



Genova, 20 Dicembre 2010

No. 1459

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 50 (13/17 Dicembre 2010) CISTERNE

I noleggiatori sono riusciti ad avere la meglio nel mercato spot delle VLCC facendo arrivare in mercato molto lentamente gli ultimi carichi per dicembre che complessivamente dovrebbero ammontare a circa 120. Di conseguenza, i noli sulla principale rotta di traffico dal Medio Oriente al Giappone sono scesi a Ws 51 o 7.649 dollari al giorno. Al momento non vi è alcuna premura di fissare i carichi di gennaio e se non fosse stato per l'approssimarsi del Natale e l'urgenza di fissare gli ultimi carichi, si sarebbe avuto un mercato anche peggiore. In West Africa, l'interesse per le VLCC è diminuito poiché i noleggiatori hanno preferito fissare la maggior parte dei carichi su navi più piccole. Per le **Suezmax** sono in arrivo più carichi dal West Africa per il Golfo americano la prossima settimana, in previsione delle festività di fine anno. I noleggiatori hanno tentato spingere i noli sotto Ws 100 che equivale a circa 24.000 dollari al giorno, ma gli armatori hanno opposto resistenza riuscendo a mantenere livelli di Ws 102,5. E con un maggior numero di noleggiatori in mercato la prossima settimana per fissare i carichi dei primi 10 giorni di gennaio, gli armatori di navi in posizione saranno favoriti. In contrasto con il mercato dell'Atlantico, il Mediterraneo e Mar Nero potrebbe perdere parte dei miglioramenti ottenuti. L'attività nella settimana è stata scarsa e i ritardi per il transito del Bosforo sono diminuiti a circa 13 giorni, mentre i programmi di gennaio sono attesi per la prossima settimana. I noli dal Mar Nero al Mediterraneo sono scesi a Ws 121,7 o 35.748 dollari al giorno, da un massimo di Ws 131 e 43.000 dollari al giorno di tre settimane fa. Anche se i profitti delle **Aframax** in Nord Europa hanno raggiunto 60.000-70.000 dollari al giorno, noli molto più bassi nei mercati asiatici e mediorientali hanno fatto scendere la media del Baltic Exchange a circa 30.000 dollari al giorno. Tuttavia, una ripresa di attività in questi mercati in previsione delle festività natalizie, ha fatto aumentare i noli dal Medio Oriente a Singapore a Ws 120 pari a 7.592 dollari al giorno, da Ws 114 e 5.000 dollari al giorno. In Mediterraneo, la minore necessità di sostituzione ha fatto ritornare i noli spot a circa Ws 85 o 30.000 dollari al giorno, ma la sensazione che i noli abbiano toccato il fondo, ha fatto aumentare l'attività per cui il mercato potrebbe migliorare. Il mercato delle **Product Tanker pulite** ha risentito di un accumulo di navi in Continente che ha permesso ai noleggiatori di riprendere il controllo del mercato. Le Medium Range sono state fissate a Ws 205 per carichi di 37.000 tonn. da UK Cont. alla costa atlantica americana e potrebbero diminuire ulteriormente. Al contrario, per le Large Range 1 sulla rotta dal Baltico per la stessa destinazione, i noli hanno continuato a rafforzarsi sino a Ws 145 per 60.000 tonnellate di carico. Le Handysize che viaggiano in Nord Europa hanno ottenuto noli di Ws 205 base 22.000 tonnellate. Dai Caraibi per la costa atlantica americana i noli sono stabili a Ws 175, mentre i carichi di ritorno dal Golfo USA a UK Cont. Med. sono migliorati a Ws 120 per 38.000 tonn. Ad est di Suez, il mercato è rimasto, come previsto, piuttosto depresso con noli di Ws 127,5 per le LR1 dal Golfo mediorientale al Giappone per 55.000 tonn. e di poco inferiori a Ws 125 per le LR2 sulla stessa rotta con 75.000 tonn. Nonostante il mercato attenuato, un numero costante di fissati è stato concluso. L'attività dovrebbe rimanere costante e, considerata la non eccessiva disponibilità di navi, non è escluso un miglioramento nella prossima settimana. Carichi di jet-fuel da 65.000 tonn. dal Golfo mediorientale a UK Cont. sono stati coperti a 1,725 milioni di dollari lumpsum. Le Medium Range fissate da Singapore al Giappone hanno ottenuto noli di Ws 155 e per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone intorno a Ws 150.

