



Genova, 18 Gennaio 2010

No. 1415

**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](http://www.burkenovi.com) E-mail address: [tankers@burkenovi.com](mailto:tankers@burkenovi.com) [dry@burkenovi.com](mailto:dry@burkenovi.com)  
[sandp@burkenovi.com](mailto:sandp@burkenovi.com) [accounting@burkenovi.com](mailto:accounting@burkenovi.com)

## ☛ ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 2 (11/15 Gennaio 2010)

### CISTERNE

Il mercato delle **VLCC** ha registrato un livello di attività molto alto e i noli sulle principali rotte hanno recuperato oltre 40 punti *Worldscale*. L'equivalente *timecharter* sulla rotta Medio Oriente/Giappone è salito a 88.725 dollari al giorno, o *Ws* 122,5, e potrebbe superare i 100.000 dollari al giorno. Lo scorso settembre i noli su questa rotta erano a *Ws* 30 (= 1.250 dollari al giorno). Gli acquisti di greggio della Cina da aree sempre più lontane, impegnano le navi su rotte più lunghe alleggerendo il numero delle navi presenti nelle aree di caricazione. Le **VLCC** fissate dal West Africa per il Golfo americano (otto nella settimana) sono passate da *Ws* 92,5 a *Ws* 135 pari a oltre 100.000 dollari al giorno, un livello che non si era visto in tutto il 2009. Tuttavia, nell'area dell'Atlantico queste navi sono diventate molto rare poiché gli armatori hanno meno interesse a farle zavorrare sino al West Africa. Il balzo del mercato dopo le festività è anche conseguenza dell'ondata di gelo che ha colpito l'emisfero settentrionale, che ha fatto salire la domanda di greggio da parte delle raffinerie. Inoltre, i noleggiatori sono arrivati in mercato tutti insieme e, in assenza di relet disposti ad accettare noli più bassi, non hanno potuto fare altro che adattarsi ai nuovi livelli di nolo. Queste condizioni di mercato dovrebbero prevalere almeno sino alle festività del nuovo anno cinese che nel corrente anno cadono in febbraio. Le **Suezmax** hanno migliorato sensibilmente i noli dal West Africa a *Ws* 128,75 (base vecchie rate) pari a circa 61.000 dollari al giorno, con 13 noleggi conclusi nella settimana. Rapportato alle rate *Worldscale* 2010, questo nolo corrisponde a *Ws* 175, ma i noleggiatori non si sono ancora decisi ad adottare le nuove rate perché il mercato sta salendo in fretta e si rischia di causare confusione. In Mediterraneo e Mar Nero i noli sono saliti all'equivalente di 70.000 dollari al giorno per un viaggio inter-Med. e 80.000 dollari per un Mar Nero/Med. Le **Aframax** attive nei Caraibi hanno visto salire i noli ai massimi degli ultimi 10 mesi per effetto del cattivo tempo che ha ritardato le operazioni ai porti e che ha permesso agli armatori di navi pronte di imporre noli sino a *Ws* 195 (equivalente a circa 30.500 dollari al giorno), più del doppio rispetto a metà dicembre, per i viaggi verso il Golfo americano o la costa atlantica. Non altrettanto bene è andato il mercato del Mare del Nord e del Mediterraneo. L'elevata presenza di navi in Nord Europa ha fatto scendere i noli a *Ws* 112,5 pari a 12.950 dollari al giorno. Nel Baltico il livello dei noli è stato persino inferiore non avendo superato *Ws* 100 per i viaggi Primorsk/Wilhelmshaven che corrisponde a 17.500 dollari al giorno. Per i viaggi inter-Med., queste navi sono state fissate a *Ws* 140 pari a 17.275 dollari/giorno. La presenza di più carichi in mercato potrebbe portare un miglioramento o almeno arrestare la caduta. La forte domanda di navi con classe ghiacci, ha sostenuto i noli delle **Product Tanker pulite** Medium Range nell'area dell'Atlantico saliti quasi al triplo rispetto ai livelli di un anno fa. Per i viaggi con benzina da Rotterdam alla costa orientale americana i noli si sono attestati a *Ws* 209 o 18.000 dollari al giorno base *timecharter*. A imporre un deciso miglioramento al mercato è stata la formazione del ghiaccio nel Golfo di Finlandia e Mar Bianco, che ha assorbito le navi specializzate per le quali i noleggiatori hanno pagato rate sino a *Ws* 280 pari a 28.000 dollari al giorno, un premio di 70 punti *Worldscale*. L'inverno sta giocando quest'anno un ruolo maggiore che in anni precedenti. Ai porti russi di Primorsk e St. Petersburg, il ghiaccio raggiunge uno spessore di 30-40 cm ed è probabile che queste condizioni si manterranno sino a metà marzo. Su una flotta di 1.680 MR, 310 sono navi da 25-55.000 dwt con classe ghiacci. I noli dai Caraibi verso gli Stati Uniti potrebbero salire nei prossimi

