



Genova, 15 Febbraio 2010

No. 1419

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 6 (8/12 Febbraio 2010)

CISTERNE

Le VLCC hanno perso mediamente il 40% dei loro profitti in meno di una settimana, per effetto della eccedenza di navi che è arrivata a superare del 147% il livello della domanda. Al rallentamento dell'attività hanno contribuito le festività in Cina, iniziate in questo fine settimana. La grande disponibilità di navi consente ai noleggiatori di attendere con calma che i noli scendano ancora più in basso. Meno di un mese fa, gli armatori di VLCC realizzavano noli ai massimi da 18 mesi con equivalenti timecharter che hanno sfiorato i 100.000 dollari al giorno. Nella settimana in esame, i noli si sono attestati intorno a Ws 70 per i viaggi dal Golfo Arabo al Far East, ma tutto fa prevedere che scenderanno al di sotto di questo valore. Nelle prossime cinque settimane, 93 VLCC saranno disponibili per caricare nel Golfo Arabo e, di queste, 38-47 VLCC sono in grado di caricare entro la fine di febbraio. Per i viaggi dal West Africa al Golfo americano, non si sono praticamente avuti fissati. La media dell'equivalente timecharter per le VLCC calcolata dal Baltic Exchange, era a metà settimana di 25.609 dollari al giorno, in calo dai 43.339 dollari di una settimana prima e da un massimo di 65.595 dollari il 19 gennaio. Il mercato delle **Suexmax** ha iniziato a migliorare, grazie all'arrivo in West Africa di nuovi carichi per inizio marzo, e in chiusura di settimana i noli per il Golfo americano sono saliti, secondo le valutazioni del Baltic Exchange, a Ws 88,4 che equivale a 19.750 dollari al giorno. Un fissato è stato concluso dalla BP a WS 95, ma il nolo più alto è motivato dalla esigenza di una caricazione pronta. Il mercato del Mediterraneo e Mar Nero è stato più tranquillo con un maggior numero di navi disponibili, e qualche armatore potrebbe decidere di far zavorrare le navi in Atlantico se i noli continueranno a migliorare in quest'area. Il nolo per i viaggi da Novorossiysk al Mediterraneo è rimasto invariato a Ws 80 che equivale a circa 10.000 dollari al giorno. Non sono stati molti i fissati conclusi, ma vi è stato interesse per i carichi dal Nord Africa da parte di raffinerie asiatiche e la Indian Oil ha fissato una nave da 156.000 dwt al nolo lumpsum di 2,4 milioni di dollari per un viaggio dalla Libia all'India orientale. Le **Aframax** che operano in Mediterraneo, già penalizzate dalle nuove costruzioni che continuano ad arrivare in mercato, si sono trovate a competere con le VLCC. Noleggiatori cinesi e indiani stanno infatti importando volumi crescenti di greggio da porti del Mediterraneo come Ceyhan, mentre le raffinerie europee riducono la produzione. Questo significa una minore domanda per i viaggi all'interno del Mediterraneo. Le VLCC sono più economiche sui lunghi viaggi e i noleggiatori asiatici combinano i carichi di quattro Aframax in una sola VLCC, per cui si hanno quattro fissati in meno di Aframax. Nell'ultimo trimestre del 2009 la disponibilità di queste navi in Mediterraneo è aumentata di oltre la metà. Secondo recenti statistiche, 94 unità operavano nel mercato spot del Mediterraneo all'inizio di dicembre, contro 65 a inizio settembre. Questo rappresenta l'11% della flotta complessiva di Aframax di 836 navi all'inizio del corrente anno. Non vi è abbastanza domanda da assorbire tutte queste navi, anche se i fissati spot sono comunque numerosi. Il nolo per i viaggi intermed è sceso poco al di sotto di Ws 100 che corrisponde ad un equivalente timecharter di 5.000-9.000 dollari al giorno, a fronte di costi operativi di circa 7.000 dollari al giorno. Il numero delle **Product tanker pulite** di tipo Large Range 1 disponibili per caricare in Medio Oriente è aumentato, mentre l'attività di noleggio è rallentata per le festività del nuovo anno cinese. Vi sono troppe navi e carichi insufficienti, e molto gasolio è stoccato nei mercati occidentali, per cui l'*arbitrage* da est ad ovest è chiuso e i trader che devono acquistare gasolio lo prendono nelle aree occidentali dalle navi adibite allo stoccaggio. I noli spot per le LR1 che

