



Genova, 31 Gennaio 2011

No. 1463

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 4 (24/28 Gennaio 2011)

CISTERNE

Le aspettative di una maggiore attività per le **VLCC** (capacità superiore a 200.000 tonn.) da parte dei noleggiatori cinesi, non si sono materializzate. Vi sono almeno tre unità di questo tipo disponibili per ogni carico di greggio dal Medio Oriente ancora da fissare, 61 navi contro circa 23 carichi restanti per febbraio. Complessivamente, i carichi di febbraio sarebbero inferiori ai 112 di gennaio. I noli dal Medio Oriente all'Asia si sono attestati intorno a Ws 46,5 pari a 8.592 dollari al giorno, il 12% in meno rispetto ad una settimana fa e l'assenza dal mercato dei cinesi per le festività del Capodanno dal 2 all'8 di febbraio, fa prevedere scarsi movimenti nella settimana entrante. La presenza di un ingente surplus di navi si riflette nel valore dei contratti FFA sulla rotta dal Medio Oriente al Giappone, che per febbraio sono scesi da Ws 57 a Ws 51, inoltre il costo elevato del bunker non consente agli armatori di comprimere ulteriormente i noli. Nella regione dell'Atlantico, i noli ridotti delle Suezmax escludono dal mercato le VLCC e in effetti non sono stati riportati fissati dal West Africa per gli Stati Uniti. Il mercato delle **Suezmax** (da 125.000 a 200.000 dwt) ha ripreso fiducia dopo che almeno sette navi sono state riportate fissate a termini privati dal West Africa per il Golfo americano. Questi fissati, unitamente ai volumi di noleggi spot dal West Africa, hanno ridato fiducia agli armatori per ottenere noli più alti, necessari per coprire il costo sempre più alto del bunker. Per la rotta dalla Nigeria a Filadelfia il nolo del Baltic Exchange ha chiuso venerdì 28 a WS 68 equivalente a 13.012 dollari al giorno, da Ws 57 e 6.900 dollari della settimana precedente. Altri miglioramenti sono possibili poiché il livello di attività dovrebbe rimanere costante. Questa previsione troverebbe conferma anche nel mercato cartaceo dove i contratti da febbraio in avanti sono trattati intorno a Ws 75-76 pari a 15.000-16.000 dollari al giorno che potrebbe essere una indicazione per il livello del fisico. Le **Aframax** (80.000-125.00 dwt) hanno registrato nuove perdite in Mediterraneo e Mar Nero scendendo a 2.412 dollari al giorno o Ws 75 ma da metà settimana hanno leggermente recuperato sino a Ws 80-82,5. Le navi si stanno diradando e se l'attività rimarrà costante il mercato potrebbe rafforzarsi. In contrasto, il mercato del Mare del Nord e del Baltico per l'Europa nord-occidentale si è appiattito a Ws 82,5 per i viaggi in Mare del Nord e Ws 65-67,5 per quelli dal Baltico. Nei Caraibi, le Aframax hanno perso terreno attestandosi a Ws 101 o 6.246 dollari al giorno per il Golfo americano. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, le Medium Range (25.000-44.999 dwt) hanno recuperato a Ws 157,5 pari a 11.679 dollari al giorno per i viaggi con 37.000 tonn. di benzina dal Nord Europa alla costa atlantica americana, ma un ulteriore rafforzamento dipenderà dal materializzarsi di nuovi carichi per febbraio. Le Large Range 1 (45.000-79.999 dwt) sono rimaste stabili con noli di Ws 125 per i viaggi dal Baltico agli Stati Uniti con 60.000 tonn. di carico. Le Handysize (10.000-24.999 dwt) attive in Nord Europa sono state fissate a Ws 185 per 22.000 tonnellate. Per i viaggi dai Caraibi alla costa atlantica, carichi di 38.000 tonnellate sono stati coperti a Ws 132,5 mentre i carichi di ritorno da 38.000 tonnellate dal Golfo americano a UK Cont Med. si sono ulteriormente indeboliti a Ws 97,5. Ad est di Suez, come era stato previsto, il mercato del pulito ha registrato una flessione. Le Large Range 1 sono state fissate a Ws 115 dal Medio Oriente al Giappone con 55.000 tonn. di carico, mentre le Large Range 2 (80.000-159.999 dwt) sulla stessa rotta non hanno ottenuto più di Ws 103 base 75.000 tonnellate. Le navi si stanno accumulando e la tendenza è inevitabilmente al ribasso.

