



Genova, 20 Settembre 2010

No. 1446

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 37 (13/17 Settembre 2010) CISTERNE

Le voci di mercato che davano per conclusi due noleggi di **VLCC** per brevi periodi di stoccaggio da parte del gigante anglo-olandese Shell, non sono riuscite a sollevare le sorti del mercato spot. L'eccesso di disponibilità di navi è talmente grande che questi due noleggi non hanno alcun impatto sui fondamentali del mercato. I noli spot delle VLCC sulla rotta di riferimento dal Medio Oriente all'Asia, che rappresenta il 70% circa di tutti i fissati in questo settore di petroliere, continuano ad essere a livelli non remunerativi per la maggior parte degli armatori di navi moderne, nonostante un volume mensile elevato di carichi rispetto allo scorso anno. Il Baltic Exchange rileva un nolo di Ws 47,5 sulla rotta dal Golfo Arabo al Giappone, equivalente a circa 8.000 dollari al giorno. Altrettanto bassi i noli base lumpsum per trasportare fueloil dall'Atlantico all'Asia. Una VLCC è stata noleggiata dal West Africa all'India al nolo di 2,9 milioni di dollari lumpsum e i trader svizzeri Vitol hanno pagato ancora meno, 2,8 milioni di dollari ad una petroliera della Frontline per un viaggio da Rotterdam a Singapore con fueloil. Nonostante un volume di demolizioni alto, la flotta delle VLCC è cresciuta dell'1,5% nel 2010 e comprende ora 547 navi. Dall'inizio dell'anno, 22 VLCC hanno terminato il lavoro di stoccaggio e sono rientrate in mercato; rimangono solo 18 unità ancora impegnate in questo servizio. Non avendo trovato impiego in settembre, circa 25-30 VLCC si aggiungeranno alle liste di ottobre, in aggiunta alle navi già presenti nell'area del Golfo Arabo e ad altre che rientreranno in mercato dai viaggi. Noli ancora stagnanti per le **Suezmax** fissate dal West Africa al Golfo americano, nonostante una maggiore attività di noleggio che ha assorbito in parte le numerose navi presenti nell'area. Il nolo per questi viaggi è rimasto per tutta la settimana invariato a Ws 67,5-65 equivalente a meno di 10.000 dollari al giorno, appena sufficiente a coprire i costi operativi per gli armatori. La possibilità di ritardi causati dagli uragani nel Golfo americano o dal cattivo tempo nel Bosforo, difficilmente potrà influenzare significativamente il mercato spot. Neppure le voci di una ripresa dei noleggi per stoccaggio saranno sufficienti ad assorbire il vasto numero di navi alla ricerca di impiego, poiché le nuove costruzioni continuano ad arrivare in mercato creando un pool di concorrenza sempre più grande. Ma il mercato dei derivati segnala un certo ottimismo, con contratti conclusi per ottobre intorno a Ws 83 equivalente a circa 12.000 dollari al giorno. In Mediterraneo e Mar Nero, i profitti base timecharter nel mercato fisico sono peggiori che quelli in West Africa, e precisamente Ws 66 o 1.961 dollari al giorno. La cronica eccedenza di navi nel mercato spot delle **Aframax** non mostra segnali di miglioramento, e gli armatori continuano a dare a noleggio le loro petroliere a livelli inferiori ai costi operativi. Un periodo relativamente attivo nella settimana ha solo rafforzato i noli per i viaggi inter-Med a Ws 92,5 equivalente a circa 6.600 dollari al giorno, poco meno dei costi operativi stimati in circa 7.000 dollari al giorno. Il mercato peggiore è quello del Nord Europa dove i noli ristagnano da due settimane a Ws 88-90, con un equivalente timecharter di solo 3.400 dollari al giorno. Nel Baltico, la presenza di navi è meno abbondante e carichi da Primorsk a UK Cont. vengono fissati a Ws 72,5 con un equivalente timecharter di 5.248 dollari al giorno. Le **Product Tanker pulite** hanno finalmente registrato un rafforzamento per i viaggi attraverso l'Atlantico, per effetto di una minore offerta di navi, e i noli sono ora a Ws 145-150 base 37.000 tonnellate. Tuttavia, verso la fine del mese le navi potrebbero tornare ad essere numerose e i noli appiattirsi ai livelli correnti o addirittura diminuire. Le Large Range 1 nel Baltico hanno mantenuto noli a Ws 125 per carichi da 60.000 tonnellate e gli attesi miglioramenti non si sono

