



Genova, 10 Gennaio 2011

No. 1460

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 NELLE SETTIMANE 51-52-1 (20 Dicembre 2010-7 Gennaio 2011)

CISTERNE

Il nuovo anno è iniziato con un discreto livello di attività per le **VLCC** che tuttavia non ha consentito agli armatori di imporre noli più alti. Per i traffici dal Medio Oriente al Far East le VLCC sono state fissate intorno a Ws 60 che equivale a circa 20.000 dollari al giorno sulla base delle vecchie rate Worldscale, ma che corrisponde a Ws 50 sulla Worldscale 2011, con lo stesso equivalente timecharter. Vi sono poche possibilità che i noli possano salire dai livelli correnti, poiché molti armatori si accontentano di ripetere l'ultimo fissato. La speranza è che aumenti l'attività in West Africa e che un certo numero di navi venga sottratto al mercato mediorientale alleggerendo il surplus nell'area. Per quasi tutto lo scorso anno si sono avute fluttuazioni tra Medio Oriente e West Africa, quando uno saliva l'altro scendeva e viceversa e questo potrebbe accadere ancora. Le **Suezmax** hanno subito pesanti perdite nel periodo delle festività natalizie sulla rotta dal West Africa agli Stati Uniti dove gli utili coprono a mala pena i costi viaggio. Le due settimane di inattività hanno fatto aumentare la presenza di navi e molti armatori hanno abbassato le loro richieste pur di assicurare impiego alle loro navi. Il nolo del Baltic Exchange sulla rotta Nigeria/Filadelfia è così sceso a Ws 59 o poco più di 8.000 dollari al giorno, in confronto a circa 32.800 dollari prima di Natale. A questo si è aggiunta la sensibile riduzione dei tempi di transito degli Stretti turchi che avevano avuto ripercussioni sulla disponibilità di navi in Atlantico. Ancora in dicembre, Suezmax ed Aframax vedevano prolungarsi di almeno 20 giorni la normale durata del viaggio dal Mar Nero al Mediterraneo e questo aveva assorbito tonnellaggio dal mercato contribuendo a mantenere alti i noli dal West Africa. Circa 75 milioni di barili del programma di gennaio sono già stati fissati e se si fa il confronto con il gennaio 2010, rimarrebbero da fissare ancora circa 20 milioni di barili equivalenti a 20 Suezmax o 10 VLCC. Tuttavia, gennaio potrebbe essere un mese ridotto con 10-15 milioni di barili soltanto ancora da fissare, ma nonostante tutto questo molti si aspettano che gli armatori resistano ad accettare noli più bassi sino a che il mercato non migliorerà. I mercati delle **Aframax** si sono indeboliti durante le festività e i noli sono ritornati al di sotto dei costi operativi. L'assenza dal mercato dei noleggiatori russi, per i quali le festività non sono ancora terminate, ha penalizzato i mercati del Baltico e del Mar Nero. A questo si aggiunge la riduzione dei tempi di transito del Bosforo, e tutto fa prevedere il mantenimento delle attuali condizioni depresse anche nella prossima settimana. Il mercato delle **Product Tanker pulite** è stato favorito dall'aumento della domanda di nafta che ha riportato i noli delle Large Range a livelli più accettabili. Le Large Range 1 sono state fissate per 55.000 tonnellate di carico intorno a Ws 115 dal Medio Oriente al Giappone pari a circa 6.700 dollari al giorno, praticamente il livello di fine novembre. Le aspettative sono per un ulteriore recupero sino a Ws 120-125 e forse noli a questi livelli sarebbero già stati concordati da armatori e noleggiatori, anche per far fronte al rincaro del bunker. La ripresa di attività sta anche aiutando ad assorbire parte delle Large Range 2 accumulate, mentre i relet giapponesi hanno trovato impiego locale. nettamente diverso il mercato ad ovest di Suez dove le navi alla ricerca di impiego sono aumentate durante le festività di fine anno e i noli sono scesi a Ws 130 per i viaggi attraverso l'Atlantico con la probabilità che lo slittamento continui. A questi noli, l'equivalente timecharter è di circa 6.000 dollari al giorno.

