



Genova, 8 Marzo 2010
No. 1422

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 9 (1/5 Marzo 2010)

CISTERNE

Mercato delle VLCC stabile sulle principali rotte dal Medio Oriente verso l'Asia e gli Stati Uniti. Cinquanta VLCC sono state fissate sino ad ora per marzo e oltre una quindicina solo nella settimana in esame. Tuttavia, nonostante un buon livello di attività, i noli sono saliti solo marginalmente intorno a Ws 77 (pari a circa 37.200 dollari al giorno base timecharter) sulla rotta dal Golfo mediorientale al Giappone. Si ritiene che altri nove carichi rimangano da fissare per caricazione 10-20 marzo e altri 27 per date 20/31 marzo, a fronte di 44 VLCC disponibili nel periodo, per cui i noli potrebbero migliorare. La disponibilità di navi appare adeguata per il momento, tuttavia, la chiusura per manutenzione stagionale delle raffinerie asiatiche potrebbe far arrivare in mercato i relet delle compagnie petrolifere. Anche in West Africa l'attività è aumentata per le VLCC ma l'esaurimento dei programmi di marzo potrebbe portare incertezza in mercato. Per le **Suezmax** si sta profilando un indebolimento dei noli per i viaggi dal West Africa agli Stati Uniti e l'Europa per la concorrenza tra armatori su un numero limitato di carichi. Infatti, gli armatori hanno offerto sconti pur di mantenere le navi in Nord Europa o Mediterraneo e un carico della BP ha ricevuto offerte da otto armatori diversi. A inizio settimana il nolo da Bonny a Filadelfia era di Ws 126 pari a 38.250 dollari al giorno, ma in chiusura era sceso a Ws 118 pari a 33.700 dollari al giorno. Fissati dal West Africa a UK Cont.Med sono stati conclusi a Ws 110 e successivamente a Ws 105. Non vi è molta domanda e questo ha intaccato la fiducia degli armatori. Per i viaggi dal Mar Nero al Mediterraneo le Suezmax sono state fissate a Ws 110 o 28.227 dollari al giorno base timecharter, in confronto a Ws 116 e 32.150 dollari della settimana precedente. Noli praticamente invariati per le **Aframax** in tutte le aree di caricazione, eccetto che in Mediterraneo per i fissati in sostituzione di navi che non sono state in grado di rispettare date di caricazione di inizio marzo. In questo caso, i noli sono marginalmente saliti a Ws 96 pari a 5.700 dollari al giorno per i viaggi inter-Med che impiegano il 25% circa della flotta globale delle Aframax di 845 unità. Mediamente, i profitti equivalenti timecharter di queste navi, calcolati dal Baltic Exchange, risultano in calo da 12.500 dollari al giorno di due settimane fa a 7.600 dollari al giorno questa settimana, a fronte di costi operativi stimati in 8.400 dollari al giorno. Dal Mar Nero per il Mediterraneo, queste navi sono state fissate intorno a Ws 105, pari a 9.275 dollari al giorno. Interesse da parte dei noleggiatori per viaggi dal Mediterraneo al Golfo americano, con un fissato per conto Total Algeria/Golfo americano a Ws 117,5. Scarsi i fissati in Mare del Nord con noli invariati a Ws 102 pari a 10.000 dollari al giorno. Situazione analoga nei Caraibi dove i noli per la costa atlantica americana sono rimasti stabili intorno a Ws 110 pari a 5.200 dollari al giorno. Per le **Product Tanker pulite**, il mercato dal Nord Europa alla costa atlantica americana è rimasto pressoché invariato con noli per le Medium Range a Ws 185. Scarsa anche l'attività per le Large Range 1 sulla stessa rotta e noli di Ws 135 base 60.000 tonn. A causa dei tragici avvenimenti in Cile, molte navi sono state fissate dal Golfo americano con gasolio e benzina per il Cile, poiché due raffinerie del Paese sudamericano hanno riportato danni. Questo ha ridotto il numero delle navi disponibili sulla principale rotta della regione, dai Caraibi alla costa atlantica americana, e i noli sono aumentati del 53% a Ws 148, pari a 7.730 dollari al giorno. Medium Range sono state fissate anche per trasportare prodotti dall'Asia al Cile o alla costa occidentale americana con opzioni Sud America. Vi sono tuttavia incertezze sui tempi di riattivazione delle raffinerie cilene o sulla disponibilità nell'area di impianti di stoccaggio, col rischio che le navi rimangano in attesa di scaricare al largo delle coste cilene. Non appena la situazione