materializzati a causa di un rallentamento di attività. Dai Caraibi i noli per la costa atlantica americana sono migliorati a Ws 130 per 38.000 tonnellate, principalmente come risultato di un mercato backhaul che è ora a Ws 75 per le stesse quantità di carico. Un aumento delle navi disponibili nelle aree ad est di Suez ha messo sotto pressione i noli che per le LR2 dal Medio Oriente al Giappone sono scesi a Ws 135 per carichi da 75.000 tonnellate mentre le LR1 per gli stessi viaggi con 55.000 tonn. sono state fissate a Ws 145. Le Medium Range sono scese a Ws 155 per viaggi dal Medio Oriente al Giappone con 30.000 tonn., mentre sulla rotta Singapore/Giappone i noli sono rimasti invariati a Ws 140. I carichi da 65.000 tonn. di jet fuel dal Golfo mediorientale a UK Cont. sono stati coperti a circa 1,85 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

La passata settimana è stata caratterizzata per lo più dal segno meno per tutti i size di riferimento, dalle piccole Handy fino alle Capesize. Iniziando dalle **Capesize**, l'indice BCI ha chiuso la settimana affermandosi a 3481 circa 500 punti in meno rispetto al venerdì precedente, con la media delle rotte a T/C diminuita intorno ai 33.000 dollari di media al giorno. La rotta di fronthaul rimane comunque quella meglio pagata oggi circa a 65.000 dollari al giorno, mentre per veloci rounds in Atlantico e Pacifico si registrano numeri rispettivamente intorno ai 42.000 e 37.000 dollari al giorno. Poca attività sul periodo, ma è interessante riportare la nuova costruzione Mv *Gcl Argentina* (177.000 dwt n/b) fissata per 4/6 mesi a usd 35.000 al giorno per conto di Classic Maritime. Come per le Capesize così anche le sorelle minori, le **Panamax**, hanno visto i noli su entrambi i bacini Pacifico ed Atlantico perdere qualche punto con veloci round diminuire rispettivamente di 6.000 e 2.800 dollari circa da inizio settimana. Oggi le rotte per veloci rounds valgono circa usd 25.000 in Atlantico e circa usd 21.500 in Pacifico; per il fronthaul si torna vicino ai 35.000 dollari al giorno e circa 13.000 per la rotta opposta di riposizionamento in Atlantico. Attività sul periodo pressoché tranquilla, ma ciononostante è interessante riportare alcuni fissati conclusi in settimana come: Mv *Inspiration* (80.700 dwt del 2010) fissata per 10 mesi con consegna India a usd 25.000 da parte di operatori GMI nonché la Mv *Star of RBD* (83.000 dwt del 2008) fissata da Cobelfret per 4/6 mesi a usd 25.350 al giorno e consegna Cina. Uguale sentimento negativo ha caratterizzato la settimana anche per le più piccole **Handymax/Supramax**. In Atlantico si è visto qualche maggiore movimento per i carichi di scrap dal Continente e per l'uscita dal Golfo con petcoke, mentre in India sono molte le navi aperte nei prossimi giorni e diversi i fissati caduti a soggetti specialmente nella seconda parte della settimana. Per vedere qualche numero più da vicino sulle rotte delle Supramax, l'uscita dal UsGulf per Continente o Mediterraneo vale circa 30.000 dollari al giorno per navi aperte in posizione (circa 11.000 la rotta opposta), mentre il viaggio sul Far East/PG per navi aperte in Mediterraneo e caricazione in Bsea rimane intorno 29/30.000 per le moderne Supramax. Qualche attenzione in più per periodi brevi rispetto alle Panamax, ed in quest'ottica si sono visti conclusi i seguenti fissati: la Mv *Banos A* (57.000dwt del 2010) è andata a Bunge per 3/6 mesi a usd 27.000 e consegna Med, mentre per nave e periodo molto simile in Far East (Singapore/Japan range) il nolo oggi vede affermarsi a circa usd 23.500 al giorno.

COMPRAVENDITA

La settimana appena trascorsa è stata abbastanza modesta in merito alle transazioni riportate. Il settore del Tanker risulta sempre statico e le compravendite riguardano maggiormente unità datate, tranne che per alcune offerte per navi modernissime ma

soggette a successiva conferma in merito alla vincita di alcuni bandi. Situazione simile per le navi da carico secco dove si evidenzia che, tranne per la MV OCEAN BARON (74.193 DWT - Costr. 2002 Namura) ceduta per circa 35 Mil di USD, le altre transazioni riguardano navi costruite entro il 2000. La demolizione rimane stabile con prezzi ben superiori ai 400 USD per LDT.

