



Genova, 10 Maggio 2010

No. 1430

**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](http://www.burkenovi.com) E-mail address: [tankers@burkenovi.com](mailto:tankers@burkenovi.com) [dry@burkenovi.com](mailto:dry@burkenovi.com)  
[sandp@burkenovi.com](mailto:sandp@burkenovi.com) [accounting@burkenovi.com](mailto:accounting@burkenovi.com)

## 📍 ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 18 (3/7 Maggio 2010) CISTERNE

Le festività in Asia hanno fatto rallentare l'attività di noleggio delle **VLCC** che, di conseguenza, hanno visto diminuire i noli intorno a Ws 88, pari a circa 47.000 dollari al giorno base timecharter, per i viaggi dal Medio Oriente all'Asia. Per i viaggi dal Medio Oriente al Golfo americano, queste navi sono state fissate a Ws 59 pari a circa 21.000 dollari al giorno, il 7% in meno rispetto alla settimana precedente. Un ridimensionamento nel secondo trimestre era previsto, tuttavia l'equilibrio tra offerta e domanda sta migliorando poiché i carichi di greggio sul mercato spot stanno ritornando ai livelli precedenti la crisi economica. I fissati dai terminali di esportazione mediorientali stanno aumentando, avendo raggiunto il numero di 118 in marzo e 106 in aprile, i più alti dal 2008. I noli più alti sono stati registrati per i viaggi dal West Africa agli Stati Uniti, che per oltre una settimana sono rimasti invariati a Ws 108 o quasi 72.000 dollari al giorno. Sempre dal West Africa per la Cina, le VLCC hanno ottenuto noli di Ws 97 pari a 61.000 dollari al giorno. I noli delle **Suezmax** hanno segnato una flessione dal West Africa, per i numerosi fissati conclusi nelle precedenti settimane e la buona disponibilità di navi per gli ultimi dieci giorni di maggio. Secondo le valutazioni del Baltic Exchange, il nolo per il Golfo americano è sceso a Ws 108 che equivale a circa 28.500 dollari al giorno base timecharter, ma il mercato potrebbe indebolirsi ancora nei prossimi giorni. In Mar Nero si riportano numerosi fissati successivamente caduti sui soggetti, e i noli correnti sono attestati su valori più bassi intorno a Ws 122 pari a 36.270 dollari al giorno. Le **Aframax** che operano nell'area dei Caraibi hanno registrato un aumento dei noli del 54% in una settimana a Ws 144 ma il profitto per gli armatori è di soli 12.800 dollari al giorno, in confronto a costi operativi di circa 7.000 dollari al giorno. Il mercato non è esploso come ci si aspettava e, piuttosto che fissare le navi in fretta, molti armatori preferiscono attendere nella speranza di spuntare noli più alti. Il mercato del Mediterraneo e del Mar Nero avrebbe toccato il fondo con noli attestati intorno a Ws 105 pari a 7.700 dollari al giorno. I noli dal Baltico sono diminuiti come previsto, non essendo più richieste le navi con classe ghiacci. I noli da Primorsk per Wilhelmshaven hanno perso 43 punti Worldscale essendo scesi nelle ultime due settimane a Ws 90 pari a 11.785 dollari al giorno. Le **Product Tanker pulite** Medium Range impiegate nei trasporti di benzina dai Caraibi agli Stati Uniti hanno visto gli equivalenti timecharter scendere del 35% nell'ultima settimana a 3.383 dollari al giorno, il livello più basso dell'anno. Il numero delle navi disponibili nella regione sta aumentando, dopo l'affondamento della piattaforma *Deepwater Horizon* nel Golfo americano, poiché le esportazioni di prodotti petroliferi da Houston sono state sospese. Inoltre, la US Energy Information Agency ha comunicato che le scorte di benzina sono aumentate di 1,2 milioni di barili a 224,9 milioni di barili per cui vi è meno domanda di importazione. Il nolo del Baltic Exchange per 35.000 tonnellate di benzina da Aruba a New York è sceso da Ws 135 o 4.900 dollari al giorno a fine aprile a Ws 126 nella settimana in esame. L'equivalente timecharter su questa rotta è da fine marzo inferiore ai costi operativi, stimati in circa 8.000 dollari al giorno. Gli armatori stanno pensando di far zavorrare le MR verso l'Europa nord-occidentale dove i noli per i viaggi attraverso l'Atlantico sono intorno a Ws 165-170, pari a 10.000 dollari al giorno. Le Large Range impiegate ad est di Suez per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone hanno migliorato i noli precedenti rispettivamente a Ws 112,5 per le LR2 con 75.000 tonn. e Ws 142,5 per le LR1 con 55.000 tonnellate.