giorni dai livelli correnti di circa Ws 152 pari a 8.100 dollari al giorno, in confronto a Ws 144 e 7.000 dollari di inizio gennaio.

#### CARICO SECCO

Per le **Capesize** la settimana inizia con un'abbondanza di carichi in mercato anche se il Bci reagisce in modo lento con un aumento di 400 solo da metà settimana. In Atlantico le rate si sono rafforzate mentre il transatlantic round voyage rimane abbastanza tranquillo con rate sui 35000 usd. Il Pacific round voyage è sempre sui 33000 usd circa. Le rate fronthaul vedono anch'esse numeri più positivi con noli sopra i 50000 usd. La rotta backhaul non ha fissati da riportare. Il Tubarao-Quidao vede 28 usd. Da evidenziare la Mv *Formosabulk Clement* (2001 170085 dwt) dely Qingdao 13 Jan trip via West Australia redel China che ottiene 35000 dollari per conto Rio Tinto. Le rate delle **Panamax** non vedono una settimana positiva in quanto i carichi sono meno di quanto ci si aspettasse e vi è molto tonnellaggio da impiegare. Il transatlantic round voyage riporta 35000 usd mentre il fronthaul vede mezzi 40 usd. Il Pacific round voyage è fissato a meno di 30000 dollari e il backhaul a 18000 usd. La nave '*Ligari*' (2004 75583 dwt) dely Hoping 10/14 Jan trip via EC Australia redel Singapore-Japan rge riporta 31000 usd. Le rate per le **Supramax/Handy** continuano a salire per tutta la settimana in modo costante, le navi aperte in Atlantico non sono molte ed alcune sono impiegate per i loro carichi. Le navi aperte in Mar Nero vedono 45000 usd per il Feast via Aden, in Golfo le rate si rafforzano ancora di più e gli Armatori chiedono anche 55000 usd per destinazione Cina/Giappone. Le Supramax aperte in West Africa via ECSA per il Far East domandano 35000 usd mentre il minerale dall'India per la Cina è sui 40000 usd. In Atlantico il periodo è molto instabile e molte navi non ottengono i soggetti, il livello armatori è fedele al mercato cartaceo mentre i Noleggiatori sono restii nel pagare gli stessi livelli anche per via delle navi aperte in Pacifico disposte a zavorrare in Atlantico. Lo short period dely Pacifico redely WW riporta mezzi 20 usd. Cargill fissa la *Vinalines Queen* (2005 56040 Dwt) dely Itaquai early January trip via Santos redel India-South East Asia range con 33000 dollari/giorno e 450000 usd di Bb.