🔔 ALTRE NOTIZIE

Lo stoccaggio di greggio a bordo di petroliere probabilmente non aumenterà con l'approssimarsi della stagione invernale poiché non esistono margini di profitto per i trader. Secondo la banca di investimento americana JP Morgan, i trader perderebbero oltre 2,8 milioni di dollari se dovessero noleggiare una VLCC per tre mesi per tenere a bordo greggio Brent. Secondo molti armatori, la domanda per stoccaggio è aumentata nelle ultime settimane alimentando le speranze che un riemergere dello stoccaggio galleggiante potrebbe accentuare la ripresa stagionale della domanda e dei noli nel quarto trimestre e nei primi mesi del 2011. Il noleggio di una VLCC che può tenere a bordo 2 milioni di barili ad un nolo giornaliero di 40.000 dollari per un periodo di tre mesi, unitamente ai costi operativi giornalieri, porta il costo dello stoccaggio a 2,76 dollari a barile. Ma lo spread del *contango* a tre mesi per il greggio Brent è di solo 1,34 dollari per barile. Questo comporterebbe per i trader una perdita di 1,42 dollari a barile su tre mesi, o oltre 2,8 milioni di dollari per un pieno carico di VLCC di 2 milioni di barili. Il Brent a tre mesi è attualmente inferiore al prezzo a un mese, per cui a meno che la curva non si modifichi, è poco probabile che vi sia un ritorno ai livelli del 2009.

Secondo le previsioni della banca norvegese DnB Nor, i noli medi delle VLCC potrebbero non superare i 31.500 dollari al giorno nell'ultimo trimestre dell'anno, poiché una flotta in forte espansione e una minore domanda base tonnellate-miglia faranno aumentare la concorrenza sul mercato spot. Le scorte di greggio e distillati negli Stati Uniti sono particolarmente elevate e questo preoccupa poiché farà scendere la domanda di importazione e ridurrà la produzione delle raffinerie. Per gli armatori di navi moderne con un elevato debito residuo, il nolo medio sarà probabilmente al di sotto dei livelli breakeven giornalieri e inferiore del 40% in confronto ai 51.000 dollari al giorno che le VLCC realizzavano in media nel primo trimestre dell'anno. La previsione di un declino della produzione di greggio nel quarto trimestre 2010 e nel primo del 2011, e la possibilità che i volumi dal Medio Oriente verso occidente siano deludenti a causa delle scorte consistenti, porta a mettere in dubbio la forza del mercato nella stagione invernale. Ma se le prospettive per le VLCC non appaiono buone, per le Suezmax sono anche peggiori. Per le navi moderne in questa classe, i noli potrebbero aumentare solo di circa 3.000 dollari rispetto al trimestre in corso, a circa 22.000 dollari al giorno negli ultimi tre mesi dell'anno. Le scorte cinesi sono più difficili da valutare e questo rende incerte le previsioni future.

La domanda di portacontainer potrebbe superare l'offerta nel corrente anno, e per i mercati chiave dal Far East all'Europa è prevista una crescita del 15% mentre per la

rotta transpacifico l'espansione è stimata nel 12%. La domanda globale container è prevista in aumento dell'11,1% nel 2010, mentre la capacità della flotta crescerà del 9%. Questo fa seguito alla contrazione del 9,1% nel 2009 della crescita dei trasporti a container, la prima volta che questo è accaduto da quando la containerizzazione ebbe inizio a metà degli anni '50. Tuttavia, vi sono grossi interrogativi al momento circa le tariffe di trasporto che dopo aver raggiunto un picco in giugno, e in qualche caso eguagliando i livelli precedenti la crisi finanziaria, si sono appiattite negli ultimi mesi. La flotta globale a container, che ha avuto una espansione di 1,1 milioni di teu nel 2009, aumenterà di 1,4 milioni di teu nel corrente anno e di altri 1,1 milioni di teu nel 2011. L'espansione della capacità è stata del 6% nel 2009, molto meno della percentuale a due cifre in origine prevista ed è stimata nel 9% per il corrente anno. Circa il 30% delle nuove costruzioni previste in consegna dai cantieri nel corrente anno subirà ritardi o sarà cancellato, in confronto ad uno slittamento del 45% nel 2009. L'orderbook ammonta attualmente al 28% circa della flotta esistente. La demolizione ha contribuito a mantenere in equilibrio offerta e domanda negli ultimi 18 mesi. Sino ad ora dall'inizio dell'anno sono stati demoliti 110.000 teu, contro 370.000 nel 2009. Tra l'ottobre 2008 e il gennaio 2010, oltre 340 portacontainer sono state ritirate dalle tre maggiori correnti di traffico, dal Far East all'Europa, e dalle rotte transpacifiche e transatlantiche. Da allora, 198 nuove unità sono state aggiunte su queste rotte e la domanda ha superato la disponibilità di navi, in particolare per i servizi dall'Asia all'Europa.