si chiarirà, altre navi potrebbero essere fissate. Persiste l'interesse per carichi di prodotti dall'Europa per il mercato dell'Africa occidentale, e le condizioni estreme dei ghiacci nel Baltico degli ultimi dieci anni, hanno portato ad un premio di 30 punti Worldscale per le MR con classe ghiacci che caricano dai porti gelati del Baltico. Invariati a Ws 126 (o 5.300 dollari al giorno) i noli per Large Range 1 fissate per carichi di nafta dal Medio Oriente al Giappone. Le Large Range 2 hanno ottenuto sulla stessa rotta noli di Ws 124 o 12.000 dollari al giorno.

CARICO SECCO

Conclusi definitivamente le feste cinesi, con la prima settimana di marzo si è entrati nella tanto preannunciata stagione del grano. Ad oggi si confermano le aspettative e le sensazioni ottimistiche di queste ultime settimane, con il mercato che cresce sostanzialmente sia sullo spot che sui periodi, in tutti i size e bacini di riferimento. Per le **Capesize** l'indice BCI si afferma venerdì a 3923 punti. Il mercato è sicuramente più frizzante per le sorelle minori, ma ciò nonostante i segnali positivi si sono visti già da inizio settimana. Il fronthaul si afferma oggi intorno ai 59000 dollari al giorno, mentre per rounds in Atlantico e Pacifico si registrano noli rispettivamente di usd 42/43000 e 31/32000 al giorno. La rotta di backhaul si afferma intorno ai 18000 dollari al giorno. Sul periodo si è vista poca attività, ma possiamo riportare la Mv *Nympe* (180000 del 2009) fissata per 4/6 mesi a usd 33750 con consegna Far-East e conto Swiss Marine, e la N/B Mv *Ocean Emperor* (180000 dwt) fissata ex shipyard a usd 35000 al giorno per un anno conto Cosco. Per le **Panamax** la settimana inizia piuttosto lentamente e senza una chiara direzione, fino a quando le grain house hanno immesso in mercato numerosi carichi di grano soprattutto in uscita dal Sud America. La domanda di stiva per coprire i carichi ha fatto crescere i noli sullo spot ma comprensibilmente anche la domanda di periodo, soprattutto breve e fino a un anno è aumentata. Nello specifico, la media delle rotte time charter si è affermata venerdì poco sopra i 32000 al giorno con usd 34000 per il transatlantic round e usd 31000 per i rounds in Pacifico. I movimenti del grano dall'ECSA, portano il fronthaul a usd 42000 al giorno per navi aperte in Continente (rumors che in settimana si passeranno i 50000 usd), mentre si vedono 32000 usd/day per round con navi aperte a Singapore/ECI. Il backhaul si afferma intorno ai 19000 usd/day. Il periodo è stato molto attivo, sia per posizioni in Atlantico che in Pacifico soprattutto per conto di operatori e grain houses. Per il periodo di un anno si sono visti usd 30000 e usd 27500 rispettivamente per consegna Pacifico e Atlantico mentre per il periodo breve di 4/6 mesi si sono visti 30000 dollari in Pacifico e 36000 dollari in Atlantico. Da riportare la Mv *Crown Star* (76662 del 2002) fissata da Cargill a usd 30000 per 4/6 mesi con consegna Kinuura, mentre per periodo di un anno è da riportare la Mv *Yiannis B* (82750 del 2008) fissata conto Swiss Marine a usd 27500 con consegna Taiwan. Anche per le **Supramax/Handymax** l'attività è piuttosto movimentata con i numeri che crescono in tutti i bacini di riferimento. Il mercato più "caldo" per questo size continua ad essere l'India, con i carichi di minerale di ferro in uscita per la Cina che portano navi a essere fissate quasi a usd 40000 al giorno. L'indice è comprensibilmente cresciuto affermandosi venerdì a 2472 punti. Per vedere qualche numero più da vicino, abbiamo visto navi aperte in Golfo fissarsi a circa 40000 usd per trip sul Far-East, mentre circa 42000 per trip sempre sul Far Est ma con navi aperte in Med e caricazione in Mar Nero. Per l'uscita da USG su Med o Cont ottengono poco sopra i 40000 dollari al giorno (14500 per la rotta opposta), mentre in Pacifico girano su livelli intorno ai 23/24000 dollari al giorno base round via Nopac/Australia. Per il periodo c'è stata meno attività rispetto alle sorelle maggiori, ma è interessante riportare la Mv *Lark*