CARICO SECCO

La prima settimana dell'anno in linea con la chiusura del 2010, non riporta certo livelli entusiasmanti anche se per alcuni settori e su alcune rotte si è visto un lieve miglioramento che ha portato gli armatori ad essere poco più ottimisti rispetto alla settimana precedente. Il bacino del Pacifico, per tutti i size di riferimento, rimane piuttosto debole, mentre il bacino dell'Atlantico sembra resistere a numeri lievemente migliori, anche se il copioso numero di navi in ballast dal Pacifico verso UsGulf preoccupa non poco. Nel dettaglio, si evidenzia che sono le **Capesize** a soffrire maggiormente il momento negativo, con l'indice BCI affermatosi a 1856 punti e la media delle principali rotte t/c a usd 12.800 al giorno, oggi più bassa sia delle Panamax che delle Supramax. Per veloci round in Atlantico e Pacifico, le navi girano rispettivamente intorno a usd 11.500 e usd 10.800 mentre il fronthaul paga circa 25/26.000 usd. Attività sul periodo pressoché inesistente. Analizzando da vicino anche le **Panamax** si nota che l'indice BPI si è affermato a 1936 punti, recuperandone qualcuno verso la fine della settimana con la media delle rotte t/c a usd 15.400 al giorno. Per il bacino atlantico i noli sono saliti di circa 1/1.500 usd tra giovedì e venerdì, e si sono viste navi fissate per veloci round intorno a usd 20.500 al giorno. In Pacifico invece per veloci round si è scesi sotto il "9" con navi fissate anche a circa 8.500 usd, mentre sono state fissate navi per la rotta di backhaul a noli molto vicini allo zero (rumors che una pmx sia stata fissata senza nolo, solo pagando bunker e portuali). Carente attività sul periodo anche se sul breve qualcosa è stato concluso tra cui: la Mv *Rosco Banyan* (74.897 dwt del 2010) fissata per 4/6 mesi a usd 16.000 al giorno base consegna Cina e conto Norden. Situazione pressoché analoga anche per le sorelle minori **Handymax/Supramax** con un leggero incremento dei volumi in Atlantico, specialmente grazie ad un buon volume di carichi nuovi in uscita dal Sud America mentre il Pacifico è molto debole e con un numero preoccupante di navi aperte N.China / Korea area nelle prossime due settimane, circa 90 navi. Per vedere qualche numero da vicino, l'uscita dal Golfo per Cont /Med paga circa 27/28.000 usd al giorno (8.500 la rotta opposta), mentre il trip sul Far East per navi aperte in Mediterraneo oggi è intorno a usd 21.000 usd al giorno. In Pacifico invece veloci round vengono conclusi appena sotto i 10.000 dollari al giorno, mentre il riposizionamento in Atlantico (USGulf) paga circa 5.000 usd base consegna N.China. Anche per questo settore, il periodo è pressoché nullo, ma si può comunque riportare la Mv *Yin Ping* (53.000 dwt del 2010) fissata conto Crossbridge per 3/5 mesi a usd 14.000 al giorno base consegna pronta a Shanghai.

COMPRAVENDITA

Il periodo festivo appena trascorso ha influito sul numero di affari riportato e, con poche eccezioni, gli stessi hanno riguardato unità piuttosto datate. Al momento attuale entrambi i mercati di riferimento, quello dei carichi secchi e quello petrolifero, sono in una fase piuttosto depressa con un alto numero di navi in attesa di impiego. A quanto pare, operatori ed investitori cinesi continuano ad essere attivi sul mercato sia con operazioni di compravendita che con investimenti supportati da finanziarie locali; tra le altre evidenziamo che la Brightoil (compagnia quotata presso la borsa di Hong Kong) ha finalizzato un accordo con la China Development Bank per investire fino a 4 Miliardi di USD per il proprio programma di espansione, (acquisto navi cisterne, oil trader ed acquisizioni varie) ed una nuova realtà imprenditoriale, la Shandong Shipping, intende acquistare naviglio per un controvalore di circa 400 Mil. di USD ed ha già acquistato una Panamax resale dal cantiere Penglai Zhongbai Jinglu Shipyard. Le altre vendite riportate

sono meno significative tranne che per la resale MV 57.700 DWT con consegna primo trimestre 2011 ex-STX Dalian acquisita dalla Precious Shipping e per la vendita della MV "EL CONDOR PASA" (33.476 DWT - Costr. 2001 Hakodate) ceduta ad interessi turchi per circa 21,8 Mil. di USD. Il mercato della demolizione si è rinforzato e le ultime demolizioni nei mercati di riferimento sfiorano i 500 USD per LDT.