#### COMPRAVENDITA

Le festività appena trascorse hanno influito poco sull'attività di compravendita potendosi registrare un numero alquanto elevato di affari conclusi. Le note di maggior rilievo, riguardano il settore delle Tanker, con un discreto numero di unità passate di mano, contrariamente al trend degli ultimi mesi, ma anche quello della demolizione non solo per il rilevante numero di navi cedute per riciclaggio (circa 24) ma anche per i prezzi di tutto interesse attestatisi intorno ai 400 USD/LDT per le Tanker e qualcosa meno per le Bulker, con il Bangladesh e l'India usuali punti di riferimento. Scorrendo la lista di navi cedute nel comparto dei carichi secchi possono dedursi diverse considerazioni; innanzitutto si evidenzia una fiducia abbastanza diffusa del profitto dell'investimento nel breve e medio periodo, con particolare riferimento al tonnellaggio non più di prima mano; secondo che i maggiori compratori si confermano sempre i cinesi con l'aggiunta dei greci. Questi ultimi, dopo un qualche periodo di minore attività che ha caratterizzato l'ultimo trimestre dello scorso anno, si stanno affacciando con il piglio di usuali protagonisti che li ha sempre contraddistinti. Tra le altre cessioni, potremmo evidenziare il resale della MV *ORIENTAL BAY* (179.764 DWT - Costr. 2010 Sasebo) acquisita da interessi cinesi appunto per circa 71,5 mil di USD oppure il resale da 59.000 DWT - consegna 11/2010 - SPP comprata dai greci della Goldenport per circa 31,8 mil USD. Anche tra le Tanker si registra un certo movimento come per esempio la MT *FR8 REGINAMAR* (70.312 DWT - Costr. 2004

Daewoo) ceduta a 35,5 mil di USD con un TC back a USD 16.000 / giorno, oppure la MT GAN VICTORY (46.702 DWT - Costr. 2007 Hyundai Mipo) per 26,5 mil di USD.

#### 🔍 ALTRE NOTIZIE

Secondo i programmi di consegna correnti, 80 nuove VLCC dovrebbero aggiungersi nel corrente anno alla flotta esistente, che conta 540 unità, tuttavia per effetto delle demolizioni la flotta potrebbe registrare una espansione di una trentina di unità soltanto dal 2008 al 2010. Sulla base di sette viaggi l'anno per ciascuna VLCC, 30 VLCC coprono 1,3 milioni di barili al giorno di domanda globale di greggio. Quest'ultima è prevista scendere di 0,2 milioni b/g tra il 2007 e il 2011, pari ad una eccedenza di 35 VLCC nella flotta mondiale. Ma circa 30 VLCC sono impegnate nello stoccaggio galleggiante e un aumento dei viaggi su lunghe rotte potrebbe contribuire ad assorbire tonnellaggio.

Le nuove petroliere arrivate in mercato nel 2009, e quelle che arriveranno nei prossimi quattro anni, potrebbero ostacolare un possibile miglioramento delle condizioni di mercato. Secondo la JP Morgan, nel corrente anno la ripresa potrebbe essere più lenta di quanto previsto dalla International Energy Agency. In tal caso, sarà necessario più tempo per esaurire le scorte molto alte nelle economie occidentali, in particolare negli USA, e il mercato delle petroliere potrebbe non essere così positivo nel corrente anno come molti avevano pronosticato. Le ultime stime della US Energy Information Administration indicano che la domanda globale di greggio dovrebbe aumentare di 1,1 milioni b/g nel 2010 e di 1,5 milioni b/g nel 2011. Tuttavia, nei paesi OCSE un aumento significativo della domanda di greggio potrebbe manifestarsi nel 2011 in risposta al miglioramento delle condizioni economiche. Per quanto riguarda la produzione Opec, le previsioni sono per un aumento di circa 0,5 milioni b/g l'anno sino al 2011, dopo una flessione di quasi 2,2 milioni b/g nel 2009.

In base alla politica di riduzione dei prezzi adottata dai cantieri navali, una Capesize di nuova costruzione verrebbe a costare quasi la metà del prezzo di una nave simile ordinata nel 2008. Un'altra serie di ordinativi di Capesize, in aggiunta ad un orderbook sovraccarico, è in prospettiva ma gli sconti massicci dei cantieri sudcoreani stanno portando confusione sul mercato. I cantieri sudcoreani confermano di essere in trattativa per nuovi ordinativi, dopo aver cercato di rivitalizzare il mercato delle nuove costruzioni offrendo prezzi scontati e consegne relativamente vicine. In una recente transazione che riflette la massiccia differenza tra il picco del mercato e i prezzi odierni, la Hanjin Heavy Industries ha ottenuto l'ordinazione di una Capesize dalla Taiwan Hsin Chien Marine per consegna a fine 2011 al prezzo di 56 milioni di dollari. La nave della Hsin Chien verrà consegnata a distanza di pochi mesi da una nave simile ordinata allo stesso cantiere nel picco di mercato del 2008 dalla compagnia tedesca MPC Munchmeyer Petersen Capital AG al prezzo di 98 milioni di dollari. Quest'ultima nave avrà un forte vantaggio nel mercato con un livello breakeven di 21.000 dollari al giorno a fronte di un nolo spot