CARICO SECCO

L'ultima settimana di gennaio continua a riportare un trend negativo per tutte le categorie in particolare per le **Capesize**, sempre il settore più colpito con il backhaul a -1746 e la rata media TC che arriva a 6705, perdendo altri 2305 punti. In Atlantico per il Round Voyage si vedono ora 5000/6000 usd sentendo l'impatto delle numerose navi che hanno zavorrato dal Pacifico. Alcuni armatori rifiutano questi livelli ma altri, vista l'uscita di alcuni carichi nuovi e le festività cinesi alle porte, hanno comunque accettato. In Pacifico si scende sotto i 5000 usd, i volumi di carbone dall'Australia continuano a diminuire con un riflesso sull'aumento del prezzo dello stesso. Il periodo è pressoché inesistente anche se si segnala il fissato di una 171000 dwt dely Cina presa da operatori cinesi per 11/13 mesi a 19500 usd/giorno che desta un po' di ottimismo. Per quanto riguarda le **Panamax**, la situazione non è comunque migliore e le rate in entrambi bacini hanno subito un altro calo sensibile con il Transatlantic Round Voyage sui bassi 10000 usd ed il fronthaul che sfiora i 20000 dollari anche per via del numero elevato di navi che hanno zavorrato dal Pacifico. Ciò nonostante in Atlantico la fine del mese riporta una discreta attività che permette di impiegare parte delle navi in posizione portando un leggero sollievo tra gli armatori. Le feste cinesi vicine convincono alcuni armatori a fissarsi per viaggi brevi coprendo temporaneamente solo i running cost ed aspettare tempi migliori. In Pacifico, essendo le rate in Atlantico calate, pensare di zavorrare in USG non è più così attraente quindi si riportano fissati in bacino a noli bassissimi e con delle discrepanze (viaggi più lunghi pagati meglio di viaggi corti). Alla fine della settimana si avverte un freno delle rate in negativo in quanto molti noleggiatori, che erano rimasti seduti ad osservare, sono finalmente usciti in mercato per coprire stem prima della chiusura della Cina. Il Round Voyage riporta livelli sui 7000 usd mentre il trip back in Atlantico è sui 3500/4000 usd. Per le Handy/Supramax il mercato rimane abbastanza piatto e si parla molto della dichiarazione di bancarotta della Korea Line in quanto se la stessa riconsegnasse tutte le Supramax sotto contratto ci sarebbe come conseguenza un'offerta eccessiva di tonnellaggio. Le navi aperte in Golfo hanno un po' sofferto questa settimana per via della poca attività ed i noleggiatori non hanno fretta di coprire gli stem. Alcuni carichi si vedono in Continente e in Med anche se i livelli rimangono abbastanza fermi; molte navi preferiscono ancora zavorrare in USG e ECSA fiduciose di trovare noli migliori. Il USG-Med riporta 25000/26000 usd mentre il Med-USG è sui 7500 usd. Essendo invece poca la disponibilità di navi aperte in Med disposte a fare GOA, i livelli saranno presto vicini ai 25000 usd. In Pacifico il West Coast India-Cina è il trade pagato meglio mentre Indonesia-India vede livelli molto bassi. In generale la prossima settimana si prospetta abbastanza tranquilla per tutte le categorie di portata.

