



Genova, 24 Gennaio 2011

No. 1462

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 3 (17/21 Gennaio 2011) CISTERNE

Per le **VLCC** la domanda dal Medio Oriente è rimasta costante e i noleggiatori hanno approfittato a piene mani delle basse rate di nolo correnti. I trader cinesi sono stati molto attivi, in previsione delle prossime festività del Capodanno cinese che inizieranno il 3 febbraio, ma i noli spot sono rimasti invariati intorno a Ws 46 equivalenti a 12.800 dollari al giorno sulla rotta di riferimento dall'Arabia Saudita al Far East. Il mercato rimarrà probabilmente piatto anche nella prossima settimana per il gran numero di navi sempre presenti, anche se l'attività della Cina dovrebbe impedire ai noli di diminuire. Il rincaro del bunker dovrebbe risultare in noli Worldscale più alti per mantenere stabili i profitti. Nel frattempo si stanno aprendo opportunità di *arbitrage* in Europa nord-occidentale e, inoltre, nella regione dei Caraibi le VLCC possono contare su una domanda costante. I noli per i viaggi dall'Arabia Saudita al Golfo americano sono invariati a Ws 30 pari a meno 8.340 dollari al giorno mentre noli relativamente più sostenuti (Ws 50 = 15.190 dollari al giorno) si sono avuti per i viaggi dal West Africa alla Cina. Il mercato delle **Suezmax** potrebbe toccare il livello più basso mai registrato dal Baltic Exchange. I profitti timecharter sulla rotta di riferimento dal West Africa agli Stati Uniti sono scesi a Ws 57,5 o 6.900 dollari al giorno, il minimo degli ultimi 17 mesi, e se perdessero ancora 1.000-1.500 dollari al giorno sarebbero i più bassi mai registrati dal 2008 quando il Baltic Exchange iniziò a calcolare gli equivalenti timecharter. Il mercato spot continua ad essere travagliato da una severa eccedenza di navi per effetto delle nuove costruzioni che hanno fatto salire la consistenza della flotta a 412 unità all'inizio dell'anno. Sebbene molti armatori abbiano ridotto la velocità sulla rotta di ritorno verso le aree di caricazione, questa misura ha avuto per ora effetti quasi nulli. Il comportamento degli armatori non è uniforme, alcuni preferiscono ignorare il mercato spot considerando i noli correnti antieconomici da accettare, ma altri accettano quello che trovano. Da notare che non sempre sono gli armatori effettivi a curare direttamente la gestione delle navi, molte delle quali sono a timecharter e i loro operatori a volte ritengono sia meglio accettare 2.000 dollari al giorno come contributo ai costi nave piuttosto che niente. Dal Mar Nero al Mediterraneo, i noli sono scesi a Ws 62 pari a 739 dollari al giorno in una settimana molto tranquilla, ma si attendono i programmi per febbraio che potrebbero ridare ossigeno al mercato. Recentemente, alcune Suemax sono state fissate per viaggi dai Caraibi al Golfo americano a noli di circa Ws 60, viaggi brevi ma graditi agli armatori che sperano in un miglioramento del mercato per il viaggio successivo. Le **Aframax** hanno avuto una settimana tranquilla. In Nord Europa l'attività ha riguardato per la maggior parte navi legate a contratti di trasporto e i noli per i viaggi dalla Scozia alla Germania sono rimasti intorno a Ws 80 pari a 1.804 dollari al giorno. In Mediterraneo, queste navi sono state fissate intorno a Ws 70-72,5 pari ad un equivalente timecharter negativo, e il leggero miglioramento nel corso della settimana continua a mantenere l'equivalente timecharter a valori che non coprono le spese. Per le **Product Tanker pulite** Medium Range, il miglioramento della settimana scorsa per i viaggi attraverso l'Atlantico con 37.000 tonnellate di carico non è stato mantenuto e i noli hanno avuto un cedimento scendendo a Ws 137,5. Tuttavia il numero di navi è equilibrato e i noli dovrebbero rimanere stabili. Le Large Range 1 hanno ottenuto noli di Ws 125 per i viaggi dal Baltico alla costa atlantica americana con 60.000 tonn. di carico. Le Handysize sono state fissate per viaggi in Nord Europa a Ws 175. Stabili a Ws 132,5 anche i noli dai Caraibi per la costa atlantica americana mentre i viaggi di ritorno dal Golfo americano a UK Cont Med sono scesi a Ws