La flotta globale delle navi refrigerate sembra destinata a proseguire nel suo lento declino per effetto della concorrenza delle portacontainer, sebbene gli armatori possano ancora contare su un alto livello di utilizzazione. Secondo il rapporto annuale di noti consulenti londinesi, questa flotta specializzata continua a diminuire e nel 2012 rappresenterà solo l'8,4% della capacità di trasporto refrigerato. La flotta globale di navi con circa 100.000 piedi cubi di capacità comprende 727 navi con un'età media di 22 anni, ed è in declino del 17% nell'ultimo decennio. Per contro, la flotta delle portacontainer registrerà la consegna di circa 735 navi nei prossimi due anni per una capacità di 4,1 milioni di teu. I volumi delle merci refrigerate trasportate via mare sono previsti aumentare notevolmente dopo il calo del 2009. Da qui al 2015, i volumi dei carichi refrigerati trasportati sono previsti aumentare di oltre 25 milioni di tonnellate. In termini merceologici, le due tipologie più importanti sono la carne e il pesce che rappresentano quasi la metà della prevista crescita. Le navi refrigerate specializzate difficilmente avranno una parte nella crescita anche se stanno registrando livelli elevati di utilizzazione. La loro sopravvivenza sarà determinata dalle azioni compiute da operatori di portacontainer, caricatori e persino governi, ma sino ad un certo punto rimarranno artefici del proprio destino. Anche il consolidamento tra operatori sarà probabile, come parte del declino gestito della flotta.

Il Novorossiysk Commercial Sea Port, quotato alla borsa di Londra, ha annunciato la sua intenzione di acquisire il porto di Primorsk nella Russia nord-occidentale. In

una dichiarazione rilasciata al London Stock Exchange, la NCSP ha reso noto che Novorossiysk si sta preparando ad acquisire il 100% del capitale del porto commerciale di Primorsk, nel quadro della strategia di investimento e sviluppo precedentemente annunciata per diversificare ed espandere la sua attività. L'acquisizione dell'importante terminale russo di esportazione di greggio creerebbe il maggiore singolo gruppo portuale. Tuttavia, restano da risolvere alcuni problemi. Gli osservatori russi ritengono che la transazione sia un modo per i proprietari di Primorsk, che ha smistato circa 75 milioni di tonnellate di greggio nel 2009, per prendere il controllo di Novorossiysk che in pratica equivale alla nazionalizzazione. La valutazione dei due porti è difficile, Primorsk era stimato a 5 miliardi di dollari lo scorso anno, mentre Novorossiysk ha una capitalizzazione di mercato di circa 3 miliardi di dollari. Il 14% circa del capitale azionario della NCSP è stato emesso a Londra nella iniziale offerta pubblica nel 2007. Il governo russo detiene una quota del 20% tramite il suo Federal State Property Management Agency. Una quota maggioritaria del 50,1% è di proprietà della compagnia privata Kadina registrata a Cipro, che si ritiene sia il veicolo finanziario di un gruppo d'affari russo.

