



Genova, 26 Aprile 2010

No. 1428

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 16 (19/23 Aprile 2010)

CISTERNE

Sebbene poche VLCC siano state noleggiate nella settimana in esame, i noli hanno raggiunto valori intorno a Ws 97 pari a 60.000 dollari al giorno e sono in procinto di infrangere la barriera psicologica di Ws 100 sulla principale rotta di traffico dal Medio Oriente all'Asia. Per aprile sono state fissate 110 VLCC, ma si teme che i fissati per date di maggio possano risultare inferiori, per compensare un'attività di noleggio superiore al normale in aprile. Tuttavia, il rallentamento potrebbe esaurirsi molto presto, in Giappone sta per avere inizio la festività nazionale della Golden Week che costringerà i noleggiatori e i produttori di greggio a concentrare due settimane di attività in una. In Atlantico, pochi fissati di VLCC sono stati conclusi per la scarsità di navi a noli sino a Ws 106,25 per destinazione Golfo americano. Per le **Suezmax** la settimana è stata molto intensa con circa 25 fissati conclusi dal West Africa. Gli armatori sono stati pronti ad approfittare del rapido esaurirsi delle navi in mercato ottenendo un aumento dei noli di quasi il 75%. Il nolo è arrivato sino a Ws 133,25 equivalente a circa 39.800 dollari al giorno, ma la prossima settimana dovrebbe essere più calma. Le navi che hanno zavorrato dal Mediterraneo verso il West Africa per approfittare del miglioramento del mercato, hanno fatto diminuire le navi presenti nell'area del Mediterraneo e Mar Nero e, di conseguenza, i noli anche in quest'area sono saliti a Ws 120 pari a 33.800 dollari al giorno. I profitti delle **Aframax** in Mare del Nord sono triplicati nell'ultima settimana raggiungendo Ws 127 per un equivalente timecharter di 22.000 dollari al giorno. I noleggiatori sono rimasti con poche navi tra cui scegliere per date di fine aprile e questo ha ridato la possibilità agli armatori di imporre cifre più alte. Nel Baltico, le temperature stanno salendo e le autorità portuali non considerano più necessarie le navi con classe ghiacci, tuttavia per una maggiore sicurezza queste navi continuano ad essere fissate anche per date di inizio maggio. Le Aframax di questo tipo hanno ottenuto noli di circa Ws 132,5 pari a 34.600 dollari per carica a Primorsk. In Mediterraneo e Mar Nero, i noli hanno segnato una flessione, nonostante che i noleggiatori si siano affrettati a coprire gli ultimi carichi di aprile. Il nolo per i viaggi inter-Med. è stato leggermente inferiore a Ws 120 pari ad un equivalente timecharter di circa 12.130 dollari al giorno. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, le Large Range 1 e 2 sono rimaste al di sotto dei costi operativi, nonostante una ripresa della domanda di nafta per le destinazioni asiatiche. I prezzi del prodotto sui mercati asiatici è aumentato di 11 dollari in una settimana, per un totale di 775,50 dollari per tonnellata, il massimo dall'inizio dell'anno, ma una eccessiva presenza di LR ha mantenuto i noli al di sotto dei costi operativi, stimati in circa 8.000 dollari al giorno. Le Medium Range fissate da Singapore al Giappone hanno ottenuto profitti di soli 500 dollari al giorno, ovvero Ws 125. Se si considera il costo elevato del carburante, le perdite per gli armatori sono sensibili. Il nolo di Ws 129 per trasportare 55.000 tonnellate dal Medio Oriente al Giappone è pari a 5.775 dollari al giorno. Le LR2 per gli stessi viaggi hanno leggermente migliorato a Ws 110 pari a 7.500 dollari al giorno. Anche nella regione dell'Atlantico, i profitti sono rimasti esigui e le MR sono state fissate per gasolio dal Nord Europa agli Stati Uniti intorno a Ws 166 pari a 9.230 dollari al giorno.