trasportano nafta dal Medio Oriente al Giappone sono diminuiti a Ws 130, pari a 7.500 dollari al giorno, il minimo da tre mesi. Le LR 2 sono state fissate con 75.000 tonnellate per gli stessi viaggi a Ws 133 e i noleggiatori stanno cercando di forzare i noli al di sotto di Ws 130. Il peggioramento si è esteso anche alle Medium Range che sono scese a Ws 170 per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone ma da Singapore al Giappone hanno mantenuto il livello di Ws 140.

CARICO SECCO

Anche se la settimana inizia con un sentimento positivo, il mercato delle **Capesize** scende di livello con il passare dei giorni. Ci si aspettava una corsa a coprire gli ultimi carichi prima delle festività cinesi ma in realtà ciò non è successo. In Atlantico si vede un discreto movimento sia per il Med/Continent che per il Far East ma le rate continuano a perdere. Il transatlantic round voyage è sui 34000 usd, il Turabao/Qingdao vede mezzi 20 usd. Il Pacifico cala anch'esso per tutta la settimana e riporta rate sui 23000 dollari. Il backhaul è poco attivo con livelli sui 15000 usd mentre il fronthaul è sui 47000 usd. La nave *Anangel Solidarity* Stx Pan Ocean relet 1993 161545 dwt dely Beilun 19/22 Feb trip via West Australia redel Kaohsiung riporta 24000 dollari per conto Cse. Il mercato delle **Panamax** è stato abbastanza tranquillo in Atlantico e il transatlantic round voyage scivola a 24000 usd mentre il fronthaul è sui 34000 usd. In Pacifico le navi che zavorrano per caricare in Sud America vedono sempre mezzi 20 usd e anche Pacific round voyage riporta livelli simili. Il backhaul è sui 16000 usd anche se non si riportano molti fissati. Da evidenziare la *Tian Du Feng* 2001 74201 dwt dely Dalian in D/C 12/14 Feb trip via Nopac redel Singapore-Japan rge per 21500 dollari per Louis Dreyfus. Per le **Supramax/Handymax** la settimana non è stata migliore ma la scarsità di tonnellaggio in entrambi i bacini ha fatto sì che livelli non scendessero in modo così deciso. Il Usg-Med è sui 34000 usd e il Med-Usg è sui 13000 usd. Il trip out rimane sui 32000 usd mentre il trip back ottiene 10000 dollari. Per le Handy il trip Usg - Skaw riporta 22000 usd circa. La nave *Assos Striker* 2010 57000 dwt dely Nanjing spot trip via South East Asia redel Singapore-Japan è stata fissata per 16000 usd circa per i noleggiatori Bulk Marine. Ciò che si prospetta nella settimana a seguire è quasi sicuramente un momento di stasi in attesa della fine delle festività cinesi per avere un quadro più chiaro dell'andamento che avrà il mercato.

COMPRAVENDITA

Con l'arrivo del capodanno cinese il volume di attività rallenta anche se alcune vendite significative vengono finalizzate. Le bulkcarrier confermano ulteriori rafforzamenti di prezzo in particolare la panamax "*ORANGE TIARA*" (75.500 DWT - Costr. 2002 Sanoyas) è stata acquistata dai cinesi ad un prezzo di circa USD 33,5 milioni base consegna Aprile/Maggio (va notato che una decina di giorni fa la gemella "*MARVELLOUS*" era stata venduta per USD 32 milioni). Praticamente inattivo il settore tankers di seconda mano mentre si registra un'ordinazione da parte del gruppo LGR al cantiere coreano STX per la costruzione di due 51.000 DWT product/chemical tankers al prezzo di USD 35 milioni ciascuna base consegna 2012. Infine, mercato della demolizione che registra un ulteriore acquisto di VLCC da parte dei breakers di Chittagong; la MT "*NICHIWA*" (249.000 DWT - Costr. 1992 Hitachi - 31.000 LDT) è passata di mano al prezzo di USD 395/LDT.

