



Genova, 22 Novembre 2010

No. 1455

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 46 (15/19 Novembre 2010) CISTERNE

Le festività religiose nel mondo arabo hanno fatto rallentare l'attività di noleggio di VLCC dal Medio Oriente per cui i noli si sono indeboliti, ma in chiusura di settimana trader ed operatori asiatici hanno approfittato del mercato più debole per coprire i loro carichi alleggerendo la lista delle navi presenti nell'area. Con un mercato più equilibrato tra numero di carichi e presenza di navi, i noli sono quindi risaliti da circa 20.000 dollari equivalente timecharter di inizio settimana a 30.000 dollari in chiusura. Gli armatori hanno ora meno incentivi a far zavorrare le navi verso l'Atlantico per fissarle dal West Africa, col risultato che i noli per il Golfo americano potrebbero ulteriormente rafforzarsi rispetto ai livelli correnti di Ws 67,5 pari a circa 29.930 dollari al giorno. Le **Suezmax** sono state favorite dai ritardi per il transito degli Stretti turchi, saliti a 10 giorni in entrata e sette in uscita. In questa situazione, gli armatori sono molto interessati ai viaggi dal Mar Nero al Mediterraneo poiché le controstellie, (un extra che compensa gli armatori per i ritardi subiti dalla nave) permettono di aumentare i profitti di circa 750.000 dollari per un viaggio da Novorossiysk ad Augusta. I noli per questi viaggi sono saliti sino a Ws 122,5 equivalente a 45.280 dollari al giorno. Dal West Africa al Golfo americano, i noli sono rimasti praticamente invariati, chiudendo la settimana a Ws 109 o 25.564 dollari al giorno dai precedenti Ws 112 o 30.126 dollari. Le festività del Thanksgiving da mercoledì pomeriggio sino a lunedì 29 novembre, faranno anticipare l'attività di noleggio per date sino al 15 dicembre. Le **Aframax** che operano in Mediterraneo potrebbero avvantaggiarsi del rafforzamento delle Suezmax che ha convinto alcuni noleggiatori a ripartire i carichi su navi più piccole. Tuttavia, un possibile miglioramento potrà al massimo far arrivare i noli a coprire i costi operativi di circa 7.500 dollari al giorno. La flotta globale delle Aframax crescerà del 4% nel corrente anno a circa 665 unità e la pressione delle nuove costruzioni sul mercato limiterà qualsiasi ripresa dei noli. Si ha notizia di un noleggiatore che ha inizialmente fissato una Suezmax con soggetti per un viaggio inter-Med. a Ws 112,5 (pari a oltre 30.000 dollari al giorno) ma ha poi deciso di suddividere il carico su due Aframax con un consistente risparmio. Gli armatori che hanno navi in Mare del Nord sperano che i miglioramenti del Mediterraneo si trasmettano anche a queste aree. In ottobre, il balzo di fine mese aveva fatto salire i noli a Ws 102,5 che si calcola equivalga a 12.000 dollari al giorno. Le **Product Tanker pulite** continuano a registrare condizioni deludenti per i viaggi attraverso l'Atlantico a causa di una abbondanza di navi in Continente. I noli sono rimasti invariati a Ws 125 base 37.000 tonnellate da UK Cont. alla costa atlantica americana. Nonostante un certo numero di fissati di Large Range 1 dal Continente al Far East la lista di navi è consistente e le LR1 dal Baltico agli Stati Uniti sono state fissate a Ws 120 per 60.000 tonnellate. Le Handysize che operano in Nord Europa hanno avuto una maggiore domanda ma i noli sono rimasti fermi a Ws 177,5 per carichi da 22.000 tonn. Poche variazioni anche nei Caraibi con noli di Ws 135 per 38.000 tonnellate a destinazione della costa atlantica americana e Ws 100 per i viaggi di ritorno in Continente con gli stessi quantitativi. Il mercato ad est di Suez ha registrato un imprevisto aumento dei noli e le LR1 sono state fissate per 55.000 tonn. di nafta dal Medio Oriente al Giappone a Ws 137,5 pari ad un equivalente timecharter di 9.750 dollari al giorno. Le LR2 sulla stessa rotta per 75.000 tonn. di carico hanno ottenuto noli sino a Ws 135 che corrisponde a circa 17.000 dollari al giorno. Carichi di jet-fuel da 65.000 tonnellate dal Medio Oriente a UK Cont. sono stati coperti a 1,8 milioni di dollari lumpsum. Le Medium Range sono state fissate da Singapore al Giappone a noli di Ws 140 con 30.000 tonnellate.