## CARICO SECCO

Il mercato delle **Capesize**, a causa delle varie festività, riporta un inizio settimana abbastanza lento per poi vedere una ripresa da mercoledì con il BCI che riporta più 1400 circa per la settimana. In Atlantico i noleggiatori cercano di coprire gli stem di maggio e giugno, il transatlantic round voyage vede più di 40000 usd mentre il fronthaul sfiora i 70000 usd. In Pacifico alcuni armatori ottengono 40000 usd per il round voyage ma l'idea dei Noleggiatori rimane più bassa e per questa ragione vengono coperti solo gli stem urgenti; il backhaul è invece sui 19000/20000 usd. Per le **Panamax** la settimana è abbastanza tranquilla anche se un segnale positivo si ha dall'Atlantico specialmente da ECSA permettendo agli armatori di mantenere un certo livello, di conseguenza anche in Pacifico i noli vedono una salita con numeri sui 32/33000 dollari. In Atlantico le navi in posizione non sono molte e ci sono ancora carichi della settimana precedente da sistemare aspettando noli più attraenti. Alcuni armatori si mostrano un po' preoccupati per la perdita di petrolio in Golfo in quanto in alcuni porti questo sta causando un po' di ritardo ma la situazione sembra essere sotto controllo e al momento nessuno stem è stato posticipato; i porti inoltre assicurano che, in caso di necessità, si provvederà alla pulizia dello scafo prima e dopo l'ormeggio. Il transatlantic round voyage è vicino ai 35000 usd mentre il fronthaul è sui 45000 dollari. Lo short period è abbastanza attivo, la nave '*Fair Lady*' sembra essere stata fissata per 4-6 mesi a 39000 usd redely ww con opzione GOA. Per le **Handy/Supramax** le rate vedono un costante miglioramento che permette di vedere navi spot fissate a rate molto forti mentre altri armatori preferiscono osservare i noli salire ancora prima di farsi avanti. Il Usg-Skaw vede circa 55000 usd (5000 usd in più rispetto alla settimana precedente). Anche in Continente le navi disponibili non sono molte e questo aiuta a mantenere il mercato forte nell'area e lo Skaw-Usg è sui 19000 usd. In Pacifico si ha un giusto bilanciamento tra carichi e navi, con livelli abbastanza fermi. Il RV vede quasi 25000 usd mentre i trip da EC India per la Cina vedono 32000 usd; da WC India l'arrivo dei monsoni porta una certa urgenza di coprire i carichi prima di metà maggio ed alcune navi spot in posizione riescono ad ottenere numeri molto buoni.

## COMPRAVENDITA

Continua a confermarsi la tendenza delle ultime settimane in merito alla tipologia del naviglio acquistato, si registra infatti un continuo interesse, nonché contratti siglati, per le nuove costruzioni mentre per quanto riguarda il mercato dell'usato ci sono sempre meno navi di qualità passate di mano. I cantieri più importanti della Cina e della Corea, hanno oramai esaurito, o quasi, gli slots con consegna prima metà 2012 ed iniziano ad indicare, con le dovute cautele in quanto si prevede una certa crescita nel prezzo del ferro ed anche il possibile rafforzamento della moneta locale cinese, lo yuan, nei confronti delle principali valute lasciando ampio margine di incertezza, per consegna 2013. Tra le vendite, si evidenzia la MV "*PAIUTE*" - 69.183 dwt blt '95 Sanoyas ceduta per circa 23,5 Mil di USD incluso un T/C fino ad ottobre 2011 a 27.750 USD/giorno, oppure la MV "*TRI ARROWS*" - 28.442 dwt blt '99 Imabari passata di mano a circa 29,5 Mil di USD si ritiene a compratori turchi. Tra le Tankers, l'unica operazione di particolare rilievo riguarda l'acquisto in blocco da parte di Vale di cinque x 300.000 dwt costruite tra il '94 ed il '95 presso la IHI per successiva conversione in VLOC (Very Large Ore Carrier) ad un prezzo di circa 117,5 Mil di USD. Il mercato della demolizione ha subito uno stop di riflessione dopo la continua crescita nei prezzi registrata negli ultimi mesi; le tre uniche demolizioni riportate, riguardano cantieri cinesi con prezzi in linea alle ultime concluse.