corrente di circa 39.000 dollari al giorno. La più costosa nuova costruzione necessiterà di circa 40.000 dollari al giorno per pareggiare i costi. Sino ad ora, nove Capesize più tre opzioni sono state ordinate a prezzi scontati, ma gli analisti ritengono che il numero non sia ancora tale da modificare le proiezioni correnti di offerta e domanda. I prezzi più bassi stanno spingendo alcuni armatori a ritirarsi da contratti di costruzione più costosi lasciando spazi vuoti che saranno probabilmente occupati dalle navi a prezzi scontati. Molte delle Capesize più costose hanno già impegni di noleggio, ma in caso contrario rischiano di essere molto esposte. Secondo gli analisti, è la prima volta che si osserva un differenziale di prezzo tanto ampio per consegne così ravvicinate. Il persistere di noli abbastanza alti nel mercato delle Capesize è un altro motivo della corsa ad ordinare navi. L'orderbook corrente di Capesize comprende 736 navi, le consegne varieranno per l'impatto delle cancellazioni e dei posticipi di consegna ma si prevede che almeno 215 Capesize verranno consegnate nel corrente anno, un fattore che dovrebbe essere di sostegno ai noli. La campagna di marketing dei cantieri coreani potrebbe presto esaurirsi poiché gli stessi saranno costretti ad offrire prezzi molto più alti per consegna 2012 a causa delle incognite che riguardano la valuta e i costi di costruzione.

Quindici mesi dopo aver sospeso le valutazioni di prezzo delle navi, un primario gruppo di analisti e shipbroker londinese ha ripreso le pubblicazioni. Nell'ottobre 2008, una VLCC di cinque anni valeva 163 milioni di dollari mentre ora il suo valore è intorno a 80 milioni di dollari. Una product tanker Medium Range è slittata da 52 milioni a 24 milioni di dollari. Per le bulkcarrier, una Capesize è passata da 134 a 55 milioni di dollari e una Handysize da 30.000 dwt a circa 22,5 milioni di dollari in confronto a 49,5 milioni. La decisione di sospendere le valutazioni fu motivata dai timori di fornire indicazioni inesatte nel clima di confusione causato dalla crisi bancaria globale. Il ritorno alla pubblicazione può essere considerato un segnale che il mercato della compravendita di navi sta ritornando alla normalità e ad una maggiore liquidità. Sarà interessante vedere quello che accadrà ai valori delle navi nel corso dell'anno. Vi sono capitali che cercano opportunità di investimento nello shipping e, unitamente ad un accesso più facile ai finanziamenti, dovrebbero far risalire i valori dell'usato. D'altra parte, i cantieri navali, alla ricerca di nuovi ordinativi, potrebbero ridurre ulteriormente i prezzi. Se questo accadrà, unitamente ad un periodo prolungato di noli a bassi livelli, i valori delle navi in generale saranno oggetto di pressioni al ribasso.

I prezzi dei carburanti marini sono raddoppiati negli ultimi 12 mesi con ripercussioni sui profitti degli armatori. Il prezzo del fueloil 380 cst è salito da 250 dollari per tonnellata all'inizio dello scorso anno a 500 dollari questo mese poiché i prezzi si sono adeguati a quelli del greggio e del fueloil da riscaldamento. Il greggio è rincarato da 40 dollari a barile nel gennaio 2009 a oltre 80 dollari questa settimana per la ripresa delle economie mondiali nella seconda parte dello scorso anno. Non è prevista alcuna riduzione dei prezzi del bunker nel trimestre in corso, ma è



possibile un calo dopo aprile per il declino stagionale della domanda globale di greggio. In risposta ai prezzi elevati del fueloil, gli armatori stanno limitando gli acquisti di bunker al minimo indispensabile, oltre a ridurre la velocità delle navi per minimizzare i consumi. Ad esempio, una portacontainer che riduce la velocità a 20-15 nodi, può dimezzare il consumo di fueloil.