CARICO SECCO

Per il mercato delle **Capesize** la settimana è testimone di una continua discesa delle rate con il BCI che perde circa 200 punti e la rata media TC che arriva a 33128. Vale, non essendo presente in Atlantico, ha contribuito a questa depressione dei livelli in quanto le navi che zavorrano dal Far East sono un numero abbastanza considerevole sperando che Dicembre possa portare più attività. Il Transatlantic Round Voyage è sui 35/36000 usd ma comunque, come appena detto, rimane abbastanza tranquillo. In Pacifico si riportano alcuni fissati negli ultimi giorni della settimana quando i noli vedono un calo più deciso. Il Round Voyage è sui 29000 usd mentre il fronthaul è sui 50000 usd, il backhaul rimane abbastanza fermo ed è ora sui 18000 usd. Per il periodo, da evidenziare la '*Aeolian Glory*' (158000 dwt) fissata per 14/16 mesi dely Rizhao a 26000 usd. Anche per le **Panamax** si ha un trend costante in negativo e negli ultimi giorni alcuni noleggiatori hanno cercato del tonnello per short period approfittando del mercato. I carichi di minerali sono in aumento ma sono molte le navi aperte in Med/Continentale fino a fine Novembre che hanno difficoltà nel trovare impiego e si vedono alcuni armatori fissare backhauls a livelli sotto il mercato. Quello che ci si aspetta è che la Cina approfitti di questo momento per nuovi ordini. In Atlantico il Round voyage riporta 15000 usd mentre il fronthaul è sui 24000 dollari. Nel bacino del Pacifico le rate vedono una perdita abbastanza significativa, l'Indonesia/Cina fissato poco tempo fa a 22000 usd ottiene ora 15/16000 usd, più conveniente per le Supramax, e la settimana entrante purtroppo non prospetta un andamento migliore. Per le **Handy/Supramax**, i noli sono ancora in calo in particolare in Golfo dove il USG-Med perde 2000 usd/giorno sfiorando 23000 usd e il Med- Usg è sui 8/8500dollari. Il sentimento anche per questo size è abbastanza incerto in quanto alcuni vedono in questo momento le rate aver toccato il fondo, mentre altri, più pessimisti, temono che si possano raggiungere livelli ancora più bassi nella prima parte di Dicembre. In Pacifico si vede una rilevante discesa dei noli anche grazie al divieto di esportazione di minerale in India da parte della Corte Suprema che ha aumentato i porti da cui non è possibile caricare, sempre per preservare le risorse del materiale destinato alle acciaierie locali, portando delle conseguenze sul mercato cinese. Il Pacific Round Voyage riporta fissati anche intorno ai 10/11000 usd mentre il backhaul è sui 9000 usd. La nave *Pollux* (32071 dwt) dely Rotterdam ottiene 14000 usd per 3/5 mesi per conto Cargill.