La consistenza dell'orderbook mondiale rappresenta il pericolo maggiore per l'industria marittima e si ritiene che sia sconsigliato che armatori, banche e sostenitori continuino ad ordinare navi in tutti i settori di mercato, ma in particolare in quello delle bulkcarrier da carico secco, mentre i fondamentali non giustificano la costruzione di nuove navi. Gli ordinativi di petroliere, grandi bulkcarrier e portacontainer hanno visto alcune cancellazioni e un limitato quantitativo di consegne rimandate. Attualmente, sono in ordinazione ancora circa 200 petroliere VLCC, 150 Suezmax, 240 Aframax e Panamax e 250 Product Tanker Medium Range, la cui consegna è prevista da qui al 2013 e che collettivamente rappresentano un aumento del 28% della capacità corrente. Nel carico secco, oltre 550 Capesize, 900 Panamax e post-Panamax e 1.400 Handymax-Handysize saranno consegnate nello stesso periodo, e rappresentano un aumento di oltre il 55% della capacità della flotta da carico secco. L'orderbook di portacontainer superiori ai 3.300 teu supera le 400 navi che faranno quasi raddoppiare la capacità della flotta per le portate maggiori. Tuttavia, le previste consegne potrebbero risultare inferiori a causa delle cancellazioni e dei ritardi, per cui l'orderbook potrebbe essere pari al 15% della flotta corrente, inferiore quindi al 30% previsto all'inizio della crisi finanziaria. Nel settore dei container, la ripresa dei traffici e delle tariffe ha allentato i timori sebbene i profitti del settore non abbiano ancora compensato le perdite iniziate nel 2008 e che si sono estese sino al dicembre 2009. Se si vuole equiparare la proiezione della domanda con la prevista disponibilità di navi, i traffici globali dovrebbero crescere del 7% l'anno per assorbire l'eccedenza di capacità di tutte le nuove costruzioni che verranno consegnate sino al 2013. È molto difficile che questo possa accadere anche perché esiste il rischio che le economie occidentali, oberate da un enorme indebitamento, possano registrare una seconda recessione. Considerate le condizioni di indebolimento delle due più forti economie mondiali,

gli Stati Uniti e l'Eurozona presi collettivamente, è più probabile una crescita simile a quella tra il 1981 e il 1990 quando i traffici via mare aumentarono solo dello 0,9% annuo.

Il gruppo armatoriale sudcoreano STX Pan Ocean ha concluso un contratto di trasporto della durata di 20 anni, per un valore equivalente a 430 milioni di dollari, con la Posco, il secondo maggiore produttore di acciaio del mondo. Il contratto prevede il trasporto di 36,3 milioni di tonnellate di carbone e minerale di ferro dall'Australia alla Corea del Sud nei prossimi due decenni a partire dal 2011. Annualmente, questo corrisponde ad oltre 1,8 milioni di tonnellate equivalenti a 10 round trip di una Capesize, anche se questo può apparire ambizioso dato che ciascun viaggio richiederà 30 giorni circa e la congestione portuale nel prossimo futuro è prevista a livelli elevati. Calcolando una media di 21,5 milioni di dollari l'anno, alla Posco costerà circa 11,90 dollari per tonnellata trasportare le materie prime, un prezzo competitivo in confronto ai costi correnti del nolo tra l'Australia e l'Asia. La flotta della STX Pan Ocean comprende 10 bulkcarrier di capacità superiore a 150.000 dwt con altre 20 in ordinazione per consegna entro i prossimi tre anni. Il contratto è uno dei molti contratti a lungo termine conclusi con importanti produttori o utilizzatori di carbone e minerale di ferro. La compagnia sudcoreana è legata al gigante brasiliano Vale, che ha noleggiato otto VLOC in ordinazione per conto della STX Pan Ocean per contratti di durata superiore a due decenni ciascuno. Attualmente, i contratti a lungo termine sottoscritti dalla STX Pan Ocean ammontano al 35% dell'attività della compagnia, ma le previsioni sono di portare questa percentuale al 50%. Contemporaneamente all'annuncio della STX Pan Ocean, la compagnia armatoriale giapponese NYK ha reso noto di aver firmato un contratto della durata di 12 anni con la BHP Billiton per il trasporto di minerale di ferro dall'Australia occidentale alla Cina con inizio dal 2013, in cui verranno usate le nuove costruzioni da 250.000 dwt della NYK. Il contratto prevede un volume annuo di circa 2,7 milioni di tonnellate pari a quasi 11 round trip per anno. Si tratta del primo contratto a lungo termine tra la NYK e la BHP Billiton che rafforza i legami tra le due compagnie. La NYK Line è la proprietaria di sette VLOC in servizio e ne ha altre 13 in ordinazione, in aggiunta a un gran numero di navi noleggiate.