COMPRAVENDITA

Continua il momento di debolezza generalizzata sul mercato dei noli. Dal punto di vista della compravendita, si registrano diverse movimentazioni di tonnellaggio, anche se, soprattutto per le navi da carico secco, risulta ancora difficile l'adeguamento ai nuovi livelli da parte dei potenziali venditori. A titolo informativo, anche se è bene rammentare che ogni vendita ha una storia a sè stante, basti considerare che la MV "SAFFRON" (53.341 DWT - Costr. 2004 Kawasaki) riportata venduta, ma evidentemente la vendita è fallita, a circa 28 Mil di USD non più tardi di un mese fa, pare che sia stata ceduta per circa 23 Mil di USD!. In merito alle Panamax, si riporta la vendita della MV "PACIFIC EAGLE" (73.592 DWT - Costr. 2004 Daewoo) a circa 33 Mil. di USD dalla quale si evince una maggiore stabilità nei livelli per la tipologia di nave. Anche tra le Tankers si registrano maggiori

movimenti anche di tonnellaggio più moderno, tra le altre evidenziamo la cessione della MT *SUMMIT AFRICA* (73.427 DWT - Costr. 2009 NTS) per circa 42,25 Mil. di USD oppure della MT *CAPE BILBAO* (40.327 DWT - Costr. 2006 Hyundai Mipo IMO III) venduta a circa 27 Mil di Usd. La demolizione si conferma ancora a livelli molto interessanti intorno ai 500 USD per LDT.

ALTRE NOTIZIE

Il peggioramento della situazione politica in Egitto fa temere limitazioni alla navigazione nel Canale di Suez. Un convoglio diretto a sud sarebbe stato annullato e restrizioni sarebbero state imposte già da sabato 29 gennaio, ma mancano dettagli precisi a causa del blackout sulle telecomunicazioni imposto dal governo egiziano, in risposta alle violente dimostrazioni nelle principali città egiziane. A Suez, il Cairo ed Alessandria è stato imposto il coprifuoco dalle 18.00 alle 07.00. Il rischio maggiore per le esportazioni egiziane di greggio e gas naturale liquefatto è la possibile interruzione dei transiti nel Canale di Suez che potrebbe avere ripercussioni anche sui prezzi del greggio. Gli Stati Uniti hanno da tempo diversificato le loro fonti di approvvigionamento, ma certamente il rischio è quello di una parziale interruzione del greggio importato. Circa un milione di barili al giorno di greggio e prodotti raffinati sono transitati nel 2009 da sud a nord nel Canale, e circa 800.000 barili al giorno di carichi simili sono transitati verso il Mar Rosso. Greggio e prodotti petroliferi rappresentano come tonnellaggio il 16% dei carichi del Canale. Il Suez Canal Container Terminal a Port Said, per il 55% di proprietà della APM Terminals, sussidiaria della Maersk, è un importante centro di trasbordo che nel 2010 ha smistato circa 2,9 milioni di teu con un aumento del 6% sul 2009. Un secondo terminal container separato ad ovest di Port Said di proprietà del governo egiziano, ha smistato circa un milione di teu nel 2010. Il Canale di Suez è una importante fonte di profitto per l'Egitto e la stabilità dei traffici in transito è nell'interesse vitale del mondo occidentale.

I carichi per portarinfuse Capesize (da 100.000 dwt in su) che arrivano in mercato vengono fissati in meno di 20 minuti poiché gli armatori accettano quello che riescono a trovare in un mercato depresso. Tuttavia, i noli avrebbero toccato il fondo sulla più grande rotta di traffico per queste navi dall'Australia occidentale alla Cina, grazie al sostegno dei produttori australiani di minerale di ferro Rio Tinto che vorrebbero evitare il ripersi di un collasso del mercato e il ritiro delle navi. Questo non sarebbe nell'interesse della stessa Rio Tinto poiché si troverebbe a dover pagare noli più alti se un certo numero di armatori adottasse questa pratica. La caduta degli indici del Baltic Exchange ha fatto perdere valore anche ai contratti del mercato cartaceo, che per febbraio sono stati trattati a meno di 14.000 dollari al giorno, da 16.000 dollari di pochi giorni prima, mentre per il secondo trimestre sono rimasti invariati a 20.000 dollari. Il declino conferma il perdurare delle incertezze per la domanda di materie prime trasportate dalle Capesize. Non si sa quando i trasporti di carbone dall'Australia orientale ritorneranno alla normalità, qualcuno prevede in tre settimane altri entro tre mesi. Le imprese siderurgiche cinesi che hanno continuato a ricostituire le scorte in previsione del Capodanno

