



Genova, 22 Febbraio 2010

No. 1420

**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 7 (15/19 Febbraio 2010) CISTERNE

Settimana quasi priva di spunti per le **VLCC**, per la concomitanza delle festività di capodanno in Cina, del Carnevale di Rio e della International Petroleum Week a Londra. Un fissato rappresentativo per la rotta dal Medio Oriente al Far East è stato concluso a Ws 65 che equivale a circa 25.600 dollari al giorno base timecharter. Tuttavia, con il ritorno al lavoro, i noleggiatori dovranno coprire rapidamente le posizioni di Marzo dal Medio Oriente, prima che altri si accaparrino le moderne navi a doppio scafo. Si prevede quindi una ripresa di attività e i noli dovrebbero risentirne positivamente. Infatti, delle 42 VLCC in grado di caricare sino al 10 marzo, solo 25 sono inferiori ai 10 anni di età, e questo a fronte di 22 carichi con date di inizio marzo. In chiusura di settimana, il nolo del Baltic Exchange per le VLCC sulla rotta TD3 (Golfo Arabo/Giappone) era salito a Ws 68 o 28.460 dollari al giorno. Tra i pochissimi fissati riportati nella regione dell'Atlantico, da notare quello insolito di una VLCC noleggiata dalla Sonatrach per un viaggio dall'Algeria alla Corea del Sud a 6,75 milioni di dollari lumpsum. L'abbondanza di carichi in West Africa, ha dato agli armatori di **Suezmax** il coraggio di opporsi ai noli in calo a fronte di una disponibilità di navi che andava riducendosi. I noleggiatori, da parte loro, hanno messo da parte la loro tradizionale prudenza, entrando in mercato in numero sufficiente da permettere agli armatori di riportare in noli al livello di Ws 97,5 per i viaggi verso il Golfo americano. Secondo il Baltic Exchange, il nolo sulla rotta TD5 (Bonny/LOOP) è salito per il settimo giorno consecutivo raggiungendo in chiusura di settimana il valore di Ws 99 pari a 24.294 dollari al giorno, da un minimo di 17.844 due settimane fa. Nella settimana sono stati riportati 17 fissati dal West Africa, tra cui uno insolito per l'Australia. In Mediterraneo, molte Suezmax in posizione pronta sono state assorbite, con ripercussioni positive anche per il mercato del West Africa. Molti fissati sono stati conclusi dal Mar Nero a Ws 80-82,5 e si ritiene che il prossimo noleggio potrebbe essere concluso a Ws 100. In chiusura di settimana il nolo del Baltic Exchange per la rotta TD6 (Novorossiysk/Augusta) era di Ws 87 pari a 13.705 dollari al giorno, in confronto a 9.375 dollari al giorno della settimana precedente. L'unico evento positivo per le **Aframax** è stato un aumento dei noli per i viaggi dal Baltico agli Stati Uniti (navi non ice-class), saliti del 26,8% a Ws 130 (= 37.325 dollari al giorno). Tuttavia, sulla rotta più trafficata per queste navi, quella del Mediterraneo, i noli non hanno superato Ws 90 pari a circa 6.140 dollari al giorno. La maggior parte dei fissati è stata conclusa a termini privati e solo pochi sono stati riportati in mercato. In Mare del Nord l'attività è stata molto scarsa, quasi senza riscontro sulla tradizionale rotta da Sullom Voe a Wilhelmshaven che il Baltic Exchange valuta a Ws 101 o 9.600 dollari al giorno. I fissati di quattro **Product Tanker pulite** Large Range 2 per stoccaggio di prodotti in Nord Europa, hanno avuto l'effetto di stabilizzare i noli per queste navi, in una settimana altrimenti molto tranquilla. I noli pagati per le quattro LR2, per periodi di varia durata, variano da 19.000 a 25.500 dollari al giorno, mentre il nolo spot sulla rotta TC1 del Baltic Exchange (Golfo Arabo/Giappone) è sceso a Ws 127,5 pari a circa 12.000 dollari al giorno, da Ws 145 e 18.000 dollari a fine gennaio. Su una flotta globale di 205 unità, solo cinque LR2 sono disponibili per caricare in Medio Oriente sino alla fine di febbraio, tre delle quali sono navi nuovissime in attesa del primo noleggio. Le LR1 sono state fissate per 55.000 tonn. di carico sulla rotta dal Medio Oriente al Giappone a noli di Ws 126 o 5.750 dollari al giorno, da Ws 156 a fine gennaio, pari a 13.100 dollari al giorno.

