



Genova, 12 Aprile 2010

No. 1426

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 NELLE SETTIMANE 13-14 (29 Marzo/9 Aprile 2010) CISTERNE

All'intensa attività di noleggio che ha preceduto la Pasqua, ha fatto seguito un rallentamento del mercato delle **VLCC**. La decisione dei noleggiatori di continuare a fissare le navi durante il periodo festivo ha avuto come conseguenza un livello di nolo più alto, che non era esattamente nelle intenzioni dei noleggiatori. Per i viaggi dal Golfo Arabo al Far East il nolo ha raggiunto Ws 87,5-90. Restano ancora da coprire un certo numero di carichi per aprile, anche se i noleggiatori hanno già iniziato a fissare per inizio maggio, e questa tendenza più ferma dovrebbe prevalere almeno per il breve termine. In aprile le VLCC fissate dal Medio Oriente potrebbero superare le 100 unità, in confronto a 83 fissati nell'aprile 2009 e 122 nello stesso mese del 2008. Dal West Africa il nolo per il Golfo americano dovrebbe essersi attestato a Ws 75, sebbene con scarsi riscontri, mentre per le destinazioni asiatiche gli armatori hanno ottenuto noli di Ws 72,5 pari a circa 45.000 dollari al giorno. Nonostante un buon livello della domanda, i noli delle **Suezmax** dal West Africa per il Golfo americano sono rimasti bloccati intorno a Ws 90, equivalente a circa 21.120 dollari al giorno. Tuttavia, le prospettive per queste navi potrebbero migliorare nel prossimo mese di maggio poiché i programmi di caricazione dalla Nigeria segnalano un aumento sostanziale delle esportazioni rispetto ad aprile. Il mercato del Mediterraneo e Mar Nero è rimasto stabile intorno a Ws 100, pari a circa 22.275 dollari al giorno. Non sono molti i carichi in mercato per cui nei prossimi giorni si potrebbe assistere ad una caduta dei noli al di sotto di Ws 100. Quasi tutti i mercati delle **Aframax** risentono di una eccedenza di naviglio e i noli hanno registrato una flessione, ad eccezione del mercato del Mediterraneo dove si è evidenziata una ripresa per effetto di numerosi carichi arrivati in mercato subito dopo le festività pasquali che fanno ben sperare in un aumento dei noli in quest'area. Le **Product Tanker pulite** di taglia Medium Range impegnate in Atlantico hanno registrato un aumento della domanda per benzina dall'Europa agli Stati Uniti e i noli sono saliti a Ws 170 pari a 10.200 dollari al giorno, da Ws 158 e 8.650 dollari di due settimane fa. Tuttavia, questo è stato l'unico evento di interesse nel settore poiché il segmento delle Large Range 1 e 2 per nafta dal Medio Oriente all'Asia orientale è rimasto piatto per la mancanza di carichi con noli al di sotto dei livelli di pareggio. Le LR1 sono state fissate per 55.000 tonn. a Ws 120 pari a 4.310 dollari al giorno, e le LR2 a Ws 105 pari a 6.420 dollari al giorno. Sono troppo numerose le navi rispetto ai pochi carichi che arrivano in mercato, ma sembra escluso che i noli possano scendere ancora, più probabilmente rimarranno ai valori correnti almeno per il resto del mese.

CARICO SECCO

La settimana che ha preceduto Pasqua è stata piuttosto tranquilla con il mercato che sembra aver avvertito le feste con qualche giorno di anticipo. Passate le festività invece già da martedì il sentimento generale si è affermato positivamente con i volumi di attività in crescita e i noli molto interessanti per tutti i settori di riferimento. Analizzando i vari size e mercati nello specifico, vediamo che sono le **Capsize** ad attraversare un momento di incertezza con l'indice BCI che perde punti quotidianamente e si è affermato venerdì a 2984. Questa incertezza è la conseguenza di una politica cinese atta a ridurre le speculazioni sul trading di minerale di ferro da parte di importatori cinesi con l'obiettivo di abbassare i prezzi dei contratti. La media delle rotte T/C si afferma poco sopra i 25000 dollari al giorno, più debole delle Panamax e soprattutto delle Supramax (50/59000 dwt). Il fronthaul vale circa 40000 usd/day, mentre i rounds in Atlantico e

