



Genova, 8 Febbraio 2010

No. 1418

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 NELLA SETTIMANA 5 (1/5 Febbraio 2010) CISTERNE

Settimana di incertezza per il mercato delle **VLCC**. Vari noleggiatori asiatici che avevano fissato navi con soggetti per viaggi dal Golfo Arabo al Far East a Ws 120, visto che il mercato dava segnali di indebolimento, hanno proposto agli armatori un nolo inferiore per confermare il fissato e, al loro rifiuto, fissato navi in sostituzione pagando noli di Ws 100. L'equivalente timecharter è di circa 62.750 dollari al giorno, in confronto a Ws 120 e 80.500 dollari di una settimana prima. Il numero di navi disponibili nell'area mediorientale nei prossimi 30 giorni, in aggiunta all'imprevedibilità del mercato cartaceo, fanno aumentare i timori di un ulteriore slittamento dei noli. A questo si aggiunge l'approssimarsi delle festività del capodanno cinese che inizieranno il 14 febbraio e che potrebbero ulteriormente deprimere il mercato. Il settore delle **Suezmax** continua a registrare erosioni dei noli, che si sono avvicinati ai costi operativi. Si sperava che i ritardi dovuti al maltempo nel Golfo americano avrebbero contribuito ad assorbire naviglio dal mercato, ma questo non è avvenuto. Per i viaggi dal West Africa al Golfo USA, i noli sono scesi a Ws 85 che equivale secondo i calcoli del Baltic Exchange a 18.770 dollari al giorno. In confronto, l'indice era tre settimane fa a Ws 176 pari a 62.662 dollari. Un miglioramento sembra da escludere per la presenza di troppe navi. Anche in Mar Nero le navi si stanno accumulando e la domanda è scarsa, e inoltre sono diminuiti a cinque giorni i ritardi per il transito del Bosforo. In meno di tre settimane, gli utili degli armatori si sono ridotti di oltre due terzi. Per i viaggi Novorossiysk/Mediterraneo le Suezmax sono state fissate a Ws 88 che corrisponde a 13.700 dollari al giorno, leggermente più alto, Ws 97,5-98,75, il nolo dal Mar Nero a UK Cont. Il declino delle **Aframax** nel mercato del Mediterraneo si è arrestato poiché i noleggiatori hanno desistito dall'imporre noli inferiori al livello psicologico di Ws 100, anche per proteggere i propri interessi. Infatti, i noleggiatori hanno le proprie navi e se fanno scendere troppo il mercato, dovranno accettare gli stessi noli al momento di rinoleggiare le proprie navi. Il nolo di Ws 100 equivale a circa 9.000 dollari al giorno, poco più dei costi operativi. L'attività di noleggio è stata comunque piuttosto limitata e anziché fissare con due o tre settimane di anticipo, i noleggiatori fissano ora le navi solo una settimana prima della data di caricazione. La stessa situazione si è presentata negli altri mercati dell'Atlantico, con i noli in Mare del Nord e nel Baltico scesi così rapidamente nell'ultima settimana da dimezzare l'equivalente timecharter intorno a 20.000 dollari al giorno. La scarsità di carichi insieme all'aumento delle navi in mercato è responsabile della situazione. La caduta delle **Product Tanker pulite** Medium Range si è arrestata dopo che i noli dal Nord Europa agli Stati Uniti hanno toccato il minimo delle ultime cinque settimane scendendo a 12.000 dollari al giorno, poiché gli armatori hanno resistito alle pressioni al ribasso dei noleggiatori. Un ribasso del 10% dei prezzi della benzina in USA ha fatto diminuire il profitto che i trader realizzano importando prodotti dall'Europa, ma molti armatori sono riusciti a trovare impiego alternativo trasportando gasolio verso il West Africa. Ad est di Suez i noli si sono indeboliti per le Large Range 2 scendendo a Ws 140 per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone base 75.000 tonnellate, mentre le LR1 sulla stessa rotta con 55.000 tonnellate di carico hanno tenuto a Ws 150. I carichi di jettfuel dal Golfo mediorientale a UK Cont. Med. sono stati coperti a noli di 1,95 milioni di dollari base lumpsum.