CARICO SECCO

Settimana piuttosto tranquilla per tutti i size e bacini di riferimento con un sentimento generale non molto ottimistico, dato soprattutto dalla mancanza di carichi nuovi in mercato. La Cina continua a soffrire le condizioni climatiche ed è sempre oggetto di una

forte siccità che, nonostante l'inverno freddo e piovoso, riduce notevolmente la produzione di energia tramite centrali idro-elettriche. Il risvolto positivo sarà un aumento nei volumi di import di steam coal che aiuterà i noli, soprattutto per le Panamax, a rimanere su questi livelli se non addirittura ad aumentare. Per le **Capesize** si era già visto un lieve incremento nella settimana precedente che si è riportato nei primi giorni di quest'ultima con sentimento di ottimismo, dato soprattutto da una discreta attività da parte dei principali players (BHP, Rio Tinto, Vale). L'indice BCI si afferma Venerdì a 3238 punti con la media delle principali rotte T/C a usd 28400. Nello specifico, il fronthaul si afferma oggi intorno ai 46000 dollari al giorno, mentre per il gap tra rounds in Atlantico e Pacifico si riduce quasi a zero con numeri per entrambi i bacini di riferimento intorno a 27000 usd/day. Interessante attività sul periodo sia breve che lungo rispetto a quanto visto nelle precedenti settimane con diverse navi fissate conto Classic Maritime. Proprio questi ultimi noleggiatori hanno fissato Mv *King Ore* (177000 dwt newbuilding) per 2 anni a usd 31500 al giorno con consegna maggio. Per le **Panamax** la settimana è stata molto calma con diversi punti di vista da parte dei players nel mercato: l'aumento di import della Cina e l'attesa per i carichi di grano in uscita dal Sud America con date di maggio portano un certo ottimismo negli uffici armatoriali contro alcuni operatori che invece vedono le rigide politiche cinesi atte a ridurre l'import di iron ore come un segnale non troppo positivo per lo shipping. Ad oggi comunque, i numeri sia per lo spot che per il periodo rimangono più che soddisfacenti con la media delle rotte timecharter che si afferma poco sopra i 30000 dollari al giorno e l'indice BPI a 3757 punti. Nello specifico, vediamo che sullo spot le navi ottengono circa usd 30500 al giorno per round in Atlantico e 29500 usd per rounds in Pacifico; il fronthaul paga quasi 42000 dollari al giorno contro 18000 per la rotta opposta (backhaul). Timida attività sul periodo ad inizio settimana che è però andata molto rafforzandosi nel corso della stessa sia per il breve che per il medio/lungo periodo. E' interessante riportare in merito la Mv *Nord Luna* (76700 dwt del 2009) fissata per conto Aquavita a usd 26000 al giorno per 2 anni e subito relettata alla Norde per 4/6 mesi a usd 35000 più altri 4/6 mesi in opzione noleggiatori a usd 31000 al giorno. Per l'anno invece riportiamo la Mv *Grace I* (75500dwt del 2001 ex Mv *Arabella*) fissata a usd 28000 al giorno con consegna Maggio e conto TMT. Settimana anche piuttosto calma per il settore delle **Handymax/Supramax** con poca attività in entrambi i bacini di riferimento. In Far East ottengono un piccolo premio le navi aperte Sud Est asiatico per la rotta con caricazione in Indonesia per la Cina, mentre l'attività in uscita dall'India è piuttosto limitata ma ci si aspetta un discreto movimento prima che inizino i monsoni previsti entro la prima metà di Maggio. Anche in Atlantico la settimana molto tranquilla con il fronthaul sul Far East sia per i carichi in uscita dal Golfo che per quelli dal Mar Nero che si conferma a livelli molto interessanti, e la singola leg Golfo/Continente ottiene numeri di tutto rispetto; rimane la grossa aspettativa per i carichi di grano in uscita dal Sud America per il mese di maggio. Nel dettaglio, abbiamo visto usd 37000 al giorno per navi aperte Med/Cont per rotta via Golfo e scarica in Cina, mentre usd 43000 per stessa rotta ma con caricazione Mar Nero. Per l'uscita da USG su Med o Cont ottengono poco sopra i 47000 dollari al giorno (16000 per la rotta opposta), mentre in Pacifico girano su livelli intorno ai 23000 dollari al giorno base round via Nopac/Australia. Per il periodo breve c'è stata scarsa attività mentre sono sempre molto richieste le Supramax per periodi medio/lunghi e, a questo proposito, è interessante riportare una nuova costruzione per consegna Giugno (53000 dwt) fissata per 20 mesi a usd 21000 al giorno per conto Essgo.

