Arabo al Far East, che corrisponde ad un nolo timecharter di circa 35.000 dollari al giorno. Solo una VLCC è stata fissata sulla base delle rate Worldscale 2010, e precisamente una nave della Frontline per un viaggio dall'Arabia Saudita al Golfo americano al nolo di Ws 57 equivalente a 35.000 dollari al giorno. L'ondata di freddo intenso che ha colpito l'Europa e il Nord America potrebbe portare ad una riduzione delle scorte e ad una maggiore domanda di carichi. A questo si aggiunge la possibilità che la Saudi Aramco abbassi il prezzo del greggio Arabian light, con maggiori motivazioni ad aumentare gli acquisti da parte degli acquirenti asiatici. Dal West Africa per il Golfo americano, le VLCC vengono già fissate per febbraio a noli di Ws 70 base Wordscale 2009 che equivale a circa 56.000 dollari al giorno, in aumento da Ws 60 e 45.000 dollari al giorno di fine dicembre. Si prevede che dalla settimana prossima si inizierà a fissare sulla base delle nuove rate Worldscale, che riflettono un calo di prezzo del bunker pari al 38% nel 2009, con un possibile aumento dei noli di circa il 30-35%. Tre VLCC sono state fissate da noleggiatori cinesi per tre anni di timecharter a 32.500 dollari al giorno ciascuna. Per quanto riguarda le **Suezmax**, gli ultimi noleggi per gennaio dal West Africa al Golfo americano sono stati conclusi intorno a Ws 115 circa (base rate 2009), che equivale a 54.750 dollari al giorno base timecharter. In Mediterraneo e Mar Nero vi è il potenziale per un miglioramento, con il ritorno in mercato dei russi dopo le festività di Capodanno. La prima settimana di gennaio è stata abbastanza attiva, ad opera soprattutto di trader europei e compagnie petrolifere cinesi. La maggior parte dei noleggiatori si sono basati sulle vecchie rate Worldscale, ad eccezione dei trader svizzeri Vitol che hanno fissato una nave dal Mar Nero al Mediterraneo a Ws 145 base nuove rate. L'equivalente timecharter di questo nolo equivale a circa 63.525 dollari al giorno. I noleggiatori devono sempre tenere conto dei ritardi per il transito negli Stretti turchi che sono saliti a nove giorni sia in entrata che in uscita, per cui per un carico di inizio febbraio devono assicurarsi una nave che possa essere nel Mediterraneo orientale almeno il 21 gennaio e sono poche quelle disponibili. Anche per le **Aframax**, armatori e noleggiatori sono esitanti a passare alle rate della nuova Worldscale preferendo aspettare che il mercato si stabilizzi dopo le vacanze natalizie. Infatti, la differenza tra rate flat 2009 e 2010 è una delle maggiori degli ultimi anni. Tuttavia, nonostante l'atmosfera di cautela, i noli per i viaggi inter-Med. (base Ws 2009) sono saliti a Ws 120-125 (pari a circa 24.260 dollari/giorno) e tendono ad aumentare. L'incremento dei ritardi per il transito del Bosforo a circa nove giorni sia in entrata che in uscita, è destinato a far crescere i noli dal Mar Nero che hanno già raggiunto il livello di Ws 140, in gran parte per problemi di sostituzioni. Sulla base delle nuove rate flat della Worldscale, il nolo corrispondente dovrebbe essere di Ws 160. In Mare del Nord e nel Baltico si riportano pochi fissati a noli di Ws 130-135. Per contro, nei Caraibi si è avuta una maggiore attività con noli di Ws 135 base Ws 2009 che dovrebbero salire a Ws 160 con le nuove rate flat. I noli spot delle **Product Tanker pulite** sono aumentati per le avverse condizioni meteo in Europa e Nord