COMPRAVENDITA

Molte le vendite riportate nella scorsa settimana che riguardano un po' tutti i size di navi sia da carico secco, moderne o meno, che le petroliere. Tra le altre, si evidenzia la MT "*PACIFIC LAGOON*" (305.839 DWT - Costr.1999 Mitsubishi) acquistata dai cinesi della Grand China Tankers per la cifra di circa 55 Mil. di USD mentre la MT "*MOUNT OLYMPUS*" (40.011 DWT - Costr. 2003 Saiki) è stata ceduta per circa 24,5 Mil. di USD. Nel settore del carico secco, sebbene il periodo si stia dimostrando in calo, la brasiliana VALE, nonostante il ragguardevole numero di nuove navi da 400.000 dwt ordinate, ha acquistato due petroliere, le MT "*ALPHARD STAR*" e la MT "*SUHAIL STAR*" da 301.858 DWT Costr.1994 e 1995 per circa 27 Mil. di USD l'una per un progetto di conversione per il trasporto di minerale di ferro. Compratori cinesi hanno acquistato, sulla base di un t/c back al venditore per 7 anni a circa 21.400 USD/giorno, la MV "*BENEDETTA D'AMATO*" (92.500 DWT - Costr. 2010 Jiangsu) per la cifra di 45 Mil. di USD; ancora i cinesi sono i compratori di una Supramax, la MV "*CHANE NAVIGATOR*" (55.000 DWT - Costr. 2010 Jiangsu) per 30 Mil di USD. Il mercato delle nuove costruzioni è sempre piuttosto attivo,

tra gli altri, la PAC BASIN ha ordinato 6+2 x 35.000 DWT presso il cantiere Jiangmen Nanyang in Cina per circa 25,5 Mil. di USD l'una e 4 x 58.100 DWT presso la Tsuneishi per circa 32,8 Mil. di USD per unità con consegna tra il 2012 ed il 2013. La Metrostar ha ordinato 4+4 x 3.500 teu presso la SPP in Korea con consegna tra il 2013 e il 2014. Anche la NYK ha ordinato 3 x 92.500 dwt presso Imabari con consegna 2014 a circa 40 Mil. ognuna, inoltre hanno anche firmato un contratto per 10 x 70.000 DWT presso Oshima a circa 42 Mil. di USD l'una progettate specificatamente per il trasporto di merci "leggere" come grano, soia ecc. con consegna 2011-2013. L'Indiana Shipping Corp. ha ordinato 2 x 317.000 DWT presso il cantiere di Jiangsu Rongsheng/ Cina per circa 110 Mil. di USD ed inoltre 3 x 6.500 Teu presso la STX in Cina a 83 Mil. di USD l'una.

🔦 ALTRE NOTIZIE

Molte delle circa 110 nuove VLCC che lasceranno i cantieri di costruzione nei prossimi due anni non riusciranno a realizzare utili sufficienti a coprire i loro costi operativi e ripagare il debito, essendo state ordinate a prezzi record. L'eccezionale espansione tra il 2004 e il 2008, quando i noli delle VLCC balzarono a oltre 100.000 dollari al giorno, diede il via ad un programma molto intenso di nuove costruzioni. Prezzi sino a 175 milioni di dollari furono pagati per le VLCC, e le nuove petroliere che stanno per entrare in servizio incontreranno un mercato estremamente diverso. Per gli armatori è ormai impossibile ottenere noli sul mercato spot al di sopra del livello di pareggio che si stima sia per queste navi mediamente di 55.000 dollari al giorno. Non è ipotizzabile che si possa ritornare a utili di 50.000 e 100.000 dollari al giorno come in passato poiché il boom durato quattro anni che ha prodotto queste cifre si è verificato una volta in 25 anni. Attualmente, i prezzi delle nuove costruzioni sono ritornati a 100 milioni di dollari circa. La pratica di noleggiare VLCC per stoccaggio galleggiante che aveva fatto salire i noli all'inizio dell'anno, si è conclusa e le modalità nel trading di futures di greggio difficilmente si ripeteranno nel 2011. Anche i noli per un anno di timecharter per una VLCC hanno perso il 20% negli ultimi cinque mesi, passando da 45.000 dollari al giorno del luglio scorso a 30.000 dollari in novembre. Più di 100 VLCC sono state ordinate nel 2008, ma la crisi finanziaria alla fine di tale anno ha prodotto una contrazione della domanda globale di greggio per la prima volta in 28 anni facendo crollare i noli spot. Tuttavia, i prezzi di costruzione diminuiti del 30-40% hanno contribuito a dare il via ad una nuova ondata di ordinativi, 21 VLCC nel 2009 e altre 40 nel 2010. Si stima che la flotta delle VLCC di 560 unità aumenterà del 10% circa o di altre 60 unità nel 2011, di 54 navi nel 2012 e di altre 37 nel 2013. Queste stime tengono conto dei ritardi e delle demolizioni delle navi più vecchie. Gli analisti dubitano che la migliorata domanda di greggio assorbirà il gran numero di nuove unità che verranno consegnate nei prossimi due o tre anni.