## CARICO SECCO

Sono arrivate le tanto annunciate feste cinesi e come da aspettative la settimana è stata piuttosto tranquilla con poca attività in entrambi i bacini di riferimento (Atlantico - Pacifico) e pochi fissati registrati, ma con il sentimento generale che continua ad essere positivo ed ottimistico. Lunedì si sono uniti alle feste cinesi altri paesi quali Corea, Stati Uniti e Grecia diminuendo ulteriormente i volumi di attività. Si sono visti pochi fissati per le **Capesize** con l'indice BCI che si afferma Venerdì a 3517 punti. Nonostante la poca attività, alcuni fissati sono stati conclusi e la tendenza è in ascesa. Abbiamo notato diversi carichi in uscita dalla Colombia per la Cina e ci sono rumors in mercato che nel 2010 la Colombia sarà molto aggressiva sulle vendite di carbone per la Cina. I festeggiamenti del carnevale brasiliano hanno ridotto anche i carichi in uscita dal Sud America con il fronthaul che si afferma oggi intorno ai 52000 dollari al giorno, mentre i rounds in Atlantico e Pacifico registrano noli rispettivamente a 36/37000 e 27/28000 usd al giorno. La rotta di backhaul si afferma intorno ai 16000 dollari al giorno. Pochissimi fissati per periodo in virtù del fatto che gli armatori preferiscono aspettare la riapertura della Cina per ottenere noli migliori. Da riportare la Mv *Bulk Australia* (170578 del 2002) fissata per 5/7 mesi con dely Middle East a usd 41000 al giorno conto Oldendorff. Sulle **Panamax** la situazione è piuttosto analoga a quella delle sorelle maggiori con pochi fissati riportati su entrambi i bacini di riferimento. Gli armatori con navi aperte in Atlantico nei prossimi giorni nascondono le posizioni aspettando di vedere l'evoluzione del mercato dalla prossima settimana mentre le uniche navi fissate per caricare in Sud America sono aperte in India e Far East. L'attività in uscita dal Golfo è molto limitata con solo un paio di carichi fissati per il Far-East. La media delle rotte time charter si è affermata venerdì a usd 25500 al giorno e nel dettaglio: usd 26000 per il Atlantic round e usd 23/24000 per i rounds in Pacifico. Le rotte di fronthaul e Backhaul si affermano rispettivamente intorno ai 36000 e 16000 usd/day. Il periodo è stato molto limitato, con qualche fissato concluso per brevi durate (3/5 - 4/7 mesi) ma con svariate richieste di periodo medio lunghi (fino a 3 anni) da parte di numerosi diversi noleggiatori. Da riportare a questo proposito la Mv *Mitose* fissata per 5/7 mesi con consegna Giappone a usd 27500 conto Norden. Venerdì ci sono stati rumors in mercato di una Panamax moderna fissata con consegna East Med per 4/6 mesi a usd 34000 al giorno; vedremo se nei prossimi giorni i numeri verranno confermati. Per le **Supramax/Handymax** l'indice ha continuato la discesa, seppure non vertiginosa, delle ultime settimane dovuta soprattutto alle feste un po' in tutto il mondo che ne hanno limitato l'attività. Il BSI si è affermato venerdì a 2077 punti. Nello specifico, le Supramax hanno fatto registrare numeri poco sopra i 40000 per trip sul Far-East con caricazione in Golfo, mentre vicino ai 40000 per navi aperte in Med e con caricazione in Mar Nero. Per l'uscita da USG su Med o Cont ottengono circa 35000 dollari al giorno (13000 per la rotta opposta), mentre in Pacifico girano su livelli intorno ai 16/17000 dollari al giorno base round via Nopac/Australia; l'uscita dall'India per la Cina è oggi intorno ai 25000 usd/day. Per il periodo pochissima attività, ma interessante riportare la Mv *Supramax Vivi* (53413 del 2008) fissata per 4/6 mesi con consegna Grecia a usd 24500 al giorno.