CARICO SECCO

Il mercato nella settimana appena conclusasi ha perso qualche punto su tutti i size e bacini di riferimento, nonostante gli ultimi giorni della settimana siano stati caratterizzati da una positiva ripartenza del mercato cartaceo e abbia portato una ventata di ottimismo negli uffici armatoriali. Il crescere degli FFA e le aspettative più che positive circa la stagione del grano, ha portato gli Armatori verso la fine della settimana ad alzare le richieste di nolo soprattutto per le navi aperte spot, anche se non sembra che le stesse abbiano avuto risposte positive dal mercato. La Cina si prepara ad entrare nel periodo di vacanze legate al festeggiamento del nuovo anno (10-28 Febbraio) e ne conseguirà una diminuzione dei volumi di traffici, ma ciononostante vige il comune sentimento di ottimismo legato a quella che dovrebbe essere un'ottima stagione del grano che dovrebbe avere inizio verso la metà di marzo. Andando ad analizzare più da vicino i vari size e bacini di riferimento, vediamo che i noli medi per le **Capsize** si sono affermati a circa usd 32000 (base media rotte timecharter) con l'indice BCI a 3474 punti. Il fronthaul si afferma intorno ai 50000 dollari al giorno, mentre i rounds in Atlantico e Pacifico registrano noli rispettivamente a 33/34000 e 26/27000 usd al giorno. La rotta backhaul si afferma intorno ai 17000 dollari al giorno. C'è stata una discreta attività e un interesse da parte di grossi operatori per periodo, ma le offerte ancora poco attraenti non hanno trovato interessanti candidate. Da riportare la N/B 169.000 dwt Sungdong fissata ex shipyard a usd 34000 per 4/6 mesi per mitigare i danni dovuti dalla mancata performance di noleggiatori cinesi per un contratto di lungo periodo. Come per le sorelle maggiori, le **Panamax** hanno registrato una settimana piuttosto negativa con i noli in discesa per entrambi i bacini di riferimento. In Pacifico sia la congestione nei porti australiani/cinesi che migliora lievemente, sia le condizioni climatiche e il gelo delle ultime settimana che sembrano tornare alla normalità, porteranno maggiore offerta di stiva sul mercato, così come in Atlantico dove la flotta a disposizione è cresciuta di circa il 20% rispetto alla scorsa settimana contro un numero di carichi rimasto invariato. La media delle rotte time charter si è affermata Venerdì intorno ai 25000 dollari e nel dettaglio le rotte hanno fatto registrare: circa usd 26000 per il transatlantic round e usd 23/24000 per i rounds in Pacifico. Le rotte di Fronthaul e Backhaul si affermano rispettivamente intorno ai 35000 e 16000 usd/day. Sull'onda dell'ottimismo, l'attività sul periodo è sempre piuttosto interessante nonostante lo spot non sia stato troppo brillante. Il breve periodo è ormai qualche settimana che va di pari passo con i numeri visti sullo spot, e questa è un'ulteriore conferma del sentimento ottimistico per la prossima primavera. Da riportare per il breve periodo la Mv *C IRIS* (71393 dwt del 96) fissata per 3/5 mesi a 25750 usd conto Vitol e consegna Giappone, mentre per l'anno ad inizio settimana è stata fissata la Mv *Oceanic Breeze* (76600 del 2004), nave controllata dall'ENEL, a noleggiatori Nidera (gruppo olandese con uffici anche a Roma) per 11/13 mesi a usd 25000 per consegna Cina verso metà Febbraio. Poca attività e volumi risicati per le **Supramax/Handymax** con l'indice BSI che ha continuato la discesa delle ultime settimane affermandosi venerdì a 2156 punti. Nello specifico, le Supramax hanno fatto registrare numeri intorno ai 38000 per trip sul Far-East con caricazione in Mar Nero, numeri simili all'uscita da USG per rimanere in Atlantico (trip su Med o Cont) dove ottengono circa 37000 dollari al giorno (13500 per la rotta opposta), mentre in Pacifico girano su livelli poco sotto i 20000 dollari, eccezion fatta per l'uscita dall'India sulla Cina dove i numeri sono ancora intorno ai 25000 dollari al giorno. Buona attività sul periodo, soprattutto lungo, dove tanti noleggiatori si sono esposti a fissare navi per 3/4/5 anni. Da riportare in quest'ottica la Mv *Lowlands Patrasche* (58000 dwt del 2007) fissata per 5 anni a