📌 ALTRE NOTIZIE

Secondo le previsioni della International Energy Agency, la produzione di greggio dell'Opec potrebbe aumentare del 2,5% nel corrente anno, pari a 300.000 barili al giorno, a 29,4 milioni b/g, in confronto ad una produzione media nel 2009 di 28,7 milioni b/g. Anche l'Opec ha rivisto nei giorni scorsi le sue previsioni di domanda del proprio greggio, aumentandole a 28,7 milioni b/g, un quantitativo più basso di quanto prodotto in gennaio che, secondo stime della IEA, sarebbe di 29,1 milioni b/g. Questa è una notizia positiva per gli armatori di petroliere poiché la maggiore produzione sarà prevalentemente destinata ai viaggi lunghi e sarà di sostegno alle petroliere VLCC e Suezmax. Le previsioni di analisti e shipbroker sono ancora più ottimistiche, prevedendo un aumento di 700-800.000 b/g rispetto allo scorso anno. Tuttavia, i benefici per le petroliere più grandi non si manifesteranno sull'immediato, ma solo tra qualche mese. La IEA ha anche riveduto al rialzo le sue previsioni di domanda globale di greggio per il 2010 a 86,5 milioni b/g, in aumento di 170.000 barili al giorno sulla base di proiezioni più positive per il prodotto interno lordo da parte dell'International Monetary Fund.

Le petroliere impiegate nello stoccaggio di greggio e prodotti petroliferi sono diminuite a 119 unità in gennaio, dal record di 149 unità del novembre scorso. Sebbene la convenienza dello stoccaggio si sia ridotta a causa dei noli più alti e della riduzione del *contango*, questa pratica è prevista continuare nel corrente anno, probabilmente con volumi inferiori, almeno fin tanto che i tassi di interesse non inizieranno a salire. Il greggio depositato nelle navi è diminuito di 15 milioni di barili, ossia del 37%, a 25,6 milioni di barili, e coinvolge 14 VLCC, sei delle quali posizionate in acque americane. I prodotti petroliferi, compreso il diesel e il gasolio, sono diminuiti di 13 milioni di barili, pari al 15%, a 72,6 milioni di barili depositati in 102 petroliere, di cui 39 ancorate al largo delle coste dell'Europa nord-occidentale e 23 nell'Asia sud-orientale. La pratica dello stoccaggio petrolifero non solo assorbe naviglio e rafforza il mercato, ma ha un impatto di mercato doppio quando i noleggi si concludono e le navi vengono riconsegnate. Lo stoccaggio galleggiante ha raggiunto livelli record nel 2009 quando i trader noleggiarono navi per approfittare dell'ampliamento del *contango* per greggio e prodotti. In un certo periodo, almeno il 35% della flotta globale di Large Range 2 risultava impiegata a questo scopo. Mediamente, nel 2009 questo ha riguardato 40 VLCC, 10 Suezmax, 49 LR2 e 17 LR1. Una riduzione dello stoccaggio galleggiante avrebbe il maggiore impatto sulle navi Large Range. Il costo dello stoccaggio è di circa 4,36 dollari per tonnellata al mese, o 52,28 dollari per tonnellata all'anno, per 290.000 tonnellate di greggio o prodotti petroliferi su una VLCC, ipotizzando un costo nolo di 12,8 milioni di dollari. I trader petroliferi Vitol sono al primo posto nella lista di 34 diversi noleggiatori che hanno noleggiato 90 petroliere dal settembre scorso, seguiti dalla Shell mentre altre major come BP, Chevron e Exxon hanno anch'esse utilizzato petroliere per lo stoccaggio.