ALTRE NOTIZIE

Un aumento della produzione di greggio dell'Opec a metà del corrente anno potrebbe avere un impatto positivo sui noli, come è già avvenuto in cicli precedenti. Lo sostiene l'analista Doug Mavrinc della banca di investimento americana Jefferies, con la previsione che le VLCC potrebbero arrivare ad un profitto di 40.000 dollari al giorno dopo un inizio d'anno rallentato. La previsione si basa sul fatto che la domanda globale di greggio ha raggiunto l'offerta durante il 2010 imponendo il ricorso alle riserve. Nel 2011, la domanda di greggio potrebbe superare l'offerta di 800.000 barili al giorno con una ulteriore flessione del volume delle riserve di greggio. Verso metà anno, gli stock dei paesi OCSE scenderanno a circa 55 giorni di consumo spingendo l'Opec a riaprire i rubinetti. Inoltre, le quotazioni del greggio si stanno muovendo verso la *backwardation*, una condizione che prelude al rapido ricorso alle scorte, poiché quando il prezzo a termine del greggio è inferiore al prezzo a pronti non vi è alcun incentivo a costituire nuove riserve. Doug Mavrinc non è il solo a sostenere che l'Opec aumenterà la produzione, ma altri sono meno ottimisti sul fatto che questo possa offrire una soluzione al problema dei 26,45 milioni dwt di nuove VLCC che entreranno in mercato nei prossimi 12 mesi. A causa dei problemi del mercato nella seconda metà del 2010, molti armatori pensano di fissare le loro navi a lungo termine, ma rischiano di essere penalizzati quando si avrà la vera ripresa che molti prevedono per il 2012-2013. Ma il 2011 potrebbe anche vedere un aumento di fusioni ed acquisizioni per effetto di un mercato debole. Non solo gli armatori con disponibilità di cassa potrebbero approfittare della situazione, poiché gli investitori americani sono alla ricerca di occasioni per concludere affari interessanti.

Il numero delle petroliere utilizzate per lo stoccaggio galleggiante è sceso al livello più basso dal febbraio 2009 per la minore economicità di tenere stock di greggio e prodotti petroliferi. A fine dicembre, solo 43 petroliere risultavano impiegate a questo scopo, dalle 50 di fine novembre, essendo proseguito il costante declino che ha visto scendere il numero delle navi da un massimo degli ultimi 10 anni di 149 navi, con 140 milioni di barili a fine novembre 2009. Lo stoccaggio galleggiante riguarda ora solo 56,3 milioni di barili, di cui 36 m/b di greggio e 20,3 m/b di prodotti petroliferi puliti, in contrasto con il novembre 2009 quando i depositi su terraferma furono esauriti e i trader fecero ricorso alle petroliere sfruttando i prezzi del greggio in *contango*. Questo è un duro colpo per gli armatori di petroliere che non hanno visto alcuna ripresa stagionale dello stoccaggio nel quarto trimestre del 2010 su cui facevano affidamento per ridurre il tonnellaggio disponibile nei mercati dei noli. Delle 16 VLCC impegnate nello stoccaggio, circa due terzi sono petroliere di proprietà della compagnia iraniana NITC, costrette ad uscire dal mercato spot in

seguito alle sanzioni americane ed europee. Anche i prodotti puliti hanno registrato un calo simile a quello del greggio e il numero delle navi adibite a questo scopo è passato da 33 di fine novembre a 27 a fine anno, di cui 22 product tanker Large Range 2 e quattro Large Range 1, che insieme hanno a bordo 20,3 milioni di barili di prodotti, in confronto a 26,8 milioni di barili di fine novembre. La flotta globale di petroliere a doppio scafo superiori a 10.000 dwt comprende 4.581 unità, in confronto a 4.032 a fine dicembre 2009, e supera di oltre 1.000 navi le 3.505 unità esistenti alla fine del 2008.