105 per 38.000 tonn. Ad est di Suez l'attività è rimasta stabile per tutte le categorie di portata le LR1 sono state fissate a Ws 120 dal Medio Oriente al Giappone con 55.000 tonn. mentre le LR2 hanno ottenuto per gli stessi viaggi noli di Ws 105 con 75.000 tonnellate di carico. Carichi di jet fuel dal Golfo mediorientale a UK Cont. sono stati coperti a 1,85 milioni di dollari lumpsum. Le Medium Range sono state fissate da Singapore al Giappone a Ws 145 per 30.000 tonnellate, mentre dal Medio Oriente al Giappone hanno ottenuto noli di Ws 125 per 35.000 tonnellate.

CARICO SECCO

Il mercato è sempre molto debole su tutti i size di riferimento e con i noli, soprattutto in Pacifico, che iniziano a destare qualche timore e qualche ricordo al settembre del 2008. Verso la fine della settimana si sono visti pochissimi fissati e sempre conclusi sotto l'ultimo fatto. Andando a vedere i numeri da vicino, vediamo che le **Capesize** sono assolutamente il settore più in difficoltà con la media delle rotte t/c a circa 8.500 dollari al giorno e l'indice BCI affermatosi a 1556 punti (lo stesso indice a inizio Dicembre 2010 era a 3994 punti). Per veloci round in Atlantico e Pacifico le Cape girano rispettivamente a 9.000 e 5.800 dollari circa, mentre la rotta di backhaul per la prima volta nella storia viene riportata in negativo e chiude la settimana affermandosi a -860 dollari al giorno. Poca attività sul periodo e molti fissati a soggetti non confermati; tra quelli andati a buon fine riportiamo la Mv *Cape Shanghai* (174.000 dwt del 2007) fissata da Oldendorff per 5/7 mesi con i primi cinque mesi a 18.000 usd e 21.250 per i successivi due mesi. Situazione pressoché analoga anche per le **Panamax** con la media delle rotte t/c affermatasi Venerdì a 13.100 dollari al giorno e il rispettivo indice BPI a 1650 punti. In Pacifico vi è un numero sostanziale di navi che apriranno questa settimana e facilmente vedremo le rate scendere ancora dagli 8.000 dollari attuali che si riescono ad ottenere per round via Australia/Nopac. L'Atlantico sembra resistere anche se il copioso numero di navi provenienti in ballast dall'oceano Pacifico permette ai noleggiatori di ottenere ottimi noli Soprattutto per i carichi in uscita dal Golfo. Il transatlantic round è intorno ai 14.500 dollari ma sulla base delle considerazioni appena fatte è facile che lo vedremo scendere nell'arco della nuova settimana. Attività sul periodo pressoché inesistente, si riporta la Mv *Yasa Unity* (75000 dwt del 2005) fissata per 4/6 mesi a usd 15.500 con consegna Cina e conto Swiss Marine. Anche per le più piccole **Handymax/Supramax** il mercato è piuttosto statico in entrambi i bacini di riferimento, sempre con le posizioni in Pacifico che vedono una situazione più difficile; le molte navi aperte in Cina ottengono circa 6.000 dollari per trip sull'India, poco di più per round via Nopac/Australia, mentre per riposizionarsi in Golfo i noli sono intorno ai 4.000 dollari per una durata media di 50 giorni (rumors che una nave proveniente in ballast dal Giappone sia stata fissata per un carico Nopac / Usgulf pagando solo il 75% dei costi bunker). Queste rate hanno portato molti Armatori a decidere di partire in ballast. In Atlantico la situazione è un po' migliore anche se si vedono pochi carichi nuovi con date di gennaio mentre sono molte le navi che apriranno entro la fine del mese; ciononostante le navi aperte in Golfo ottengono circa 32.000 dollari per viaggi verso Continente e Mediterraneo (8.500 usd circa la rotta opposta). Sul periodo scarsissima attività, ma si riporta la Mv *Falcon Trader 1* (55.500 dwt del 2006) fissata per 3/5 mesi a usd 16.500 base consegna India e conto Dreyfus.

