



Genova, 28 Maggio 2010

No. 1433

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 21 (24/28 Maggio 2010) CISTERNE

Dopo un inizio di settimana vivace, con oltre 22 VLCC riportate fissate, a metà settimana il mercato si è calmato, e i noli hanno perso il 20% o 7.500 dollari al giorno. I noli si sono attestati intorno a Ws 62,5 pari a circa 28.000 dollari al giorno per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone. Noli così bassi non si vedevano da inizio febbraio. La flessione è attribuita alla importante disponibilità di navi con varie VLCC che hanno terminato il noleggio per stoccaggio e ai molti relet di compagnie petrolifere, decise a fissarle indipendentemente dal livello di nolo. Il declino si è rafforzato sulle rotte dal Medio Oriente all'Asia che impiegano i due terzi circa delle VLCC attive sul mercato spot. Il numero complessivo di carichi per giugno dovrebbe superare il centinaio, dopo che oltre 110 carichi sono stati registrati in maggio e 106 in aprile, il livello più alto da 18 mesi. Dal West Africa agli Stati Uniti le VLCC sono state fissate a Ws 88 pari a circa 51.000 dollari al giorno. La compagnia petrolifera indiana Reliance ha fissato tre VLCC dal West Africa per caricazione fine giugno a 3,8 milioni di dollari lumpsum ciascuna. I trader cinesi Unipecc hanno fissato una VLCC da 310.000 dwt per trasportare greggio libico a Ningbo in Cina al nolo di 6,5 milioni di dollari lumpsum. Le **Suezmax** hanno avuto una settimana di scarsa attività in Africa occidentale con una sensibile caduta dei noli. Per i viaggi verso gli Stati Uniti, queste navi sono state fissate intorno a Ws 105 da Ws 140 della settimana precedente. Stessa situazione in Mar Nero-Mediterraneo dove la scarsa attività di noleggio rende difficile stabilire il livello di nolo raggiunto, che comunque dovrebbe essere intorno a Ws 115. I noli spot delle **Aframax** impiegate sulle rotte dal Regno Unito o dalla Norvegia verso il Nord Europa, hanno perso 20.000 dollari al giorno scendendo a 30.000 dollari equivalente timecharter. Il motivo sarebbe l'afflusso in mercato di molte navi controllate dai noleggiatori e di altre arrivate in zavorra dagli Stati Uniti. In termini di Worldscale, il nolo per 80.000 tonnellate di greggio da Sullom Voe a Wilhelmshaven è sceso a Ws 150 da Ws 173 della settimana precedente. Anche i noli per i viaggi inter-Med. hanno subito una flessione da Ws 250 pari a 65.250 dollari al giorno a Ws 214 o 53.398 dollari al giorno. Le navi avevano zavorrato verso il Mediterraneo la settimana scorsa perché i noli erano più alti, ma nel frattempo la situazione è cambiata e sono ora una cinquantina le Aframax disponibili a caricare in Mediterraneo nelle prime tre settimane di giugno. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, le Medium Range che trasportano benzina dai Caraibi alla costa orientale americana hanno registrato un crollo dei noli al livello più basso da dicembre, e precisamente a Ws 115 pari a 3.000 dollari al giorno. Anche sulle altre rotte attraverso l'Atlantico (Europa/Stati Uniti e Africa occidentale), i noli sono scesi a Ws 145 pari a 8.300 dollari al giorno, ma sono tuttavia sempre il doppio di quelli dai Caraibi che non coprono i costi operativi. L'assenza di traffici *arbitrage*, è il motivo principale del calo della domanda di carichi europei e di Medium Range. I noli delle Large Range 1 sono scesi a 142 pari a 11.200 dollari al giorno per viaggi con nafta dal Medio Oriente al Giappone, arrestando la ripresa che era in atto da due settimane. Le Large Range 2 per gli stessi viaggi sono state fissate a noli di Ws 133 pari a 16.950 dollari al giorno. Una notizia positiva per gli armatori è che nonostante i noli siano diminuiti, l'equivalente timecharter è migliorato per effetto della riduzione del costo del bunker, sceso di 100 dollari per tonnellata a Rotterdam e Houston dall'inizio del mese, in linea con la caduta delle quotazioni del greggio scese al di sotto di 70 dollari a barile.