La regione petrolifera del Mar Caspio avrà un ruolo sempre più importante in futuro. Secondo il rapporto di previsione per il 2011 della International Energy Agency, i paesi dell'Opec rappresentano una quota crescente della produzione globale, con i maggiori aumenti per Arabia Saudita e Iraq, ma anche la produzione e l'export della regione del Caspio aumenterà sostanzialmente, anche se il potenziale di esportazione è legato alle sue infrastrutture e presenta numerose sfide politiche e logistiche. Il Kazakhstan, leader della regione, ha prodotto nel 2009 1,7 milioni di barili al giorno, mentre la produzione dell'Azerbaijan è stata di 1 milione di b/g. Il BTC Pipeline che collega l'Azerbaijan a Ceyhan con una capacità di 28 milioni di tonnellate l'anno, lavora già al di sopra del suo potenziale. La produzione del 2010 ha probabilmente superato i 33 milioni di tonnellate di greggio. Le esportazioni da Novorossiysk in Mar Nero sono alimentate da un pipeline diverso, il CPC che serve il giacimento di Tengiz in Kazakhstan ed è gestito da una affiliata della Chevron. Per entrambi gli oleodotti è allo studio un importante programma di espansione. Un altro progetto, il Trans Caspian Transportation System, prevede il collegamento con le petroliere da Kuryk, in Kazakhstan, a Baku da dove il greggio verrebbe esportato tramite l'oleodotto BTC direttamente nel Mediterraneo turco bypassando i terminali di Kulevi, Poti, Supsi e Batumi in Georgia. Unitamente all'aumento della produzione, è cresciuta anche la ricerca petrolifera nelle acque basse del Caspio con numerose piattaforme jack-up e semisommersibili attive nell'area.

Il mondo occidentale è sempre alle prese con la crisi economica ma il meglio che si possa dire per quanto riguarda il 2010 è che avrebbe potuto essere anche peggiore. La Cina ha registrato nel terzo trimestre 2010 una crescita del 9,6%, Singapore del 10,3% mentre per gli Stati Uniti e il Regno Unito la crescita è stata rispettivamente del 2,5% e dello 0,8%. Per Stati Uniti e Regno Unito il risultato è stato migliore del previsto e nell'insieme lo stesso si può dire per lo shipping che lo scorso anno ha avuto un andamento leggermente migliore. I noli medi delle VLCC, crollati dai massimi di 92.000 dollari al giorno del 2008, a 32.000 dollari al giorno nel 2009, sono saliti a 38.000 dollari al giorno nel 2010. Allo stesso modo, i profitti delle Suezmax passati da 76.000 dollari al giorno a 28.000 dollari tra il 2008 e il 2009, sono saliti a 31.000 dollari al giorno nel 2010. I noli delle bulkcarrier hanno proseguito nella tendenza al ribasso con le Capesize in media a 31.000 dollari al giorno negli ultimi 12 mesi in confronto a 39.000 dollari nel 2009 e 97.000 dollari al giorno

nell'anno precedente. Nel frattempo, il mercato delle portacontainer ha registrato un netto miglioramento con le importazioni americane in aumento del 17% su base annua. Le portacontainer Panamax realizzano ora un utile di circa 13.000 dollari al giorno, il doppio della media del 2009, ma sempre la metà rispetto al livello del 2008. Un evento inatteso nel 2010 è stato il boom delle nuove costruzioni in questo settore, ad opera principalmente degli armatori greci, ma con la compagnia danese AP Moller-Maersk che si è lanciata in un progetto del valore di 4 miliardi di dollari per la costruzione di una serie sino a 20 navi da 18.000 teu. L'orderbook globale continua lentamente a scendere mentre gli armatori di product tanker colpiti dalla crisi sono sempre più alla ricerca di accordi di pool come misura di difesa.

La Corea del Sud sta tenendo fede al suo impegno di bandire dai propri traffici le petroliere a scafo singolo. Dall'agosto scorso non ha fissato alcuna petroliera di questo tipo, contrariamente a quanto hanno fatto India e Taiwan. La Corea del Sud era la maggiore utilizzatrice di petroliere a scafo singolo, prima di decidere di non servirsi più queste navi dopo il disastro della *Hebei Spirit* nel 2007. In base alle nuove normative Marpol, il 2011 è il primo anno in cui i paesi importatori potranno imporre la messa al bando. Una rassegna dei recenti fissati da parte dei sudcoreani sul mercato spot conferma che l'ultima VLCC a scafo singolo è stata fissata in agosto dalla SK Corp. e, sebbene successivamente la Chevtex abbia noleggiato la *Spartan Warrior* del 1994 di Polembros, la nave doveva essere successivamente dotata di doppio scafo presso i cantieri Shaghaiguan Shipbuilding in Cina. Un fissato più rappresentativo del tipo di naviglio che le compagnie petrolifere coreane noleggiano attualmente è quello concluso dalla S Oil della *BW Utik* del 2001 per destinazione Onsan. Nonostante le promesse di mettere al bando le navi a scafo singolo, i noleggiatori indiani continuano a fissare queste navi, sebbene abbondino in mercato le navi moderne. Anche Taiwan avrebbe intenzione di continuare ad usare queste navi e la CPC Corp. è stata tra i noleggiatori più attivi di navi a scafo singolo lo scorso anno. Ma vi sono segnali che la Thailandia potrebbe mettere fine a questa pratica, anche se nell'ultimo anno ha prevalentemente noleggiato navi moderne. Anche il Giappone continua ad usare navi a scafo singolo purché dotate della corretta certificazione, ma i suoi importatori noleggiano esclusivamente petroliere a doppio scafo.