COMPRAVENDITA

Anche nella settimana trascorsa i noli delle navi, sia bulkers che tankers, sono rimasti su livelli alquanto depressi. Questa fase appare piuttosto seria soprattutto per coloro che

hanno in portafoglio tonnellaggio preso a noleggio durante il picco di mercato; l'ultima notizia in ordine cronologico riguarda la Korea Line Corp. la quale, non essendo riuscita a trovare accordi per la rinegoziazione dei termini con i proprietari delle navi prese a noleggio (il numero è elevatissimo e riguarda tra le 140 e le 150 unità) e non avendo più il supporto delle banche per fare fronte alle pesanti perdite giornaliere, ha chiesto l'intervento della corte per poter cercare una riorganizzazione ed un "congelamento" perlomeno momentaneo della situazione. Le vendite riportate nella scorsa settimana, con qualche eccezione, riguardano maggiormente unità datate e cedute ad acquirenti asiatici sempre molto presenti sul mercato indipendentemente dal periodo di "bassa"; tra le altre vendite si evidenzia la cessione della MV "PACIFIC SPIRIT" - 180.300 DWT blt 2011 Dalian a circa 55 Mil di Usd oppure la MV "JIN FENG" 57.700 DWT blt 2011 STX acquistata dalla Precious a circa 32 Mil di usd. Sul mercato delle Tankers, la notizia della settimana riguarda una operazione abbastanza rilevante da parte della Genmar, la quale ha ceduto la MT "GENMAR PRINCESS" 96.648 dwt blt 1991 Sumitomo per circa 9 mil di usd alla Fal Shipping e nello stesso tempo ha compiuto una operazione di vendita con bareboat back su tre MR moderne per poter fare ulteriore "cassa". Le navi oggetto della transazione sono le tre sisters MT "GENMAR CONCORD" / "STENA CONCEPT" / "STENA CONTEST" - 47.171 dwt blt rispettivamente 2004 / 2005 / 2005 cedute all'americana Northern Shipping per circa 61,7 mil di USD con BB di 7 anni a 6.500 usd per i primi due anni e i successivi a 10.000 usd per giorno; inoltre l'accordo prevede diverse milestones per il ri-acquisto delle stesse da parte della Genmar partendo da 24 Mil di usd per nave dopo due anni per arrivare a 15 mil di usd dopo la fine del contratto di BB. La demolizione evidenzia valori sempre sostenuti e nel mercato indiano di Alang paga stabilmente sopra i 500 usd per ldt.

ALTRE NOTIZIE

La tradizionale stretta relazione tra produzione e prezzi dell'acciaio e noli dei carichi secchi appare essersi interrotta, a conferma del devastante effetto dell'eccesso di capacità nei mercati dei carichi secchi. La produzione mondiale di acciaio è praticamente ritornata ai livelli pre-recessione e nel 2010 ha superato del 16% quella del 2009. I prezzi crescenti delle materie prime si traducono in un rincaro dei prodotti finiti di acciaio ma, in completo contrasto, i noli dei carichi secchi risultano penalizzati dai 78 milioni dwt di nuove navi entrate in servizio nel 2010. Il Baltic Dry Index è al livello più basso dall'inizio del 2009 e le Capesize realizzano profitti che non coprono i costi operativi giornalieri. E' la prima volta che i noli si indeboliscono mentre la domanda di navi è in aumento, e i 90 milioni dwt di navi previsti arrivare in mercato, non permetteranno alla situazione di modificarsi sul breve termine. Anche nei mercati cartacei non si prevedono potenzialità di aumento nei prossimi mesi, ma una nota positiva è che la continua crescita della domanda di acciaio potrebbe portare volatilità in mercato e quindi picchi delle rate di nolo per i volumi crescenti di minerale di ferro e carbone che dovranno essere importati. La domanda di acciaio in Asia ha già superato i livelli precedenti la recessione e, secondo la World Steel Association la domanda globale è prevista aumentare del 5,3% circa nel corrente anno con un 3,5% di aumento per la Cina implicando un ulteriore aumento della produzione. La rotta di traffico dal Brasile alla Cina con minerale di ferro è stata particolarmente colpita negli ultimi due anni dal ritiro dai mercati spot di Vale, il maggiore produttore mondiale di