Pacifico registrano noli rispettivamente a 22500 e 26000. La rotta backhaul si afferma intorno ai 11500 dollari al giorno. Molto debole l'attività sul periodo, sia breve che lungo e tra i pochi fissati visti riportiamo la Mv *Genco London* 177000 dwt del 2007) fissata per 3/5 mesi da Classic Maritime a usd 35000 al giorno consegna Far East. Per le **Panamax** invece il momento è senz'altro positivo con un sentimento generale piuttosto ottimistico. Se è vero come è vero che la stagione del grano non durerà per il Q3 - Q4, è altrettanto vero che la Cina ha varato un piano di import di carbone piuttosto notevole, questo per fare fronte alla minor produzione di elettricità apportata dalle centrali idro-elettriche (sembra che saranno circa 50 milioni le tonnellate di carbone necessarie a far fronte a questa mancanza, parte importate e parte tramite fonti domestiche). Questa notizia insieme a quanto riportano gli analisti, cioè che la Cina aumenterà la domanda di acciaio di circa il 25% per la prima metà del 2010, non si riflettono sulle rate spot e sui periodi medio lunghi con gli armatori che aspettano piuttosto che muoversi in anticipo. Per vedere due numeri da vicino, notiamo che la media delle rotte time charter si è affermata venerdì quasi a 32000 dollari al giorno con i due bacini di riferimento, Atlantico e Pacifico, che tendono a diminuire il gap visto fino ad ora; le rotte sulla base di veloci round valgono in Atlantico circa usd 32000 al giorno, mentre vicino ai 31000 dollari per il Pacifico. Sul periodo l'attività è stata molto frenetica sul breve e sul medio/lungo con consegne pronte, mentre si ha qualche difficoltà a coprire posizioni fine Q2 - inizio Q3. Da riportare la Mv *Minino Star* (76000dwt del 2005) che con consegna in Giappone pronta ha ottenuto usd 27000, mentre per periodi più brevi riportiamo la Mv *Ym Virtue* (76000 dwt del 2003) fissata per 5/7 mesi e consegna Cina a usd 31500 conto British Marine. Per quanto riguarda le **Supramax**, il BSI riporta un costante leggero miglioramento tutta la settimana. In Atlantico si vedono relet di carichi dal Sud America e dal Golfo per Med, più alcuni ordini fresh con noli vicino ai 40000 usd/day. Una volta coperte le domande degli operatori, il mercato vede una certa tranquillità mentre ci si aspetta nuovamente una discreta attività per la fine del mese anche grazie all'esportazione del grano dall'Argentina. In Pacifico si vedono 23/24000 usd, mentre il trip out è sui 35000 usd; discreta attività anche per i backhaul con livelli intorno ai 15000 dollari. Da evidenziare la Mv *Canary* (58170 dwt del 2009) dely UsGulf mid april trip via Houston redel Continent fissata a 39600 USD per conto Clipper. Per periodo Copenship ottiene la Mv *Cs Brave* (57000 dwt del 2010) dely China end april about 6/8 tonths trading redel worldwide a 27000 dollari.

COMPRAVENDITA

Le notizie più rilevanti della settimana appena trascorsa riguardano gli investimenti da parte di compagnie di navigazione quotate che, approfittando del momento di sofferenza nel mercato del liquido, iniziano ad essere più attive. E' di pubblico dominio che la Navios Maritime Acquisition Corp. ha investito circa 457,7 Mil di USD per acquisire 11 Product Carriers più 2 Chemical Carriers con l'opzione di altre 2 x 75.000 DWT LR1 NB con consegna 2011. Le navi acquisite sono così suddivise:

- 2 x 75.000 DWT LR1 - consegna 05/2011 a USD 43,5 Mil di USD l'una;
- 6 x MR2 Tanker a USD 32,9 / 33,6 Mil - consegna fine 2011 / fine 2012;
- 2 x 25.000 DWT Chemical Carriers a USD 28,7 Mil - consegna 2010.