Anche nel 2009, e per il terzo anno consecutivo, la Shell si è confermata al primo posto nella graduatoria mondiale dei noleggiatori di petroliere da greggio su base spot con 691 fissati, in un anno in cui il numero complessivo dei fissati è diminuito di quasi il 9% scendendo a 8.800. La BP è in seconda posizione con 544 fissati, mentre la ExxonMobil è stata sostituita nella terza posizione dalla CSSA, sussidiaria della compagnia petrolifera francese Total, ed è passata al sesto posto. Il numero dei fissati complessivi è stato inferiore a quello del 2008, eccetto che per una categoria di petroliere, quella delle Panamax. I fissati delle VLCC sono diminuiti del 7,1% a 1.567 unità. Da notare che otto dei primi 10 noleggiatori di VLCC sono asiatici, e la Unipet ha noleggiato 183 petroliere, seguita da Indian Oil Corp. e PetroChina. La Shell è stata la quarta maggiore noleggiatrice di VLCC con 80 fissati. Nel settore delle Suezmax, l'attività di noleggio è scesa del 15% con la CSSA in testa seguita da Sun, Shell e Petrobras. La Shell è al primo posto tra i noleggiatori di Aframax con 408 dei 4.403 fissati riportati, una flessione del 3% rispetto al 2008. La BP è in seconda posizione, seguita da Clearlake. Nel segmento delle Panamax, l'attività è aumentata da 944 a 958 fissati poiché nuovi trader come Vitol, Hess e PMI hanno sostituito Valero, Citgo e Trafigura nelle prime 10 posizioni del 2008. La Shell ha noleggiato complessivamente sul mercato spot circa 5.000 navi lo scorso anno.

Il ritorno della volatilità per i noli delle petroliere ha rimesso in moto il mercato dei derivati portando ottimismo nel settore con la previsione di un aumento dei volumi. Dopo aver registrato una crescita a due cifre per tre anni consecutivi, i volumi dei contratti cartacei sono diminuiti nel 2009 del 26% a 315 milioni di tonnellate. Nel 2008, le contrattazioni avevano riguardato 427 milioni di tonnellate di greggio e prodotti petroliferi puliti, contro 374 milioni di tonnellate nel 2007. Le condizioni depresse del mercato dei noli nel 2009 hanno avuto ripercussioni pesanti in particolare per le petroliere pulite che hanno visto i noli sui contratti cartacei toccare i minimi da 10 anni. Ma il recente aumento dei noli spot nel mercato fisico per VLCC, Suezmax, Aframax e Product Tanker Medium Range, ha riportato la fiducia che il 2010 sarà un anno migliore. Con una maggiore volatilità, aumenta la domanda speculativa e di copertura nel mercato degli FFA e le previsioni sono più positive che all'inizio dello scorso anno. Si è anche notato un interesse per i contratti di VLCC per l'anno di calendario 2011. Non si può dire che si tornerà a rate alte come nel 2007, ma si avrà probabilmente una maggiore attività di mercato.