usd 16250 per consegna Cina e conto COSCO. Per i tre anni di periodo i noli hanno visto raggiungere i 17000 dollari al giorno.

🔍 ALTRE NOTIZIE

La ripresa della domanda di greggio non sarà rapida come analisti e trader hanno previsto e a sua volta manterrà in una condizione depressa il mercato della raffinazione. Lo ha dichiarato Mr. Peter Voser, della Royal Dutch Shell, al World Economic Forum che si è tenuto a Davos, precisando che una domanda più debole di greggio e prodotti petroliferi avrà ripercussioni sui mercati delle petroliere. Il 2010 si presenta per la Shell come un anno difficile. La domanda non si riprenderà nel modo desiderato. I prezzi sono determinati dai fondamentali del mercato ma anche da trader che speculano sulla domanda. Il 2010 sarà probabilmente un anno improntato alla volatilità e i prezzi dovrebbero attestarsi tra i 60 e gli 80 dollari a barile. Il livello depresso della domanda di greggio avrà effetti negativi sulle raffinerie nel mondo e i margini della raffinazione rimarranno molto depressi. Quello che è avvenuto nel 2009, probabilmente si ripeterà anche nel 2010. Esiste troppa capacità di raffinazione e la domanda è piuttosto stagnante. Le raffinerie europee saranno le più colpite dalla crisi finanziaria globale. Esiste un futuro poiché vi è necessità di prodotti, ma l'Europa è un mercato medio-piccolo per quanto riguarda la raffinazione ed è più difficile da gestire in un periodo di recessione. E' probabile che si avrà un consolidamento nel mercato europeo della raffinazione. Quando la domanda tornerà ad aumentare, le nazioni dell'Opec hanno capacità sufficiente da rimettere in azione per coprire i maggiori volumi di produzione. Nelle quattro settimane sino al 13 febbraio, per effetto della costante domanda asiatica, l'export dell'Opec risulterà aumentato dell'1,5% a 23,21 milioni di barili al giorno, in confronto a 22,87 milioni nelle quattro settimane terminate il 16 gennaio.

Nonostante il forte recupero in gennaio, le previsioni per i noli delle petroliere nella restante parte dell'anno appaiono piuttosto incerte. Lo ha dichiarato Morten Arntzen, presidente e amministratore delegato della Overseas Shipholding Group, quotata alla borsa di New York, il quale è ottimista che i noli rimarranno a livelli sostenuti nel trimestre in corso, ma ha invitato alla cautela per la restante parte dell'anno. Nel 2009, i produttori di greggio hanno ridotto le esportazioni come reazione alla peggiore recessione globale degli ultimi decenni, per cui le condizioni possono solo migliorare nel corrente anno. I noli hanno toccato il fondo e i profitti sono stati in zone negative nel secondo e terzo trimestre 2009, lasciando gli armatori in difficoltà. A inizio d'anno, la ripresa della domanda di petroliere ha fatto aumentare i noli al livello massimo dal 2008, ma vi sono molte insidie in arrivo, dalle numerose nuove costruzioni in arrivo ai ritardi da parte degli armatori nel far demolire il naviglio a scafo singolo e la discarica del greggio da depositi galleggianti temporanei. Il mercato dei noli potrebbe essere molto volatile nel corrente anno, mentre la domanda asiatica è in piena espansione, ma gli Stati Uniti e l'Europa stentano a riprendersi. Gli analisti si aspettano una crescita netta della