## COMPRAVENDITA

Nonostante il periodo di vacanze in Cina l'attività di compravendita nel settore dry rimane consistente con molte transazioni portate a compimento per buona parte dai cinesi stessi. Sebbene il gettito di navi moderne in mercato rimanga alquanto limitato, il numero delle transazioni di bulkcarriers oggetto di transazioni supera le aspettative. Tra gli affari più significativi notiamo le supramaxes "*TOMAHAWK*" e "*VALE*" (57.000 DWT - Costr. 2009

Qingshan) acquistate dai cinesi per USD 31,5 milioni ciascuna e le due panamax bulkers "F.D. GENNARO AURILIA" e "F.D. SALVATORE POLLO" (74.500 DWT - Costr. 2007 Hudong) vendute da gruppo Fratelli D' Amato per USD 36,5 milioni e USD 38,0 milioni rispettivamente, con t/c back per 5/3 anni a USD 20/21.000 giorno. Rimane invece sempre limitata l'attività nel comparto tankers con poche trattative di rilievo. Infine valori di demolizione che rimangono allettanti; la mt "VALENTINE TSVETKOV" (17.600 DWT - Costr. 1985 - 5.571 LDT) ha ottenuto USD 395/LDT dai breakers di Chittagong.

#### 🔍 ALTRE NOTIZIE

La China Power International Development Ltd (CPID) ha concluso un contratto con la compagnia mineraria australiana Resourcehouse per la fornitura di carbone del valore di 60 miliardi di dollari, in base al quale 30 milioni di tonnellate saranno fornite annualmente alle centrali elettriche della CPID situate sulla costa orientale cinese. Per i trasporti navali, la CPID non si servirà di una compagnia armatoriale particolare, ma verranno indette gare sul mercato. Questo comporterà l'utilizzo di una quindicina di bulkcarrier Capesize l'anno per trasportare il carbone. La notizia sarà ben accolta dalla comunità armatoriale mondiale che temeva di essere esclusa dai traffici via mare della Cina in rapida espansione. Tuttavia, la CPID potrebbe favorire le collaborazioni a lungo termine. La transazione con la Resourcehouse rappresenta il maggiore contratto di esportazione dell'Australia e il carbone deriverà da un nuovo progetto di estrazione nel Queensland. A questa notizia ha fatto seguito l'annuncio che una sussidiaria del gigante cinese Cosco Guangzhou Ocean Shipping avrebbe firmato un contratto che richiederebbe circa una cinquantina di Capesize l'anno per trasportare minerale di ferro dal Cile attraverso il Pacifico per la Rixin Development Co., una delle compagnie cinesi più ambiziose. Di proprietà privata, la Rixin ha recentemente acquistato miniere in Cile. Le carenze verificatesi ultimamente, avrebbero messo sotto i riflettori la dipendenza della Cina dalle forniture di carbone, che arrivano principalmente da Paesi asiatici vicini, come il Vietnam e l'Indonesia. Il mese scorso, vaste aree del Paese rimasero senza energia elettrica in condizioni meteo estreme, una situazione accentuata dalle carenti forniture dall'Indonesia a causa delle forti piogge che hanno allagato molte delle aree di estrazione del carbone. Inoltre, i prezzi sul mercato interno cinese sono più alti di quelli dei mercati internazionali ed è in atto un lungo braccio di ferro con le compagnie elettriche sul prezzo fisso del carbone. Il consumo di energia della Cina è previsto aumentare del 7% nel corrente anno in linea con una crescita economica prevista nell'8%.

La stagnazione del mercato ha reso stabili i valori dei derivati delle petroliere sulle rotte più frequenti per VLCC e Suezmax, e indotto i trader a concentrarsi sul terzo e quarto trimestre. Al collasso del mercato fisico per le VLCC all'inizio di febbraio, ha fatto seguito una caduta simile dei valori degli FFA per febbraio e marzo poiché molti speculatori hanno liquidato le loro posizioni. L'attività nel mercato dei futures aveva ampiamente previsto il balzo post-natalizio e vi era stata scarsa deviazione nei valori dei contratti. Ma poiché la rata del Baltic Exchange per le VLCC sulla rotta TD3 (Arabia Saudita/Giappone) è aumentata ieri per la prima



volta dal 27 gennaio, i trader hanno rivolto la loro attenzione ai contratti per il terzo e quarto trimestre 2010. I contratti sono regolati sulla base dell'indice TD3 e vi è molto interesse ad acquistare e a vendere sia per chi copre posizioni reali che per motivi puramente speculativi. Inoltre, i trader che hanno realizzato profitti dalla caduta del mercato, hanno riacquisito le loro posizioni. I contratti per il terzo trimestre erano valutati ieri a Ws 65 o 21.200 dollari al giorno, e quelli del quarto trimestre a Ws 74,75. Questo si confronta con Ws 71,75 di solo un mese fa per il terzo trimestre e Ws 74,5 per il quarto. Nondimeno, nel complesso l'attività degli FFA per le petroliere è stata limitata in questa settimana anche a causa della conferenza della International Petroleum Week in corso a Londra e che impegna molti trader. Anche le festività in Cina, Grecia e Stati Uniti hanno contribuito alla calma del mercato.