CARICO SECCO

La settimana appena conclusasi è stata molto frizzante soprattutto per il mercato delle **Capesize**, che già da martedì ha visto gli FFA volare e trascinare dunque sull'onda di questo ottimismo anche il mercato fisico. Nonostante questa verticale ascesa delle Capes, data soprattutto dalla necessità della Cina di aumentare l'import di iron-ore e carbone, le sorelle minori Panamax e Supramax hanno perso qualche punto rispetto al trend positivo delle ultime settimane. Analizzando qualche numero da vicino, vediamo che per le Capesize la media delle rotte T/C ha raggiunto venerdì quasi 57.000 dollari al giorno con l'indice BCI a 5217 punti. Nello specifico, il fronthaul si afferma intorno a 80.000 dollari al giorno, mentre per veloci rounds in Atlantico e Pacifico si registrano rispettivamente usd 70.000 e 47.000 al giorno. La crescita vertiginosa della carta ha portato molto interesse per periodo breve fino a 6 mesi anche sul fisico, e tra i numerosi fissati conclusi in settimana riportiamo la Mv *Corinthian Phoenix* (179000 dwt del 2009) relettata da Louis Dreyfus e fissata per 5/7 mesi per conto di Classic Maritime a 60.000 dollari al giorno con consegna Continente. Come anticipato poco sopra, la settimana per le **Panamax** non è stata certo brillante come per le sorelle maggiori, anzi ha registrato una lieve flessione rispetto all'ascesa delle ultime settimane. La media delle rotte time charter si stabilizza venerdì a circa 34.000 dollari al giorno, con round rispettivamente in Atlantico e Pacifico che vedono circa usd 40.000 e 30.000 al giorno. Attività non troppo brillante anche per il periodo, dove però risulta interessante riportare la nave greca Mv *Evangelia Petrakis* (74400dwt del 2007) fissata per conto di noleggiatori cinesi per un periodo di 3 anni a usd 23.000 giornalieri. Anche per il settore delle **Handymax/Supramax** attività genericamente molto rilassata con il mercato in Atlantico ben più forte del Pacifico. L'uscita dal Golfo è la rotta più pagata per il bacino occidentale, mentre in India (West Coast) si è entrati appieno nella stagione monsonica con la contestuale chiusura di tutti gli ancoraggi di transhipment fuori dai porti. Il trip in uscita dal Us Gulf per Continente o Mediterraneo che paga circa 55.000 dollari al giorno (20.000 la rotta opposta), mentre il viaggio sul Far East per navi aperte in Mediterraneo e caricazione in Mar Nero si afferma a circa usd 45.000 al giorno. Poco movimento sul periodo anche se interessante riportare il fissato relativo alla Mv *Harvest Sun* (52000dwt del 2001) conclusosi a usd 34.000 al giorno per 4/5 mesi con consegna Med.

COMPRAVENDITA

La settimana trascorsa ha confermato la tendenza al rialzo nei prezzi delle navi di seconda mano di carico secco e, come conseguenza diretta, si evince che sono sempre meno le navi moderne sul mercato per vendita. Sono state riportate diverse operazioni di resale soprattutto in merito alle Supramax da 57.000 DWT; pare infatti che un paio di unità coreane per consegna seconda metà 2010 abbiamo trovato un acquirente per circa 37 Mil di USD l'una mentre una Supramax cinese sempre con consegna simile è stata trattata per circa 33,5 Mil di USD. In merito alle navi di seconda mano, tranne che per la moderna MV "CAKE" - 53.350 DWT - blt 07 Shanghai Chengxi ceduta a compratori cinesi per circa 32 Mil di USD, le altre vendite riportate riguardano unità non più giovanissime; tra le altre si evidenzia la MV "JIN ACE" - 43.184 DWT - Blt '85 Nipponkai che ha ottenuto un livello impensabile dai tempi della crisi del settembre 2008 essendo stata acquistata da compratori indonesiani a circa 11,5 Mil di Usd. Il settore tanker rimane di difficile interpretazione, in quanto da una parte ci sono pochi movimenti nel settore delle navi di seconda mano, con l'eccezione di una vendita di 2 x 107.500 DWT resale con consegna seconda metà 2010 dal cantiere Tsuneishi per circa 57,5 Mil di USD l'una da parte della società turca Palmali, dall'altra ci sono società che stanno investendo capitali molto