L'industria marittima siede su una bomba a orologeria, nella forma di irrisolte ristrutturazioni e bancarotte rimandate. Molte compagnie sono vulnerabili e largamente sopravvalutate e, come risultato delle nuove normative, le banche saranno sempre più propense a costringere le compagnie che non si sono sufficientemente impegnate a sanare i loro bilanci ad accettare fusioni o ad essere

assorbite. Il problema più pressante per le compagnie armatoriali non è quello della mancanza di finanziamento bancario ma come disporre di quello che è già stato concesso. Molte compagnie pubbliche hanno significativi ammortamenti dei prestiti in scadenza nei prossimi anni che sarà ora estremamente difficile rifinanziare. Di più immediata preoccupazione, tuttavia, è il riemergere di inadempimenti degli accordi per i quali esoneri temporanei erano stati concessi lo scorso anno ma che in molti casi non sono stati rinnovati. Questo, in aggiunta al forte ammontare di debiti che le compagnie armatoriali devono ripagare nei prossimi tre anni metterà a dura prova le risorse della maggior parte delle compagnie. L'assurdità di compagnie che raccolgono più capitale per pagare i dividendi, che è l'unico modo che hanno per sostenere il valore dei loro titoli azionari, prelude a vendite forzate di proprietà, cancellazione di contratti di costruzione e in alcuni casi completa insolvenza.

La costruzione navale mondiale potrebbe essere in procinto di subire un ulteriore consolidamento per il significativo surplus di capacità che si sta profilando, una volta che l'orderbook corrente sarà stato completato. Lo sostiene un noto gruppo di analisti londinesi precisando tuttavia che la flessibilità che ha permesso ai costruttori più importanti di aumentare drammaticamente la produzione dovrebbe anche consentire di ridurla. La posizione dominante della Corea del Sud, Cina e Giappone risulterà rafforzata poiché altre nazioni costruttrici di navi saranno sempre più emarginate. Gli armatori dovrebbero resistere alla tentazione dei prezzi competitivi ordinando navi che il mercato non richiede. Questo è successo nel boom di mercato del 2005 e 2008 e accadrà ancora a meno che non si decida di tagliare la capacità. Il fabbisogno del mercato di portarinfuse secche è indicato dagli analisti per gli anni 2010-2014 in circa 34,5 tonnellate lorde compensate, in confronto ad un orderbook di ben 60,2 tlc, una differenza di 25,7 tlc. Per le petroliere da greggio, la differenza è di 8,9 milioni tlc e per le portacontainer di 2,3 milioni tlc. La demolizione contribuirà a moderare l'aumento netto dell'offerta per alcuni settori nei prossimi anni ma sarà insufficiente ad assorbire la capacità in eccedenza. Livelli elevati di demolizione sono possibili per le bulkcarrier, dato il profilo di età della flotta e i mercati dei noli deboli. La rimozione delle navi a scafo singolo aiuterà a compensare parte delle petroliere in ordinazione ma quando questo naviglio sarà stato eliminato la demolizione rimarrà limitata, poiché l'età media delle petroliere da greggio è intorno a 11 anni soltanto.