COMPRAVENDITA

E' difficile credere che a distanza di un anno e mezzo dalla crisi che ha coinvolto tutto lo shipping mondiale, oggi siamo di nuovo qui a parlare del mercato e dell'attività dei New Buildings. Da un rapido controllo dei contratti conclusi dall'inizio del 2010, possiamo dire che sono stati piazzati ordini per 18 milioni DWT. Oltre alle attività delle nuove costruzioni, i prezzi delle navi sono lentamente aumentati dall'inizio dell'anno e la tendenza è in continua crescita. A febbraio una VLCC di 10 anni di età (MT NAMUR) è stata venduta a USD 59 milioni. La settimana scorsa Saga Tanker, Norvegia, ha acquistato una nave simile a USD 69 milioni.

🔔 ALTRE NOTIZIE

L'Iran sta impiegando la metà circa della sua flotta di 29 VLCC per lo stoccaggio temporaneo di greggio, in concomitanza con la chiusura per manutenzione di molte raffinerie asiatiche. E' la prima volta in due anni che la compagnia petrolifera nazionale iraniana impiega un numero elevato di navi nello stoccaggio, con una stima di 22 VLCC nel maggio 2008, tra cui alcune prese a timecharter da armatori stranieri. Risultano ora adibite allo stoccaggio 14 VLCC ed una Suezmax di proprietà della National Iranian Tanker Co. per un totale di 3,5 milioni di tonnellate di greggio, a cui si aggiungono presumibilmente altre quattro VLCC che hanno caricato il mese scorso senza specificare la destinazione. La NITC ha una flotta di 43 petroliere, tra cui 29 VLCC, e rappresenta circa un terzo del greggio mondiale ora immagazzinato a bordo di petroliere. Il greggio pesante di produzione iraniana può essere usato solo da un numero limitato di raffinerie con strutture specializzate, per la maggior parte localizzate in Asia, un fattore che limita gli acquirenti durante il calo stagionale. Secondo maggiore esportatore all'interno dell'Opec, l'Iran ha iniziato ad accumulare greggio in eccesso dal dicembre scorso quando le VLCC iniziarono l'attività di stoccaggio. Da allora, le navi sono aumentate gradualmente, con tre unità in più ogni mese e quattro in marzo. Le VLCC dovrebbero continuare ad essere usate per lo stoccaggio almeno sino a giugno quando la *driving season* in America darà il via ad un aumento globale della domanda di greggio, sebbene gli embargo commerciali impediscano alle raffinerie americane di acquistare greggio iraniano. Lo stoccaggio temporaneo di greggio iraniano è avvenuto anche nel 2006 e in ogni occasione è stato considerato determinante per l'aumento dei noli spot per la flotta globale di 544 VLCC. Il Paese mediorientale non dispone di installazioni di stoccaggio a terra per il greggio prodotto dai giacimenti di Soroush e Nowruz. In marzo l'Iran ha esportato 3,47 milioni di barili di greggio al giorno. L'allargamento del *contango* nell'ultima settimana potrebbe vedere più VLCC impiegate dai trader nello stoccaggio.