(53600 del 2007) fissata per 4/6 mesi con consegna USG (ma redely Atlantico) a usd 32500 al giorno. Per un anno WBC (Western Bulk Carrier) ha fissato la handymax Mv *Spar Orion* (47600 dl 1996) a usd 22500 con consegna Continente.

COMPRAVENDITA

Attività di compravendita in continuo rafforzamento nel comparto bulkcarriers mentre nel settore cisterne ancora una volta notiamo una quasi totale mancanza di transazioni di rilievo. Molto animato il mercato delle porta-contenitori rimasto fermo per molto tempo. Il gruppo americano Baltic Trading sta definendo l'acquisto di due resale capesize bulkers 170.000 DWT per consegna presso cantiere cinese SWS ad Aprile e Novembre 2010 al prezzo di USD 73/72 milioni rispettivamente mentre nell'usato la MV "AFRICANA" (ex MONTROSE) 75.000 DWT, Costr. 2002 Sanoyas, è in procinto di essere venduta ad un prezzo di circa USD 33,5 milioni. Va notato che questa unità era stata acquistata a Novembre 2009 al prezzo di USD 28,6 milioni. Il gruppo Zodiac Maritime, facente capo all'armatore Ofer, ha portato a termine l'acquisizione di cinque porta-containers da 82.000 DWT costruite dai cantieri Mitsubishi/IHI a fine anni '90 e capaci di trasportare circa 6.200 teus, al prezzo di USD 19 milioni ciascuna. Come anticipato, attività quasi nulla nel settore tankers e prezzi sempre molto bassi; la MT "CHINOOK" (38.700 DWT - Costr. 2001 Romania), è passata di mano al prezzo di USD 8,5 milioni. Infine molta attività di demolizione; la MT "MONT ACE" (27.300 DWT - 8.888 LDT - Costr. 1986), è stata pagata USD 410/LDT dai breakers di Chittagong.

📌 ALTRE NOTIZIE

La produzione di greggio e gas della Russia ha raggiunto un nuovo massimo in febbraio poiché la compagnia russa Bashneft ha aumentato la produzione nella Siberia occidentale e compagnie non statali hanno dato un contributo significativo alle estrazioni di gas nel paese. La Russia si colloca al primo posto nel mondo tra i Paesi produttori, davanti all'Arabia Saudita, avendo pompato più di 10 milioni di barili al giorno di greggio per il sesto mese consecutivo. La maggiore produzione, unitamente ai prezzi del greggio più alti, hanno aiutato la ripresa dell'economia russa. In questo periodo dello scorso anno, la Russia ricavava 375 milioni di dollari dalle sue esportazioni di petrolio e gas. Oggi, le esportazioni hanno un valore di circa 650 milioni di dollari. La produzione della Russia è salita in febbraio a 10,08 milioni di barili al giorno, da 10,04 milioni b/g in gennaio. L'Arabia Saudita ha prodotto in febbraio, escludendo un tipo di greggio leggero conosciuto come condensato, 8,22 milioni b/g poiché l'Opec continua a mantenere i tagli produttivi, nonostante una minore adesione da parte dei Paesi membri. La Russia ha anche incrementato per il secondo mese consecutivo la produzione di gas poiché le compagnie non statali hanno continuato ad aumentare la produzione per adeguarsi alla forte domanda invernale. Il balzo della produzione russa negli ultimi mesi è dovuto in gran parte all'entrata in produzione di nuovi giacimenti nella Siberia orientale, in particolare del giacimento Vankor di proprietà della Rosneft, compagnia controllata dallo stato.