Sul fronte delle porta-contenitori, si rileva l'intenzione della Evergreen, la quale aveva preferito non esporsi in un momento di mercato che riteneva troppo alto, di procedere al ringiovanimento della sua flotta e pare stia valutando le diverse opportunità per un ordinativo di circa 100 unità nuove per i prossimi 5 anni di cui: 32 x 8.000 TEU, 20 x 70.000

TEU, 20 x 53.000 TEU e 20 x 2.000 TEU. Al momento le navi da carico secco non conoscono flessioni, soprattutto su taglie medio-grandi, ed i compratori che non dipendono strettamente dal mercato del credito continuano ad essere molto attivi soprattutto nel tonnellaggio moderno. Tra le altre, possiamo evidenziare il resale di una Capesize - 2010 NTS acquistata da compratori Greci per circa 62 Mil di USD oppure la Panamax MV "IORANA" (Costr. 2009 Hudong Zhonghua) passata di mano sempre ad interessi Greci per circa 41 Mil di USD. Anche le demolizioni si confermano su valori sempre molto interessanti intorno i 430/440 USD per LDT per le navi da carico secco mentre le petroliere si assestano a diversi dollari in più; indicativamente a circa 475 USD per LDT.

📌 ALTRE NOTIZIE

Vale e BHP Billiton hanno raggiunto un accordo con le imprese siderurgiche asiatiche su un sistema di prezzi trimestrali del minerale di ferro a partire dal 1° aprile, mettendo fine al sistema dei prezzi di riferimento annuali che durava da 40 anni. Le due compagnie minerarie, rispettivamente al primo e al terzo posto tra i maggiori produttori mondiali, insieme alla Rio Tinto, che occupa il secondo posto, controllano circa due terzi dei traffici annui via mare che nel corrente anno sono previsti aumentare a un miliardo di tonnellate. Il prezzo del minerale sale a circa 105 dollari per tonnellata (sulla base di un contenuto di ferro del 62%) per la giapponese Nippon Steel e la sudcoreana Posco, in confronto al prezzo di riferimento corrente di circa 62 dollari per tonnellata che è scaduto il 31 marzo. Aggiungendo il nolo corrente per una Capesize, il costo del minerale dal Brasile alla Cina sale a 129,19 dollari. Il prezzo corrispondente per il minerale australiano sarebbe più conveniente, a 115,13 dollari per tonnellata, con un vantaggio sostanziale per Rio Tinto e BHP Billiton. La maggior parte del minerale australiano è esportato alla Cina. Nei giorni scorsi il prezzo spot era di 153 dollari per tonnellata con 62% di fe, quasi il doppio rispetto a sei mesi fa e sempre superiore del 15,6% al prezzo trimestrale concordato. Per quattro decenni, compagnie minerarie e acciaierie si sono accordate su un unico prezzo annuo, ma ora circa un 30-40% del minerale è venduto sul mercato spot portando un maggiore livello di volatilità sul mercato dei noli. Quello che è interessante e incredibilmente importante per i noli dei carichi secchi è che dal dicembre di ogni anno sino ad aprile, la Cina importa un grosso quantitativo di minerale dall'India, anziché dal Brasile. Questo corrisponde al periodo in cui le trattative con Brasile e Australia diventano più difficili. La distanza più breve dall'India alla Cina, in confronto a quella dal Brasile, mette in tensione il mercato dei noli per le Capesize, Panamax e Supramax impiegate per trasportare le importazioni di minerale di ferro. Non esistendo più i prezzi di contratto a lungo termine, gli effetti negativi sul mercato delle Capesize dovrebbero avere fine.