La domanda globale di prodotti petroliferi puliti è aumentata nel 2009 su base annua dell'1,5% a 437 milioni di tonnellate che si traduce in un aumento della domanda tonnellate-miglia del 5,6% poiché Paesi dell'Estremo Oriente hanno acquistato più prodotti da raffinerie mediorientali ed europee. La domanda regionale di product tanker in Asia e in America è diminuita su base annua rispettivamente del 9% e 7%. Le importazioni di benzina degli Stati Uniti

dall'Europa, trasportate per la maggior parte su petroliere Medium Range, sono diminuite del 35%, mentre le esportazioni di diesel dagli Stati Uniti all'Unione Europea sono cresciute di oltre il 10%, poiché la differenza di prezzo nelle due regioni si è mantenuta a favore degli Stati Uniti. Lo scorso anno, il gasolio fornito dal Far East e dall'India all'Europa, come pure i volumi di nafta trasportati dall'Europa e dal Medio Oriente hanno fornito carichi di ritorno per le Product tanker pulite. Sebbene per le Large Range 2 la domanda base tonnellate-miglia sia diminuita, quella per stoccaggio galleggiante ha impegnato sino ad un terzo della flotta sul breve termine per conto di trader petroliferi. Questo ha fatto spostare traffici verso petroliere più piccole, in particolare su rotte in crescita dal Golfo mediorientale all'Asia. La disponibilità di navi sta aumentando per effetto delle nuove costruzioni in arrivo in mercato e anche perché il *contango* dei prezzi dei prodotti petroliferi che ha creato domanda per stoccaggio a breve termine si è in gran parte ridotto. Per il 2010, le previsioni per il settore delle product tanker sono improntate alla cautela. I miglioramenti della produzione globale delle raffinerie dovrebbero consolidarsi nel secondo trimestre, ma le raffinerie indiane e russe stanno sempre più rispondendo alla domanda asiatica.

Il valore dei contratti derivati per VLCC sul medio termine è aumentato del 17% in meno di 24 ore, per effetto delle voci di mercato che davano per certo il superamento della barriera di Ws 100 nel fisico sulla principale rotta di traffico dal Medio Oriente all'Asia. I contratti di maggio per VLCC hanno segnato l'aumento maggiore martedì 20 aprile, in un solo giorno di vivaci contrattazioni, che riflette la fiducia di un rafforzamento del mercato fisico nei prossimi mesi. A inizio settimana contratti di VLCC per maggio venivano scambiati a Ws 98,5 pari a 64.500 dollari al giorno, in confronto a Ws 91 e 55.200 dollari meno di 24 ore prima. I contratti per giugno hanno recuperato, passando da Ws 83 all'apertura dei mercati a Ws 87 nel corso della giornata. Anche le Suezmax hanno migliorato, sebbene non tanto come le VLCC.

La produzione di minerale di ferro da parte delle tre principali compagnie minerarie australiane nel primo trimestre dell'anno è regredita a 93,6 milioni di tonnellate, per un inasprimento della controversia sui prezzi con gli acquirenti cinesi, i quali si sono rivolti nuovamente ai produttori nazionali anche se la qualità del minerale è inferiore. Le vendite della Rio Tinto sono ammontate a 53 milioni di tonnellate nei primi tre mesi del 2010, il 6% in meno rispetto al trimestre precedente, mentre la produzione della BHP Billiton è stata di 31,2 milioni di tonnellate e quella della Fortescue Metal Group di 9,4 milioni. La Cina ha importato 155 milioni di tonnellate nei tre mesi in esame, il quantitativo trimestrale più basso da oltre un anno. Con un prezzo all'importazione notevolmente superiore a 80 dollari per tonnellata per più di sei mesi, una soglia critica per molte acciaierie cinesi, l'incentivo commerciale ad aumentare la produzione interna ha giocato un ruolo importante. Le imprese siderurgiche e il governo cinese hanno reagito con irritazione alla decisione il mese scorso di BHP

Billiton, Rio Tinto e della brasiliana Vale di mettere fine al sistema dei contratti annuali, che durava da 40 anni, per passare al sistema di prezzo trimestrale che si base sul più alto mercato spot. Le tre compagnie minerarie controllano oltre il 70% dei traffici di minerale per via marittima che sono previsti aumentare a 1 miliardo di tonnellate nel 2010 mentre le importazioni cinesi sono stimate intorno a 660 milioni di tonnellate.