Nonostante la forte crescita dei traffici via mare di minerale di ferro e carbone, il numero record di nuove portarinfuse in uscita dai cantieri asiatici potrebbe

sommergere la domanda. Infatti, più di 100 bulkcarrier per 10,8 milioni dwt sono state consegnate nei primi due mesi del corrente anno, e il 2010 potrebbe rivelarsi un anno record per il settore delle portarinfuse con la prevista consegna di 64,2 milioni dwt, il 30% in più in confronto al 2009. Tuttavia, il 38% pari a 44,3 milioni dwt delle navi in carnet potrebbe subire un ritardo o essere cancellato nel corrente anno. Inoltre, la demolizione potrebbe riguardare 12,1 milioni dwt di navi. Tenuto conto di queste considerazioni, la flotta potrebbe aumentare di circa il 12% raggiungendo una consistenza di 490 milioni dwt. Mai prima d'ora le bulkcarrier avevano registrato un'espansione tanto grande in un solo anno. Dopo che il mercato ha superato le conseguenze della crisi finanziaria e paesi emergenti come Cina e India sono stati in primo piano nel guidare la crescita, la capacità di utilizzazione della flotta ha continuato a mantenersi al di sopra del 90%. Anziché il collasso dei noli, che molti osservatori davano per scontato, le rate di nolo hanno ampiamente coperto i costi finanziari e operativi degli armatori. Non vi è dubbio che la rapida espansione della flotta necessiterà di molti movimenti di carichi per tenere occupate le nuove unità. L'accuratezza della percentuale di slittamento è cruciale poiché sarà determinante nello stabilire se l'espansione della flotta corrisponderà alle proiezioni per i trasporti via mare dei carichi. Il settore è a rischio di paralisi per l'eccesso di disponibilità a causa delle nuove costruzioni ordinate nel periodo 2006-2008, nella picco del ciclo marittimo. Se 180 Capesize arrivassero in mercato nel corrente anno e tutte venissero impiegate per trasportare minerale di ferro verso la Cina dall'Australia e dal Brasile, queste navi dovrebbero trasportare almeno 200 milioni di tonnellate. Le previsioni indicano che la Cina importerà sino a 750 milioni di tonnellate di minerale di ferro nel 2010, tuttavia, anche questo forte aumento sarà inadeguato ad assorbire tutte le nuove Capesize che arriveranno in mercato.

Gli armatori di VLCC non possono fare troppo affidamento su un aumento delle importazioni di greggio di Cina e India per compensare la caduta della domanda dei paesi dell'emisfero occidentale. Anche se la domanda asiatica di greggio rimarrà sostenuta, il settore necessita di vedere un miglioramento sensibile delle economie occidentali prima che i fondamentali del mercato mostrino segnali di stabilità. Infatti, i consumi di greggio in Cina e India sono in rapida espansione, ma i volumi non sono ancora sufficientemente alti da compensare la riduzione della domanda di Stati Uniti ed Europa. La domanda della Cina nel 2009 è stata di 8,5 milioni di barili al giorno e quella dell'India di 3,3 milioni b/g, ma la domanda corrente degli Stati Uniti è intorno a 18,7 milioni b/g, più che nei due paesi messi insieme. Le crescenti importazioni dei paesi asiatici saranno di sostegno alla domanda base tonnellate-miglia delle VLCC poiché il greggio è trasportato su distanze molto lunghe. Lo scorso anno, il 62% circa del greggio, o 52,6 milioni b/g è stato trasportato via mare e la percentuale è destinata a crescere sul lungo termine. Gran parte di questa crescente domanda è prevista essere coperta da carichi di VLCC in uscita dal Medio Oriente, West Africa e Sud America. Le VLCC hanno trasportato 877,9 milioni di tonnellate di greggio lo scorso anno, pari a 2.917 carichi.