Le consegne programmate di navi per il 2010 potrebbero far aumentare del 28,7% la flotta corrente di 7.000 bulkcarrier da carico secco. Anche lo scenario più ottimistico si riflette negativamente nel valore delle azioni e il rischio è un declino dei titoli azionari dell'intero settore, comprese Golden Ocean Group, Genco Shipping & Trading, Dryships e Diana Shipping. Con i noli e le previsioni positive a livelli pre-crisi, gli armatori hanno un incentivo notevole a ottenere la consegna delle loro nuove costruzioni, mentre non ne hanno nessuno a demolirle. La crescita delle portarinfuse da carico secco raggiungerà il 12,5% nel corrente anno, presumendo la consegna del 50% delle navi in programma per il 2010, mentre nell'ipotesi che tutte le navi in programma vengano consegnate, la crescita sarebbe del 28,7%. Alle preoccupazioni per il numero di navi in arrivo, si aggiunge la possibile flessione delle importazioni cinesi, che sino ad ora sono state agevolate dal credito a buon mercato, dagli acquisti dettati dal panico e da un mercato immobiliare in forte espansione. Le importazioni cinesi di minerale di ferro rappresentano da sole un terzo di tutta la domanda di rinfuse secche base tonnellate-miglia, con 628 milioni di tonnellate importati lo scorso anno, un quantitativo superiore del 42% rispetto al 2008 quando le importazioni cinesi rappresentavano solo un quinto dei traffici mondiali di rinfuse secche. In mancanza della crescita senza precedenti delle importazioni cinesi, il 2009 sarebbe stato una tragedia per i noli. Tuttavia, il recente annuncio della Banca Popolare cinese di aver aumentato il rapporto di *reserve requirement* di 50 punti base, ossia lo 0,5%, nel tentativo di ridurre i finanziamenti, ha causato preoccupazioni che il mercato dei carichi secchi possa essere penalizzato dai tagli alla spesa. E' difficile prevedere se questo avrà effetti, tuttavia è evidente che l'economia cinese è in tensione e che la riduzione degli stimoli monetari è iniziata. Ogni sforzo per raffreddare l'economia cinese è una notizia negativa per i mercati dei noli di carico secco.

La scarsità di carbone in Cina inizia a far sentire i suoi effetti sulla produzione di energia elettrica, mentre le acciaierie del Paese sono intenzionate ad assicurarsi scorte di minerale di ferro in previsione di un nuovo accordo sui prezzi in aprile, per cui gli armatori di Capesize hanno di che essere ottimisti. E questo, nonostante lo slittamento dei noli a metà della settimana scorsa che ha fatto perdere circa 4 dollari su un viaggio spot dal Brasile alla Cina e 11 dollari per tonnellata per i viaggi dall'Australia alla Cina. Le centrali elettriche cinesi stanno disperatamente cercando di assicurarsi rifornimenti e le autorità stanno spostando carbone a mezzo ferrovia da nord a sud del paese per alleviare i problemi. Nuovi carichi sono stati reperiti dalla Colombia, anche se il carbone colombiano è di qualità inferiore. La Pacific Shipping ha fissato naviglio moderno per un viaggio da Puerto Bolivar a Qingdao a circa 33 dollari per tonnellata. Una nave che proceda in zavorra verso la Colombia e viaggi carica verso la Cina può generare un profitto per l'armatore di 600.000-700.000 dollari, tuttavia questi viaggi cesseranno quando la crisi di carbone sarà superata o finirà l'inverno, o quando i noleggiatori americani ed europei, tradizionali acquirenti di carbone colombiano, rientreranno in mercato. Il cattivo tempo farà anche peggiorare il fenomeno della congestione ai porti cinesi per cui

molti noleggiatori tra cui BHP e Rio Tinto potrebbero rientrare in mercato per noleggiare altre navi e compensare i ritardi.

La congestione portuale globale, causata in gran parte dalle strozzature ai porti australiani, ha raggiunto livelli record con 379 bulkcarrier per circa 40 milioni dwt, pari all'8% della flotta, in attesa di compiere operazioni di imbarco o sbarco del carico. Una ottantina di Panamax sono ferme al largo della costa orientale dell'Australia con una previsione di attesa di circa un mese per caricare a Dalrymple Bay, il principale porto per l'export di carbone metallurgico. Il fenomeno è dovuto al cattivo tempo e alla domanda cinese, oltre che al ritorno in mercato del Giappone e, in parte, anche alla domanda europea. Le Capesize sono salite a 172 unità, pari al 17% della flotta complessiva, di cui 73 in Australia. Poco più di 30 Capesize sono in attesa ai porti del minerale nell'Australia occidentale ma la maggior parte aspetta di caricare ai terminali carboniferi dell'Australia orientale. Altre 62 Capesize sono ferme in Brasile e 33 in Cina. Le Panamax all'ancora nelle varie aree del mondo sono 132 e le Supramax 75, e complessivamente il totale delle bulkcarrier coinvolte nella congestione ammonta ad un record di 379 navi. L'estrema rigidità del clima invernale blocca le navi in Cina, Corea del Sud e persino in Europa. I porti settentrionali della Cina registrano le peggiori condizioni di gelo da 30 anni con navi in difficoltà per raggiungere il porto di Tianjin, il terzo maggiore porto della Cina, che serve Beijing. La congestione riflette anche la crescita delle importazioni di minerale della Cina, salite in dicembre del 22% su base mensile.