America che hanno fatto salire la domanda di gasolio da riscaldamento e di benzina. Le Medium Range sono state fissate sulle rotte attraverso l'Atlantico a noli di Ws 190-200 sulla base delle nuove rate flat (pari a circa 140-150 base vecchie rate) che equivale a circa 15.000 dollari al giorno base timecharter, in confronto a meno di 9.000 dollari a fine d'anno. L'ultima volta che i noli avevano raggiunto questo valore è stato nel maggio 2009. Miglioramenti anche per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone dove le MR sono state fissate a Ws 210. A causa delle nuove rate Worldscale più basse, i noli delle Large Range 1 e 2 sono saliti rispettivamente a Ws 155 e Ws 145 per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone base 55.000 e 75.000 tonn. Pur essendo "più alti", questi noli sono in effetti inferiori di 4.000 dollari base timecharter rispetto alla fine dello scorso anno. I noli delle Medium Range sulla rotta Singapore/Giappone base 30.000 tonn. sono saliti a Ws 165 (base nuove rate Worldscale 2010), ma l'equivalente timecharter risulta inferiore di 3.000 dollari.

CARICO SECCO

Il nuovo anno inizia su note piuttosto positive e frizzanti, a differenza degli ultimi giorni del 2009 quando i livelli di nolo ed i traffici si erano stabilizzati. La situazione climatica mondiale e il freddo che sta attanagliando sia l'Europa che i paesi occidentali ed orientali ha naturalmente incrementato la domanda di energia e conseguentemente di carbone da vapore. Per le **Capsize** la media delle rotte timecharter ha ceduto parecchio rispetto al momento positivo di metà Dicembre portandosi oggi a circa 34000 dollari al giorno, con il fronthaul intorno ai 50000 dollari al giorno, mentre i rounds in Atlantico e Pacifico registrano noli rispettivamente a 35/36000 e 32/33000 usd al giorno. La rotta backhaul si afferma intorno ai 18000 dollari al giorno. Il mercato cartaceo è stato poco movimentato e ha dunque influenzato poco le rate sullo spot, così come la domanda di tonnellaggio per periodo che non è stata molto attiva. Sul breve è comunque interessante riportare la Mv *Australia*, nave non più giovanissima (built 1993) fissata per consegna pronta in Cina e periodo di 11/13 mesi a usd 31000 per conto di noleggiatori/operatori cinesi Great Pacific Navigation. Per le **Panamax** il mercato è stato piuttosto positivo per entrambi i due bacini, Atlantico e Pacifico. Si sono visti parecchi nuovi carichi di carbone (non solo da vapore) e grano soprattutto in Atlantico. Le navi con consegna pronta nelle aree di caricazione hanno ottenuto premi sul nolo piuttosto consistenti soprattutto per i carichi dal Us Gulf. La media delle rotte time charter si è affermata venerdì a usd 33500 e nel dettaglio le rotte hanno fatto registrare: usd 37/38000 per il transatlantic round e verso il fine settimana si sono di nuovo registrati i 30000 dollari per i rounds in Pacifico. Le rotte di Fronthaul e Backhaul si affermano rispettivamente intorno ai 47000 e 19000 usd/day. L'attività sul periodo sia sul breve che sul medio/lungo termine è stata sicuramente più movimentata che per le sorelle maggiori e a questo proposito è interessante riportare la Mv *Erato* (74444 del 2004) fissata per 22/26 mesi CTP per usd 20500 al giorno con consegna Far East e su periodi più brevi invece riportiamo la Mv *Star of Nippon* (75611 del 2004) fissata per 5/7 mesi conto Norden a usd 26500 al giorno sempre per consegna Far East. Il mercato delle **Handymax/Supramax** è sempre piuttosto volatile e per alcuni settori di riferimento addirittura difficile da analizzare. Ci riferiamo in particolare al mercato indiano che fa registrare numeri uguali alle Panamax nonostante la differenza in Far East tra i due size sia piuttosto evidente. Anche nel bacino atlantico il mercato si rafforza, soprattutto in Nord America grazie ai nuovi carichi dal Us Gulf e la poca offerta di stiva in pronta consegna fa sì che i noli si alzino consistentemente mentre in Sud America cresce meno velocemente ma rimangono comunque aspettative positive per i molti carichi ancora

soggetto vendita. Per vedere due numeri da vicino riportiamo che le Supramax hanno fatto registrare numeri intorno ai 37/38000 per trip sul Far-East con caricazione in Mar Nero; per restare in Atlantico l'uscita da USG su Med o Cont. ottengono circa 45000 dollari al giorno (16000 per la rotta opposta), mentre in Pacifico girano su livelli intorno ai 20/21000 dollari base round via Nopac/Australia e addirittura 34/35000 dollari al giorno per i trip out dall'India sulla Cina. Per quanto riguarda il periodo, l'attività è stata piuttosto limitata sul medio/lungo periodo e più movimentata sul breve. A questo proposito riportiamo la Mv *Topflight* (52500 dwt del 2005) fissata per 5/7 mesi con consegna West Africa a usd 29000 al giorno per conto di noleggiatori coreani Stx Panocean.