Le petroliere Medium Range si stanno rivelando il migliore investimento per gli armatori grazie ad un gap di due anni nei nuovi ordinativi ai cantieri. La flotta delle MR (25.000-55.000 dwt) è rapidamente cresciuta e circa 550 navi si sono aggiunte alla flotta negli ultimi cinque anni, per un totale di 1.780 navi, con un aumento della disponibilità del 26%. Ma dopo il 2011, l'espansione della flotta è prevista diminuire e a questo farà riscontro l'entrata in produzione di nuove raffinerie in Arabia Saudita e in India che genererà un aumento dei trasporti di prodotti petroliferi. Circa 219 MR furono ordinate nel 2006 e altre 196 nel 2007 seguite da 103

nel 2008. Ma nel 2009, solo 27 sono state ordinate ai cantieri e altre 22 dall'inizio dell'anno. Tra il novembre 2010 e il dicembre 2012, la crescita della flotta MR è prevista nel 4%. L'attivazione di nuove raffinerie in Arabia Saudita e sulla costa occidentale indiana farà salire la domanda di trasporto di 2 milioni di barili al giorno, o circa 100 milioni di tonnellate l'anno. Questi centri di esportazione di prodotti raffinati entreranno in attività proprio quando l'espansione della flotta di MR diminuirà, anche se si ritiene che un extra di 14,5 milioni dwt di naviglio pulito sarà necessario per trasportare i prodotti puliti. Il 2011 sarà ancora un anno pesante per gli armatori, tuttavia leggermente migliore che il 2010 che è considerato molto negativo, ma le prospettive per le MR sono molto migliori che non per le VLCC. Circa 25 MR sono state riportate vendute nel 2010 poiché gli acquirenti hanno approfittato dei prezzi più bassi ora scesi del 40% rispetto a due anni fa.

La compagnia saudita Vela International Marine ha venduto due delle restanti tre VLCC a scafo singolo per 27 milioni di dollari ciascuna alla compagnia brasiliana offshore OGX Petroleum & Gas. Vela, sussidiaria della Saudi Aramco, ha progressivamente venduto dall'agosto 2008 13 VLCC a scafo singolo avendo ricevuto in consegna dai cantieri sudcoreani Daewoo le nuove unità del suo programma di modernizzazione della flotta del valore di vari miliardi di dollari. Oltre all'ultima VLCC, la *Homan Star* di 319.286 dwt che verrà consegnata il mese prossimo, Vela si è liberata della *Suhail Star* costruita nel 1994 e della *Alphard Star* del 1995. Entrambe queste navi verranno convertite in unità per lo stoccaggio o la produzione in Brasile dove la OGX Petroleum & Gas ha in corso importanti programmi di esplorazione petrolifera offshore. Il prezzo di 27 milioni di dollari è considerato molto soddisfacente poiché le VLCC a scafo singolo hanno ottenuto recentemente 13 milioni di dollari dai demolitori. Vela aveva ricavato in precedenza 23 milioni di dollari per l'ultima VLCC a scafo singolo venduta, un prezzo già considerato il massimo nel mercato corrente. Le ultime due navi avrebbero ottenuto un premio essendo considerate nelle migliori condizioni per la loro età. Tuttavia, il prezzo di 27 milioni di dollari si confronta con i 47 milioni che Vela ricavò al picco del ciclo marittimo dalla *Carina Star*, la prima VLCC a scafo singolo della flotta ad essere venduta. L'ultima VLCC a scafo singolo rimasta nella flotta Vela, che comprende 22 petroliere, è la *Gemini Star* costruita nel 1995. I produttori brasiliani di minerale Vale hanno acquistato da cinque a sette VLCC a scafo singolo dalla compagnia saudita, tutte da essere convertite presso un cantiere asiatico in Very Large Ore Carriers. Il valore delle VLCC a scafo singolo è caduto bruscamente negli ultimi 12 mesi con l'avvicinarsi della scadenza per la messa al bando alla fine del corrente anno. In base alle normative IMO, le petroliere a scafo singolo saranno escluse dai traffici a meno che non abbiano meno di 25 anni e siano dotate del permesso dal loro registro di bandiera e dei Paesi dove compiranno operazioni di carica e scarica.