I volumi di diesel immagazzinati a bordo di petroliere in Asia hanno raggiunto almeno 14 milioni di barili e potrebbero aumentare ancora se i trader sposteranno carichi dall'Europa alla regione asiatica. Questo conferma che non è più economicamente valido l'arbitrage Est-Ovest, anche perché le riserve occidentali di distillati sono andate gradatamente diminuendo durante la stagione fredda. La BP ha noleggiato una petroliera per trasportare gasolio dal Regno Unito a Singapore, un raro esempio di arbitrage inverso. Si potrebbero vedere altri casi simili, in particolare se la differenza di prezzo tra oriente e occidente rimarrà forte e verrà meno la domanda europea. Infatti, la differenza di prezzo tra il gasolio con tenore zolfo dello 0,5% in Asia per marzo e i livelli sul London Intercontinental Exchange, sono superiori a 10 dollari a barile, in aumento da circa 5 dollari di inizio mese. Queste differenze impongono che i trader spediscono carichi occidentali verso oriente oppure tengano le navi ancorate in Asia con il carico a bordo per far fronte alla domanda regionale, anche in previsione della manutenzione primaverile delle raffinerie locali. I noli per le petroliere Large Range sono diminuiti rendendo lo stoccaggio galleggiante una opzione conveniente. I noli timecharter per sei mesi sono intorno a 14.000-15.000 dollari al giorno, in confronto a 17.000-18.000 dollari il mese scorso e 21.000 dollari di tre mesi fa. La maggior parte delle 18 Large Range con a bordo circa 2 milioni di tonnellate di diesel sono ancorate nel sud-est asiatico e alcune al largo dell'India e nel Golfo mediorientale. Almeno sei Panamax, nove Aframax e tre Suezmax sono posizionate al largo di Singapore, Malaysia, Indonesia, Fujairah e Sikka.

La Rio Tinto, secondo maggiore produttore mondiale di minerale di ferro, sostiene che la domanda della materia prima supererà la disponibilità nel 2010 e non è mai stata tanto forte in Cina. Le importazioni cinesi di minerale faranno da traino ai traffici marittimi superando il miliardo di tonnellate nel 2010. Il gruppo minerario australiano ha fornito nel 2009 ai cinesi un quarto della sua produzione record di 217 milioni di tonnellate e continua a vendere forti quantitativi alla Cina che nel 2009 è stata per la prima volta il maggiore mercato della compagnia australiana. Il suo ramo marittimo, Rio Tinto Marine, ha aumentato in misura consistente i suoi noleggi negli ultimi due anni diventando un influente promotore dei noli spot delle Capesize sulla rotta Australia/Cina. La gran parte del minerale della Rio Tinto è stato venduto nella seconda parte del 2009 a clienti consolidati, sia su base prezzo di riferimento che su base di prezzo provvisorio per i clienti cinesi. Ma nella prima metà del 2009 il 50% del minerale è stato venduto sul mercato spot poiché non è stato possibile un accordo sui prezzi con le acciaierie. Dei 217 noleggi di Capesize della Rio Tinto, 140 sono stati conclusi nella seconda parte del 2009. La Rio Tinto non si è pronunciata sull'apertura di trattative con le acciaierie asiatiche per i prezzi dell'anno 2010, e sulla percentuale che verrà venduta sul mercato spot, pur essendo sempre intenzionata ad aumentare le vendite. Nonostante questo, le importazioni cinesi sono salite del 40% utilizzando minerale di migliore qualità e più a buon prezzo, tra cui 142 milioni di tonnellate dal Brasile e 261 milioni di tonnellate dall'Australia. La produzione di acciaio ha raggiunto un picco di 566,4

milioni di tonnellate nel 2009. La Rio Tinto ritiene che i fattori che hanno portato alla ripresa dei prezzi nella seconda parte del 2009 prevarranno anche nel corrente anno, sebbene l'allentamento del pacchetto di stimolo del governo potrebbe rendere più volatili prezzi e condizioni.

La perdita di fiducia degli armatori di petroliere ha influenzato i contratti cartacei per VLCC e Suezmax che nelle ultime tre settimane hanno registrato perdite sino al 30%. Il valore del contratto più frequentemente trattato per le VLCC è praticamente crollato. Gli FFA regolati sulla base dell'indice del Baltic Exchange per la rotta TD3 (VLCC Arabia Saudita/Giappone) sono stati trattati nei giorni scorsi a Ws 78,5 per febbraio e a Ws 67 per marzo, pari a poco meno di 40.000 dollari al giorno, in confronto a Ws 98,5 o 56.200 dollari al giorno di metà gennaio. Il declino del valore dei contratti cartacei TD3 per febbraio e marzo è accelerato negli ultimi 10 giorni per la drammatica caduta dei noli spot sul mercato fisico. I noleggiatori hanno ripreso il controllo della situazione e i noli delle VLCC sono diminuiti, dopo una ripresa post-natalizia che li ha fatti quasi triplicare nelle prime due settimane dell'anno. Per le Suezmax il calo dei noli sulla rotta TD5 (130.000 tonn. West Africa/US Gulf) è iniziato prima e i contratti cartacei per queste navi, al secondo posto tra quelli più frequentemente trattati, hanno perso molto del valore di una settimana prima, e sono ora a Ws 85, dopo aver raggiunto Ws 176 a metà gennaio. La curva a termine era passata dal flat a quasi un *contango*. La precedente inclinazione della *backwardation* rifletteva il fatto che la correzione era largamente dovuta al mercato cartaceo ma i noli non erano probabilmente sostenibili sul lungo termine. Anche i volumi trattati sono diminuiti dai livelli di gennaio, ma il quantitativo è sempre soddisfacente.