cinese, probabilmente sospenderanno gli acquisti fin tanto che il prezzo del minerale non scenderà e questo potrebbe strozzare la domanda. In termini reali, i noli correnti delle Capesize sono vicini ai minimi del 2003 quando il nolo tra Australia occidentale e Cina scese al di sotto di 3 dollari per tonnellata. All'epoca il mercato era vicino al livello di pareggio dei costi come è ora, tuttavia i prezzi del bunker erano di 120 dollari per tonnellata mentre ora sono di 600 dollari. Una Capesize consuma 65 tonnellate al giorno alla piena velocità di esercizio pari ad un costo di 37.000 dollari al giorno e gli armatori stanno riducendo la velocità per limitare i consumi a 45 o 50 tonnellate al giorno, realizzando un risparmio, anche se il costo è sempre molto alto.

I noli medi timecharter delle Capesize hanno toccato il minimo da due anni e alcuni armatori hanno rifiutato di accettare noli in perdita ritornando alla strategia messa in atto durante il collasso di mercato di inizio 2009 quando centinaia di navi furono inattivate. La media timecharter del Baltic Exchange ha chiuso venerdì 28 gennaio a 6.177 dollari al giorno, un valore inferiore ai costi operativi stimati in circa 7.300 dollari al giorno, ed una perdita del 70% in un mese. Nei mercati globali delle bulkcarrier i noli si sono costantemente indeboliti negli ultimi tre mesi per effetto delle navi di nuova costruzione che continuano ad entrare in mercato. Un gruppo di armatori di Capesize attivi nel mercato spot ha dichiarato di non avere alcuna intenzione di accettare noli inferiori a 10.000 dollari al giorno, in attesa che la situazione migliori. Le festività del Capodanno cinese rappresentano sempre un periodo di rallentamento di mercato. Le inondazioni australiane di inizio gennaio, che hanno interrotto l'export di carbone dai porti dell'Australia orientale, hanno fatto accelerare il declino del mercato nelle ultime settimane. Ma la decisione della Korea Line Corp. di ricorrere all'amministrazione controllata del tribunale per evitare la bancarotta, ha rinnovato i timori di una nuova ondata di fallimenti e rinegoziazioni di contratti di noleggio. Le ripercussioni della decisione della Korea Line hanno costretto la Excel Maritime Carriers, armatrice di bulkcarrier, ad accantonare il suo progetto di raccogliere 250 milioni di dollari tramite l'emissione di obbligazioni.

La decisione di vendere più minerale di ferro dall'Australia alla Cina sulla base di un prezzo mensile immetteranno maggiore volatilità nei noli per i carichi secchi. Il gigante minerario BHP Billiton, al terzo posto nel mondo per importanza, ha dato il via la settimana scorsa a vendite all'asta mensili per carichi spot di minerale di ferro diretti alla Cina, pur rifiutando di fare commenti sui volumi o la frequenza. La decisione si contrappone al regime dei prezzi trimestrali che riguarda due terzi circa del traffico di minerale via mare stimato in un miliardo di tonnellate e che era stato adottato meno di un anno fa. Se gli altri due maggiori produttori seguiranno la strada della BHP Billiton, il cambiamento potrebbe avere effetti di larga portata sulle importazioni di minerale della Cina che nel 2010 hanno raggiunto 620 milioni di tonnellate, oltre ad immettere volatilità in un mercato dove i noli dei carichi secchi sono saliti e scesi varie volte lo scorso anno. Il nuovo sistema adottato dalla

BHP Billiton registra la resistenza delle acciaierie cinesi, mentre Vale e Rio Tinto non si sono ancora espressi in materia. Entrambi questi produttori hanno adottato il sistema dei prezzi trimestrali determinato un mese prima dell'inizio del trimestre e basato sul prezzo spot medio dei precedenti tre mesi, ma con i prezzi spot del minerale di ferro al massimo livello mai registrato, la BHP potrebbe ora assicurarsi prezzi massimi per la materia prima non ancora venduta a fronte di altri accordi di vendita. Gli armatori non sono preoccupati da questa decisione, ma lo sono molto di più dei tentativi di Vale, che produce un terzo circa di tutto il minerale venduto sul mercato, di prendere il controllo dei noli trasportando quanto più minerale possibile su navi di sua proprietà. Vale sta costituendo una flotta di almeno 80 Capesize e VLOC, tra cui circa 36 navi da 400.000 dwt.