La Pacific Basin Shipping di Hong Kong ha annunciato l'ordinazione di 10 bulkcarrier da carico secco nell'ambito del suo programma di espansione della

flotta per un valore complessivo di 284 milioni di dollari. Sei Handysize da 35.000 dwt verranno costruite dai cantieri cinesi Jiangmen Nanyang per 25,5 milioni di dollari a nave per prevista consegna dalla seconda metà del 2012 alla prima metà del 2013. Le opzioni per altre due navi da consegnarsi nel secondo semestre del 2013 sono state confermate allo stesso prezzo. Le restanti quattro nuove costruzioni saranno Supramax da 58.100 dwt e verranno costruite in Cina dai cantieri Tsuneishi Group ad un prezzo di 32,85 milioni di dollari a nave per consegna nel 2013. A inizio novembre, la flotta globale comprendeva 2.107 bulkcarrier Handymax e 2.995 Handysize con rispettivamente 809 e 834 navi in ordinazione nelle due categorie. La flotta complessiva delle bulkcarrier è aumentata del 13,2% dal 2009 al 2010, in confronto al 9,9% dal 2008 al 2009. Le ordinazioni della Pacific Basin portano a 29 gli acquisti di navi e i noleggi a lungo termine, di cui 19 navi di proprietà e 10 a noleggio. La compagnia sarebbe più portata ad ordinare nuove costruzioni piuttosto che acquistare navi di seconda mano, per la differenza di prezzo trascurabile tra le due forme di acquisizione, e anche perché vuole una flotta rinnovata con miglioramenti della progettazione. In ottobre, la Pacific Basin aveva previsto che le bulkcarrier Handysize e Handymax avrebbero avuto una ripresa stagionale da questo mese sino all'inizio del prossimo anno. La domanda di rinfuse minori era prevista in miglioramento per effetto del dollaro debole che avrebbe avuto un impatto positivo sui segmenti delle Handysize e Handymax a fronte di un aumento della domanda di grano, minerale di ferro e carbone. Anche i traffici indiani sono previsti in netta ripresa dopo la fine della stagione dei monsoni, così come i trasporti di grano americano su lunghe distanze in seguito alla sospensione delle esportazioni russe di frumento.

Una ripresa della domanda asiatica di gas naturale liquefatto ha rafforzato il mercato nel terzo trimestre assorbendo un eccesso di capacità di navi sul mercato spot e alleviando i timori che il calo delle importazioni americane potesse indebolire il settore. La domanda di LNG da parte della Cina nei nove mesi sino a fine settembre si è impennata del 70% rispetto allo stesso periodo del 2009 raggiungendo 6,8 milioni di tonnellate. I consumi cinesi di gas naturale sono previsti raggiungere 7,6 miliardi di metri cubi nel corrente anno. Singapore, Vietnam, Malaysia e Indonesia stanno anch'essi aumentando la domanda poiché il gas naturale è il modo meno costoso perché questi Paesi possano raggiungere i loro obiettivi di riduzione delle emissioni. Anche economie sviluppate come Giappone, Taiwan e Corea del Sud stanno aumentando il loro consumo di LNG. La domanda asiatica è prevista assorbire i volumi che dal Medio Oriente e dal West Africa avrebbero dovuto essere forniti agli Stati Uniti e che ora andranno ai Paesi asiatici. Il rilevante aumento della domanda asiatica di LNG ha cancellato le preoccupazioni degli armatori che la flessione della domanda americana potesse paralizzare il mercato, e indebolire il settore delle metaniere. Il mercato è migliorato notevolmente nell'ultimo trimestre, tre delle otto metaniere di Maersk LNG che erano rimaste inattive nella prima metà dell'anno, sono state recentemente

noleggiate a breve termine. Si ipotizza che la ripresa potrebbe continuare anche nel prossimo anno.