🔦 ALTRE NOTIZIE

A fine dicembre, le petroliere impiegate nello stoccaggio di greggio e prodotti petroliferi risultavano diminuite del 5% a 141 unità poiché i trader hanno iniziato a vendere il gasolio accumulato quando i prezzi erano più bassi. Nel corso di dicembre si sono ridotte di sei unità le petroliere con prodotti puliti e di due unità quelle adibite allo stoccaggio del greggio. Potrebbe essere l'inizio del ritorno sul mercato spot di molte navi, poiché i trader venderanno il gasolio ai mercati europei ed americani, persistendo l'ondata di freddo nell'emisfero settentrionale. I prezzi del gasolio sono saliti ai massimi degli ultimi 14 mesi, con quotazioni di 690 dollari per tonnellata in Europa. Nei prossimi 10-14 giorni, il volume del gasolio immagazzinato a bordo delle navi potrebbe ridursi significativamente poiché si prevede che molte navi procederanno verso gli Stati Uniti. A fine dicembre risultavano impegnate nello stoccaggio 116 petroliere con prodotti puliti e 25 con greggio, e la metà circa delle 141 navi complessive era costituita da Aframax o product tanker Large Range 2. Anche se sono diminuite le VLCC e le Large Range, otto Suezmax sono state noleggate per stoccaggio in dicembre. Vi è sempre un forte interesse nello stoccaggio galleggiante, un evento eccezionale e molto positivo per i noli delle petroliere.

Un numero inaspettatamente basso di nuove costruzioni da carico secco risulta cancellato nel 2009 per effetto delle vendite di resale che hanno attenuato il livello delle previste cancellazioni di ordinativi. Solo il 10% dell'orderbook di bulkcarrier è stato annullato dagli armatori, nonostante lo spettro dell'ingente surplus di capacità su molti mercati. Sono 434 le nuove costruzioni da carico secco cancellate dall'orderbook dal dicembre 2008. Le navi, per un totale di 27 milioni dwt, rappresentano solo circa un decimo dell'orderbook corrente di 4.266 navi. I numerosi resale del 2009 hanno salvato molti armatori che altrimenti erano destinati al fallimento. Lo scorso anno, 593 navi da carico secco sono state consegnate dai cantieri, un numero che è destinato a salire a ben 1.812 navi nel corrente anno. Le previsioni per le cinque principali tipologie di navi sono negative e le Supramax probabilmente saranno le più penalizzate dal surplus di capacità. Circa 900 navi di questo tipo risultano in consegna da qui al 2015, pari a 50,90 milioni dwt di nuova capacità che si confronta con le 868 navi per 46,84 milioni dwt presenti nella flotta attiva. Per quanto riguarda il settore delle Capesize, 705 nuove

costruzioni per 141,77 milioni dwt arriveranno in mercato entro il 2015 aggiungendosi alla flotta esistente di 896 navi e 161,73 milioni dwt. Un punto positivo per gli armatori è che nel 2009 sono state ordinate ai cantieri 720 unità di cui 250 erano bulkcarrier. Nel 2008 furono ordinate 3.500 navi, di cui 1.473 da carico secco.