In netto contrasto con le stime correnti che rilevano un surplus del 22-40% per le petroliere VLCC in confronto alla domanda, un gruppo di shipbroker londinesi prevede che il mercato delle petroliere VLCC potrebbe ritornare all'equilibrio tra domanda e offerta già alla fine dell'anno, con profitti di 50.000 dollari al giorno entro i prossimi 12-18 mesi. L'opinione dei principali analisti è che saranno necessari almeno due anni perché la domanda di trasporto raggiunga la consistenza della flotta in rapida espansione. Questa notizia farà felici gli armatori di VLCC di nuova costruzione ordinate a prezzi record di 160 milioni di dollari per consegna nel 2010 o 2011. I livelli di pareggio dei costi per queste navi, compreso il rimborso del finanziamento, sono intorno a 50.000 dollari al giorno, ma i profitti base spot sulla rotta di riferimento dal Medio Oriente all'Asia sono inferiori a 10.000 dollari al giorno e coprono appena i costi operativi giornalieri, gli equipaggi e l'assicurazione. La domanda di petroliere dovrebbe rimanere pressoché alla pari con la crescita del 9% della flotta di VLCC sia nel 2011 che nel 2012 poiché i mercati del greggio si sono modificati. Le scorte globali di greggio vengono rapidamente consumate e, eccetto che per gli Stati Uniti, nel resto del mondo sono inferiori alla norma e questo potrebbe provocare un aumento delle importazioni. Le previsioni della International Energy Agency di un aumento della domanda globale di greggio di 1,4 milioni di barili al giorno nel 2011 potrebbero essere sottostimate. Gli aumenti di produzione registrati nel 2010 da Paesi produttori che non fanno parte dell'Opec, come Messico, Regno Unito, Russia e Stati Uniti, difficilmente potranno essere mantenuti nel corrente anno, per cui le importazioni dovranno aumentare. Le importazioni degli Stati Uniti sono intorno a 10 milioni b/g e la crescita sarà coperta dal Medio Oriente con un aumento delle tonnellate-miglia. Anche le maggiori importazioni dell'Europa e della Cina impegneranno le petroliere su rotte più lunghe dal Medio Oriente.

I valori delle navi esageratamente inflazionati agiscono da deterrente verso i potenziali investitori e gli armatori sono stati invitati a prepararsi per un significativo ridimensionamento dei valori nel prossimo futuro. I guadagni degli armatori nei tre principali settori delle petroliere, bulkcarrier da carico secco e portacontainer in particolare, sono troppo bassi da giustificare i valori correnti

delle navi. Prendendo ad esempio le petroliere VLCC si può paragonare il discostamento dei valori nave attuali a quello degli anni '80 quando il settore armatoriale attraversò una profonda depressione. All'epoca, una VLCC veniva venduta sul mercato dell'usato per 3,1 milioni di dollari, solo 100.000 dollari in più del prezzo ottenibile dalla demolizione che nel periodo era di circa 100 dollari per tdl. Sebbene i prezzi correnti sul mercato della demolizione siano intorno a 500 dollari per tdl per un valore complessivo di circa 20 milioni di dollari, una VLCC di 10 anni vale sempre 70 milioni di dollari sul mercato dell'usato. Ma il profitto giornaliero che può generare non è lontano da quello degli anni '80. I settori delle petroliere e delle bulkcarrier sono destinati a registrare una significativa rivalutazione nei prossimi 18 mesi. Sono pochi gli acquirenti di moderne bulkcarrier e il mercato è simile a quello del gennaio 2009, dopo il collasso della Lehman Brothers, ma i valori delle petroliere e portarinfuse di seconda mano sono gradatamente risaliti lo scorso anno. Il prezzo di una Capesize di cinque anni ha toccato un massimo di 61 milioni di dollari in giugno ma è ora di 51 milioni di dollari, secondo le valutazioni del Baltic Exchange. Le moderne VLCC erano valutate a 92 milioni di dollari in luglio ma da allora sono scese a 85 milioni di dollari.