Il Medio Oriente è stato il maggiore generatore di domanda di VLCC, pari al 72% della domanda complessiva, con 664,5 milioni di tonnellate suddivisi in 2.207 carichi. Quasi il 60% delle esportazioni dal Medio Oriente è stato destinato al Far East. Il Medio Oriente continuerà a giocare un ruolo importante nel soddisfare questa domanda e quindi i traffici da quest'area al Far East manterranno la pole position nelle dinamiche della domanda di VLCC. Le esportazioni di greggio dal West Africa hanno rappresentato il 14,6% della domanda complessiva di VLCC nel 2009, con 376 carichi per 113,1 milioni di tonnellate. Le importazioni del Far East hanno rappresentato il 52,6% di questa cifra. L'India ha eclissato gli Stati Uniti per la prima volta nel 2009, generando più domanda di VLCC dal West Africa, e le previsioni sono per una crescita del ruolo del West Africa verso il subcontinente indiano. In contrasto, la rotta dal West Africa al Golfo americano non recupererà tanto presto il terreno perduto, sebbene con il migliorare dell'economia americana è probabile che i recuperi su questa rotta saranno maggiori che sulla rotta dal Medio Oriente al Golfo americano.

Il mercato delle Capesize faticherà ad uscire dalla depressione per l'eccedenza di navi che pesa sul settore con oltre 150 Capesize disponibili nell'area del Pacifico, mentre in Atlantico la situazione è migliore con 20-30 navi che stanno zavorrando verso il Brasile. Alcuni osservatori ritengono che non vi sarà ripresa fino a che la Cina non si accorderà con i produttori sui nuovi prezzi per il minerale di ferro. Le acciaierie cinesi, compresa la Baosteel aspettano con ansia che vengano fissati i nuovi prezzi di contratto, ma le trattative potrebbero essere lunghe poiché si dovrà partire dai prezzi di contratto del 2008. Di conseguenza, la Cina rischia un possibile aumento del 60-70% rispetto ai prezzi di due anni fa. Le incertezze sul mercato spot si sono diffuse anche nel settore del periodo. Vi è sempre molto interesse da parte dei noleggiatori, ma non vi sono molte candidate poiché gli armatori ritengono che il mercato migliorerà nei prossimi mesi. Il prezzo del minerale di ferro reso in Cina ha raggiunto il massimo da un anno poiché le acciaierie aumentano la domanda del materiale. I prezzi spot elevati potrebbero rendere più difficile per la Cina raggiungere un accordo su un prezzo fisso con i suoi principali fornitori e molti analisti avanzano la possibilità che le trattative si arresteranno per il secondo anno consecutivo. Le importazioni cinesi di minerale di ferro sono diminuite in gennaio a 46,6 milioni di tonnellate, il minimo degli ultimi 12 mesi, e quasi il 50% in meno rispetto al record di 62,2 milioni di tonnellate del dicembre scorso. Per contro, le esportazioni di acciaio in gennaio sono aumentate del 51% su base annua a 2,9 milioni di tonnellate.

In base alle previsioni della DVB Bank, meno della metà delle VLCC a scafo singolo esistenti verrà venduta per demolizione nel corrente anno, nonostante sia già in vigore il programma di messa al bando dell'IMO. Infatti, solo 40 navi, pari a circa 12 milioni dwt, su una flotta di 98 VLCC a scafo singolo potrebbero essere rimosse dal servizio nel corrente anno. Contrariamente alle aspettative di altri analisti, i quali sostengono che la maggior parte delle VLCC a scafo singolo verrà avviata alla