I contratti derivati sulle rotte attraverso l'Atlantico sono stati influenzati positivamente dall'ondata di freddo che ha colpito il Nord America e che potrebbe far aumentare la domanda di Suezmax e Product Tanker Medium Range per le importazioni sia di greggio che di prodotti petroliferi. Nello stesso tempo, la disponibilità di petroliere nel mercato dell'Atlantico rischia di essere limitata poiché i ritardi nel transito degli Stretti turchi rallentano l'arrivo delle navi in zavorra dal Mediterraneo. I trader si sono concentrati nella compravendita di contratti di MR sulla rotta TC2 del Baltic Exchange con benzina dall'Europa alla costa orientale americana, e sulla rotta TD5 per le Suezmax che trasportano greggio dal West Africa agli Stati Uniti. I valori dei contratti cartacei sulle due rotte attraverso l'Atlantico si sono rafforzati negli ultimi giorni, nell'aspettativa di una ripresa dei noli spot per le Suezmax e le product tanker MR, salendo rispettivamente a Ws 109 e Ws 171. Gli equivalenti timecharter dei due valori sono di 31.000 e 10.000 dollari al giorno. Questo aumento spingerà ulteriormente al rialzo i noli delle VLCC, in concorrenza con le Suezmax per i carichi dalla Nigeria verso gli Stati Uniti.

Nell'intento di approfittare della perdita di valore delle navi, alcune banche di investimento stanno cercando di acquisire resale per noleggiarle a bareboat alle compagnie armatoriali, mentre altre stanno pensando di fare la stessa cosa con le navi di seconda mano. Secondo fonti di mercato, sarebbero più di quattro le banche alla ricerca di bulkcarrier, considerando queste condizioni di mercato favorevoli agli investimenti. La maggior parte dell'attività sarebbe incentrata nelle bulkcarrier, ma la scelta è destinata ad allargarsi. Ad esempio, la JP Morgan ha interesse in tutte le tipologie di navi con una disponibilità da 500 milioni a un miliardo di dollari e si sta consultando con l'armatore Peter Livanos come suo esperto dell'industria. Anche la Mirae Asset, seconda maggiore banca coreana di investimento, sarebbe alla ricerca di navi di seconda mano con l'intenzione di investire circa 450 milioni di dollari in bulkcarrier di età inferiore a 10 anni per noleggiarle a periodo per tre-cinque anni a gruppi armatoriali sia nazionali che stranieri. Sulla base dei valori correnti, la Mirae Asset potrebbe essere in grado di acquistare da 10 a 13 bulkcarrier di taglia Panamax e Capesize. Sia l'impiego spot che a periodo consentono di realizzare un buon profitto sulla base dei valori in caduta delle navi. Un esperto finanziario americano ritiene che buona parte dell'attività sia dovuta ai cantieri sudcoreani dove gli armatori non sono in grado di completare i finanziamenti ed accettare le consegne. Un lato negativo della situazione è che probabilmente molte navi verranno costruite senza che le previsioni della domanda lo giustifichino.

Nel 2009 gli armatori hanno investito in nuove costruzioni circa 16 miliardi di dollari, solo il 10% degli investimenti fatti nel 2008, e il 6% di quelli del 2007. Tuttavia l'attività di ordinazione appare più stabile, dopo un inizio 2009 improntato alla volatilità. Durante quattro degli ultimi cinque mesi, più di 40 navi sono state ordinate ai cantieri, l'ordinazione più significativa è stata quella di otto Very Large Ore Carrier (VLOC) assegnata alla sudcoreana STX Panocean. Dopo la consegna in novembre di 96 navi per 5,2 milioni dwt, l'orderbook globale è diminuito di 2.760 navi pari a circa il 25% dall'inizio della recessione nell'agosto 2008, all'incirca lo stesso tasso a cui l'orderbook è cresciuto negli anni del boom. A fine novembre, il carnet di ordinativi mondiale comprendeva 8.267 navi per 500,2 milioni dwt con una costante riduzione per 16 mesi consecutivi. L'attività di ordinazione rimane limitata, nonostante la ripresa nella seconda parte del 2009. L'indice di prezzo compilato da noti analisti londinesi ha registrato una contrazione per il 14° mese consecutivo scendendo a 140 punti, una flessione del 25% rispetto al picco di 190 punti registrato nel settembre 2008 dopo 18 mesi di aumenti. Tuttavia, nonostante il forte desiderio da parte dei cantieri di riempire gli spazi vuoti, sembra molto improbabile che i prezzi scenderanno ai precedenti minimi. La caduta di prezzo più importante nel settore delle bulkcarrier ha riguardato le Capesize che hanno perso il 36% dall'inizio del 2009 quando il prezzo di riferimento per una Capesize da 180.000 dwt era vicino a 88 milioni di dollari. All'inizio di dicembre il valore era di circa 56,5 milioni di dollari. Nei primi 11 mesi del 2009, l'83% dei contratti di costruzione globali e il 95% del tonnellaggio deadweight sono stati assegnati a cantieri asiatici. La Cina è l'indiscussa protagonista del 2009 (per i primi 11 mesi) con circa il 50% del naviglio commissionato (14,2 milioni dwt) per lo più bulkcarrier, mentre la Corea del Sud ha ottenuto 12,2 milioni dwt. I cantieri giapponesi hanno sofferto più di tutti con ordinativi per soli 700.000 dwt, anche se i dati definitivi per l'intero anno potrebbero risultare più alti e saranno noti nelle prossime settimane.