All'inizio di questo decennio, la capacità di raffinazione dell'India ammontava a poco più di un milione di barili al giorno e il Paese era importatore netto di prodotti petroliferi puliti. Ora, dopo vari anni di crescita aggressiva, l'India figura tra i primi cinque Paesi in termini di capacità di raffinazione ed è esportatrice netta di prodotti raffinati. Il gigante indiano della raffinazione, la Reliance Industries, è una delle forze trainanti di questa notevole trasformazione e con 1,2 milioni b/g rappresenta grosso modo il 42% della capacità indiana. I primi dieci Paesi attivi nella raffinazione coprono poco più del 50% della capacità mondiale, di cui l'India detiene il 3% del totale. Gli Stati Uniti continuano a dominare con 17,8 milioni b/g o il 20% della capacità globale, tuttavia, a causa dell'indebolimento delle condizioni economiche, alcune delle sue raffinerie sono state temporaneamente inattivate o addirittura chiuse definitivamente nel 2009. Questo può significare che maggiori quantitativi dovranno essere importati e l'India è una possibile candidata a soddisfare le severe specifiche richieste dagli Stati Uniti. La presenza dell'India nella comunità globale della raffinazione è prevista in forte espansione. La sua capacità potrebbe crescere di 1,3 milioni b/g nei prossimi quattro anni, escludendo ritardi o cancellazioni di progetti. Di pari passo con l'aumento di capacità di raffinazione, i movimenti di greggio verso l'India sono cresciuti notevolmente.

Sulla base dei fissati spot riportati, 92 carichi in più di VLCC sono arrivati in India nel 2009 in confronto al 2000. Golfo Arabo e West Africa hanno fornito rispettivamente il 60% e il 30% del fabbisogno nel 2009, ma se gli approvvigionamenti di greggio si spostassero maggiormente a favore del West Africa e dei Caraibi, la domanda aggiuntiva di petroliere potrebbe essere anche superiore. Se la crescita della raffinazione indiana manterrà i ritmi correnti, gli armatori di petroliere potrebbero veder aumentare le tonnellate-miglia per le importazioni indiane di greggio, in aggiunta alla maggiore attività di noleggio di Large Range 2 e 1 per le esportazioni dall'India di prodotti raffinati sia verso i mercati orientali che verso quelli occidentali.

La flotta delle portacontainer inattive o in disarmo ha registrato la prima significativa diminuzione, scendendo di 50 unità rispetto a inizio d'anno. Un totale di 532 portacontainer risultano ora inattive, 30 in meno di due settimane fa e in netto calo rispetto alle 581 navi di inizio d'anno. Il motivo è la riattivazione di grandi navi, nuovi servizi lanciati per le portate più piccole, da 1.000 a 2.500 teu, come pure navi extra impiegate nella ripresa dei traffici prima del Capodanno cinese. La quota delle portacontainer in disarmo rimane tuttavia elevata, pari al 10,4% e il numero significativo di nuove consegne attese nel corrente anno potrebbe far aumentare il surplus complessivo. Solo in gennaio, le consegne hanno riguardato 20 unità per 133.000 teu, il maggiore valore dal 2008. Si registra un crescente ottimismo tra gli operatori con una ripresa della domanda superiore al previsto in prossimità delle festività cinesi. Inoltre, la velocità ridotta assorbe l'eccesso di capacità più rapidamente del previsto, in particolare nella categoria delle navi più grandi. La flotta inattiva gestita dagli stessi armatori è diminuita del 15% da metà dicembre mentre quella di proprietà di armatori che non ne curano direttamente la gestione si è ridotta nello stesso periodo di meno del 5%.