La navigazione a bassa velocità per le navi non è da considerarsi una risposta temporanea al rincaro del carburante, ma deve diventare una misura permanente. E' l'opinione espressa dall'amministratore delegato della Neptune Orient Lines, Ron Widdows, secondo il quale l'impatto sulla catena globale dell'offerta, scorte e ordinazioni globali può essere notevole. Le compagnie di linea a container hanno ricevuto ben poche lamentele dai loro clienti per i viaggi più lunghi, principalmente poiché la bassa velocità è stata limitata sino ad ora ai viaggi di ritorno che muovono carichi meno sensibili alle date. Ma poiché questa pratica si sta estendendo anche ai viaggi di andata, l'impatto sulle consegne inizierà a farsi sentire. Le compagnie di linea hanno applicato questa pratica inizialmente alle rotte dall'Asia all'Europa dove le distanze più lunghe rendevano più facile inserire una o due navi extra in modo da mantenere i programmi settimanali. Con il bunker a 500 dollari per tonnellata, il risparmio può essere notevole e le tante navi in surplus possono in parte essere assorbite. Inoltre, per l'industria, marittima soggetta a forti pressioni per ridurre le emissioni, la velocità ridotta è un mezzo efficiente per migliorare la qualità dell'aria. Ci vorranno decenni prima che siano costruite navi efficienti dal punto di vista dei consumi di carburante rispetto a quelle ora in servizio. Gli armatori che hanno navi in ordinazione ma non ancora in costruzione, dovrebbero modificare le specifiche di progettazione perché le nuove tecnologie possano essere applicate. Tuttavia, una riduzione della velocità a 14 nodi o anche meno sarebbe



limitata ad un numero relativamente basso di navi a causa dei possibili danni ai motori che non sono stati progettati per le basse velocità.

La Somalia si conferma il centro cruciale degli attacchi di pirateria che registrano il terzo anno consecutivo di aumento. Secondo le statistiche dell'International Maritime Bureau, gli attacchi sono saliti del 38,5% nel 2009 e la Somalia sarebbe responsabile per oltre la metà dei 406 incidenti riportati a livello mondiale. Il problema ha raggiunto livelli che non si vedevano dai primi anni 2000 quando il numero degli incidenti aveva superato i 400. Tuttavia, secondo alcuni osservatori, i dati dell'IMB, pur essendo i più autorevoli disponibili, sottostimano le dimensioni reali del crimine. Nel periodo considerato, 153 navi sono state abbordate, 49 dirottate, 84 tentativi di attacchi hanno avuto luogo e 120 navi sono state oggetto di attacchi armati. Un totale di 1.052 membri d'equipaggio sono stati presi in ostaggio, 68 sono stati feriti e otto uccisi. Il livello della violenza è chiaramente in aumento con 74 navi in più attaccate con le armi rispetto all'anno precedente. L'attività nella regione rappresenta più della metà di tutti gli atti di pirateria riportati nel 2009. Il numero totale di incidenti riportati attribuiti ai pirati somali nel 2009 risulta di 217, con 47 navi dirottate e 867 marittimi presi in ostaggio. Mentre gli attacchi al largo della costa somala sono in aumento, i pirati stanno mettendo in atto le loro azioni armate sempre più ad est. Infatti, nel 2008 la maggior parte degli attacchi è avvenuta nel Golfo di Aden, ma da ottobre una maggiore attività è stata rilevata nell'Oceano Indiano ben oltre i 60° di longitudine. Anche altri Paesi africani sono causa di preoccupazione, come la Nigeria dove si sono avuti 28 incidenti nel 2009, gli Stretti di Singapore con nove attacchi, il Bangladesh con 17, mentre in Indonesia si è avuta una riduzione a 15 incidenti. La pirateria è in aumento in Sud America con 37 incidenti riportati, in aumento dai 14 del 2008.