rilevanti per contratti di nuove costruzioni. Tra le altre, si evidenzia il gruppo turco Ciner che al momento pare abbia ordinativi nel suo portafoglio contratti per la costruzione di nuove costruzioni per navi Tankers per un controvalore di circa 600 Mil di USD, e recentemente ha concordato 2+2 ulteriori opzioni per la costruzione di Suezmax Tanker con consegna 09/12-2013 e 05/09-2014 dal cantiere cinese Bohai ad un prezzo intorno i 61/62 Mil di Usd l'una.

📌 ALTRE NOTIZIE

Negli ultimi nove mesi dell'anno, l'interesse dei noleggiatori nelle petroliere a scafo singolo è rapidamente diminuito, in previsione della messa al bando dai traffici alla fine del 2010. Le navi di questo tipo si stanno riducendo, il numero dei viaggi col carico a bordo è nettamente inferiore e sempre meno Paesi sono disposti a farle entrare nei loro porti. Tra ottobre 2009 e marzo 2010, sono stati completati 672 viaggi di petroliere a scafo singolo, un calo del 53% in confronto allo stesso periodo di due anni prima, quando il numero dei viaggi completati da queste navi fu di 1.446. Dall'ottobre 2007 al marzo 2008, le compagnie petrolifere sudcoreane sono state le maggiori utilizzatrici di navi a scafo singolo con 29,5 milioni di tonnellate o il 47% di tutte le importazioni di greggio. Al secondo posto, le compagnie indiane con 31,2 milioni di tonnellate o il 51% del greggio importato. Dall'ottobre 2007 al marzo 2008, 199 VLCC a scafo singolo hanno trasportato greggio verso la Corea, due anni dopo questi viaggi sono scesi a 46. La stessa tendenza è emersa per il Giappone, passato in due anni da 91 a 19 VLCC. La preferenza degli armatori cinesi per le petroliere moderne è confermata dal calo significativo dei noleggi di petroliere a scafo singolo scese da 60 a 13 nel periodo in esame. A conferma della difficoltà di trovare impiego, la restante flotta di 75 VLCC a scafo singolo è stata classificata come inattiva nel primo trimestre 2010 con tassi di utilizzazione dimezzati rispetto ai livelli delle navi più recenti e moderne. Nell'aprile 2009, la flotta di VLCC e Suezmax a scafo singolo comprendeva 317 unità che nell'aprile 2010 si sono ridotte a 169 unità di cui 97 Suezmax e 72 VLCC. Alcuni armatori sono alla ricerca della giusta occasione per disfarsi delle loro petroliere a scafo singolo, sia per stoccaggio offshore, conversione in FPSO o per demolizione. Solo in Brasile, 14 FPSO impiegate nella ricerca offshore derivano da conversione di unità a scafo singolo. Gli armatori vogliono ottenere il miglior prezzo per le loro navi, ma con il passare del tempo il mercato sarà sempre più a favore degli acquirenti.