Il numero delle VLCC che hanno trasportato greggio dalla regione dell'Atlantico alla Cina nei primi tre mesi del 2010 è raddoppiato su base annua a 89 unità mettendo sotto pressione la disponibilità di petroliere in West Africa e America Latina. Su una flotta globale di circa 540 VLCC, 89 unità hanno trasportato greggio dal West Africa, America Latina ed Europa verso la Cina nel primo trimestre

dell'anno, in confronto a 41 nell'analogo periodo dello scorso anno e 70 nel primo trimestre 2008. La domanda di greggio dal bacino atlantico per le destinazioni asiatiche si sta rivelando maggiore di quella dal Medio Oriente diretta ad ovest. La scarsità di VLCC è in parte dovuta ad un calo del 50% della domanda di greggio dal Medio Oriente verso l'Atlantico, che si contrappone ad un aumento dei volumi di greggio dall'Atlantico diretti alla Cina, per cui la tendenza è per un aumento del traffico su lunghe distanze. Per soddisfare la domanda, le VLCC devono zavorrare sino all'Atlantico per poi dirigersi, dopo aver caricato, nuovamente verso la Cina, aumentando di fatto le tonnellate-miglia, sebbene il contributo positivo per i noli sia difficile da valutare. Va tenuto conto anche del lato negativo che è quello di una minore produttività della flotta, che aumenta se le VLCC combinano viaggi dal Medio Oriente verso occidente, dal Golfo USA al West Africa, dal West Africa alla Cina e dalla Cina nuovamente in Medio Oriente, col risultato di più del 70-75% del viaggio a pieno carico. I carichi dall'America Latina e dall'Europa hanno registrato una crescita maggiore che non l'export dal West Africa, con 27 VLCC che hanno trasportato greggio via Capo di Buona Speranza alla Cina, contro 11 nel primo trimestre 2009 e solo cinque nel 2008. Complessivamente, i carichi trasportati da VLCC dal bacino Atlantico nel suo insieme, sono ammontati nel primo trimestre a 20,5 milioni di tonnellate contro 8,37 milioni di tonnellate nello stesso periodo del 2009. A questo sviluppo ha contribuito la crescita economica della Cina, con l'espansione della raffinazione e la costituzione della riserva strategica, oltre al piano di stimolo del governo.

La consegna di bulkcarrier da carico secco ha raggiunto un record di 190 unità nei primi tre mesi del corrente anno, pari a circa due navi al giorno. L'inizio della produzione dei nuovi cantieri e il passaggio dalla costruzione di portacontainer e petroliere a navi da carico secco, hanno fatto aumentare costantemente le consegne nell'ultimo anno che risultano raddoppiate rispetto alle 99 navi consegnate nel primo trimestre 2009 e rappresentano circa il 13% delle 1.400 bulkcarrier programmate per consegna nel 2010, di cui solo la metà arriverà in mercato nel corrente anno. Non si dovrebbe prestare troppa attenzione allo slittamento delle consegne ma piuttosto al numero delle navi non ancora consegnate. Le Capesize hanno contribuito più delle altre tipologie di navi alla crescita della cifra totale, con 47 nuove costruzioni entrate in servizio nel primo trimestre, quasi il quadruplo delle 13 navi dei primi tre mesi 2009. Con circa l'80% di tutti gli ordinativi di Capesize assegnati a cantieri consolidati nella Corea del Sud, Giappone e Cina, che non rischiano problemi finanziari od operativi, questo ritmo è previsto accelerare. Molti importanti cantieri che lo scorso anno costruivano portacontainer e petroliere, si stanno ora orientando verso le bulkcarrier. Si pensa che le consegne nel 2011 siano destinate a superare quelle del 2010. Per le bulkcarrier Handysize sono previsti i maggiori ritardi, poiché il 43% degli ordinativi è stato assegnato a cantieri senza esperienza che non hanno buone prospettive di finanziamento. Questo settore è l'unico che segnala una flessione delle consegne con 50 navi entrate in servizio nei primi tre mesi del 2010 in confronto ad un record di 55 navi nell'ultimo

trimestre dello scorso anno. La maggior parte dei cantieri classificati come "greenfield" non esistevano a quest'epoca dello scorso anno o due anni fa, ma hanno ora iniziato a consegnare le prime navi per cui la capacità di costruzione è in crescita. Tuttavia dovrà passare del tempo prima che questi cantieri accelerino il ritmo.