minerale. Il gigante brasiliano ha costituito una propria flotta tramite acquisizioni di navi di seconda mano e l'ordinazione di nuove grandi bulkcarrier, col risultato di una presenza nel mercato spot molto inferiore al passato. Con meno carichi da trasportare, gli armatori sono sempre più in concorrenza tra di loro e questo ha fatto diminuire i noli, ma senza l'aumento della domanda di prodotti siderurgici, gli effetti per gli armatori sarebbero stati anche peggiori.

Secondo gli analisti della Macquarie di Tokyo, il continuo declino del Baltic Dry Index dal novembre 2010 e l'accelerazione della sua caduta dopo le inondazioni in Australia, avvalorano la probabilità che gli armatori di bulkcarrier saranno costretti ad intensificare la demolizione. Nel 2010 sono entrate in servizio 957 navi e solo 115 sono state demolite e la flotta globale delle bulkcarrier contava a fine 2010 8.154 unità. Questo si confronta con 550 consegne di nuove navi nel 2009, a fronte di 265 demolizioni ed una flotta alla fine dello stesso anno di 7.295 unità. La consistenza della flotta di bulkcarrier dovrà essere ridotta almeno del 10% tramite la demolizione e la cancellazione di ordinativi, perché il mercato possa ritornare in equilibrio. Si calcola una crescita per la flotta delle bulkcarrier del 20% nei prossimi anni, mentre la domanda di trasporto nei maggiori traffici di rinfuse secche crescerà ad un livello inferiore al 10%. Gli armatori saranno costretti a demolire se il BDI rimarrà inferiore a 1000 punti per un periodo prolungato di tempo, come è avvenuto varie volte in passato. In questo scenario, le demolizioni potrebbero raggiungere il 6% nel 2012 e scendere all'1,5% nel 2013. Buona parte della recente caduta dei noli, in particolare per le Capesize, potrebbe essere una conseguenza temporanea delle inondazioni in Australia. Se il BDI si mantenesse intorno al livello di remuneratività (con il BDI a 1.400 la maggior parte degli operatori di rinfuse secche operano in perdita) le demolizioni aumenterebbero per vari anni raggiungendo il picco del 3,5% della flotta nel 2012. Questo scenario permetterebbe al surplus di navi di persistere. Sfortunatamente, nessuno dei due scenari di demolizione favorisce gli armatori di Capesize poiché il profilo di età delle Capesize è inferiore a quello delle navi più piccole. Infatti nel settore delle Handysize, il 49% delle navi ha più di 20 anni, ma tra le Capesize solo il 16% supera questa età.

La International Energy Agency ha reso noto che l'Arabia Saudita avrebbe con discrezione aumentato la sua produzione di greggio per frenare il recupero delle quotazioni del greggio, che si sono avvicinate ai 100 dollari a barile, e in seguito alle pressioni esercitate dalle nazioni industrializzate occidentali sull'Arabia Saudita e sui suoi alleati che rimangono le uniche nazioni produttrici con capacità di riserva. La domanda globale nel corrente anno è prevista aumentare di 2,7 milioni di barili al giorno a 89,1 milioni b/g. Il rafforzamento della domanda sarebbe dovuto più ad una vivace ripresa economica che alle rigide condizioni meteo nell'emisfero settentrionale alla fine del 2010. In effetti, la domanda di fueloil da riscaldamento nei paesi OCSE, sebbene più alta su base annua, rimane ben al di sotto della sua media negli ultimi cinque anni. In dicembre, la produzione