Le portacontainer stanno uscendo dal disarmo a ritmo sostenuto e la flotta inattiva è ora ai minimi da 17 mesi, dopo le riattivazioni sia sulle rotte transpacifiche che dall'Asia all'Europa. Almeno un milione di teu di capacità è rientrato in servizio negli ultimi sei mesi e questo ha ridotto le dimensioni della flotta inattiva, da un picco di 1,5 milioni di teu nello scorso dicembre, a solo 549.000 teu la settimana scorsa. Il declino più rapido del previsto riflette il forte recupero della domanda sui traffici in uscita dall'Asia, e altre navi potrebbero lasciare il disarmo nelle prossime settimane in previsione del picco stagionale della domanda quando in prossimità delle festività di fine anno aumenta la domanda di merci da parte dei mercati nordamericani ed europei. La capacità inattiva è prevista diminuire a circa

450.000 teu entro la fine di giugno per poi iniziare nuovamente ad aumentare verso la fine dell'anno nel periodo di calma stagionale. Nel frattempo, stanno emergendo carenze di navi nella categoria superiore a 4.000 teu. L'uscita dal disarmo è ancora più notevole se si pensa che avviene a fronte di 1,12 milioni di teu di nuove costruzioni consegnate negli ultimi 12 mesi a cui si aggiungeranno altre 30 navi, per una capacità di 270.000 teu, già completate ma non ancora consegnate agli armatori. Oltre alla ripresa della domanda, la caduta delle dimensioni della flotta inattiva è dovuta alla pratica della velocità ridotta e super-ridotta su 88 servizi che ha permesso di assorbire 550.000 teu di capacità. In assenza di questo provvedimento, la flotta inattiva di portacontainer sarebbe ammontata a 1,1 milioni di teu o l'8,2% della flotta anziché il 4,1% attuale.

La congestione portuale è nuovamente aumentata, dopo essere scesa dai livelli elevati di aprile, con 318 bulkcarrier ora in attesa ai porti di quattro continenti, in confronto a 296 una settimana fa. I problemi di congestione in Australia, Brasile, Indonesia e Cina impegnano 159 bulkcarrier, pari al 15,7% della flotta globale di 1.028 navi, in confronto a 162 a metà del mese scorso. Delle 159 bulkcarrier, 72 risultano in attesa al largo dei porti australiani, 43 in Cina e 44 in Brasile. Nella flotta mondiale di 1.689 bulkcarrier Panamax, 102 sono all'ancora nel mondo, sette in più della settimana precedente, comprese 25 unità al largo delle coste australiane. In aggiunta, vi sono 57 Handymax bulkcarrier su una flotta globale di 1.966 unità, in attesa ai porti, tra cui 25 navi al largo dell'Australia. In Cina, la situazione è peggiorata con 87 navi ora in attesa, in confronto a 82 una settimana prima.

Il nuovo terminale russo di esportazione petrolifera di Kozmino, vicino al porto russo di Vladivostok sul Pacifico, ha una capacità di oltre un milione di tonnellate al mese di greggio che viene trasportato da petroliere Aframax, in concorrenza con i traffici su lunghe rotte dal Medio Oriente all'Asia. Quasi 4,5 milioni di tonnellate di greggio sono stati esportati da Kozmino, dopo la sua apertura alla fine dello scorso anno, per il 70% destinati alla Corea del Sud e per il 13% al Giappone. Più di 3 milioni di tonnellate di greggio sono stati caricati da Kozmino per la Corea del Sud su 36 navi e 560.000 tonnellate in sette carichi destinati al Giappone. Un ulteriore 11% di greggio è stato trasportato attraverso il Pacifico agli Stati Uniti su sei Aframax, due carichi alla Thailandia e uno alla Cina. Il greggio proveniente dai giacimenti nella Siberia orientale è convogliato attraverso l'oleodotto Eastern Siberia-Pacific Ocean (ESPO) lungo 1.200 miglia. In una seconda fase di sviluppo, la capacità dell'oleodotto verrà potenziata sino a 1,5 milioni b/g. Raffinerie americane, di Taiwan e della Thailandia hanno già acquistato carichi di prova dal terminale per testare la loro idoneità alle proprie raffinerie. In concorrenza con il greggio mediorientale, il terminale di Kozmino in effetti minaccia di ridurre i volumi di greggio destinati ai mercati dell'Asia orientale su viaggi a lunga percorrenza. Poiché la maggior parte dei carichi sono di 100.000 tonnellate, gli

armatori di Aframax sono i maggiori beneficiari dei nuovi traffici, in particolare per i viaggi attraverso il Pacifico.