CARICO SECCO

Il mercato delle **Capesize** inizia la settimana un po' a rilento senza vedere una corsa degli armatori a fissare le navi prima del periodo natalizio come si era previsto. Il BCI scende a 2709 mentre la rata media TC perde 1149 punti. In Atlantico il transatlantic round voyage è sui 30000 usd anche se si riporta una nave moderna fissata dely Dunkirk per transatlantic a 33000 dollari. In Pacifico, abbastanza attivo il round voyage sui 19000 usd mentre si hanno pochi backhaul in quanto trade ritenuto ancora poco attraente con livelli sui 9000 usd. Per quanto riguarda le **Panamax** in Atlantico le rate tengono abbastanza per via della mancanza di tonnellaggio, e sono parecchie le navi che zavorrano dal Pacifico dove invece si riscontra una mancanza di stem. Il transatlantic round voyage è sui 20000 usd mentre il fronthaul ottiene circa 25000 usd. In Pacifico i livelli vedono un'ulteriore perdita con il round voyage sui 10/11000 usd mentre il backhaul è sui 7000 usd. Sinochart, protagonista della settimana, ottiene per periodo di 11/13 mesi sia una 177000 dwt dely Cina per 25000 usd/giorno che una 80700 dwt dely Corea per 17500 usd/giorno. Per le **Handysize/Supramax** si ha un inizio abbastanza ottimista anche se da mercoledì il mercato appare di nuovo tranquillo e per la settimana entrante non si prevedono particolari cambiamenti. Parecchi stem di grano e zucchero si evidenziano da East Coast South America ma anche il Continente offre un volume di carichi tale da impiegare molte delle navi aperte nel range. Il breve periodo, poco attivo per le Supramax, riporta 16/17000 usd con dely Feast mentre Norden riesce ad ottenere una 52000 Dwt dely Kolsichang a 16000 usd per 1 anno di periodo.

ALTRE NOTIZIE

Sia l'Opec che la International Energy Agency hanno rivisto al rialzo le loro previsioni della domanda globale di greggio per il 2011, con sollievo dei mercati marittimi se a questo seguirà un aumento di produzione. La IEA ha aumentato di 260.000 b/g la sua previsione della domanda per il 2011 a 1,3 milioni b/g. Le sue previsioni più alte del previsto potrebbero indurre l'Opec ad aumentare le forniture al mercato nel nuovo anno, se i prezzi del greggio continueranno a salire. L'aumento della domanda nel 2010, ha già fatto salire le quotazioni del greggio a oltre 90 dollari a barile, e se continuerà l'ondata di freddo nell'emisfero settentrionale, unitamente al razionamento dell'energia elettrica in Cina, la domanda a breve termine potrebbe aumentare ancora e mettere in difficoltà l'equilibrio del mercato. Durante la riunione della settimana scorsa a Quito in Ecuador, l'Opec ha dichiarato di aspettarsi una domanda media di greggio di 29,2 milioni b/g nel 2011 con un possibile aumento coperto da fonti non-Opec. Le previsioni dell'Opec della domanda globale di greggio nel 2011 sono state aumentate di 160.000 barili al giorno a 87,1 milioni b/g. L'Opec non ha dato per ora alcuna indicazione su un aumento imminente delle quote produttive, poiché il surplus delle scorte e l'ampia capacità di riserva garantiscono il mercato contro improvvisi aumenti della domanda o interruzioni delle forniture.

L'ampliamento del *contango* nei futures di gasolio in Europa potrebbe invogliare i trader a ricorrere nuovamente allo stoccaggio galleggiante. I futures di gennaio sono scesi giovedì 16 dicembre di 2,75 dollari a 765,50 dollari per tonnellata, 4,75 dollari in meno rispetto ai contratti per febbraio. Lo spread è quasi raddoppiato dal