Un livello della domanda di greggio inferiore alle aspettative nelle principali aree di importazione, ha fatto del 2009 un anno poco incisivo per le petroliere Suezmax. Per contro, ad alcune settimane inaspettatamente esuberanti all'inizio del 2010, con un balzo dei noli spot, ha fatto seguito un periodo di debolezza. Secondo dati dell'US Energy Information Administration, la domanda di greggio degli Stati Uniti, una delle principali destinazioni delle Suezmax, è diminuita del 4,2% nel 2009 o 810.000 barili al giorno, ma per il corrente anno e nel 2011 è prevista una modesta ripresa dell'1% circa. Tuttavia, la domanda ha continuato ad aumentare in Cina e in India, e nel corrente anno la Cina importerà l'8% in più di greggio. Questo fa prevedere un positivo aumento della domanda base tonnellate-miglia che nel 2009 per queste petroliere è già aumentata del 4,3%. I viaggi dal West Africa al Nord America rappresentano quasi il 20% delle tonnellate-miglia totali. Per contro, i viaggi più brevi dai Caraibi agli Stati Uniti e in Mare del Nord non hanno praticamente segnato aumenti, mentre si è avuto un declino dei volumi trasportati dalle Suezmax dal Medio Oriente verso l'Asia. Il West Africa è la maggiore area di esportazione di carichi per Suezmax con il 23% del totale e il 37,5% delle tonnellate-miglia complessive. I Caraibi coprono il 18% dei volumi di carico ma solo il 10% delle tonnellate-miglia, seguiti dal Mar Nero/Mediterraneo con il 18% dei carichi ma il 24% delle tonnellate-miglia. Come per quasi tutti i settori dello shipping, la maggiore sfida per il mercato delle Suezmax è il pericolo di un surplus di disponibilità per le numerose consegne di nuove unità dai cantieri, mentre la domanda rimane in tono minore. All'inizio di gennaio la flotta delle Suezmax ammontava a 401 unità con una capacità complessiva di 61,3 milioni dwt, un aumento del 6,4% rispetto a un anno prima. Circa 150 Suezmax sono nei carnet dei cantieri pari al 38% della capacità esistente, la maggior parte delle quali verrà consegnata nei prossimi due anni. Le demolizioni sono limitate poiché le vecchie navi sono relativamente poche, in gennaio esistevano solo 16 Suezmax a scafo singolo in attività, circa il 4% della flotta complessiva. Molte di queste navi sono state convertite in bulkcarrier o navi offshore o impiegate nello stoccaggio a lungo termine e destinate a non rientrare in mercato.

L'attività nel settore della compravendita di petroliere sembra tornata ai livelli visti prima della crisi economica, ma vi sono dubbi che possa essere mantenuta. Circa 2,1 milioni dwt di petroliere hanno cambiato armatore nel gennaio scorso, il mese migliore dal luglio 2008 quando 2,5 milioni dwt furono oggetto di transazioni. Il quantitativo ha superato il totale di 1,8 milioni dwt del gennaio 2009 e anche la media mensile del 2009 di 1,1 milioni dwt. Secondo uno studio del Credit Suisse, tuttavia, l'impennata di gennaio non deve essere considerata come una piena ripresa del mercato delle cisterne. I volumi delle vendite sono storicamente aumentati in dicembre e gennaio, con i noli al massimo, ma negli ultimi anni l'aumento delle vendite è stato seguito da una flessione dei noli. La performance di gennaio è stata un riflesso della ripresa temporanea dei noli che è iniziata in dicembre quando i profitti delle VLCC superarono i 100.000 dollari al giorno. Alcuni armatori che erano trattenuti dalle valutazioni più basse, probabilmente si decisero a vendere per ottenere un prezzo più fermo. Ora che i noli sono scesi, la frenesia si è ridimensionata. Il prezzo di una VLCC di cinque anni è stimato in circa 80 milioni di dollari, in aumento dai 77-78 milioni di dollari quotati in novembre, ma sempre ben al di sotto dei 95 milioni di dollari di fine gennaio 2009. Questo è in linea con un resale di VLCC per pronta consegna a 97 milioni di dollari e un prezzo praticato dai cantieri per una nuova costruzione di 95 milioni. Tuttavia, le previsioni per il mercato dei noli nei prossimi trimestri e il consistente orderbook per il 2010 e 2011, fanno ritenere che i valori delle navi dovrebbero rimanere piatti o in leggero calo sul breve termine. In altre parole, un acquirente potenziale di petroliere potrebbe spuntare un prezzo più basso tra sei mesi.