Un terzo delle Suezmax di nuova costruzione consegnate dai cantieri nel corrente anno ha trovato impiego nei giorni scorsi sul mercato spot. Sei nuove unità, la metà delle quali di proprietà di armatori greci, sono state noleggiate per viaggi dalla regione dell'Atlantico. Nonostante i timori degli armatori di Suezmax, preoccupati per la concorrenza e le pressioni che questo potrà esercitare sui noli, le previsioni sono per il mantenimento di valori positivi dei profitti equivalenti timecharter nel 2010. Questi ultimi si manterranno mediamente sui 35.000 dollari al giorno, secondo le previsioni, in confronto a 34.000 dollari sino ad ora. Il mercato delle Suezmax dovrebbe trarre beneficio nel corso dell'anno da una crescita della flotta inferiore al previsto e da un potenziale aumento della domanda tonnellate-miglia. Sebbene siano state consegnate dall'inizio dell'anno 13-15 Suezmax, si stima che la crescita della flotta globale in questa categoria non supererà la quindicina di unità nell'intero anno. Solo 49 Suezmax nell'orderbook mondiale per il 2010 sono previste arrivare in mercato sulla base di uno slittamento del 25% presso i cantieri asiatici. Questo potrebbe tecnicamente portare la flotta a 444 unità, ma sono presenti 34 unità a scafo singolo che dovrebbero essere vendute per demolizione o per progetti di conversione, riducendo di fatto la flotta a 410 unità per la fine del 2010. Inoltre, le compagnie petrolifere americane potrebbero reperire il greggio da luoghi più lontani, dopo che lo scorso anno le raffinerie del Paese hanno acquistato la maggior parte dei 50-55 milioni di barili di greggio stoccato su petroliere nel Golfo americano. I traffici americani potrebbero aggiungere tonnellate-miglia poiché lo stoccaggio di greggio nel Golfo è praticamente esaurito per cui si dovrà tornare ad approvvigionarsi da aree più lontane come l'Africa occidentale o il Medio Oriente.

Le demolizioni di petroliere hanno raggiunto nel corrente anno il numero più alto dal 1983, con 63 unità demolite nei primi tre mesi dell'anno poiché gli armatori hanno approfittato del rafforzamento dei prezzi offerti dai demolitori per eliminare le navi a scafo singolo. Tuttavia, nonostante un aumento delle vendite in confronto allo scorso anno, quando un totale di 136 petroliere fu demolito, il ritmo dovrà accelerare nel corso dell'anno per raggiungere il numero previsto. Nel primo trimestre dell'anno sono stati venduti per demolizione 4,6 milioni dwt di petroliere, in confronto a 3,5 milioni dwt negli ultimi tre mesi del 2009. Questo rappresenta solo il 13% dei 35,8 milioni dwt da demolire entro la fine dell'anno. La messa al bando delle petroliere a scafo singolo è attentamente monitorata, e molte previsioni sui profitti formulate dagli analisti si basano sull'ipotesi che la maggior parte delle unità non a doppio scafo verrà demolito, riducendo la capacità della