29 novembre e sarà vantaggioso per i trader stoccare il gasolio e venderlo successivamente ad un prezzo più alto se lo spread arriverà a 7,50 dollari. Se arrivasse a 10 dollari, si potrebbe verificare una ripresa dei noleggi di petroliere per lo stoccaggio. Le petroliere di nuova costruzione di prossima consegna sono le prime candidate allo stoccaggio. I consumatori europei, in particolare i tedeschi, che rappresentano il maggiore mercato del gasolio da riscaldamento, hanno fatto scorte del prodotto ben prima dell'inizio dell'inverno. Le raffinerie hanno aumentato la produzione del prodotto creando una eccedenza in un periodo in cui la domanda è di solito al massimo livello. E' quindi probabile che le raffinerie europee mettano i prodotti in deposito. Costa circa 6 dollari per tonnellata al mese affittare cisterne di stoccaggio e altri 2 dollari per tonnellata per finanziare lo stoccaggio. Lo scorso anno, il volume dei distillati medi in deposito galleggiante ha raggiunto a novembre 90,3 milioni di barili, di cui oltre il 70% immagazzinato su petroliere al largo delle coste nord-occidentali europee e del Mediterraneo.

Il mercato spot delle Capesize più debole ha convinto gli armatori a limitare i loro impegni a periodo sul lungo termine. Il mercato delle Capesize ha perso il 10% nell'ultima settimana e i futures indicano nuove perdite all'inizio del 2011 a cui si aggiungono le preoccupazioni per l'interminabile serie di nuove costruzioni che entreranno in mercato. Il mercato del periodo è rimasto inattivo nell'ultimo mese ma, secondo voci di mercato, la Sinochart avrebbe noleggiato una Capesize di nuova costruzione dei cantieri Shanghai Waigaoqiao Shipyard per un anno a 25.000 dollari al giorno. La nave sarebbe controllata dalla Louis Dreyfus e il nolo è inferiore di 5.000 dollari all'ultimo noleggio per un anno ma si ritiene che questo sia dovuto ad una mancanza di attività sul periodo nell'ultimo mese.

La domanda asiatica di prodotti petrolchimici sta attirando più carichi verso la Cina e il Giappone, facendo triplicare ai massimi degli ultimi tre anni i profitti delle raffinerie europee dalla trasformazione del greggio in nafta. I carichi di nafta verso l'Asia potrebbero raggiungere 475.000 tonnellate in dicembre, in confronto a 500.000 tonnellate in novembre e zero in ottobre. Il volume extra ha fatto salire il premio per la nafta rispetto al greggio Brent da 1,05 dollari a barile in ottobre a 3,30 dollari il 29 novembre, il premio più alto dal 17 dicembre 2007. La domanda di nafta della Cina è prevista salire del 28% a 1,22 milioni di barili al giorno nel corrente anno, in confronto ad una crescita della domanda di greggio pari all'11%. Secondo gli ultimi dati, la nafta era trattata a 832 dollari per tonnellata in Europa, 10 dollari in meno che in Asia. Compagnie come Vitol, i maggiori trader petroliferi indipendenti del mondo, e il gigante petrolifero norvegese Statoil, hanno noleggiato product tanker per approfittare della differenza di prezzo. La Cina è la forza trainante delle importazioni di petrolchimici con aumenti dovuti alla accelerazione in novembre della produzione manifatturiera cinese per il quarto mese consecutivo. La Cina ha aumentato gli acquisti in novembre e dicembre di oltre 200.000 tonnellate poiché le proprie raffinerie hanno prodotto meno nafta preferendo massimizzare la produzione di diesel per le carenze nel Paese. La

domanda di prodotti petrolchimici è prevista rimanere forte nel quarto trimestre per effetto della elevata domanda stagionale e della richiesta extra della Cina dovuta al razionamento dell'energia elettrica. L'Europa ha un surplus di nafta poiché le raffinerie hanno aumentato la produzione di combustibili da riscaldamento per l'inverno. L'eccesso è stato sino ad ora assorbito dalle esportazioni di novembre e dicembre e l'attività di *arbitrage* è prevista continuare nei prossimi mesi per effetto di una riduzione dei carichi dall'Arabia Saudita del 10-20% nella prima metà del 2011. L'Asia acquista dall'Aramco circa 4 milioni di tonnellate ogni sei mesi tramite contratti di fornitura.