La Clearlake Shipping è al primo posto tra i noleggiatori di petroliere per i trasporti di greggio dal porto russo di Primorsk nei primi quattro mesi dell'anno, ma ha perso terreno a favore della China United Petroleum dallo scorso anno. La Clearlake, sussidiaria dei trader russi Gunvor International, ha noleggiato 16 Aframax per trasportare 1,6 milioni di tonnellate da gennaio ad aprile, su un totale di 26,5 milioni di tonnellate esportati nel periodo. Lo scorso anno, la Clearlake aveva noleggiato 19 petroliere per un totale di 1,9 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-aprile, e 58 navi per 5,8 milioni di tonnellate nell'intero 2009. Lo scorso inverno, il porto di Primorsk è rimasto bloccato dai ghiacci per un periodo più lungo del solito, oltre ad aver risentito della manutenzione degli oleodotti che trasportano il greggio dai giacimenti della Siberia occidentale al porto sul Baltico. Primorsk è il maggiore dei terminali di esportazione della Russia, seguito da Novorossiysk nel Mar Nero. Circa 6,6 milioni di tonnellate sono stati caricati in aprile da Primorsk, pari alla metà dei traffici via mare della Russia, stimati per il mese in 11,5 milioni di tonnellate. I carichi della Clearlake da gennaio ad aprile 2010 rappresentano il 25% di tutti i noleggi sia su base spot che a timecharter dal porto di Primorsk. Non sono compresi i contratti di trasporto che costituiscono un terzo di tutte le caricazioni al porto. La quota di mercato della Clearlake è diminuita poiché nuovi noleggiatori stanno iniziando ad esportare greggio dal porto sul Baltico, tra cui la major francese Total e la China United Petroleum. Compagnie petrolifere come Shell e Lukoil hanno anche loro aumentato i volumi dei trasporti. La grande maggioranza dei carichi di greggio è diretta ai porti del Nord Europa e del Baltico. Circa 10 milioni di tonnellate, o quasi il 40% del greggio esportato da Primorsk nei primi quattro mesi dell'anno erano destinati a porti del Baltico, tra cui 2,4 milioni di tonnellate al porto svedese di Brofjorden e 2 milioni di tonnellate al porto finlandese di Skoldvik. L'Olanda è stata la principale destinazione, con 3,5 milioni di tonnellate spediti da Primorsk a Rotterdam nel periodo gennaio-aprile 2010. Nello stesso periodo, la Francia ha ricevuto 1,8 milioni di tonnellate e la Germania 1,5 milioni di tonnellate. Le Aframax più frequentemente noleggiate da Primorsk, appartengono alla compagnia russa Sovcomflot e alla sua sussidiaria Novoship che, insieme, hanno trasportato 4,6 milioni di tonnellate su 46 petroliere nel periodo da gennaio ad aprile.

Le importazioni cinesi di gas naturale liquefatto sono aumentate in aprile a livelli record poiché i tre principali terminali di importazione hanno ricevuto 1,68 milioni di metri cubi (842.700 tonnellate) di gas naturale da 11 metaniere, più di tre volte il volume importato nello stesso mese dello scorso anno. In febbraio, marzo e aprile, la Cina ha importato oltre 4,1 milioni di metri cubi di gas metano in 28 carichi su 15 diverse metaniere poiché PetroChina, Sinopec e China National Offshore Oil Corp. hanno ritirato più gas da Australia, Indonesia, Malaysia, Qatar e Yemen. Questo si confronta con 1,7 milioni di metri cubi importati dalla Cina, suddivisi in