Solo il 60% delle navi di nuova costruzione programmate per consegna nel corrente anno entrerà effettivamente in servizio nei prossimi 12 mesi poiché gli armatori continuano a differire gli ordinativi e i cantieri di costruzione hanno difficoltà a far fronte al vasto carnet di ordini. Dell'orderbook per il 2011, che ammonta a 236,1 milioni dwt, comprese le nuove costruzioni slittate dal 2010, gli esperti si aspettano che solo 143,7 milioni dwt di nuovo naviglio saranno completati. Questo rappresenterebbe una riduzione in confronto al record di 147,3 milioni dwt consegnati lo scorso anno. Secondo le previsioni, le consegne di bulkcarrier dovrebbero rimanere stabili a 77 milioni dwt nel 2011, ma in un orderbook di 137,3 milioni dwt rappresentano uno slittamento del 45%. Le bulkcarrier Capesize oltre le 100.000 dwt e le post-Panamax (80.000-99.999 dwt) sarebbero le più colpite con solo il 53% dell'orderbook per il 2011 che verrà consegnato in ciascun settore e un simile livello di slittamento probabile per il 2012. Per contro, i ritardi di consegna per le petroliere non sarebbero tanto grandi, con solo il 30% delle navi di oltre 10.000 dwt di capacità previsto essere posticipato. Del totale di 62,8 milioni dwt di petroliere in consegna nei prossimi 12 mesi, solo 43,8 milioni dwt lasceranno i cantieri di costruzione. Le product tanker Medium Range di circa 45.000 dwt sarebbero le più predisposte a ritardi di consegna con solo il 56% dei 5,7 milioni dwt programmato per entrare in servizio. L'effetto cumulativo delle consegne ritardate vedrà alcune navi entrare in mercato nel 2012 e quelle programmate per consegna il prossimo anno slittare al 2013, quando l'orderbook e i volumi delle consegne dovrebbero ridursi.

I prezzi delle nuove costruzioni potrebbero ritornare entro quattro anni ai livelli record del 2008 di circa 150 milioni di dollari per una VLCC e di 100 milioni di

dollari per una Capesize, poiché uno scenario di maggiore consolidamento nel settore della costruzione navale e minore concorrenza permetterà ai cantieri di aumentare il valore dei contratti. Inoltre, il Giappone potrebbe essere spinto ai margini della costruzione navale a causa dei suoi prezzi elevati permettendo ai costruttori cinesi e sudcoreani di avere un maggiore controllo sui prezzi della nuova costruzione. L'apprezzamento della valuta cinese nei confronti del dollaro, in particolare, potrebbe costringere un numero consistente di piccoli cantieri privati cinesi ad uscire dal mercato. Dei 180 cantieri navali attivi in Cina, molti usciranno dal mercato, e il potere di decidere i prezzi passerà ai maggiori costruttori navali di proprietà statale il cui numero è inferiore a 10. Considerando gli ordinativi del 2010 e il fatto che gli armatori hanno dovuto impegnare proprio denaro per la riluttanza delle banche a finanziarli, nel futuro più immediato i costruttori avranno difficoltà ad ottenere ordinativi per navi diverse dalle portacontainer. Inoltre, alcuni cantieri cinesi hanno difficoltà a realizzare profitti dai contratti correnti a basso prezzo e le incertezze sui nuovi ordinativi in alcuni settori faranno uscire dal mercato vari costruttori. Ma prima che il consolidamento abbia luogo e che i prezzi siano spinti al rialzo, il valore dei contratti di costruzione potrebbe scendere del 10-15%. In particolare, le previsioni sono che le VLCC in Corea scenderanno a 88 milioni di dollari entro i prossimi sei mesi, in confronto ad un prezzo nel primo semestre 2010 in media di 103 milioni di dollari.