I noli delle Capesize per i viaggi con minerale di ferro dall'Australia occidentale alla Cina sono scesi talmente che gli armatori stanno considerando di ritirare le loro navi dal mercato spot poiché i profitti coprono a mala pena i costi viaggio. L'effetto di rimbalzo delle inondazioni nello stato australiano del Queensland e la successiva mancanza di carichi di carbone per le Panamax ha severamente colpito il mercato dei noli per le navi più grandi. Il calo destabilizzante dei giorni scorsi può essere legato ad un eccesso di navi fissate per trasportare carbone dalla costa orientale australiana che sono state riversate in mercato, dopo che la Rio Tinto e le altre compagnie minerarie australiane hanno dichiarato la forza maggiore in seguito alle inondazioni. Anche se temporaneo, questo ingorgo accentua un quadro già

preoccupante per i noli delle Capesize che sono scesi sensibilmente alla fine dello scorso anno per la minore domanda cinese e la mancata ricostituzione degli stock. E le numerose Capesize di nuova costruzione in arrivo fanno prevedere un mercato debole nel 2011. Ma potrebbero esservi eccezioni, i noli in diminuzione in Atlantico potrebbero portare ad una ripresa. Inoltre, il mercato è rimasto tranquillo per troppo tempo e la ricostituzione degli stock non può più essere rimandata. Da notare che la brasiliana Vale, primo produttore mondiale di minerale di ferro, è assente dal mercato dal novembre scorso. Inoltre, l'intensificarsi della carenza di carbone da fonderia potrebbe convincere le acciaierie cinesi a ricercare fonti alternative come la Colombia che ha già fornito carichi alla Cina lo scorso anno e che in parte fu responsabile della ripresa delle Capesize nella scorsa primavera, con la riserva tuttavia che il numero di navi che zavorrano verso l'Atlantico è sufficientemente grande da moderare qualsiasi ripresa.

Secondo dati sino a metà dicembre, il 2010 sarebbe stato un anno relativamente attivo per le ordinazioni di navi ai cantieri, con livelli sia pure molto inferiori alle navi ordinate sino al 2008, ma significativamente maggiori rispetto ai volumi del 2009. Da dati provvisori dell'orderbook, esclusi gli ordinativi cancellati, risulta che nel 2008 le petroliere, dalle Handysize alle VLCC, totalizzarono 216 unità che scesero di oltre il 60% nel 2009 a 85 navi, ma nel 2010 la cifra è salita del 45% a 123 petroliere. Per le bulkcarrier, gli ordinativi dalle Handysize alle Capesize sono ammontati nel 2010 a 682 unità, in confronto a 878 navi nel 2008, un numero più che dimezzato nel 2009 a 412 navi. I singoli settori di capacità hanno segnato spostamenti di rilievo. Nel settore delle VLCC, 74 navi sono state ordinate nel 2008, scese del 65% nel 2009 a sole 26 unità ma aumentate del 23% nel 2010 a 32 unità. Il settore delle Capesize ha registrato minori variazioni con 164 unità ordinate nel 2008, scese del 48% a 85 unità nel 2009 e salite del 20% nel 2010 a 102 navi. Ma il numero maggiore di navi in ordinazione è stato riportato nel settore delle Panamax da carico secco dove 238 navi sono state ordinate nel 2010, in confronto a 143 nel 2008, e 102 nel 2009, il 29% in meno. La maggior parte degli ordinativi, sia di petroliere che di navi da carico secco, è stata tradizionalmente assegnata alle tre grandi nazioni costruttrici di navi Giappone, Corea del Sud, e più recentemente alla Cina, che nel 2010 si sono aggiudicate il 96% di tutti gli ordinativi, in confronto al 97% nel 2009 e al 92% nel 2008. Un fattore significativo dell'aumento degli ordinativi lo scorso anno potrebbe essere il riallineamento del costo di costruzione. Ad esempio, le bulkcarrier Capesize avevano raggiunto 99 milioni di dollari durante il boom delle nuove costruzioni di metà 2008, un prezzo sceso a 56 milioni di dollari all'inizio del 2010 per salire a 57 milioni di dollari, sempre inferiori del 42% rispetto ai massimi del 2008. Allo stesso modo, le VLCC che a metà 2008 venivano ordinate per 160 milioni di dollari, scesero a 97 milioni all'inizio del 2010 e sono correntemente intorno a 105 milioni di dollari, il 34% in meno rispetto al 2008. Prezzi a questi livelli non si vedevano dalla fine del 2004. Ma il fattore determinante dell'aumento delle ordinazioni nel 2010 oltre che il prezzo relativamente più basso delle navi, sarebbe una previsione positiva in particolare