Il ritmo frenetico dell'attività di demolizione nel 2009 ha portato qualche sorpresa, in particolare sul fronte dei prezzi. Più di 800 navi sono state vendute per demolizione, la Cina e il Bangladesh hanno adottato una politica di acquisto aggressiva e dozzine di siti sono stati riattivati in India per far fronte all'afflusso di navi. Ma l'aspetto più importante è il modo in cui i prezzi sono aumentati e diminuiti. Qualcuno consiglia ai cantieri di non offrire più di 200 dollari per tdl nel corrente anno poiché il mercato sta per esplodere e gli armatori saranno costretti a vendere le loro navi. La consegna di navi di nuova costruzione e la messa al bando delle petroliere a scafo singolo nel 2010 potrebbe innescare un nuovo balzo nelle demolizioni. Il prezzo medio di demolizione nel 2009 in Cina e nel subcontinente indiano è stato di 303 dollari per tdl. Nel 2008 e 2007, quando meno navi erano disponibili per la demolizione perché i noli erano alti e la domanda di acciaio era forte, le cifre furono rispettivamente di 485 e 513 dollari per tdl. Il corrente anno è iniziato ad un ritmo meno intenso con solo 54 navi vendute in gennaio per poco più di 1,75 milioni tdl, circa 400.000 tdl in meno rispetto allo stesso mese del 2009. I prezzi medi a fine gennaio erano di circa 355 dollari in India, 345 in Bangladesh, 330 in Pakistan e 315 in Cina. I prezzi offerti per le petroliere dal Bangladesh, il più aggressivo acquirente di queste navi, non molto tempo fa avevano raggiunto i 400 dollari per tdl, ma i prezzi insieme all'attività hanno fatto un passo indietro. Ci si aspettava che i valori delle navi in calo, le vendite non andate a buon fine e i noli

depressi avrebbero fatto affluire ancora più navi verso i cantieri di demolizione, ma i noli sono ancora a discreti livelli e le vecchie navi candidate alla demolizione possono ancora viaggiare con profitto. Inoltre, molti armatori sono intenzionati a tenere le navi sino alla scadenza della prossima visita di classe.

L'ordinativo di due navi da crociera assegnato dalla Carnival alla Fincantieri per il marchio Princess Cruises, che saranno le più grandi mai costruite in Italia, ha portato una ventata di ottimismo nel comparto dei cantieri navali europei, dopo due anni di sofferenza che hanno registrato una preoccupante mancanza di nuovi contratti di costruzione. Infatti, a seguito della crisi, le costruzioni navali hanno subito nel 2009, in confronto al 2008, un calo dell'85% della domanda a livello mondiale. Questa mancanza di attività era dovuta al rallentamento economico che aveva limitato la crescita della domanda e alla riluttanza degli armatori ad ordinare ai cantieri europei mentre la rata di cambio euro/dollaro era tanto sfavorevole. Vi erano anche voci che gli operatori di navi da crociera avrebbero potuto rivolgersi ai cantieri asiatici in futuro, una possibilità incoraggiata da alcuni costruttori asiatici. La sudcoreana Daewoo, in particolare, ha annunciato recentemente che è in attesa della conferma di un ordinativo dalla Louis Cruises di Cipro. La contrazione degli ordinativi ha causato problemi ad alcuni cantieri europei, in particolare agli impianti del gruppo STX in Finlandia e Francia che hanno rischiato di non poter mantenere la loro manodopera a fronte dello scarso lavoro in prospettiva. Ora che la Carnival ha deciso di rimanere con i costruttori italiani, i segnali di una ripresa economica e un miglioramento del rapporto di cambio fanno aumentare le speranze che altre compagnie di crociera possano assegnare ordinativi in Europa.