## 📌 ALTRE NOTIZIE

La perdita di greggio dalla piattaforma *Deepwater Horizon* potrebbe limitare le importazioni americane di greggio e influenzare negativamente i mercati spot delle petroliere. Quello delle Aframax sarebbe il settore più a rischio, ma il mercato già estremamente debole dei noli spot dai Caraibi agli Stati Uniti negli ultimi 12 mesi renderebbe trascurabile l'impatto sui profitti equivalenti timecharter. Il mercato delle Aframax è relativamente isolato dal resto del mercato del greggio, per cui è improbabile che un eventuale rafforzamento dei noli si diffonda in maniera significativa anche alle navi più grandi. Se la perdita di greggio si estenderà ulteriormente nelle prossime settimane, un numero crescente di navi potrebbe subire ritardi nel suo ingresso ai porti con effetti positivi per i noli delle petroliere. Inoltre, per alcune navi potrebbe rendersi necessaria una pulizia dello scafo, prima di lasciare i porti, che richiederebbe da uno a due giorni e che, estesa a tutte le navi presenti nell'area, potrebbe ridurre l'effettiva disponibilità di navi. Tuttavia, in questo caso la minore presenza di navi risulterebbe compensata da una riduzione significativa delle importazioni di greggio degli Stati Uniti, per la contaminazione di una grande area del Golfo americano. Se il Louisiana Offshore Oil Port (LOOP) venisse chiuso, i noli delle VLCC potrebbero risultrarne penalizzati. Gli armatori di Product Tanker che trasportano prodotti petroliferi puliti verso il Golfo americano e fuori dall'area, stanno tentando di introdurre clausole protettive nei contratti di noleggio per coprire i costi dei transiti intorno o attraverso la chiazza di greggio in espansione.

Le petroliere usate per lo stoccaggio galleggiante di greggio e prodotti petroliferi sono scese a 92 navi alla fine di aprile, il minimo degli ultimi 12 mesi poiché più della metà delle petroliere impegnate nello stoccaggio di gasolio sono state riconsegnate dall'inizio dell'anno. A fine novembre 2009, le petroliere adibite allo stoccaggio erano 149. Lo stoccaggio di prodotti petroliferi, soprattutto di gasolio in Europa nord-occidentale si è ridotto del 60%, da circa 100 milioni di barili a 40 milioni di barili attualmente. I recenti fissati per assorbire il jetfuel in eccedenza, dopo la sospensione dei voli per l'eruzione del vulcano in Islanda, hanno fatto ben poco per arrestare il declino. A fine aprile, 41 petroliere Large Range, Panamax ed Aframax risultavano impiegate nello stoccaggio, in confronto a 95 al picco dello scorso anno. I noli ne hanno risentito e per le grandi product tanker si sono dimezzati, passando da 22.000 a 11.000 dollari al giorno, in seguito al calo da 75 a 38 navi. Per contro, il quantitativo di greggio immagazzinato su petroliere è rimasto stabile a circa 55-65 milioni di barili tra il luglio 2009 e il marzo 2010, dopodiché è aumentato a 81 milioni di barili a fine aprile, facendo salire il numero delle VLCC utilizzate a 44 navi il più alto dal maggio 2009. L'aumento è dovuto alla decisione dell'Iran di stoccare il greggio pesante invenduto su 17 VLCC ed una Suezmax, pari a circa 35 milioni di barili di greggio o 10 giorni di produzione iraniana. E' la presenza di questo gruppo di navi che è stata determinante nel sostenere i noli delle VLCC nel corrente anno, senza contare che ha minimizzato l'impatto delle 17 nuove VLCC entrate in servizio dall'inizio dell'anno. A rischio di ripetersi, lo

stoccaggio continua a giocare un ruolo cruciale per la salute dei mercati sia del greggio che dei prodotti puliti, e la previsione di un ampliamento del *contango* potrebbe rinnovare l'interesse nel mercato dello stoccaggio.