per l'Asia, ma anche l'eterno ottimismo degli operatori di navi sul futuro a lungo termine.

Gli armatori greci hanno investito nel 2010 almeno 9,3 miliardi di dollari nell'acquisto di 297 navi per oltre 23 milioni dwt, il 40% in più rispetto al 2009. La metà circa delle navi era rappresentata da bulkcarrier. Nel 2009, gli armatori greci avevano acquistato 184 navi per 10,3 milioni dwt ed un valore di 3,7 miliardi di dollari, mentre nel 2008 acquistarono 224 navi per 14 milioni dwt ma con una spesa di 9,7 miliardi di dollari. Uno degli aspetti più interessanti è il gran numero di portacontainer acquistate che ammontano a 56 navi, in confronto a circa una decina nel 2009. Sino alla fine dello scorso anno, l'interesse nelle petroliere è stato minimo eccetto che per le compagnie armatoriali quotate in borsa, tra cui spicca l'acquisto di 22 navi da parte della Navios Maritime di Angeliki Frangou. Inoltre, la General Maritime di Peter Georgiopoulos ha acquistato cinque VLCC e due Suezmax dalla Metrostar ma, complessivamente, solo 75 petroliere di ogni tipo sono state acquistate durante l'anno. Nei carichi secchi, dove vi è stato un maggiore interesse, gli acquisti da parte delle compagnie controllate da Georgiopoulos riguardano 36 navi. In totale, oltre 100 delle navi oggetto di transazioni in Grecia nel 2010, sono state acquistate da compagnie quotate in borsa.

Le vendite di bunker al porto di Singapore hanno raggiunto un volume record lo scorso anno superando per la prima volta in assoluto i 40 milioni di tonnellate. Le vendite complessive per 40,9 milioni di tonnellate nel 2010 rappresentano un aumento del 12% rispetto ai 36,4 milioni di tonnellate venduti l'anno precedente e sono del 44% maggiori rispetto ai 28,4 milioni di tonnellate venduti al porto asiatico nel 2006. Per Singapore, il 2010 è stato un anno positivo con una buona crescita in tutte le aree di attività, confermando la sua posizione globale di leader in termini di arrivi di navi e vendite di bunker. Il volume di naviglio arrivato ai terminali del porto ha raggiunto 1,9 miliardi di tonnellate di stazza lorda, un nuovo massimo superiore del 7,5% rispetto al 2009 e ai poco più di 1,3 miliardi di tonnellate del 2006. Le petroliere hanno rappresentato il 30% degli arrivi mentre le portacontainer sono state al primo posto con il 32%. Sebbene non alti come nel 2008, i volumi delle merci a container hanno ribaltato nel 2010 il declino del 2009. Il settore dei container è aumentato a 28,4 milioni di teu, da 25,9 milioni del 2009, ma ancora inferiore ai 29,9 milioni di teu smistati dai terminali portuali nel 2008. Complessivamente, i movimenti di carichi sono ritornati a superare i 500 milioni di tonnellate nel 2010 attestandosi a 502,5 milioni di tonnellate, dal minimo del 2009 di 472,3 milioni di tonnellate, ma inferiore a 515,4 milioni di tonnellate del 2008. Secondo stime preliminari, il volume delle navi registrate a Singapore è salito a 48,8 milioni tonnellate lorde, un aumento del 40% rispetto ai 34,8 milioni di tonnellate del 2006.