I ritardi di consegna e le cancellazioni, oltre alle demolizioni, stanno avendo un forte impatto sulle proiezioni di crescita della flotta di portacontainer, con una crescita annua della capacità di trasporto di poco superiore al 5% prevista per il corrente anno e per il prossimo. Questo si confronta con una espansione a due cifre che era stata prevista prima che gli armatori iniziassero a richiedere posticipi e cancellazioni all'inizio dello scorso anno. Le stime che indicavano nel 46% le consegne per il 2009, si sono rivelate inesatte e queste navi non risultano esser state consegnate entro la fine dello scorso anno. Sebbene le cancellazioni siano una rarità, la maggior parte dei cantieri ha accettato di rallentare i programmi di produzione, col risultato che la flotta container *fully cellular* sarebbe cresciuta del 6,3% lo scorso anno e quella in grado di trasportare anche i container del 5,2% soltanto a 15,1 milioni di teu. Si tratta di una espansione di molto inferiore al 13% che era stato previsto all'inizio del 2009. Il tasso molto più basso di crescita è previsto continuare nel corrente anno e nel 2011, con un aumento rispettivamente del 5,2% e 5,4%. Ma nonostante questo sviluppo e segnali di ripresa della domanda di trasporto sulle principali rotte, dovrà passare ancora qualche anno prima che i traffici a container ritornino in equilibrio. Si stima che i traffici globali a container siano scesi da una percentuale senza precedenti del 9,7% nel 2009 a 123 milioni di teu, il primo

declino registrato. Una lenta ripresa è ora in atto con una previsione di aumento del 5,2% nel corrente anno a 129,4 milioni di teu, un quantitativo inferiore al picco del 2008 di 136,2 milioni di teu. I traffici a container dovrebbero accelerare al 7,5% nel 2011 portando i volumi a 139 milioni di teu. Questi livelli di crescita sono ben al di sotto dei tassi annui superiori al 10% tra il 2005 e il 2007. La maggiore espansione si avrà per le portacontainer superiori a 8.000 teu con una crescita del 20% nel corrente anno e del 22% nel 2011, dopo una espansione del 18% nel 2009.

Secondo le previsioni della BP, dopo il 2011 la domanda di greggio diminuirà poiché il rimborso del pacchetto di stimolo del governo farà rallentare la crescita economica e gli investimenti. Nel medio termine si dovrà pagare il conto e paesi come gli Stati Uniti, il Regno Unito e il Giappone devono affrontare deficit fiscali a livelli record. Oltre il 2011, non è chiaro quando l'economia globale tornerà a crescere, probabilmente dopo un periodo di rallentamento. Praticamente quasi tutta l'espansione della domanda di greggio deriverà dalle nazioni in via di sviluppo. Il mondo non esaurirà improvvisamente le riserve di greggio, ma la domanda da parte dei paesi OCSE è diminuita dal picco del 2007 con scarse possibilità di ripresa. I paesi non-OCSE hanno contribuito nel 2009 con il 50% circa della crescita del PIL globale, sebbene per contro abbiano rappresentato quasi tutta la crescita dei consumi di greggio dal 2000. L'industrializzazione dei paesi asiatici come la Cina ha fatto aumentare i consumi di carburante per i trasporti e per produrre energia elettrica. La Cina ha registrato una drammatica accelerazione della domanda di greggio e nel 2009 le importazioni sono salite a 203,8 milioni di tonnellate, il 14% in più rispetto ai livelli del 2008. Poiché la Cina e gli altri paesi asiatici hanno diversificato le loro fonti di approvvigionamento con un aumento della durata dei viaggi, le petroliere sono ora impiegate per viaggi più lunghi che sostengono i noli. Tuttavia, l'industrializzazione non genera domanda di greggio che sarà usato sempre più per i trasporti. La Cina ha una crescita imponente, ma si affida all'azione politica centrale che non sempre produce i capitali più efficienti. Il greggio rimane in abbondante disponibilità, anche se trovarlo sta diventando più difficile e costoso. Greggio e gas rimarranno le fonti più vitali di produzione energetica, e forniscono già il 54,9% dell'energia globale, in confronto al 12,7% soltanto per le fonti rinnovabili. Con oltre 200 scoperte di greggio e gas nel 2009, tra cui un giacimento da 3 miliardi di barili scoperto dalla BP nel Golfo del Messico, si può stare tranquilli sulla disponibilità nel futuro prevedibile.