dell'Arabia Saudita è stimata in 8,6 milioni b/g, 100.000 b/g in più che a novembre e inoltre Iraq, Kuwait ed Emirati Arabi Uniti, oltre ai sauditi, hanno ridotto i prezzi ufficiali di vendita per attirare più acquirenti.

Le cancellazioni di nuove costruzioni di petroliere nel 2010 hanno riguardato all'incirca 150 navi, per la maggior parte di dimensioni medio-piccole, in confronto a 145 navi cancellate un anno prima. Per circa l'80% si è trattato di Product Tanker Medium Range e le più numerose sono state le navi inferiori a 25.000 dwt (140 cancellazioni dal gennaio 2009). Per quanto riguarda le petroliere più grandi, le cancellazioni sono rimaste al minimo. Tuttavia, recentemente la frequenza delle navi di taglia media cancellate è in aumento, in particolare per le Aframax e le Panamax. Dall'inizio del corrente anno, già 11 contratti di costruzione sono stati annullati, in confronto a sei soltanto nel 2009. Il deadweight delle petroliere cancellate durante gli ultimi due anni è stato di circa 17 milioni dwt e anche se questo può sembrare non elevato in confronto ai 55 milioni dwt programmati per consegna nel corrente anno, è sufficiente ad aiutare il mercato delle petroliere a riacquistare l'equilibrio. L'alto numero di nuove costruzioni acuisce i tempi difficili che il mercato delle petroliere sta attraversando, dopo aver inizialmente resistito alla crisi finanziaria.

Gli armatori sembrano aver perso interesse nelle bulkcarrier giganti poiché i produttori di materie prime stanno costruendo le proprie flotte. Alcuni armatori hanno iniziato a riconsiderare i loro investimenti in grandi bulkcarrier VLOC in seguito al collasso dei noli e l'aggressiva decisione di entrare nella gestione diretta delle navi da parte degli esportatori. La giapponese NYK ha nei giorni scorsi convertito un ordinativo per due VLOC in Cina in tre Capesize bulkcarrier, una decisione che la dice lunga poiché gli operatori giapponesi sono stati i più attivi investitori in VLOC. Il mercato di queste bulkcarrier giganti tende ad essere dominato da contratti di trasporto a lungo termine tra acquirenti ed esportatori, come le imprese siderurgiche e le compagnie minerarie. I margini sui contratti a lungo termine per le VLOC si sono ridotti per la recente recessione dei mercati dei carichi secchi e le aspettative di nolo delle compagnie minerarie. I noli a lungo periodo per le Capesize sono crollati da 29.000 dollari al giorno del 2010 a 21.000 dollari nel corrente anno. Gli esperti sostengono che se gli armatori sono costretti ad operare sul mercato spot, le Capesize offrono maggiori opportunità di impiego che non le VLOC che sono principalmente concepite per i traffici dal Brasile all'Estremo Oriente. Compagnie come NYK e MOL hanno investito nel settore delle VLOC nella prospettiva di gestire contratti di durata con i maggiori importatori cinesi e gli esportatori brasiliani. Ma questi contratti a noli interessanti non sembrano essere più disponibili poiché gli esportatori vogliono pagare di meno ed avere un maggiore controllo dei costi di trasporto. Il mercato spot delle Capesize è meno rischioso per gli armatori giapponesi per i loro forti legami con le acciaierie giapponesi. Un'altra ragione per cui gli armatori si stanno disinteressando del settore è il notevole numero di portarinfuse VLOC in ordinazione. Le navi di

questo tipo superiori a 200.000 dwt sono già 201 su una flotta complessiva di 1.169 Capesize. Il rapido aumento del numero delle VLOC esistenti è dovuto in gran parte alle conversioni di VLCC a scafo singolo. In aggiunta a questo, vi sono circa 190 navi di questo tipo in ordinazione contro un carnet di ordini di Capesize di 649 navi.