14 carichi, nel periodo febbraio/aprile dello scorso anno. Il primo terminale di importazione di gas metano è stato aperto nel 2006 a Shenzhen, e altri due a Fujian e Shanghai alla fine dello scorso anno. La Cina ha importato il 6% di tutti i volumi di gas metano asiatico (75 milioni di metri cubi) negli ultimi tre mesi, in confronto al 3% e 64 milioni di metri cubi importati dalle nazioni asiatiche nello stesso periodo dello scorso anno. Le tre strutture cinesi di importazione hanno una capacità di ricezione di 9,3 milioni di tonnellate di gas naturale liquefatto per anno, ma questo è solo una piccola parte di quello che la Cina sarà in grado di importare in futuro. Infatti, altri cinque terminali sono in costruzione in Cina per aumentare la capacità di importazione di altri 20 milioni di tonnellate l'anno entro il 2013 poiché la domanda di energia del paese supera la capacità di produzione nazionale.

La frenetica attività di ordinazione di navi da parte dei maggiori produttori mondiali di minerale di ferro, conferma la decisione di assicurarsi quanto più naviglio possibile per far fronte alla nuova strategia di vendita, prima che i prezzi delle nuove costruzioni e delle navi di seconda mano aumentino ulteriormente. Le ordinazioni delle scorse settimane di Rio Tinto e BHP Billiton, con l'appoggio della Fortis Nederland Bank, sono state assegnate in previsione di un aumento dei prezzi da parte dei cantieri, che lamentano rincari dei materiali, per ironia come conseguenza dell'aumento dei prezzi del minerale di ferro. Recentemente, anche la compagnia mineraria brasiliana Vale ha acquistato una serie di cinque VLCC da essere convertite in VLOC. Questo è il momento giusto per acquistare navi poiché i prezzi sono sempre convenienti rispetto a 11 mesi fa. In un cambio di strategia, le compagnie minerarie hanno già concordato di negoziare vendite di minerale a prezzo fisso su base trimestrale piuttosto che annuale, un meccanismo di prezzo più in linea con il mercato spot del minerale di ferro. Nelle prossime trattative trimestrali, le miniere stanno già pensando di proporre un aumento dei prezzi dal 30% al 50% ai loro principali clienti cinesi. L'intenzione è di poter contare su costi nolo competitivi ed aumentare il numero dei contratti di vendita su base CIF con il costo del trasporto a carico del venditore. Il costo medio del trasporto, anche in un mercato depresso, è mediamente di circa 27,62 dollari per tonnellata di minerale venduto su base FOB. Vale ed altre compagnie minerarie ritengono di poter tagliare più della metà del costo tramite la costituzione di una propria flotta.

Le importazioni cinesi di minerale di ferro dall'Australia hanno raggiunto 20 milioni di tonnellate in aprile, il 17% in meno del mese precedente. Il minerale australiano ha rappresentato il 36% delle importazioni totali di minerale della Cina in aprile, che sono state complessivamente di 55,33 milioni di tonnellate. La quota dell'Australia è diminuita del 4% in confronto al mese di marzo. Le forniture di Australia, India e Brasile hanno rappresentato l'80,8%, in calo dall'83% di marzo. Il minerale indiano ha raggiunto 12,9 milioni di tonnellate, il 4% in meno da marzo e pari al 23,3% del totale. Il minerale di ferro importato dal Brasile ha raggiunto 11,9 milioni di tonnellate, in leggero aumento da 11,78 milioni di tonnellate di marzo e pari al 21,5% del totale. Sebbene le importazioni di minerale di ferro e rame siano

state ridotte, la domanda della Cina di carbone termico e per acciaieria si mantiene sostenuta. Le importazioni nel periodo gennaio-aprile sono state di 58 milioni di tonnellate, il 155% in più su base annua, mentre in aprile le importazioni di carbone coke sono state il 17% in più che nello stesso mese dello scorso anno, pari a 3,96 milioni di tonnellate. Vi sono timori in Cina per le misure di rallentamento degli acquisti di proprietà immobiliari e il potenziale di minori esportazioni verso l'eurozona, per cui un ridimensionamento per minerale di ferro e rame è probabile. Esportatori di carbone ed analisti, tra cui la International Energy Agency, si aspettano che le importazioni nette di carbone della Cina aumentino del 70-100% a 170 milioni di tonnellate nel 2010 per effetto della produzione di energia elettrica.