Due compagnie petrolifere cinesi hanno dominato i noleggi di VLCC nei tre mesi terminati il 28 febbraio scorso. La Unipecc si è classificata al primo posto con 47 noleggi di VLCC per un totale di 12,5 milioni di tonnellate di greggio, seguita dalla Petrochina con 19 fissati e 5,2 milioni di tonnellate. Al terzo posto la Indian Oil Corporation con 20 fissati e 5,1 milioni di tonnellate. I dati sono stati raccolti da un primario gruppo di analisti londinesi che hanno anche notato come il nolo a timecharter di un anno per le VLCC sia sceso in febbraio del 7% a 35.625 dollari al giorno, pari a circa la metà del nolo medio nel 2008. Il timecharter di un anno è stato nel 2009 di poco superiore a 39.000 dollari al giorno. La Glasford, un altro trader petrolifero cinese ha noleggiato 14 VLCC nello stesso periodo per trasportare 3,7 milioni di tonnellate. Le compagnie petrolifere cinesi comprendono tre dei dieci principali noleggiatori di VLCC, con il 50% del greggio trasportato su VLCC nel mercato spot. I trasporti di greggio verso la Cina dalla regione dell'Atlantico sono più che raddoppiati negli ultimi tre mesi, a conferma della domanda in aumento.

Le riduzioni di prezzo praticate dai cantieri navali hanno fatto salire a 164 le nuove costruzioni, tra cui 100 bulkcarrier, ordinate ai cantieri di tutto il mondo nel primo trimestre del corrente anno. La Corea del Sud si è assicurata oltre la metà di tutti gli ordinativi. Nonostante i timori di un eccesso di naviglio nella flotta globale di navi da carico secco, 25 nuove bulkcarrier o ore carrier da 180.000 dwt e oltre sono state ordinate nel periodo per un totale di 4,9 milioni dwt. Almeno una Capesize al giorno è arrivata in mercato nei primi tre mesi dell'anno e risultano in ordinazione 775 navi, di cui 305 programmate per consegna nella restante parte del 2010. Per contro, sono diminuiti i contratti di costruzione per petroliere, tra questi l'ordinativo per dieci product tanker da 6.100 dwt ciascuna, assegnato dalla compagnia turca Palmali Shipping ai cantieri Volgograd per le sue crescenti operazioni nel cabotaggio russo. Inoltre, otto Suezmax sono state ordinate nel primo trimestre, tutte alla sudcoreana Samsung Heavy Industries, a prezzi intorno a 67 milioni di dollari, oltre a quattro petroliere per prodotti chimici e greggio da 37.000 tonnellate e solo due VLCC ordinate dalla Fairsky Shipping & Trading. Per i quattro principali costruttori sudcoreani, gli ordinativi del primo trimestre hanno raggiunto un valore di 5,5 miliardi di dollari, in confronto a 962 milioni nel primo trimestre del 2009. I prezzi delle nuove costruzioni hanno perso mediamente il 30% negli ultimi 18 mesi. Dopo la riduzione dei prezzi, i cantieri cinesi hanno ottenuto solo poco più di 40 ordinativi e i sudcoreani 79. Il Giappone ha riportato sette ordinativi nel primo trimestre, tutti eccetto uno per bulkcarrier. Nella Corea del Sud, la restante capacità cantieristica per il 2011 è quasi esaurita, e persino in Cina vi sono pochi spazi liberi per il 2011.

La proporzione delle banche e dei fondi che operano negli scambi di minerale di ferro è destinata a ridursi significativamente nel 2011 quando un più ampio numero di protagonisti entrerà in mercato. Nel 2011, entità finanziarie come banche e fondi potrebbero coprire una quota del 30% nel mercato degli scambi di minerale di ferro, dal 70% nel 2009 e il 45% circa nel corrente anno. Tuttavia, questo confermerà che banche e fondi sono i maggiori partecipanti per settore, seguiti strettamente da trader e utilizzatori finali. Per il limitato pool di produttori di minerale di ferro, gli operatori rimarranno limitati, con una quota di mercato pari al 5%. In contrasto, utilizzatori finali come acciaierie e trader sono previsti aumentare rapidamente la loro quota di mercato dal 10% del corrente anno al 25% nel 2011. Il numero degli operatori nel settore marittimo è anch'esso previsto aumentare al 15% del mercato degli scambi di minerale, dopo che molti hanno iniziato l'attività nel 2010. Il mercato è previsto in espansione dal 2012 e dovrebbe attrarre partecipanti dall'India, a conferma della maggiore presenza nel mercato dell'export del minerale di ferro. Il Sud America, e una piccola parte di partecipanti con base negli Stati Uniti, sono previsti entrare in attività nel 2012.