E' molto probabile che anche nel corrente anno le banche continueranno ad essere pazienti con gli armatori evitando di far diminuire i valori delle navi con vendite forzate. Le banche sono infatti preoccupate che l'eliminazione di compagnie in reali difficoltà possa avere un effetto a cascata sul valore delle rimanenti navi in portafoglio. Ma anche le banche che volessero liberarsi di armatori in difficoltà potrebbero avere problemi a raggiungere lo scopo. Storicamente, la pazienza delle banche si esaurisce dopo tre o quattro tentativi di ristrutturazione. La prima serie di differimento dei rimborsi di finanziamenti ha già avuto luogo. Con una nuova ristrutturazione del debito, è probabile che i revisori dei conti decidano di imporre una valutazione delle proprietà. Si potrebbe arrivare a questo, ma non prima che gli armatori esauriscano le disponibilità finanziarie. I mercati finanziari difficilmente saranno propensi a venire in soccorso di banche o armatori che hanno speso troppo e il sostegno degli hedge funds continuerà ad essere minimo.

La Cina continuerà ad essere il principale acquirente di petrolio del Sudan, quale che sia il risultato del referendum. Il greggio sudanese è prodotto per la maggior parte nel sud del Paese, ed è convogliato a nord via oleodotto al terminale di esportazione di Marsa Bashayer sul Mar Rosso. Le tre nazioni asiatiche, le cui compagnie petrolifere nazionali sono i maggiori investitori in Sudan, sono tra i quattro maggiori importatori di greggio Nile Blend e Dar Blend. La Cina è il principale importatore con 11 milioni di tonnellate nel 2010, da 10,6 milioni di tonnellate nel 2009, 9,6 milioni nel 2008 e 9,2 milioni di tonnellate nel 2007. Questo rappresenta il 61% del totale di 17,3 milioni di tonnellate esportati dal Sudan lo

scorso anno su 172 petroliere, per la maggior parte Aframax (80.000-120.000 dwt) ma anche Suezmax (120.000-200.000 dwt). La Cina ha ricevuto dal Sudan 101 carichi nel 2010. La Malaysia è il secondo maggiore importatore di greggio del Sudan con 1,9 milioni di tonnellate pari a 19 carichi nel 2010 e ha sorpassato il Giappone che occupava la seconda posizione nel 2009 ma che è ora scivolato alla quinta. Al terzo posto Singapore, che pur non avendo investito in Sudan, deve questa posizione alla capacità delle sue raffinerie di miscelare il greggio pesante paraffinico e di scarsa qualità Dar Blend nella produzione di olio combustibile. Singapore ha importato nel 2010 1,4 milioni di tonnellate su 13 petroliere ed è seguito dall'India che ha importato 1,3 milioni di tonnellate nel 2010.

Un nuovo mercato per le petroliere Aframax (80.000-120.000 dwt) si sta affermando nella regione asiatica del Pacifico con il nuovo terminale petrolifero al porto russo di Kozmino che ha esportato 15 milioni di tonnellate nel 2010, il primo anno di attività. Per i primi sei mesi del 2010, 6,2 milioni di tonnellate di greggio sono stati esportati da Kozmino su petroliere Aframax per destinazioni asiatiche e la costa occidentale degli Stati Uniti. Da luglio a dicembre 2010, 7,4 milioni di tonnellate di greggio sono stati caricati da Aframax, un aumento di 1,2 milioni di tonnellate rispetto al primo semestre. Le Suezmax (120.000-200 dwt), che pure possono caricare a Kozmino, hanno trasportato 980.000 tonnellate verso l'Asia e 100.000 tonnellate, o un carico, verso la costa occidentale americana. Il Giappone è la seconda maggiore destinazione del greggio da Kozmino, dopo la Corea del Sud, con 4,9 milioni di tonnellate importate nel 2010. Le importazioni degli Stati Uniti dal terminale russo sono aumentate da 820.000 tonnellate nel primo semestre 2010 a 1,2 milioni di tonnellate, sostituendo carichi di VLCC tradizionalmente provenienti dal Medio Oriente per la costa occidentale americana.