Negli ultimi 12 mesi, le 20 più importanti compagnie di linea a container hanno ridotto la capacità della loro flotta attiva del 2,4%, e questo nonostante un piccolo aumento delle dimensioni della loro flotta a 10,81 milioni di teu, da 10,63 milioni nel gennaio 2009. Il numero delle navi gestite è sceso poiché la flotta inattiva delle prime 20 compagnie continua ad aumentare risultando raddoppiata rispetto a quella di un anno fa. Infatti, queste compagnie hanno 743.000 teu in disarmo pari al 6,9% della loro flotta gestita combinata, contro 328.000 teu e il 3,1% di un anno fa. Questo rappresenta 1,51 milioni di teu o l'11,6% della flotta mondiale, in aumento da 1,48 milioni di teu pari all'11,4% di metà dicembre. Il carnet di ordini combinato delle prime 20 compagnie a container rimane molto alto essendo pari al 35% delle flotte esistenti. La Evergreen è nella fortunata situazione di non avere navi in ordinazione, ma alcune compagnie tra cui Cosco, Zim, UASC e Hanjin hanno un orderbook che supera di oltre il 50% le flotte esistenti. In termini assoluti, i

maggiori orderbook sono quelli di MSC e di CMA CGM rispettivamente con 556.000 e 497.000 teu.

La Cina ha investito quasi tre miliardi di dollari per acquistare circa 210 delle 1093 navi vendute nel 2009 sul mercato dell'usato, per un valore complessivo di 15,7 miliardi di dollari, superando la Grecia negli acquisti di bulkcarrier Handysize di seconda mano e attestandosi al primo posto a livello mondiale. Questo sottolinea anche il crescente dominio della Cina nella flotta mercantile mondiale. Rispetto al 2008, la Cina ha acquistato 100 navi da carico secco in più, e precisamente 186 navi contro 86. Circa la metà delle navi erano di taglia Handysize costruite negli anni '80 e il totale comprende anche 13 petroliere. Gli armatori greci si sono classificati al secondo posto come numero di navi acquistate ma hanno investito capitali maggiori approfittando della perdita di valore delle navi per arricchire la loro flotta. I greci hanno speso 3,2 miliardi di dollari per l'acquisto di 167 navi, tra cui 120 bulkcarrier e 32 petroliere, di età equamente distribuita nelle ultime tre decadi. Interessi tedeschi hanno acquistato solo 20 navi a conferma della crisi di liquidità delle KG. La volatilità dei noli per la flotta delle bulkcarrier Capesize si è tradotta in un minor numero di acquisti in questo settore. Complessivamente, il numero delle navi vendute nel 2009 è stato all'incirca lo stesso che nel 2008 (1.119 unità), ma l'ammontare investito si è dimezzato, di riflesso ai prezzi delle navi più bassi. Il valore delle bulkcarrier handymax di cinque anni si è stabilizzato nel 2009 intorno ai livelli di cinque anni fa. Infatti, il prezzo per questo tipo di nave aveva raggiunto un picco di 75,4 milioni di dollari nel novembre 2007, prima di precipitare a 24 milioni di dollari un anno dopo e stabilizzarsi a circa 27,3 milioni di dollari nel dicembre scorso. Le vendite di petroliere sono state inferiori nel 2009, con 169 unità riportate vendute. La maggior parte delle 28 VLCC vendute era destinata alla riconversione in VLOC o FPSO. Le vendite denotano una accelerazione del passaggio di controllo della flotta mercantile globale da ovest ad est. Prima degli acquisti del 2009, la Cina rappresentava il nono maggiore registro navale in termini di deadweight con 3.816 navi per 37,1 milioni dwt nel 2008. La Cina era già il quarto maggiore armamento di naviglio e quello a più rapida crescita. La percentuale di navi controllate dai cinesi è aumentata dell'1% dal 2007 al 2008 rappresentando l'8,2% della flotta mercantile globale.