demolizione nel corrente anno, la banca tedesca ritiene che molte navi continueranno a navigare, essendo per la maggior parte libere da debiti, e gli armatori saranno tentati di capitalizzare su un possibile profitto. E' più probabile che queste navi vengano eliminate solo entro il 2012-2013, e non tanto per effetto delle normative IMO, quanto per la scadenza ben più costosa e severa della quarta visita di classe. Nel 2013 tutte le petroliere a scafo singolo dovrebbero essere state rimosse dalla flotta. Lo scorso anno, 12 VLCC per 3,8 milioni dwt hanno lasciato la flotta per essere convertite in navi di altro tipo e nove unità per 2,3 milioni dwt sono state vendute per demolizione. Se il mercato delle VLCC vorrà uscire dalla crisi, gli armatori dovranno demolire le navi a scafo singolo ad un ritmo più rapido che nel 2009. Infatti, alle 555 VLCC già in servizio si sommeranno le 198 unità che verranno consegnate entro la fine del 2014, di cui 153 nei prossimi due anni. Anche se slittamenti, ritardi e cancellazioni giocheranno senza dubbio un ruolo importante, sembra escluso che possano spostare l'equilibrio tra domanda e offerta a favore delle VLCC.

Il settore dei derivati di petroliere sta per registrare uno dei maggiori scossoni dei suoi otto anni di esistenza, con la proposta di regolare i contratti sulla base di una valutazione in dollari per tonnellata. Il cambiamento radicale farà abbandonare il tradizionale sistema di una rata Worldscale flat che è stato usato dal 2002. La proposta è emersa dopo una riunione che ha avuto luogo il mese scorso tra i principali broker e trader del settore per proporre idee su come limitare l'esposizione nel mercato cartaceo delle petroliere. Le petroliere sono state noleggiate ai noli della Worldscale su varie rotte nel mercato fisico per oltre 50 anni sulla base di una formula complessa per determinare una rata flat espressa in dollari per tonnellata. Ma le rate flat della Worldscale sono revisionate il 1° gennaio di ogni anno tenendo conto delle variazioni del costo del bunker. La Worldscale Association modifica anche, senza preavviso, altre variabili come i costi portuali e questo può sostanzialmente modificare il valore in dollari per tonnellata dei contratti differiti. Il problema è che il valore di un contratto a termine può rimanere invariato sulla base della Worldscale, ma poiché la rata flat non è nota e può variare per le fluttuazioni del bunker e delle rate di cambio, il reale valore in dollari per tonnellata del contratto può cambiare notevolmente. Questa incertezza e la mancanza di trasparenza riducono significativamente il numero dei nuovi protagonisti che entrano in mercato. La confusione e i rischi, in particolare per coloro che non hanno dimestichezza con il sistema della Worldscale, come le banche e i fondi, hanno ostacolato la liquidità. Discussioni sono in corso da tempo con la Worldscale, compresa la richiesta di fornire calcoli delle rate flat a termine per gli scambi dei derivati, ma sino ad ora non hanno avuto risultati. Il Baltic Exchange, fornitore di indici per regolare i contratti di derivati, non può pubblicare la rata in dollari per tonnellata poiché la Worldscale Association non lo permette. Il Baltic iniziò a pubblicare una valutazione equivalente timecharter circa due anni fa per aumentare la liquidità sui contratti differiti.

Secondo l'agenzia di rating Moody's, i settori delle petroliere e delle bulkcarrier da carico secco dovrebbero aver superato la fase più difficile della recessione, anche se nel corrente anno il recupero non sarà completo, ma per il settore delle portacontainer le previsioni rimangono negative. Dovrà passare del tempo prima che le compagnie di linea si riprendano completamente, forse un paio di anni, ma nell'insieme il rischio di bancarotta sarà minore. Le petroliere sono, sempre secondo Moody's, più vicine di altri segmenti a registrare segnali di stabilità, ma questo dipenderà dalla ripresa della domanda di greggio. Nel settore dei carichi secchi, molte compagnie riportano risultati positivi e le dinamiche fondamentali del mercato sono favorevoli. La ripresa sarà molto più lenta nel mercato delle portacontainer poiché la sua struttura è meno flessibile e il surplus di capacità più acuto. Questo settore, le cui dinamiche sono cambiate, è più soggetto alla domanda dei consumatori che rimarrà bassa in Europa e negli Stati Uniti. Di conseguenza, il mercato rimarrà debole per un paio di anni e solo a fine 2011 le compagnie di linea potrebbero tornare a realizzare profitti. I principali operatori dovranno ristrutturare le loro attività tenendo conto delle nuove dinamiche di mercato. Ciò implica azioni più incisive come la ristrutturazione del credito, la riduzione delle flotte a noleggio e ulteriori concentrazioni di mercato tramite fusioni e acquisizioni. Questo è particolarmente vero per le maggiori compagnie europee, le cui aspettative di crescita della domanda in Europa e negli Stati Uniti non si sono materializzate. Le compagnie asiatiche avranno una ripresa più rapida grazie a modelli di attività più flessibili e mercati interni più forti. I finanziamenti rimarranno difficili e le banche saranno selettive per cui la liquidità sarà un fattore discriminatorio del rating nel futuro prevedibile.