La Cina è destinata ad aumentare il suo ruolo nei finanziamenti marittimi, in parte per sostenere l'industria nazionale della costruzione navale, ma anche per spostare una maggiore quota dei trasporti internazionali alle navi controllate. Secondo le statistiche delle Nazioni Unite, la Cina è al terzo posto dopo gli Stati Uniti e la Germania e controlla la quarta maggiore flotta del mondo come dimensioni, oltre ad occupare il secondo posto nella costruzione navale mondiale. Gli ordinativi cinesi rappresentano globalmente il 37% di tutte le nuove costruzioni presso i cantieri. Il 19% circa dei 70-80 miliardi di dollari di finanziamenti annui proviene dalle banche cinesi, per la maggior parte forniti ad armatori nazionali. Ma anche se la Cina può diventare una fonte importante di finanziamento, non sembra probabile che possa sostituire tutte le altre banche dell'industria armatoriale. La Cina mantiene alcune navi in ordinazione presso i suoi cantieri fornendo il finanziamento, affinché gli armatori nazionali possano sostituirsi agli armatori stranieri che hanno cancellato gli ordinativi, e questo per tenere in attività i cantieri che hanno accumulato più navi in carnet di quante ne possano costruire. Secondo la DVB Bank, il panorama del finanziamento marittimo si è modificato notevolmente nel 2009 poiché le banche occidentali hanno ridotto la loro esposizione verso il settore marittimo nello stesso tempo in cui le compagnie cinesi di assicurazione del credito, come Eximbank e Sinosure, si sono fatte avanti per offrire sostegno con l'appoggio dello Stato ai costruttori cinesi. Alcune nuove costruzioni furono ordinate nel picco massimo del ciclo di mercato del 2007 e inizio 2008 e valgono ora solo la metà del prezzo a suo tempo pagato. Ma i timori che una crescente concentrazione di navi di proprietà cinese possa dominare i traffici globali delle rinfuse secche sembrano infondati. Infatti esistono 7.200 bulkcarrier e 1.500 armatori per cui la proprietà è molto frammentata. E' più probabile che la Cina assuma un maggiore controllo dei traffici di minerale di ferro e di carbone, mentre

il mercato delle rinfuse minori che supera il miliardo di tonnellate annue, sarebbe più difficile da controllare.

Sono in rapido miglioramento le condizioni del settore delle portacontainer dove i traffici continuano a recuperare, anche se i noli per la maggior parte delle categorie di navi non sono ancora al livello di pareggio dei costi. Il numero delle navi inattive si sta riducendo, e si prevede che altre unità dovrebbero lasciare il disarmo nelle prossime settimane poiché le compagnie di linea stanno aggiungendo navi alla loro rete di servizi in previsione del picco della stagione estiva. Secondo gli ultimi dati, la flotta inattiva è stimata nell'8,9%, il livello più basso dal febbraio 2009, con poche navi superiori a 7.500 teu e circa una quarantina tra 5.000 e 7.500 teu ancora fuori servizio. L'umore del mercato è influenzato positivamente dal ritorno a condizioni più normali per l'economia globale e la crescente consapevolezza che l'aumento dei volumi di carico, iniziato verso la fine dello scorso anno, non sia dovuto solo ad una ricostituzione delle scorte, ma ad un genuino ritorno della fiducia dei consumatori. Le ultime statistiche segnalano un forte aumento dei traffici dall'Asia all'Europa, sia pure dai livelli molto deboli di 12 mesi fa, mentre analisti affermati prevedono una crescita sostenuta dei traffici a container che potrebbe superare il 10% nel corrente anno, dopo il collasso del 2009.