Il valore delle moderne bulkcarrier è destinato a diminuire notevolmente, in seguito alla caduta delle rate di nolo. La vendita di due Supramax controllate da giapponesi potrebbe segnare una significativa perdita di valore. Le due bulkcarrier sono *Saffron* di 50.000 dwt costruita nel 2004 e *Spring Progress* del 2003. La *Saffron* fu messa in vendita a inizio dicembre e rapidamente venduta a 28 milioni di dollari, un prezzo già molto inferiore ai 32,6 milioni di dollari pagati in novembre per la *Medi Cork* di 53.000 dwt dello stesso anno di costruzione. Ma la vendita della *Saffron* non si materializzò ed è probabile che l'armatore dovrà accettare un prezzo inferiore. Qualcuno ritiene che il prezzo potrebbe essere di 25-26 milioni di dollari ma per altri potrebbe essere anche inferiore. Vi sono molte candidate alla vendita nel mercato del carico secco ma il mercato dei noli ai minimi renderà più oculati gli acquirenti. Le navi costruite presso i cantieri giapponesi per armatori europei tendono ad ottenere i prezzi più alti, seguite dalle navi costruite in Giappone per armatori estremo-orientali e quindi dalle navi costruite in Corea, e poi da quelle costruite presso cantieri in Cina controllati da giapponesi e sudcoreani e infine le navi costruite dai cantieri cinesi con la migliore reputazione.

La ripresa della domanda asiatica di minerale di ferro ha permesso alla compagnia australiana Rio Tinto di stabilire nel quarto trimestre dell'anno un nuovo record di produzione di 65 milioni di tonnellate che fa salire il totale dell'anno a 239 milioni di tonnellate. La più piccola Fortescue Metal Group ha riportato esportazioni di minerale nel quarto trimestre per 9,9 milioni di tonnellate vendute ad un prezzo medio cost & freight di 150 dollari per tonnellata. La Rio Tinto non ha saputo precisare quanto del suo minerale, che è ora trattato a prezzi trimestrali, è stato venduto base CIF. I rivali BHP Billiton, al terzo posto nel mondo dopo la brasiliana Vale e l'australiana Rio Tinto, devono ancora riportare i risultati di produzione. Nel frattempo, i prezzi del minerale sul mercato spot hanno proseguito nel loro recupero che dura da un mese, toccando a inizio settimana 181,40 dollari per tonnellata, secondo lo Steel Index che calcola il prezzo per il minerale con contenuto di ferro del 62% consegnato in Cina. Questo implica un prezzo fob del minerale australiano di 174,87 dollari per tonnellata e del brasiliano di 163,02 dollari. I prezzi del minerale sul mercato spot avevano raggiunto un record di 186,50 dollari il 21 aprile 2010 con una media nel corrente mese di gennaio del 27% più alta che nel novembre 2010. A questo aumento corrisponde un minimo di due anni del nolo per trasportare il minerale in Cina. Il traffico globale via mare del minerale di ferro, che ha raggiunto quasi un miliardo di tonnellate nel 2010, è un elemento chiave delle rate di nolo per il settore dei carichi secchi, in particolare per la flotta di poco più di 1.100 Capesize.