flotta cisterniera globale nel corrente anno poiché l'orderbook mondiale è a livelli storicamente alti e i cantieri sembrano rispettare i programmi di consegna. Circa 324 petroliere sono previste in consegna nel corrente anno, di cui più di 160 product tanker, 63 VLCC, 60 Aframax e 29 Suezmax, ma la flotta delle VLCC potrebbe registrare una contrazione nel corso dell'anno poiché le demolizioni supereranno le consegne di nuove unità. Inoltre, le VLCC a scafo singolo continueranno ad essere oggetto di discriminazioni col risultato di un aumento delle demolizioni. La OSG sta portando avanti la modernizzazione della sua flotta e riceverà in consegna 12 nuove unità nel corrente anno e altrettante nel 2011, la maggior parte delle quali sono Product tanker.

Il gas naturale è destinato a superare il greggio nel mix energetico mondiale, e già ora fornisce circa un quarto dell'energia globale complessiva. Essendo il più pulito dei combustibili fossili, il suo aumento negli ultimi due decenni ha significativamente contribuito a migliorare l'ambiente. Se la Cina e gli Stati Uniti utilizzassero il 10% in più di gas naturale invece del carbone per la produzione di energia elettrica, potrebbero abbassare del 5% le loro emissioni complessive di biossido di carbonio, pari a 260 milioni di tonnellate l'anno. Il gas naturale, inoltre, aumenta la sicurezza degli Stati Uniti sulle forniture energetiche poiché il Paese ha scorte importanti. La produzione interna soddisfa già oltre l'80% dei consumi americani, contro il 30% del greggio. La crescente importanza del gas naturale nelle forniture energetiche mondiali ha fatto sorgere timori che il Gas Exporting Countries Forum di recente formazione, possa diventare una Opec del gas con il potere di controllare la produzione e i prezzi del gas metano, ma è improbabile che questo accada per gli interessi divergenti dei suoi membri e le insite differenze tra i mercati del greggio e del gas. I produttori di gas devono affrontare oggi un'industria energetica enormemente diversa da quella che si presentava ai fondatori dell'Opec nel 1960. All'epoca, l'industria petrolifera era dominata dalle "sette sorelle" e, in risposta, seguì un'ondata di nazionalizzazioni. L'obiettivo primario dei paesi Opec era di ricavare una quota maggiore di profitti dal greggio. Al momento, non esiste un tale allineamento di interessi tra i membri del GEFC che sono invece direttamente in concorrenza per i mercati. Ad esempio, il Qatar cerca una quota del mercato europeo del gas, insieme a Russia e Algeria. La Nigeria e Trinidad & Tobago, unitamente al Qatar, sono in concorrenza diretta per gli Stati Uniti e la Spagna. Inoltre, mentre il greggio ha una concorrenza molto limitata come carburante per i trasporti, il gas naturale nel suo principale impiego per la produzione di energia, deve affrontare la forte concorrenza del carbone e dall'energia nucleare. Il prezzo del gas non è uniforme e varia da mercato a mercato, oltre che come tipo di contratto e durata. Di conseguenza, è più difficile per i fornitori stranieri influenzare i prezzi alterando i livelli produttivi. La possibilità di un'azione in questo senso è inoltre ridotta dai forti legami tra acquirente e venditore che sono stati consolidati tramite accordi a lungo termine, molto importanti per lo sviluppo di progetti che richiedono forti investimenti. Nel 2008, questi contratti rappresentavano oltre il 90% dei traffici complessivi

internazionali di gas, in forte contrasto con il greggio che è prevalentemente venduto su base spot. I consumatori possono quindi avvantaggiarsi della sua abbondanza, del suo prezzo competitivo e delle sue qualità di combustibile pulito senza il timore che un'altra Opec possa limitarne lo sviluppo.