Il gigante minerario brasiliano Vale ha incrementato le vendite di minerale di ferro su base cost & freight, mentre il 40% circa di tutti i traffici globali di minerale per via marittima, che si stima ammonteranno a 1 miliardo di tonnellate nel corrente anno, viene venduto sul mercato spot. Questo mercato è valutato in 40 miliardi di dollari, circa due volte le dimensioni del mercato globale del nickel. Questa previsione fa seguito a un risultato delle vendite di minerale, per il maggiore produttore di minerale di ferro del mondo, di 58,9 milioni di tonnellate nel primo trimestre 2010, per un valore di 3,7 miliardi di dollari, il 6,5% in meno rispetto alla produzione nell'ultimo trimestre 2009. Circa 11,8 milioni di tonnellate di minerale e pellets sono stati venduti base cost & freight, in confronto a 6,8 milioni di tonnellate nell'ultimo trimestre. I risultati indicano anche che più minerale è stato destinato all'Europa, 12,8 milioni di tonnellate, a conferma della ripresa economica. Il 42,1% circa, pari a 27,6 milioni di tonnellate, è stato fornito alla Cina nel primo trimestre del corrente anno, in confronto al 66,5% un anno fa al culmine della paralisi della siderurgia globale. I costi delle controstellie per i ritardi ai terminali di esportazione brasiliani si sono dimezzati a 19 milioni di dollari, contro 40 milioni di dollari nell'ultimo trimestre 2009. Il prezzo medio del minerale è stato di 64,76 dollari per tonnellata, in confronto a 55,86 dollari nell'ultimo trimestre 2009. I nuovi accordi sui prezzi indicizzati, che Vale non ha ancora deciso se rendere permanenti con i suoi clienti di base, vedranno tutto il suo minerale venduto a circa 100 dollari per tonnellata nel secondo trimestre.

Forze economiche e marittime conflittuali, hanno contribuito a spingere il mercato delle VLCC verso direzioni inattese negli ultimi mesi, senza che si intravedano segnali di chiarimento. I noli delle VLCC nel primo trimestre sono stati mediamente di 50.000 dollari al giorno, grosso modo lo stesso come nel 2005, ma le dimensioni della flotta superano del 30% quelle di cinque anni fa mentre i traffici di greggio via mare sono aumentati solo del 4%. Ma questo non è tutto, altri fattori sono da tenere in conto, come l'aumento dello stoccaggio di greggio, la accelerazione della messa al bando delle petroliere a scafo singolo e, più sorprendente, una apparente diminuzione della produttività delle navi a doppio scafo. Tutto questo fa sì che il numero delle VLCC in attività sia ora del 3-4% inferiore rispetto all'inizio dell'anno. La produttività delle VLCC sembra essere diminuita per la crescente necessità di viaggi in zavorra. La flessibilità delle raffinerie cinesi che passano con facilità da un tipo di greggio all'altro, crea squilibri. Infatti, in gennaio e febbraio la Cina ha aumentato del 40% le importazioni di greggio dal Medio Oriente mentre quelle dal West Africa sono scese nei due mesi del 15%. Ma in marzo, le importazioni dal Medio Oriente sono scese del 5% mentre quelle dal West Africa sono salite del 40%. Non è difficile capire che questa volatilità crea seri problemi di posizionamento per gli operatori

di petroliere e porta squilibri regionali. Alle incertezze si aggiunge poi il numero di nuove unità che verranno consegnate dai cantieri. Per il corrente anno le stime sono tra 44 e 80 petroliere e sino ad ora ne sono state consegnate 17 su una previsione di 20. Altre circostanze imponderabili potrebbero essere le possibili modifiche alla produzione dell'Opec e i consumi regionali che potrebbero creare un mercato pieno di incognite. Tutto questo rende molto difficile prevedere il mercato delle grandi petroliere.

Un terzo circa delle VLCC a scafo singolo che facevano parte della flotta globale all'inizio dell'anno, è già stato rimosso per essere demolito o convertito in navi di altro tipo. Infatti, su 64 VLCC a scafo singolo che erano in attività all'inizio del 2010, 21 unità hanno già lasciato il mercato. Gli armatori di navi di questo tipo hanno già venduto le navi più vecchie per demolizione poiché le opportunità di impiegarle sono sempre più scarse per effetto della prossima scadenza stabilita dall'IMO. Ma molte sono state vendute per conversione in bulkcarrier da carico secco o in FSO poiché la domanda in questi settori è in aumento. Dall'inizio dell'anno, otto VLCC sono state demolite, sette sono state vendute per conversione in VLOC e sette in FSO. Alcune delle navi demolite hanno approfittato dei prezzi vantaggiosi offerti dai demolitori, saliti del 38% nel corrente anno a 470 dollari per tdl, in confronto a 340 nel 2009. Nel solo mese di marzo, sono stati venduti per demolizione 2,3 milioni dwt di petroliere. Dall'inizio dell'anno, le petroliere demolite hanno raggiunto 6,1 milioni dwt, ben il 103% in più rispetto a un anno fa, compresi 2,1 milioni dwt di VLCC e 2,4 milioni dwt di product tanker. Lo scorso anno, 8,7 milioni dwt sono stati demoliti, tra cui 2,4 milioni dwt di VLCC e 3,5 milioni dwt di product tanker.