La capacità globale di raffinazione potrebbe raggiungere 97,6 milioni di barili al giorno entro il 2015 e i maggiori aumenti deriveranno dalla Cina, sul breve termine, e dal Medio Oriente a partire dal 2013. Circa 1,1 milioni di barili al giorno di capacità di raffinazione si aggiungeranno mediamente nel mondo ogni anno, secondo le ultime previsioni di consulenti specializzati. Vi saranno ulteriori aumenti della raffinazione in India, Brasile e Stati Uniti, ma nessuna nuova raffineria è in progetto per l'Europa. Gli aumenti sino al 2015 dovrebbero essere sufficienti a soddisfare la crescita della domanda globale, buona parte della quale deriverà da Cina, India e Medio Oriente, ma questo non dovrebbe influenzare i traffici. La capacità di raffinazione globale ammontava a 90,16 milioni b/g alla fine dello scorso anno e aumenterà a 92 milioni di barili al giorno entro la fine del corrente anno, ad opera principalmente della Cina. Si prevede che la capacità di raffinazione cinese aumenterà da 8,5 milioni b/g nel corrente anno a 13 milioni b/g nel 2015, mentre la capacità indiana passerà da 3,74 milioni b/g a fine 2009 a 4,73 milioni b/g nei prossimi quattro anni. Quello che sta avvenendo in Medio Oriente, dove le raffinerie riescono solo a tenere il passo con la domanda di prodotti petroliferi, è significativo. La domanda è in aumento ma è necessario molto tempo per costituire la capacità di raffinazione che in Medio Oriente è prevista aumentare da 7,06 milioni b/g a fine 2009 a 8,65 milioni b/g nel 2015, ma l'aumento sarà piuttosto discontinuo. Negli Stati Uniti, la capacità di raffinazione è di circa 17 milioni b/g e la produzione è pari a 14,5 milioni b/g per cui vi è abbondante capacità di riserva ma non è chiaro se vi sia crescita della domanda. Non esistono progetti di nuove raffinerie in Europa, ma quelle esistenti verranno potenziate, in particolare nel Mediterraneo, per produrre più distillati, poiché l'Europa è carente di diesel mentre ha un surplus di benzina.

I cantieri sudcoreani sono intenzionati ad imporre un aumento dal 10% al 16% sui prezzi delle nuove costruzioni, mettendo fine ad un periodo di forti sconti per rivitalizzare il mercato. La decisione in effetti chiude la porta alle speranze degli armatori intenzionati ad approfittare dei bassi prezzi e rischia di vanificare la ripresa delle ordinazioni. Importanti costruttori, come Hyundai e STX, quotano ora intorno a 65 milioni di dollari per una Capesize da 180.000 dwt e circa 43 milioni di dollari per una Kamsarmax da 82.000 dwt per consegna nel 2012. L'aumento dei

prezzi di costruzione è dovuto al rincaro dei materiali, in particolare della lamiera d'acciaio, e al rafforzamento dello won coreano, oltre alla limitata disponibilità di spazi. I prezzi della lamiera sono aumentati del 10% e sono in vista altri rincari. Se altri cantieri sudcoreani seguiranno l'esempio di Hyundai e STX, i cantieri cinesi potrebbero beneficiarne. Cantieri cinesi affidabili come China State Shipbuilding Corp. (CSSC) e China Shipbuilding Industry Corp. (CSIC) quotano circa 58-60 milioni di dollari per una nuova costruzione Capesize. Ma gli acquirenti dovranno muoversi rapidamente poiché questi due gruppi avrebbero spazi limitati per il 2012.