Lo stoccaggio di greggio e prodotti petroliferi ha senza dubbio favorito una risalita dei noli delle petroliere, e questo ha portato un primario istituto di credito tedesco a chiedersi se qualcosa di simile si potrebbe fare in altri segmenti dello shipping. Il minerale di ferro, materia prima alla base della trasformazione industriale della Cina, è come il greggio sempre più soggetto alle oscillazioni dei prezzi che vengono decisi sulla base di contrattazioni annuali, ma il meccanismo del prezzo si è recentemente allontanato dal modello tradizionale. A conferma di questo, la BHP Billiton ha reso noto il mese scorso che la proporzione dei suoi carichi prezzati sul mercato spot è aumentata da circa un terzo a oltre la metà. In aggiunta, il prezzo a termine per il minerale si sta muovendo al rialzo. Il prezzo spot del minerale è aumentato notevolmente ed è ora superiore al prezzo di contratto dello scorso anno, e vi saranno pressioni sui consumatori cinesi affinché accettino un nuovo prezzo di riferimento o un indice di prezzo ad un livello superiore a quello dello scorso anno. Il prezzo a termine è previsto in aumento sino a raggiungere un plateau all'inizio del 2012. Si tratta di un classico mercato in *contango* per cui avrebbe senso tenere a bordo delle Capesize carichi di minerale di ferro in un mercato tendente al rialzo. Con un calcolo approssimativo, i carichi di minerale di sei bulkcarrier Capesize equivalgono a circa un milione di tonnellate. Un prezzo a termine elevato consentirebbe di realizzare un profitto notevole, e si pensa che da 70 a 100 Capesize potrebbero essere utilizzate a questo scopo.

Anche se l'orderbook di bulkcarrier Supramax (40.000-60.000 dwt) registrasse una contrazione o uno slittamento del 50%, la consegna di nuove unità potrebbe far aumentare nel corrente anno di 221 unità la flotta esistente, in pratica una nave ogni giorno e mezzo, sorpassando il record di 177 Supramax consegnate nel 2009 che ha portato la consistenza della flotta a 1.865 unità. La percentuale dei posticipi di consegna o di slittamento nel 2009 è stata del 60% e anche se questa quota si ripetesse, 176 nuove unità si aggiungerebbero alla flotta mondiale, lo stesso numero del 2009. Secondo recenti stime, i ritardi di consegna e, in misura minore, le cancellazioni faranno sì che circa la metà di tutte le bulkcarrier di nuova costruzione in ordinazione non verranno consegnate nel corrente anno, come in origine programmato. Tuttavia, nonostante l'arrivo delle nuove Supramax, i noli spot dovrebbero rimanere invariati nel 2010. Il settore è rimasto immune dalla drammatica volatilità che ha caratterizzato il mercato spot per le Capesize e sino a due settimane fa i noli spot erano vicini ai massimi degli ultimi 15 mesi. La crescita su base annua della flotta delle Supramax è prevista nell'11%, più alta che per le Panamax ma non così drammatica come per le Capesize e le VLOC che aumenteranno del 19%. L'orderbook complessivo per le Handymax-Supramax

comprende 841 navi, grosso modo il 50% della flotta esistente come capacità di trasporto.