Il gigante del settore agro-industriale Cargill International sarebbe il maggiore operatore del mercato dei derivati di carico secco, con 230-250 milioni di tonnellate di merci l'anno pari al 25% dell'intero mercato. Un esponente della compagnia privata ha precisato che gli FFA superano di due terzi i volumi fisici trasportati annualmente dalla Cargill che sono ammontati a 150 milioni di tonnellate nel 2009, per un nolo annuo di 3 miliardi di dollari e 250-350 navi a timecharter in qualsiasi momento. Gli FFA hanno permesso alla Cargill, settimo maggiore esportatore nordamericano, la flessibilità per rimanere competitiva e gestire il rischio. Questo è particolarmente importante per la conclusione di timecharter a lungo termine a livelli di mercato elevati, o di contratti di trasporto con compagnie siderurgiche a

noli più bassi. Il 60% circa dell'attività della Cargill riguarda il trasporto di prodotti per clienti esterni, tra cui BHP Billiton, Rio Tinto e un certo numero di compagnie elettriche europee. La volatilità annualizzata delle Capesize ha raggiunto un picco del 119% durante la crisi dei mercati nel 2008 ma è ora scesa al 40%. La Cargill ha trasportato annualmente 250.000 teu di carico in container, principalmente cibi confezionati, carni congelate o refrigerate, prodotti agricoli alla rinfusa e recentemente rottami di metallo dal Nord America alla Cina.

I nuovi ordinativi ricevuti dai cantieri cinesi sono aumentati a 44,5 milioni dwt nei primi otto mesi dell'anno, da 8,7 milioni dwt nello stesso periodo dello scorso anno. Nel solo mese di agosto, i cantieri del Paese hanno ottenuto nuovi ordinativi per 11,2 milioni dwt. L'orderbook complessivo ammontava a fine agosto a 194 milioni dwt, un aumento del 3,1% in confronto a 188,2 milioni dwt alla fine del 2009. Tra gennaio ed agosto, il totale dei volumi completati è salito del 72,7% a 40,4 milioni dwt, in confronto a 23,3 milioni dwt nell'analogo periodo del 2009. Del quantitativo completato nel corrente anno, 33,1 milioni dwt o l'81,9% ha riguardato navi per l'export. Tuttavia, secondo un analista cinese, sebbene i nuovi ordinativi siano maggiori dei volumi completati tra gennaio ed agosto, il miglioramento potrebbe essere di breve durata. L'associazione dei costruttori navali cinesi ha previsto il mese scorso una crescita del 73% soltanto nel 2010 poiché il ritmo degli ordinativi continuerà a rallentare nella restante parte dell'anno come risultato della instabilità delle condizioni di mercato.

Il Registro navale liberiano ha registrato una crescita del 10% dall'inizio dell'anno eguagliando quella dell'intero 2009. La seconda bandiera del mondo conta ora 3.405 navi per un totale di 7 milioni di tonnellate di registro lordo. Mr. Scott Bergeron, dirigente del Registro, intervenendo nei giorni scorsi a Londra alla International Chamber of Shipping Conference, ha accusato alcuni armatori di scegliere la bandiera sulla base delle opportunità che offre di aggirare le normative internazionali. Esiste una ampia serie di fattori da considerare nel giudicare la performance degli Stati di bandiera, il prezzo è solo uno di essi ma invariabilmente dà origine a malintesi. I costi di registrazione diretti normalmente ammontano a meno della metà dell'1% dei costi operativi della nave, ma sarebbe sbagliato considerare il prezzo un equivalente del costo. Gli Stati di bandiera responsabili cercano attivamente di raggiungere la piena adesione alle normative sia interne che adottate su base internazionale. La Liberia è il primo Stato che ha ratificato la Maritime Labour Convention che sino ad ora è stata ratificata solo da pochi Paesi europei.

Il porto di Shanghai ha alla fine superato Singapore in termini di produttività container nei primi otto mesi dell'anno quando ha smistato 19,06 milioni di teu in confronto a 19,01 milioni di teu per Singapore. I risultati di Singapore rappresentano un aumento del 13% sullo stesso periodo dello scorso anno, mentre Shanghai ha avuto una crescita del 19,1% su base annua. Singapore ha guidato la

strada sino ad aprile, quando Shanghai ha eclissato il suo rivale asiatico su base mensile, per effetto di una forte ripresa delle esportazioni cinesi verso gli Stati Uniti e l'Europa. Tutti eccetto due dei porti più attivi del mondo nel 2009, sono in Asia. Tuttavia, alcuni analisti mettono in dubbio la validità di questo confronto, in quanto i due porti hanno ruoli diversi nel mercato asiatico e non sono diretti concorrenti. Infatti, il porto di Shanghai tratta prevalentemente le esportazioni a container cinesi dal delta del fiume Yangtze, mentre il porto di Singapore provvede servizi di trasbordo per le merci in container per i paesi del sud-est asiatico.