Nonostante l'entrata in servizio di portacontainer di grandi dimensioni, da 13.000 teu e oltre, la quota nella flotta globale delle più importanti compagnie di linea rimane praticamente invariata. Infatti, i primi 20 operatori avevano alla fine di settembre una quota del 72,7% (11,7 milioni di teu), in leggero aumento rispetto al 71,7% del 2009, ma senza differenze rispetto al 2006. Questo confermerebbe che operatori di nicchia e nei mercati regionali continuano a mantenere la loro posizione. Inoltre, l'entrata nei servizi di linea della Containership Co. e di compagnie come Hainan Pan Ocean Shipping, Grimaldi e Matson Navigation, conferma l'esistenza di un secondo livello molto attivo di operatori. Nel gruppo dei primi 20 operatori, si sono registrate modeste variazioni, cinque hanno migliorato la loro posizione in classifica e otto hanno occupato posizioni inferiori rispetto a 12 mesi fa. Nella maggior parte dei casi, le variazioni sono state dell'ordine di solo una o due posizioni, ma la CSAV di Valparaiso è salita di otto posizioni piazzandosi all'ottavo posto e la NYK del Giappone è retrocessa di cinque posti collocandosi al 14°. Il primo posto è sempre occupato dal gruppo AP Moller-Maersk, tuttavia la sua quota della flotta globale è scesa dal 13% del 2009 al 12,2%, mentre la seconda classificata Mediterranean Shipping Co. ha ridotto il divario come numero di slot dal 30% al 20%. La situazione fa prevedere che in futuro la MSC potrebbe piazzarsi al primo posto, un notevole risultato per una gestione familiare rispetto ad una societaria. CMA CGM è rimasta nella terza posizione con una quota di mercato in aumento dal 7,2% al 7,5% e APL ha superato Evergreen piazzandosi al quarto posto. La Evergreen, tuttavia, sta lottando e la caduta dei prezzi di costruzione l'ha portata ad ordinare 10 portacontainer da 8.400 teu e due da 10.700 teu presso la Daewoo.

I riscatti richiesti dai pirati somali stanno aumentando notevolmente, da una media di un milione di dollari nel 2008 sono saliti a circa 4 milioni di dollari nel corrente anno e sembra non esservi alcun limite alle estorsioni richieste. Gli armatori devono affrontare un difficile dilemma: non possono lasciare l'equipaggio e la nave nelle mani dei pirati a tempo indefinito e l'intervento militare è poco probabile, per cui non hanno altra scelta se non quella di negoziare un riscatto. Il livello generale dei riscatti pagati appare in costante aumento, dai 2 milioni di dollari dello scorso anno si è passati a 4 milioni di dollari e in qualche caso a cifre molto più alte. Ad esempio, per la VLCC *Sirius Star* sarebbe stato pagato nel 2009 un riscatto di 3 milioni di dollari, ma all'inizio di quest'anno i pirati avrebbero ottenuto 6 milioni di dollari per la VLCC *Maran Centaurus* e per un'altra VLCC la *Samho Star* questo mese la cifra sarebbe stata addirittura di 9,5 milioni di dollari. L'aumento evidente dei riscatti pagati attira l'attenzione sull'importanza della procedura e delle tattiche richieste nelle negoziazioni per ottenere il rilascio degli equipaggi e delle navi. Questo è importante anche per gli assicuratori. In pratica, sono gli assicuratori scafo e rischi guerra che sono più attivamente coinvolti nell'organizzare le trattative. Una

volta che l'armatore ha la conferma che la nave è stata sequestrata dai pirati, informerà i suoi assicuratori che a loro volta contatteranno una compagnia di consulenza specialistica come la ASI Global che si incaricherà di condurre le trattative.