Almeno 24 bulkcarrier di nuova costruzione da 70.000 dwt ed oltre, hanno lasciato i cantieri di costruzione asiatici nell'ultima settimana, aggiungendosi alle centinaia di altre navi in competizione per trovare impiego nella regione del Pacifico. Il numero comprende sei Panamax, quattro Kamsarmax e cinque post-Panamax, tutte in lotta per accaparrarsi gli stessi carichi. L'ansia degli armatori di fissare le loro navi ha fatto scendere i noli delle Panamax a poco più di 14.000 dollari al giorno per i round voyage in Pacifico, il livello più basso da cinque mesi. In particolare, gli armatori delle Kamsarmax da 82.000 dwt hanno fatto accelerare lo slittamento dei noli nel tentativo di sottrarre carichi alle navi da 75.000 dwt. Ad esempio, se una Panamax si fissa per un Australian round voyage a 17.000 dollari al giorno, l'armatore della Kamsarmax che deve competere accetterà lo stesso nolo. Il mercato vede la Kamsarmax fissata a questo livello, che normalmente dovrebbe essere di 1.500-2.000 dollari superiore per la sua portata, e perde altri 1.500 dollari. I noli per i Pacific round voyage stanno scendendo da oltre un mese e il Baltic Exchange ha chiuso a metà settimana a 14.278 dollari al giorno, da quasi 22.000 dollari a inizio novembre e le previsioni sono per noli ancora più bassi. Nel luglio scorso la flotta delle bulkcarrier Panamax tra 60.000 e 99.999 dwt comprendeva 1.721 unità da 1.629 a inizio d'anno. Ora la flotta delle Panamax è aumentata a 1.779 navi pari ad una crescita di oltre il 9% nel corrente anno, e quasi tutte sono nuove costruzioni consegnate direttamente nei mercati asiatici sovraccarichi di navi. La domanda di trasporto è sempre a buoni livelli ma le navi in mercato sono veramente troppe e le loro dimensioni sono molto maggiori di quelle precedenti. Un altro fattore che ha fatto salire la disponibilità in Pacifico è il numero di navi in precedenza fissate dal bacino atlantico che hanno scaricato in Asia e sono ora alla ricerca di impiego. Questo a sua volta ha lasciato poche Panamax in posizione pronta in Atlantico e consente agli armatori delle scarse unità disponibili di fissarle per fine dicembre e spingere i noli al di sopra della media

Le consegne record di navi di nuova costruzione negli ultimi due anni hanno fatto aumentare la flotta globale ad un ritmo allarmante esasperando la concorrenza per i carichi e abbassando il livello dei noli. Le demolizioni non sono state sufficienti a compensare almeno in parte il vasto numero di navi arrivate in mercato. All'inizio del 2009 era stato previsto che più di 1.000 navi sarebbero state demolite e verso la fine dello stesso anno gli esperti avanzarono la previsione che le condizioni di

debolezza del mercato avrebbero convinto gli armatori a disfarsi di circa 2.000 navi nel 2010. Ma questo non è avvenuto e, secondo dati recenti, sino a fine novembre risultavano vendute per demolizione 1.141 navi per 27,7 milioni dwt, 99 navi in meno delle 1.240 unità demolite nell'intero 2009. Per confronto, dall'inizio di quest'anno 2.566 navi per 134 milioni dwt sono state consegnate dai cantieri, pari ad almeno otto navi al giorno. In termini di volume, il tonnellaggio è superiore ai 117 milioni dwt consegnati nel 2009 e ai 67 milioni dwt del 2008. Il numero record di consegne nel corrente anno rappresenta un problema allarmante che non è stato affrontato con la serietà che richiedeva. Da notare che il vasto orderbook di portarinfuse secche fa prevedere che nel 2011 saranno in consegna 1.851 navi per 129 milioni dwt a cui si aggiungeranno le molte navi la cui consegna slitterà dal corrente anno. Le consegne record del 2010 hanno già in qualche modo offuscato l'effetto positivo della domanda cinese in crescita mantenendo i mercati dei noli a livelli mediocri e se la nuova capacità non fosse stata consegnata nel corrente anno, i noli sarebbero stati più alti del 20-30%. Le cancellazioni e le demolizioni sono l'unico sistema efficace che si può usare contro l'eccesso di capacità ma se le navi cancellate o demolite non triplicheranno di volume il problema rimarrà.