flotta e migliorando i fondamentali. Se le demolizioni non aumenteranno, i noli spot potrebbero essere inferiori alle attese. Le VLCC rappresentano due terzi delle previsioni di demolizione, con 23,4 milioni dwt da eliminare nel corrente anno. Tuttavia, nel primo trimestre dell'anno, solo 1,9 milioni dwt sono stati venduti per demolizione, e molte delle navi rottamate sino ad ora provengono da un gruppo ristretto di armatori. E' evidente che alcuni armatori hanno deciso che non è ancora il tempo di disfarsi di queste navi, per tutta una serie di motivi, tra cui la convinzione che aspettando ancora qualche settimana sia possibile ottenere qualche dollaro in più. Dall'inizio dell'anno i prezzi offerti nel subcontinente indiano sono aumentati del 27% raggiungendo 500 dollari per tdl. Nel settore delle bulkcarrier, per effetto dei noli a buoni livelli, il numero delle navi demolite è diminuito sensibilmente dallo scorso anno. Nei primi tre mesi dell'anno, solo 25 bulkcarrier sono state vendute per demolizione, in confronto a 111 navi nel primo trimestre 2009. Questo ha tenuto bassi i volumi complessivi delle navi demolite, con 182 navi di ogni categoria eliminate nel primo trimestre, in confronto a 286 nello stesso periodo dello scorso anno.

La competizione tra Corea del Sud e Cina per il titolo di maggiore nazione costruttrice di navi vede prevalere i cantieri sudcoreani, ad alcuni giorni di distanza dalla notizia che la Cina ha registrato un aumento di dieci volte degli ordinativi. L'associazione dei costruttori sudcoreani ha reso noto che i cantieri del Paese si sono assicurati il 51,5% degli ordinativi globali di navi nel primo trimestre dell'anno con un volume di contratti di costruzione che ha registrato un aumento del 195% a 1,54 milioni di tonnellate lorde. In confronto, i cantieri cinesi hanno ottenuto ordinativi per 796.000 tonnellate lorde equivalenti al 26,6% del totale globale nei primi tre mesi dell'anno. I cantieri europei hanno ottenuto ordinativi per 142.000 t.l. pari al 4,7% del totale e i giapponesi 105.000 t.l. o il 4,5%. I dati sono arrivati in mercato mentre la Samsung Heavy Industries confermava di aver ottenuto una ordinazione del valore di 1,2 miliardi di dollari per lo scafo di una nave per la produzione galleggiante di gas naturale liquefatto che fa parte di un accordo di 15 anni firmato con la Shell lo scorso anno. Gli ordinativi ottenuti dai cantieri sudcoreani comprendono 74 navi per un valore di 2,4 miliardi di dollari, tra cui 29 bulkcarrier e 23 petroliere. Nel primo trimestre dello scorso anno, i cantieri sudcoreani avevano ottenuto ordinativi di nuove costruzioni per 670 milioni di dollari.

I noli delle Panamax potrebbero attestarsi ai livelli medi del 2002 di 13.000 dollari al giorno, dopo l'arrivo in mercato di un numero record di nuove navi nel 2010 e 2011 che farà superare la domanda di questo tipo di navi. Secondo i rilievi del DVB Group, entro la fine dell'anno potrebbe crearsi un surplus sino a 261 bulkcarrier Panamax che, unitamente ad una utilizzazione piatta, potrebbe far ritornare i noli ai livelli di quasi dieci anni fa. Infatti, il nolo previsto di 13.000 dollari al giorno sarebbe simile al livello del 2002, dopo l'adeguamento dell'inflazione. Il numero delle bulkcarrier tra 60.000 e 83.500 dwt crescerà da 1.486 alla fine del 2009 a 1.520