Le portacontainer inattive continuano a diminuire, per effetto dei maggiori volumi di carico e della gestione a velocità più bassa. La flotta delle portacontainer inattive comprende ora 495 unità per 1,2 milioni teu pari al 9,4% in termini di capacità della flotta mondiale. Quasi tutte le categorie di navi hanno registrato cifre in calo, ad eccezione delle navi da 7.500 teu e oltre, in cui il numero delle navi inattive è salito di una unità e ora ammonta a quattro navi per complessivi 30.886 teu. Tuttavia, le navi di maggiori dimensioni sono al primo posto nella ripresa del mercato dei noli, ma il segmento da 2.500-3.500 teu soffre pesantemente per l'immissione in servizio di navi più grandi. Le compagnie di linea a container, alla ricerca di economie di scala, sostituiscono le navi più piccole con unità di maggiori dimensioni e i tentativi di contenere i costi, come la velocità super-ridotta, hanno effetti più marcati per le navi più grandi. Tuttavia, la maggiore domanda trova conferma nel numero crescente di fissati per un intero anno. Infatti, al momento nessun armatore accetterebbe un contratto a periodo da uno a 12 mesi poiché questi contratti, molto comuni qualche mese fa, davano il diritto alla compagnia di linea di restituire la nave in qualsiasi momento con breve preavviso. Anche i noli stanno aumentando, in particolare per le categorie più grandi. Nel segmento delle Panamax, i giapponesi della NYK hanno stabilito un nuovo parametro avendo noleggiato una nave da 4.300 teu per 12 mesi a 10.000 dollari al giorno, un aumento di circa 1.500

dollari in confronto a recenti fissati per navi di questa categoria. Tuttavia, in generale i noli sono a livelli molto bassi e in molti casi sono insufficienti, in particolare per le KG tedesche che devono rimborsare i prestiti e creare utili per gli investitori, per cui almeno 26.000 dollari al giorno sarebbero necessari per far funzionare il fondo.

Il nuovissimo terminale russo di esportazione del petrolio, Kozmino, sulla costa del Pacifico della Siberia Orientale ha esportato da gennaio 2 milioni di tonnellate, il 70% circa destinato alla Corea del Sud per mezzo di petroliere Aframax. Le caricazioni da Kozmino hanno raggiunto 1,16 milioni di tonnellate in febbraio da 850.000 tonnellate di gennaio, quando il terminale è stato aperto alle petroliere. Le esportazioni sono previste aumentare ancora questo mese poiché la Transneft, proprietaria dell'oleodotto East Siberian-Pacific Ocean che rifornisce il terminale aumenterà i volumi del 12,5%. Il greggio che affluisce al terminale dalla Siberia rappresenta una nuova fonte di greggio per i mercati asiatici con 24 caricazioni sino ad ora. In gennaio vi sono stati nove carichi e 15 in febbraio, con 17 carichi per la Corea del Sud e uno per il Giappone. Dei 24 carichi, 13 sono stati scaricati a Yosu nella Corea del Sud, due a Ulsan e uno ciascuno a Pusan e Incheon. Un carico è stato destinato a Hong Kong, uno alle Hawaii, uno a Vendovi Island nello stato di Washington, ma due degli ultimi carichi di febbraio sono rimasti in un deposito galleggiante al largo del terminale. Di tutti i carichi da Kozmino, 21 sono stati caricati su Aframax e tre su Suezmax e molte navi hanno ripetutamente caricato al terminale.