La ripresa del mercato delle portacontainer è confermata dal massiccio crollo della demolizione di navi di questo tipo. Il volume delle navi vendute per demolizione in novembre è sceso al livello mensile più basso da metà 2008. Solo due navi sono state vendute nel mese per una capacità complessiva di 1.268 teu. Le demolizioni avevano raggiunto un picco nel 2009 con oltre 377.000 teu uscite dal mercato, e sono rimaste alte nei primi mesi del 2010 quando il mercato era basso, con 78 navi per 120.510 teu avviate alla demolizione, un livello superato solo dai livelli record dello scorso anno. Ma il volume si è ridotto negli ultimi mesi con tre navi soltanto demolite in ottobre, a conferma della sensibile ripresa dei traffici globali a container. Il settore dovrebbe espandersi del 12,3% entro la fine dell'anno raggiungendo 139,8 milioni di teu, oltre il 2% in più sul volume globale registrato nel 2008.

I tentativi di rivitalizzare il mercato della costruzione navale potrebbero non andare a buon fine poiché le valute asiatiche continuano a rafforzarsi. I prezzi delle navi saranno sotto gli occhi di tutti il prossimo anno, in vista di una riduzione del livello di contrattazione sia per le bulkcarrier che per le petroliere. La domanda è di solito il fattore determinante nello stabilire i prezzi ma anche le valute avranno un ruolo sempre più importante, se il dollaro americano continuerà a rimanere debole nei confronti delle principali valute dei paesi costruttori di navi. L'Asia rappresenta oltre l'80% della nuova costruzione navale e l'apprezzamento dello yuan cinese, dello yen giapponese e dello won sudcoreano nei confronti del dollaro sono fattori chiave nel determinare i valori di mercato per i nuovi contratti di costruzione. La maggior parte dei materiali, macchinari e attrezzature vengono acquistati dai cantieri con valute nazionali convertite da proventi in dollari. Sino ad ora, lo yen e lo won hanno sostenuto l'onere della debolezza del dollaro e i cinesi hanno

mantenere un vantaggio di prezzo del 20% in alcuni settori nei confronti dei loro rivali. Le tre principali nazioni costruttrici riescono a trasformare una parte sempre minore dei loro profitti in dollari in valute nazionali necessarie per gestire le loro attività. Secondo dati recenti, i finanziamenti dalle banche cinesi per progetti di nuove costruzioni stanno diminuendo e le banche sono riluttanti a prendere in prestito dollari americani mentre lo yuan è in una fase di rialzo, e questo potrebbe limitare la domanda ai cantieri cinesi. Secondo una recente analisi, il prezzo reale delle navi che tiene conto di inflazione e questioni valutarie è rimasto sensibilmente al di sopra del prezzo nominale delle navi di nuova costruzione quotato in mercato. Inoltre, complessivamente, i fondamentali di offerta e domanda nel mercato marittimo hanno un ruolo più importante nel determinare i prezzi, per cui sembra che l'opzione di scontare i prezzi con cui i cantieri speravano di attirare gli armatori in mercato potrebbe non essere fattibile. Dato lo stato attuale di eccedenza di capacità di trasporto, questo potrebbe aiutare il mercato a riprendersi nel lungo termine.

Le principali compagnie di linea a container potrebbero realizzare guadagni complessivi sino a 17 miliardi di dollari nel corrente anno dopo le perdite per 19,4 miliardi di dollari subite nel 2009. Tuttavia, dopo un 2010 da record, gli analisti temono un rallentamento nel 2011 con risultati notevolmente inferiori, intorno a 8 miliardi di dollari, per la flessione delle tariffe di trasporto dopo il forte aumento del 2010. Una potenziale recessione potrebbe verificarsi se i costi nave iniziassero a salire, dopo essere stati notevolmente inferiori a quelli del 2008, pari a 3,5 miliardi di dollari nel terzo trimestre in confronto a 5 miliardi di dollari due anni prima. Nei traffici dall'Asia all'Europa i volumi delle merci dirette al Nord Europa dall'Asia sud-orientale e dalla Cina meridionale sono aumentati nel terzo trimestre, nonostante un'alta stagione limitata. Nei viaggi di ritorno i volumi sono aumentati del 10% dal Nord Europa e del 17% dal Mediterraneo.