alla fine del corrente anno, ma la domanda nello stesso periodo è prevista crescere solo di nove unità a 1.259 navi. La differenza aumenterà a 273 navi nel 2011. La media del nolo timecharter del Baltic Exchange per le Panamax è stata di 29.900 dollari al giorno nel corrente anno, sostenuta da una congestione portuale a livelli record prima in Cina e successivamente in Australia, come pure dalla forte domanda di carichi di carbone che impiegano due terzi della flotta. I rilievi del DVB Group si basano sulla presunzione che il 20% delle Panamax esistenti con un'età superiore a 25 anni venga demolito nel corrente anno, pari a 54 navi. Le stime ipotizzano che altre 50 Panamax in ordinazione presso i cantieri asiatici vengano cancellate nel corso dell'anno e che il 35% circa delle Panamax previste in consegna dai cantieri siano ritardate o spostate. Le Panamax devono affrontare la maggiore concorrenza di navi più piccole o più grandi. Per effetto della crescente popolarità di Supramax e delle Capesize, per entrambe delle quali gli ordinativi sono notevoli, la quota di mercato delle Panamax potrebbe subire una erosione. Anche le Very Large bulkcarrier sottraggono quote di mercato nei traffici di carbone. La domanda di rinfuse secche per via marittima è prevista aumentare del 6,3% su base annua a 3,3 miliardi di tonnellate, e il gigantesco orderbook rappresenta l'incertezza maggiore. L'orderbook di Panamax è stimato in 466 navi o il 30% circa della flotta esistente che rimane sempre molto grande. All'infuori di un centinaio di navi, tutte le altre sono previste in consegna nel 2010 e 2011.

L'esplosione di un oleodotto in Iraq ha sospeso una fornitura chiave di greggio al terminale di Ceyhan in Turchia, potenzialmente coinvolgendo le caricazioni da uno dei principali porti della regione. Il flusso di circa 500.000 barili al giorno di greggio iracheno lungo il pipeline da Kirkuk a Ceyhan è stato interrotto dall'esplosione e non si prevede che potrà riprendere prima di vari giorni. Il terminale di Botas nel porto turco contiene ancora circa 650.000 barili di greggio, sufficienti per un carico di Aframax. Non sembra che vi siano state interruzioni a Ceyhan e nessun fissato è stato cancellato a causa dell'esplosione. Circa dieci petroliere Aframax alla settimana caricano a Ceyhan, ma più della metà delle caricazioni in questo mese riguarda il greggio dell'Azerbaijan da un secondo terminale a Ceyhan che non è stato coinvolto dall'incidente. Nelle ultime tre settimane, 10 Aframax sono state fissate sul mercato spot per caricare a Ceyhan tra il 12 aprile e il 2 maggio.

Ordinativi di nuove portacontainer saranno probabilmente assegnati entro il prossimo anno, senza tenere conto di quante navi rimangono inattive. Queste ultime si stanno riducendo rapidamente mentre le compagnie di linea riattivano i servizi che erano stati sospesi al culmine della recessione, in previsione della ripresa stagionale nella prossima estate. Secondo alcuni osservatori non bisogna farsi influenzare dal numero delle navi in disarmo per determinare lo stato di salute dei trasporti a container. Invece, bisognerebbe considerare il modo in cui le compagnie hanno tagliato i costi e adeguato le loro flotte facendo in modo che le navi più adatte siano presenti nei traffici giusti. Al momento, le navi in disarmo

sembrano offrire una linea guida per l'industria poiché vengono immesse in servizio in risposta alla ripresa della domanda di carico che ha già fatto aumentare le tariffe di trasporto. Dopo aver raggiunto il 12% circa della capacità della flotta complessiva alla fine dello scorso anno, le dimensioni delle portacontainer inattive sono ora scese all'8% e sono previste continuare a diminuire nelle settimane a venire. In alcune categorie, come in quella delle navi superiori a 5.000 teu, le 30 navi ancora inattive potrebbero rientrare in servizio nel secondo trimestre. Questo non prova che l'industria è sempre oberata da capacità in eccedenza, ma che le compagnie sceglieranno forse con maggior cura che in passato le navi più adatte da impiegare in ciascun traffico. Nei prossimi anni, l'ammodernamento della flotta sarà una priorità poiché aumenteranno le pressioni verso navi più rispettose dell'ambiente e più a buon mercato. Saranno ricercate le navi giuste per traffici precisi, con sistemi propulsivi più efficienti della generazione attuale, maggiore capacità di refrigerazione e nuove caratteristiche di progettazione che ridurranno i costi di gestione senza pregiudicare la quantità di merce trasportata.