Le importazioni di greggio della Gran Bretagna potrebbero aumentare ancora nel corrente anno, dopo essere quasi raddoppiate nel 2009 in seguito ad una flessione del 10% della produzione nazionale rispetto all'anno precedente. La produzione del Mare del Nord è prevista in ulteriore diminuzione poiché le compagnie petrolifere non sono in grado di far partire la produzione da nuovi giacimenti abbastanza rapidamente da compensare la flessione registrata dai giacimenti esistenti. Le importazioni nette del Regno Unito sono salite dai 2,2 milioni di tonnellate del 2008 a 4 milioni di tonnellate nel 2009, poiché più greggio è stato importato di quanto non ne sia stato esportato. La differenza tra importazioni ed esportazioni è stata la maggiore degli ultimi dieci anni. La provenienza delle importazioni è stata la

Norvegia, il West Africa e il Medio Oriente. Secondo le statistiche del dipartimento governativo dell'Energia, la produzione di greggio è diminuita del 10% su base annua a 14,7 milioni di tonnellate nel terzo trimestre del 2009. Sette nuovi giacimenti sono entrati in produzione nei 12 mesi terminati a fine settembre, ma sono stati insufficienti a compensare il generale declino dei giacimenti esistenti. Nel medio termine, è previsto un aumento della domanda di petroliere destinate ai porti britannici poiché la produzione è prevista in costante calo nei prossimi cinque anni per l'assenza di importanti progetti nella piattaforma continentale del Regno Unito.

Il Bangladesh ha mantenuto nel 2009 la prima posizione a livello mondiale nelle demolizioni navali avendo acquistato più naviglio degli altri Paesi attivi in questo settore. Le navi demolite hanno raggiunto 9,9 milioni dwt nel 2009, il 40% in più sul 2008, pari ad un totale di 177 navi. L'India è al secondo posto con un volume di navi demolite di 9,4 milioni dwt, tre volte il quantitativo del 2008. Sebbene il numero delle navi sia oltre il doppio di quello del Bangladesh, l'India ha acquistato molte piccole bulkcarrier per un tonnellaggio inferiore. In confronto, il Bangladesh ha riciclato un maggior numero di grandi petroliere che hanno fatto aumentare il volume deadweight delle navi. La Cina ha mantenuto la terza posizione, demolendo 112 navi per 4 milioni dwt mentre il Pakistan è rimasto in quarta posizione con 77 navi e 2,7 milioni dwt. Complessivamente, lo scorso anno sono state demolite 890 navi di ogni tipo per un totale di 28,9 milioni dwt raggiungendo il massimo da dieci anni in termini di deadweight. Le navi da carico secco sono state 404 per 12,3 milioni dwt, con un rallentamento nella seconda metà dell'anno. Al contrario, i volumi delle petroliere sono più che triplicati nel secondo semestre dell'anno, da 46 navi per 2,6 milioni dwt a 159 per 9,3 milioni dwt a fine anno. L'aumento sarebbe dovuto alla maggiore eliminazione di VLCC e Suezmax, infatti delle 11 VLCC demolite nel 2009, 10 sono state avviate alla demolizione nella seconda parte dell'anno. Si prevede che le demolizioni continueranno ad aumentare nel corrente anno per effetto del ritiro obbligatorio dai traffici delle navi a scafo singolo e degli scarsi profitti realizzati da petroliere da greggio e product tanker nel corso del 2009.