Il vanto dei cantieri dell'Estremo Oriente che un carnet di ordini a livelli record sarebbe stato sufficiente a metterli al riparo dagli effetti della recessione economica, rischia di rivelarsi poco affidabile, poiché in mancanza di nuovi contratti, i cantieri dovranno affrontare la prospettiva di una riduzione di capacità per la prima volta dagli anni '80. I cantieri stanno già pensando di realizzare profitti alternativi con la demolizione o le riparazioni per evitare una crisi di liquidità. Allo stato delle cose, gli orderbook saranno completati già nel 2012 e in molti casi si ridurranno a zero nel 2013. A causa dell'espansione dei cantieri negli ultimi anni, vi è molta più



capacità da colmare in Cina e in Corea di quanta ce ne fosse prima e i cantieri stanno diventando nervosi alla ricerca di lavoro per il 2010. Dato l'usuale intervallo da 18 mesi a due anni tra l'ordinazione e il completamento di una nave, i maggiori cantieri cinesi e coreani hanno già dato il via a campagne di marketing con sconti sostanziali per attirare gli armatori, e saranno presto seguiti dai giapponesi, ma poiché molti settori navali soffrono già di un eccesso di capacità, sarà difficile raggiungere l'obiettivo. La Hyundai Heavy Industries è alla testa della costruzione navale e ha un orderbook di 13,5 milioni di tonnellate lorde compensate, consegnerà 6,3 milioni tlc nel corrente anno, che si ridurranno a soli 1,3 milioni tlc nel 2012, e dal 2013 rimarrà senza lavoro. Non meraviglia che la Hyundai abbia preso in esame una serie di misure per ridurre la capacità di costruzione. La stessa situazione riguarda la Daewoo, seconda al mondo, che consegnerà nel corrente anno 4,4 milioni tlc ma il suo orderbook si ridurrà a 875.000 tlc nel 2012 e a soli 153.000 tlc nel 2013. I cantieri cinesi hanno ottenuto la maggior parte degli ordinativi nel 2009 per cui il loro orderbook dovrebbe durare più a lungo. Per i giapponesi gli ordinativi inizieranno a scarseggiare nel 2013.

Se una nave è attaccata dai pirati nell'Oceano Indiano è più a rischio di essere sequestrata che non nel Golfo di Aden ed è trattenuta per periodi di tempo più lunghi con richieste di riscatto più alte. Con queste premesse, gli operatori di navi dovranno essere maggiormente vigili nel corrente anno, altrimenti rischieranno perdite di impiego, significative richieste di riscatto e potenziali danni per l'equipaggio, lo scafo o il carico. Negli ultimi tre mesi del 2009, almeno 13 attacchi di pirati sono stati messi a segno ad est del 60° meridiano nell'Oceano Indiano. Questo non solo conferma un significativo spostamento dell'area di attività dei pirati, ma evidenzia anche un elevato tasso di successo. Le navi sono molto più vulnerabili in questo settore dell'Oceano Indiano, essendo a molte miglia di distanza dalla più vicina pattuglia di navi da guerra e le loro richieste di aiuto spesso non ottengono risposta in tempo. Una volta che i pirati sono stati avvistati, passano solo 15 minuti prima che questi scalino la fiancata della nave. Di conseguenza, i membri dell'equipaggio devono essere addestrati su tecniche di difesa non letali prima di intraprendere un viaggio nell'Oceano Indiano. L'addestramento rafforza la collaborazione degli equipaggi e li mette in grado di impedire ai pirati di salire a bordo della nave.

Nel 2009 non si sono praticamente avuti versamenti importanti di idrocarburi in mare da petroliere e l'inquinamento da parte dell'industria ha toccato il minimo di tutti i tempi. Tra il 2000 e il 2009 si sono avuti in media solo tre versamenti l'anno in confronto a otto nel decennio precedente e nove negli anni '80. Negli anni '70 si sono verificati mediamente 25 importanti versamenti per anno. Tuttavia, il record del 2009 non sarà ripetuto nel corrente anno poiché un versamento è già avvenuto in gennaio con circa 1.400 tonnellate di greggio versate dalla *Eagle Otomo* dopo la collisione con una chiatta a Port Arthur in Texas.