Le previsioni per il mercato delle petroliere per gas naturale liquefatto sono molto positive poiché i maggiori produttori sono orientati alla piena capacità di produzione. I noli spot per la flotta globale di circa 360 metaniere dovrebbero risalire dopo tre anni ai minimi. Questi sono attualmente di circa 60.000 dollari al giorno, un livello sostenibile nel primo trimestre del 2011, secondo la banca di investimento tedesca Arctic Securities. I noli più alti segnano un miglioramento dai 22.000-22.500 dollari al giorno del giugno scorso, in confronto a costi operativi giornalieri di 16.000-17.000 dollari al giorno. L'elemento trainante è la maggiore produzione da parte dei produttori di GNL come il Qatar che sta ora raggiungendo la piena capacità. Da notare che la produzione è andata aumentando per tutto il 2010, ma ha raggiunto il livello massimo solo recentemente. Mentre la produzione aumenta in Medio Oriente, l'offerta di metaniere sarà limitata nei prossimi anni con solo 28 navi o l'8% della flotta esistente in ordinazione. L'arrivo anticipato del fronte freddo nell'emisfero settentrionale è anch'esso di sostegno ai noli delle metaniere mentre aumenta la domanda. La Golar LNG Energy, quotata alla borsa

di Oslo, continuerà a concentrarsi nei trasporti di GNL e convertirà le unità più vecchie in Floating Storage and Regasification Units (FSRU). La compagnia ha una flotta di otto metaniere ed è impegnata nel progetto di conversione di una metaniera in FSRU per un costo di 800 milioni di dollari, oltre a gestire già due unità di questo tipo all'interno del suo gruppo. Il mercato delle FSRU è ancora allo stato nascente e richiederà tempo per il suo sviluppo, ma la Golar LNG Energy si assicurerà nuovi contratti in particolare poiché la compagnia fornisce FSRU a costi inferiori in confronto ai concorrenti. Ad esempio, l'offerta della Golar LNG Energy per il contratto da 500 milioni di dollari ad ovest di Java annunciato a metà ottobre, è considerata del 40% inferiore rispetto ai rivali.

Sempre più attacchi di pirateria avvengono al largo delle coste indiane del Kerala piuttosto che nel Golfo di Aden, poiché l'area di attività dei pirati somali si sta spostando maggiormente verso est. Questa tendenza è in atto da più di un anno, ma coglie sempre più di sorpresa i settori marittimi ed assicurativi. Le acque indiane sono ora statisticamente più pericolose che quelle dello Yemen e gli operatori di navi devono mettere in atto misure di prevenzione in un'area molto più ampia dell'oceano indiano di quanto fosse in precedenza necessario. A inizio d'anno il governo indiano aveva emesso linee guida per questa emergenza e designato una linea immaginaria che si estendeva da Salalah in Oman a Male nelle Maldive. L'area di maggiore rischio si trova a sud-ovest di questa linea, tuttavia l'attività dei pirati negli ultimi due mesi ha reso questo avvertimento obsoleto. A parte una serie di attacchi al largo delle coste del Kenia, un maggior numero di attacchi nell'Oceano indiano ha avuto luogo a nord-est della linea e molti in acque molto vicine all'India e alle Maldive. Poiché la presenza navale internazionale è concentrata nel Golfo di Aden o dispersa nell'oceano, le navi mercantili hanno scarsa protezione in una zona troppo ampia e il mare al largo delle coste indiane può essere considerato più vulnerabile poiché ha una bassa concentrazione di navi da guerra per pattugliare l'area. La misura più efficace anti-pirateria dovrebbe essere l'imposizione di autorità e ordine in Somalia. Sino a che non vi sarà una soluzione alla criminalità su terraferma, la minaccia posta dalla pirateria continuerà a crescere, e sarà necessaria una serie di iniziative della comunità, governi ed enti internazionali per poter avere un risultato. Nel frattempo, gli operatori dovranno proteggersi da soli facendo molto di più che limitarsi a transitare nel corridoio di sicurezza raccomandato del Golfo di Aden. La probabilità di un sequestro è ora molto maggiore in acque distanti molte miglia dalla costa somala per cui le navi devono mettere in atto misure anti-pirateria riducendo significativamente la probabilità del sequestro e della richiesta di un riscatto.