Broker e trader che operano nel mercato degli FFA di petroliere si riuniranno a metà febbraio a Londra per accordarsi su un sistema di calcolo dei noli espressi in dollari su base giornaliera, che dovrebbe partire nel corrente anno. I noli delle petroliere sono fissati nel mercato fisico da oltre 50 anni sulla base della Worldscale, una formula complessa che incorpora fattori variabili come costi portuali e del carburante, determinando una rata flat per tonnellata. Ma l'uso della Worldscale negli FFA è diventato sempre più problematico poiché le contrattazioni si sono estese anche alle banche e ai fondi che hanno scarsa dimestichezza con la questa scala di nolo. A complicare le cose, differenze sino a 3.000 dollari sono possibili tra le valutazioni dei broker base dollari al giorno per i noli della Worldscale e quelle del Baltic Exchange, che fornisce indici sulla cui base sono regolati i contratti. Questo può accadere se vi sono piccole variabili come la velocità a cui viaggia la nave che può modificare il consumo di bunker. La maggior parte degli FFA è liquidata su una particolare rotta del Baltic Exchange per un determinato tipo di petroliera, come la rotta TD3 che copre le VLCC che trasportano greggio dall'Arabia Saudita al Giappone. Le intenzioni sono di fare in modo che tutti i broker adottino lo stesso sistema di calcolo. Dall'inizio del 2008, il Baltic Exchange ha progressivamente fornito una serie di valutazioni base dollari/giorno insieme alle sue rate Worldscale per contribuire a far aumentare la liquidità per gli FFA di petroliere e migliorare la trasparenza. Vengono anche calcolati gli equivalenti timecharter per quattro tipi di petroliere nella speranza che il trading possa alla fine muoversi nella stessa direzione del mercato cartaceo dei carichi secchi, dove la maggior parte degli FFA viene liquidata sulla base del nolo medio timecharter in dollari per le bulkcarrier, piuttosto che sulle rotte.

Dopo una recessione prolungata in novembre e dicembre, la volatilità dei noli del mercato fisico ha riportato in vita in gennaio il mercato cartaceo per le petroliere. Gli scambi mensili hanno superato del 55% quelli di dicembre, ma anche i volumi sono stati i più alti dal maggio 2009, quando si è iniziato a tenere conto dei dati mensili. Il trading si è incentrato sul mercato del greggio e prodotti petroliferi sporchi con 23.950 lotti (un lotto equivale a 1.000 tonnellate di carico) scambiati in gennaio, quasi 12.700 in più rispetto a dicembre. I prodotti puliti hanno raggiunto 16.500 lotti con un aumento di circa 1.700 lotti. L'aumento denota la grande volatilità dei noli per VLCC e Suezmax. L'insufficiente disponibilità di VLCC nella regione dell'Atlantico ha fatto triplicare i guadagni in meno di due settimane che su alcune rotte hanno raggiunto i 100.000 dollari al giorno, per effetto della ripresa della domanda dopo le festività di fine anno, che ha per breve tempo superato la disponibilità di navi.

La congestione portuale e la forte domanda asiatica, oltre alle limitazioni fisiche nelle aree di rifornimento, sono destinate a rafforzare il prezzo del carbone. Le

previsioni di analisti ed esponenti del settore per il 2010 sono per un prezzo intorno a 90 dollari per tonnellata base consegna in Nord Europa. Per il carbone da Richards Bay è stimato un prezzo di 85 dollari per tonnellata base fob, mentre per quello australiano da Newcastle si parla di 89 dollari fob. Nei giorni scorsi i tre prezzi erano rispettivamente di 78, 80-86 e 90 dollari. L'importanza dell'aumento dei prezzi nel corrente anno dipende quasi interamente dalla Cina. Il Paese asiatico rimane la chiave degli equilibri globali, ma le aspettative di una lenta ma costante ripresa in Europa e le difficoltà dei rifornimenti che hanno travagliato il mercato del carbone all'inizio del 2008, potrebbero ripetersi nel corrente anno. I prezzi sono aumentati del 30% circa tra novembre e fine gennaio, in gran parte per la voracità della Cina. Guardando ai mercati globali, la domanda costringerà gli esportatori a massimizzare l'offerta mentre le limitazioni logistiche potrebbero far salire i prezzi del carbone del 15-20%. I traffici via mare di carbone termico sono di circa 640 milioni di tonnellate l'anno, divisi in 400 milioni di tonn. per la regione del Pacifico e 240 milioni per l'Atlantico. La Cina è diventata importatrice netta nel 2009 ed è probabile che continuerà a reperire carbone dal bacino atlantico. Il paese ha importato oltre 50 milioni di tonnellate di carbone termico nel 2009 e questo da solo ha impedito una caduta globale dei prezzi del carbone. Nel corrente anno la domanda di importazione della Cina sarà di circa 55 milioni di tonnellate che saliranno a 60 milioni nel 2011. L'India continuerà a determinare i prezzi per il carbone sudafricano nel 2010 e oltre, mentre gli esportatori spostano quantitativi crescenti dall'Europa verso l'Asia. Nel 2009, l'India ha ricevuto 18 milioni di tonnellate dei 60 milioni esportati dal Sud Africa, che potrebbero salire a oltre 20 milioni di tonnellate nel 2010.