La congestione portuale ha toccato un nuovo picco con 380 bulkcarrier in attesa ai porti del mondo tra cui 215 in Australia. Secondo i rilievi del Global Port Congestion Index, il numero supera quello di 379 bulk carrier per 40 milioni dwt registrato nella prima settimana di gennaio, dopo l'ondata di cattivo tempo che ha ritardato le operazioni portuali ai terminali cinesi di arrivo del carbone. Disservizi notevoli ai porti australiani della costa orientale, in particolare ai terminali di Dalrymple Bay e Hay Point, hanno portato i ritardi a nuovi record. Sono oltre 100 le bulkcarrier Capesize, Panamax e Handymax che sostano nell'area del Queensland e i tempi di attesa per ciascuna nave superano il mese. Complessivamente, la congestione ai porti del Brasile, Indonesia e Cina, oltre che in Australia, ha coinvolto 142 Capesize della flotta globale di poco più di 1.000 unità, in confronto a 144 una settimana prima. Vi sono inoltre 160 Panamax all'ancora, cinque in più di una settimana fa, di cui 90 ai porti australiani. A queste si aggiungono 78 Handymax di cui 30 in Australia. Nonostante il numero record di navi in attesa ai porti mondiali, i noli sono rimasti invariati, ad una media di poco meno di 30.000 dollari per una Capesize. Durante i periodi di congestione elevata in dicembre e gennaio scorso, i noli erano un po' più alti, intorno a 35.000 dollari al giorno. Il segmento delle bulkcarrier più piccole si è indebolito nelle ultime settimane con noli medi per le Panamax di 29.800 dollari al giorno, il 10% in meno su base settimanale, nonostante il numero record di Panamax all'ancora al largo dei porti australiani, che per la prima volta hanno superato le 100 unità. I noli medi delle Panamax sono all'incirca uguali a quelli delle Capesize anche se queste navi trasportano circa la metà del carico. Le attese in Australia sono costantemente peggiorate da settembre, quando i tradizionali acquirenti di carbone come

Giappone e Corea del Sud sono ritornati in mercato, e questo è coinciso con il raddoppio della domanda cinese.

La Cina ha superato gli Stati Uniti come primo consumatore di greggio brasiliano, essendo orientata a reperire forniture di greggio da Paesi sempre più lontani per soddisfare la domanda interna e la sua capacità di raffinazione in aumento. Un quarto di tutto l'export di greggio del Brasile, ossia 1,9 milioni di tonnellate, è stato fornito alla Cina su petroliere VLCC nel primo trimestre del corrente anno, in confronto a 1,37 milioni di tonnellate nell'ultimo trimestre 2009 e 1,1 milioni di tonnellate nei primi tre mesi dello scorso anno. Il Brasile è ora l'ottavo maggiore fornitore di greggio della Cina, avendo superato il Kazakistan e il Venezuela. Al di fuori dell'Opec, il Brasile è uno degli esportatori a più rapida espansione con l'entrata in produzione dei suoi giacimenti offshore. Ulteriore crescita di produzione ed export è prevista nei prossimi anni con effetti a lungo termine sul mercato delle petroliere. I viaggi aggiuntivi di VLCC su lunga percorrenza hanno fatto aumentare la domanda tonnellate-miglia per questo settore di petroliere, contribuendo a creare una nuova rotta fronthaul. L'impiego crescente di VLCC sulle rotte dal bacino dell'Atlantico all'Asia impegna una proporzione maggiore della flotta globale di 540 VLCC, compensando la minore domanda sulle altre rotte di traffico come quella dal Medio Oriente agli Stati Uniti. Nel 2009, gli Stati Uniti sono stati la maggiore destinazione del greggio brasiliano con importazioni per 7,3 milioni di tonnellate, pari al 27% dell'export brasiliano, mentre nei primi tre mesi dell'anno solo il 20% del greggio brasiliano, pari a meno di 1,5 milioni di tonnellate è stato fornito agli Stati Uniti.