Il primo fissato per un carico di carbone dalla costa orientale americana per l'Asia è stato riportato nei giorni scorsi con la previsione che i prezzi del carbone coke potrebbero raggiungere 400-500 dollari per tonnellata dopo le severe inondazioni che hanno portato alla chiusura di molte miniere australiane. I noleggiatori hanno pagato un nolo di 41 dollari per tonnellata per un carico di 75.000 tonnellate da Newport News alla costa orientale indiana. Circa il 40% delle forniture mondiali di carbone coke, impiegato nella produzione di acciaio, proviene dalle miniere australiane che sono state chiuse dopo le inondazioni. Il prezzo del carbone australiano è salito del 5,7% nella settimana a 280 dollari per tonnellata da 265 dollari la settimana precedente. Se la produzione australiana venisse sospesa per un mese, 14 milioni di tonnellate verrebbero a mancare. Una carenza globale e prezzi più alti potrebbero indurre i produttori siderurgici cinesi ad incentivare la produzione di carbone nazionale. Le acciaierie asiatiche hanno colmato i vuoti delle scorte reperendo carbone dalla costa orientale americana e dal Canada, ma è probabile che si vedranno presto anche carichi dalla Colombia con effetti positivi sui viaggi fronthaul per le Capesize. Tuttavia, pur non essendo state ampiamente pubblicizzate, interruzioni legate al maltempo sono state registrate anche in Colombia e potrebbero durare sino a marzo e ridurre di 5-7 milioni di tonnellate l'obiettivo di produzione stabilito dal governo lo scorso anno.

Secondo stime preliminari, i traffici di gas di petrolio liquefatto sono aumentati di 2 milioni di tonnellate nel 2010 raggiungendo 59 milioni di tonnellate. Le esportazioni complessive di GPL dal Medio Oriente hanno superato i 30 milioni di tonnellate, a conferma di ritardi di progetti e tagli alla produzione di greggio. La crescita è stata più lenta del previsto ma le aspettative per il 2011 sono positive anche se i noli per le grandi gasiere sono diminuiti negli ultimi due mesi. Ma con i volumi di Abu Dhabi e Qatar previsti in forte aumento, i noli dovrebbero recuperare notevolmente nel corso dell'anno. Il segmento delle grandi gasiere che comprende 21 unità e quello delle unità di portata media che conta 70 navi, ha superato le aspettative con una maggiore attività nel settore e un aumento delle demolizioni di vecchie navi. Una domanda sostenuta di GPL in Asia ed esportazioni inferiori al previsto dal Medio Oriente hanno esercitato pressioni sui prezzi globali di GPL, in particolare nel secondo e terzo trimestre 2010, e reso conveniente esportare dal West Africa, Europa nord-occidentale e Golfo USA. Questo ha ridotto il numero delle navi disponibili nel Golfo mediorientale e fatto salire i noli spot per la flotta di 144 Very Large Gas Carrier sulle rotte dall'Arabia Saudita al Giappone da un minimo di 25 dollari per tonnellata in febbraio a 48,93 dollari in novembre 2010. Quattro nuove costruzioni di VLGC sono state ordinate nel 2010 a prezzi di circa 70-80 milioni di dollari a nave e l'orderbook comprende ora 12 navi, sei unità sono state demolite e nove consegnate dai cantieri.

I pirati somali hanno ricavato lo scorso anno 238 milioni di dollari dai riscatti delle navi sequestrate, con una media di pagamenti salita da 150.000 dollari a nave nel

2005 a 5,4 milioni di dollari nel 2010. Il costo complessivo degli atti di pirateria nel mondo potrebbe arrivare a 12 miliardi di dollari l'anno mentre l'onere economico ammonterebbe a 3,2 miliardi di dollari in premi assicurativi aggiuntivi. Il costo delle operazioni navali al largo delle coste somale è stimato in 2 miliardi di dollari, in aggiunta alle spese per le organizzazioni anti-pirateria, come il gruppo di contatto delle Nazioni Unite, che ammontano a 24,5 milioni di dollari. Il dirottamento delle navi per evitare la pirateria ha un costo tra 2,4 e 3 miliardi di dollari l'anno, mentre le spese degli armatori in misure di sicurezza variano da 363 milioni a 2,5 miliardi di dollari. Va anche tenuto conto dell'impatto macroeconomico su Paesi come Egitto, Kenya, Yemen, Nigeria e Seychelles, come le perdite in diritti del Canale di Suez e le ripercussioni sugli scambi, il greggio, la pesca e il turismo che si calcola ammontino a ulteriori 1,3 miliardi di dollari.