Gli effetti nefasti del 2009 hanno fatto diminuire di circa il 22% i prezzi delle nuove costruzioni che sono ora al livello di almeno sei anni fa, dopo che gli ordinativi hanno segnato nel 2009 il minimo degli ultimi 13 anni. Alcune portacontainer hanno perso sino al 41% del loro valore rispetto a un anno fa. L'indice di prezzo compilato da noti analisti e shipbroker londinesi è sceso per il quindicesimo mese consecutivo in dicembre a 137,7 punti. Le portacontainer più colpite hanno, ad esempio, visto il prezzo di riferimento per una nave da 2.750 teu ridursi a 29,5 milioni di dollari, mentre un anno prima, nel dicembre 2008, era di circa 50 milioni di dollari. Le bulkcarrier Capesize hanno perso il 36,4% a 56 milioni di dollari e le VLCC sono scese del 32,7% a 101 milioni di dollari. In contrasto, il prezzo delle ro-ro di grandi dimensioni è diminuito solo del 2% durante l'anno. Nel 2009, gli armatori hanno investito l'88% in meno in nuove costruzioni, e per le VLCC il 93% in meno su base annua. Alla fine dello scorso anno gli investimenti in nuove costruzioni ammontavano complessivamente a 17,9 miliardi di dollari, in confronto a 153,6 miliardi di dollari nel 2008. La Grecia è al primo posto in Europa con 1,8 miliardi di dollari investiti, seguita dagli armatori italiani (1,3

miliardi di dollari) e tedeschi (700 milioni di dollari). La maggior parte degli investimenti globali ha riguardato il settore delle portarinfuse secche con circa 8,3 miliardi di dollari pari al 46% del totale e le Capesize sono state le più popolari con 4 miliardi di dollari di nuovi ordinativi. Gli 1,2 miliardi di dollari investiti in VLCC sono poca cosa in confronto ai 16,4 miliardi di dollari del 2008 e i 5 miliardi del 2007, ma non si è trattato dell'anno peggiore. Particolarmente colpiti sono stati gli ordinativi di petrolchimiche, giù del 98% e delle petroliere Panamax scesi del 95%. Quasi completamente assenti dalla scena nel 2009 sono stati i giapponesi che hanno ordinato navi per soli 300 milioni di dollari, il 3% del loro investimenti nel 2008. Nel 2009 l'orderbook mondiale ha subito una contrazione del 24% a 7.954 navi per 491 milioni dwt, in confronto a 10.411 navi e 595,6 milioni dwt all'inizio dell'anno. In dicembre, per la prima volta dal 2007, l'orderbook è stato inferiore a 8.000 navi. Complessivamente, la consegna di navi di ogni tipo nel 2009 è stata di 2.515 unità per 115,1 milioni dwt, in confronto a 2.538 navi e 91,5 milioni dwt nel 2008.

La vigorosa azione del governo cinese per sostenere la sua economia, ha contribuito a contenere l'impatto della recessione globale. Oltre ad aver riequilibrato l'economia cinese, il pacchetto di stimolo sta anche favorendo il resto del mondo. La Cina è destinata a superare entro sette anni gli Stati Uniti come primo produttore mondiale di manufatti. Secondo un rapporto dell'OCSE, la seconda maggiore economia del mondo può permettersi la spesa extra poiché le finanze pubbliche della Cina rimangono molto forti. Ma sarà importante assicurarsi che il salvataggio del governo, ora ridotto dopo la crisi, non ritorni ai precedenti ed eccessivi livelli. L'indebitamento lordo della Cina ammontava solo al 21% del prodotto interno lordo nel 2008. Le misure di stimolo, che nondimeno fanno apparire piccole quelle di altri paesi, sono previste far aumentare questo rapporto di debito del 3% soltanto del prodotto interno lordo nel 2010. Per contrasto, il debito pubblico lordo dei paesi OCSE è previsto raggiungere quasi il prodotto interno lordo del corrente anno e anche superarlo nel 2011. Le limitazioni imposte dalla Cina sulla proprietà straniera nei settori dei trasporti marittimi ed aerei, insieme ad altre industrie strategiche, danneggia l'economia generale. Queste restrizioni limitano non solo la quota di mercato delle imprese straniere, ma anche l'ampiezza e la varietà dei servizi forniti, data la riluttanza a trasferire tecnologia ed esperienza in industrie strategiche importanti dove il loro controllo è limitato.