Le speranze dei protagonisti del mondo marittimo sono per un nuovo anno più positivo, nonostante il settore stia attraversando una crisi di propria responsabilità e cioè l'eccessiva ordinazione di nuove navi di tutti i tipi senza una importante crescita della domanda che sarebbe necessaria per impiegare tutte queste navi. I traffici mondiali, di cui le navi trasportano il 90% sono la pietra angolare dell'industria marittima e sono cresciuti costantemente dopo la fine della seconda guerra mondiale del 3-4% annuo con tassi più bassi negli anni '70 e '80. Se il carnet di ordini alla fine del 2008 verrà interamente consegnato entro il 2012, la capacità delle portacontainer salirà del 50% rispetto ai livelli del 2006, e quella delle petroliere e delle navi da carico secco del 40%. La riduzione dell'età media delle flotte limiterà l'impatto delle demolizioni e gli effetti della maggior parte delle

normative di messa al bando cesseranno nel 2012. Di conseguenza, l'eccesso di capacità sarà presente probabilmente per molti anni. A questo si aggiungerà la notevole capacità di costruzione navale, che vede in testa la Cina, con una capacità annua di costruzione di oltre un decimo della flotta mondiale. Per cui, anche senza la recessione economica e la crisi creditizia globale, lo shipping era destinato ad entrare in stagnazione avendo incessantemente commissionato la costruzione di troppe navi.

La compagnia giapponese NYK ha in programma di dimezzare la sua flotta di portacontainer di proprietà, riducendo la capacità di trasporto complessiva del 30% entro il 2015, a favore di noleggi a breve termine, per meglio controllare i costi e aumentare la redditività. La NYK ha già ridotto la sua flotta di portacontainer a circa 90 navi per 360.000 teu, da 115 navi e 410.000 teu nel gennaio 2009. Altre 40 unità su un carnet di ordini di 190 navi verranno consegnate nei prossimi anni, ma mentre queste navi si aggiungeranno alla flotta, la consistenza della stessa verrà ridotta alla metà come numero e la capacità a due terzi entro il 2015. Per raggiungere questo obiettivo, la NYK restituirà navi noleggiate e venderà o farà demolire le navi più vecchie. Oltre a ridimensionare la flotta container, la NYK ha anche ridotto il numero delle car-carrier da 130 a 90 unità, in seguito alla flessione di quasi il 50% del numero dei veicoli esportati dal Giappone lo scorso anno. Queste misure hanno ridotto i costi ma non sono sufficienti a ripristinare la redditività, in particolare nei traffici di linea. E' necessario riportare al giusto livello le tariffe di trasporto che sono crollate in misura rilevante. Da luglio sono migliorati i volumi dei carichi contribuendo a limitare le perdite della compagnia nel settore dei container e del traffico aereo, ma anche così il deficit rimane enorme.

Un progetto appoggiato dalla Cina e da investitori occidentali, tra cui CMA CGM e Zim, potrebbe modificare lo scenario dei trasporti a container tra Asia ed Europa. Si tratta di un collegamento ferroviario a lungo raggio per collegare la Cina e l'Europa ed evitare le rotte marittime al largo del Corno d'Africa infestate dai pirati. Si sta considerando il progetto di trasportare sino a 400.000 teu per anno dalla Cina attraverso la Mongolia sino a Mosca, con l'apertura nel corrente anno di sette nuovi terminali ferroviari per container. L'ambizioso progetto è in fase di studio mentre la China United International Rail Containers (CUIRC) si prepara per triplicare i volumi a container trasportati sulla rete ferroviaria cinese nei prossimi tre anni. La Cina dispone attualmente di un solo terminal container a Kunming, la capitale della provincia dello Yunnan, ma nel corrente anno sette nuovi terminal verranno aperti. Nel 2012, la rete sarà nuovamente potenziata, se il progetto verrà approvato, con altre dieci stazioni. La rete ferroviaria alleggerirà le pressioni sulle vie d'acqua che collegano le città interne con i porti marittimi locali. Ma lo scopo a lungo termine è di trasportare i container per ferrovia sino al cuore dell'Europa, riducendo la durata del trasporto a circa 21 giorni contro i 32 giorni via mare. CMA CGM e Zim hanno entrambe una partecipazione dell'8% nella CUIRC. Nel 2008, Cina, Mongolia, Russia, Bielorussia, Polonia e Germania si erano accordate per collaborare su un

servizio ferroviario per i carichi tra Beijing e Amburgo. Tuttavia i partecipanti coinvolti nel progetto devono ancora risolvere problemi tecnici come la differenza di scartamento ferroviario tra Russia, Mongolia e paesi dell'est europeo rispetto alla Cina e all'Europa occidentale.