Le demolizioni di Product Tanker Medium Range stanno procedendo ad un livello più che doppio rispetto allo scorso anno. Sono almeno 40 le MR vendute per demolizione negli ultimi quattro mesi, in confronto a 61 nell'intero 2009. Il volume delle MR demolite è aumentato dall'inizio dell'anno del 185% a 2,3 milioni dwt, in confronto a 0,8 milioni dwt nei primi quattro mesi del 2009 e 3,5 milioni dwt nell'intero 2009. Le speranze sono che un maggiore livello di demolizioni e ritardi di consegna di nuove costruzioni possa portare ad una crescita della flotta sostanzialmente più bassa di quanto inizialmente previsto. Nello stesso tempo, la domanda globale di prodotti petroliferi è prevista aumentare del 2% e la domanda tonnellate-miglia del 5% in confronto allo scorso anno poiché le MR operano su viaggi più lunghi. Dall'inizio dell'anno sono state consegnate 38 MR e altre 254 restano nell'orderbook globale. Il 34% circa delle MR previste in consegna dall'inizio dell'anno non è stato sino ad ora consegnato, una tendenza che si spera possa continuare. Se tutti questi fattori si combinano, non è difficile immaginare uno scenario in cui il mercato delle product tanker risulterà in equilibrio e forse verso la fine dell'anno potrebbe essere addirittura in deficit. Un miglioramento moderato nei profitti medi equivalenti timecharter per le MR è previsto nel corrente anno per la domanda in aumento ed una espansione della flotta inferiore al

previsto. Nei primi quattro mesi dell'anno, i profitti medi equivalenti timecharter risultano del 27% più bassi, e precisamente di 9.800 dollari al giorno, in confronto a 13.600 dollari nello stesso periodo dello scorso anno.

Le compagnie di linea a container stanno ritornando a posizioni di pareggio dei costi sulle rotte del Pacifico, dopo aver ottenuto significativi aumenti delle tariffe nelle trattative per il rinnovo dei contratti annuali che stanno per essere finalizzate. Nello stesso tempo, le tariffe per i viaggi attraverso il Pacifico diretti ad est sono aumentate del 10,8% nell'ultima settimana e l'indice di riferimento Hong Kong/Los Angeles compilato da un noto gruppo di analisti londinesi è salito a 2.189 dollari per container da 40 piedi, un recupero del 112,8% in confronto a un anno fa. A metà 2009, l'indice era a 871 dollari. Il Transpacific Stabilization Agreement, tra i cui membri è compresa la CMA CGM, ha come obiettivo un aumento di 800 dollari per container da 40 piedi per le merci che si muovono dall'Asia alla costa occidentale americana. Tuttavia, gli aumenti tariffari concordati per i prossimi 12 mesi serviranno solo a compensare le pesanti perdite dello scorso anno, mentre non saranno sufficienti a permettere alle compagnie di realizzare qualche profitto sul Pacifico. Nel mercato dei noli, circolano voci di una serie di nuove costruzioni da 6.000 teu fissate dal 2011, data della prevista consegna dai cantieri. Si sapeva che le cose stavano migliorando, ma ora vi è qualche certezza in più. Solo 25 navi post-Panamax inferiori a 10.000 teu saranno disponibili per noleggio il prossimo anno, e nel numero sono comprese navi per le quali i noleggiatori hanno opzioni interessanti. Questo fa pensare che i noli abbiano il potenziale di aumentare poiché la capacità disponibile si riduce. Molti prevedono una ripresa delle ordinazioni ai cantieri dal primo trimestre 2011 che farebbe seguito alla mancanza più lunga di ordinativi nella storia dei trasporti a container, con un orderbook che comprendeva a inizio maggio 655 navi per 4,16 milioni di teu, in confronto al picco di 7,02 milioni di teu nel luglio 2008. Quest'ultimo picco rappresentava il 60% della capacità della flotta all'epoca, mentre l'orderbook è ora pari al 31%. Per la fine dell'anno, la cifra potrebbe ridursi a 3,14 milioni di teu pari al 22% della capacità. Se l'assenza di ordinativi persisterà anche nel 2011, l'ammontare di capacità in costruzione potrebbe scendere al 9,8% della flotta in attività.