Le tariffe per il trasporto di container sulla rotta Asia/Stati Uniti sono aumentate del 20,5% in una settimana, toccando il massimo degli ultimi 15 mesi di 2.012 dollari per container da 40 piedi. Il motivo è l'estrema carenza di capacità di trasporto, accentuata in questo periodo dell'anno dal picco di attività per le imminenti festività del capodanno cinese. Il livello di utilizzazione delle portacontainer in attività è al 100% e certi prodotti che venivano trasportati per via aerea, ma che successivamente erano passati al trasporto via mare per risparmiare denaro, sono nuovamente tornati all'aereo per rispettare i tempi di consegna. L'ultima volta che le tariffe transpacifiche avevano superato i 2.000 dollari è stato nel novembre 2008, e sono ora del 41% più alte che un anno fa. Le tariffe avevano già iniziato ad aumentare a metà gennaio quando i membri del Transpacific Stabilization Agreement avevano imposto un *surcharge* di emergenza. Questo fece salire le tariffe da 1.284 dollari per container da 40 piedi a inizio d'anno a circa 1.700 dollari due settimane dopo. Ad un certo punto del 2009, le tariffe arrivarono ad un minimo di 871 dollari. Si prevede che le tariffe Asia/Europa possano aumentare a 2.000 dollari per teu, compreso il bunker, per la metà dell'anno. Questo si confronta con rate spot di 100 dollari per teu all'inizio del 2009, pari a zero per l'elemento del trasporto oceanico. Dovrà passare ancora del tempo prima che gli armatori ritornino a realizzare profitti con le loro navi. Il fatto è che il mercato dei

noli può aumentare anche del 200% sui livelli correnti per il settore delle navi da 2.500 teu in su, ma questo non è sufficiente a soddisfare il fabbisogno finanziario di una parte consistente della flotta, dato il costo di costruzione delle navi. I movimenti poco significativi dei noli timecharter potrebbero dipendere dai maggiori volumi di carico prima del capodanno cinese dopodiché l'ottimismo sul breve termine non avrà un fondamento logico. Anche se l'eccesso di nuove costruzioni sarà in qualche modo assorbito, è difficile che vi possa essere una ripresa del settore fin tanto che le navi in disarmo, pari all'11% della flotta esistente, non verranno assorbite, un processo che potrebbe richiedere da due a tre anni.

Sono saliti a 20 i porti cinesi con una produttività annua superiore a 100 milioni di tonnellate, dopo che lo scorso anno quattro nuovi porti si sono aggiunti al gruppo. Due sono porti fluviali, Huzhou e Jiangyang nello Yangtze, e due costieri, Zhanjiang nella provincia del Guangdong e Xiamen nella provincia del Fujian. Negli ultimi cinque anni i porti in grado di smistare più di 100 milioni di tonnellate l'anno sono aumentati rapidamente, da 12 nel 2006 a 16 nel 2008 e 20 nel 2009, a conferma della forte espansione economica cinese. Huzhuo ha avuto un traffico di 149 milioni di tonnellate nel 2009 diventando il secondo maggiore porto interno dopo Suzhou nello Jiangsu, vicino a Shanghai. I porti interni hanno un forte vantaggio poiché possiedono una grande capacità di smistamento in uno spazio relativamente piccolo. I principali porti cinesi hanno smistato 6,9 miliardi di tonnellate di carico nel 2009, l'8,2% in più su base annua.