Le petroliere sono costrette a compiere deviazioni sempre più lunghe, anche di 1.000 miglia, per sfuggire agli attacchi dei pirati nei viaggi dal Medio Oriente alle destinazioni occidentali, con un aumento di almeno 16 milioni di dollari dei costi per i trasporti di greggio per armatori e noleggiatori. I timori che i pirati stiano prendendo di mira le petroliere più grandi, che attraversano una delle rotte più trafficate del mondo, sono aumentati dopo l'attacco avvenuto il 25 aprile scorso ad una VLCC, 420 miglia dalla costa occidentale indiana sulla rotta dal Medio Oriente all'Asia. E' la prima volta che una VLCC viene attaccata in quest'area, ma le oltre 100 VLCC che ogni mese caricano ai terminali di esportazione del Medio Oriente sono ora considerate molto più vulnerabili che in passato. Le VLCC con carichi destinati al Nord America deviano almeno 1.000 miglia ad est di Mombasa, una

distanza che viene estesa sempre di più mentre in precedenza non superava le 300 miglia. In tal modo, il viaggio di 30 giorni dall'Arabia Saudita al Golfo americano si allunga di quattro giorni, con un aumento dei costi nolo a viaggio di 100.000 dollari. Questo a sua volta ammonta a circa 1,3 milioni di dollari al mese sulla base di importazioni americane dall'Arabia Saudita che in febbraio hanno raggiunto 3,4 milioni di tonnellate, o l'equivalente di 13 carichi di VLCC. Su 12 mesi, i costi aggiuntivi potrebbero raggiungere la cifra di 15,6 milioni di dollari sulla base di un nolo corrente di circa Ws 62-63 o circa 25.000 dollari al giorno. Ogni contratto di noleggio ha una clausola pirateria che stabilisce che la nave viaggi a 300 miglia da Mombasa o l'Africa orientale, ma se l'armatore ritiene consigliabile una distanza maggiore, deve accollarsi i costi extra e questo a volte genera qualche discussione su chi debba pagare il costo extra. Nella maggior parte dei casi, il costo extra viene diviso a metà. La maggiore deviazione potrebbe far aumentare del 5-10% la domanda di VLCC e, insieme ai mercati in *contango* e maggiori costi del bunker, il rischio pirateria potrebbe anche far aumentare i noli delle VLCC.

Le banche stanno cautamente riprendendo i finanziamenti marittimi, poiché i mercati e i valori delle navi si stanno stabilizzando e il rischio percepito è ridotto, ma ci vorrà ancora del tempo prima che i volumi ritornino vicini ai valori precedenti. Qualche nuova attività sta iniziando ad apparire, almeno per quelle banche marittime che sono ancora intatte e non lottano con la ristrutturazione e la ricostituzione dei coefficienti di capitalizzazione. Le banche commerciali asiatiche continuano ad aumentare la loro esposizione verso il settore. I rapporti per il primo trimestre 2010 pubblicati la settimana scorsa da due importanti istituzioni bancarie, Nordea e DnB NOR, indicano una previsione leggermente più ottimistica per il corrente anno, anche se l'attività corrente di finanziamento marittimo è risultata inferiore nei primi tre mesi dell'anno. Parte del divario continua ad essere compensata dalle banche asiatiche che stanno aumentando il loro portafoglio marittimo. La Standard Chartered di Singapore ha recentemente concluso il suo primo finanziamento in Regno Unito, fornendo 34 milioni di sterline (51 milioni di dollari) alla Bibby Offshore per finanziare l'acquisto di una nave appoggio offshore. Le banche cinesi, tra cui la China Exim Bank, la Bank of China e la ICBC stanno aumentando attivamente la loro presenza nel finanziamento marittimo, principalmente sostenendo le nuove costruzioni presso i cantieri cinesi, ma anche compagnie armatoriali occidentali. Le ultime indicazioni fanno ritenere che il peggio sia passato e che si stia iniziando ad avere una visione più positiva dei rischi nel settore, purché i noli e i mercati dei noli consolidino il loro recente miglioramento e i valori delle navi rimangano relativamente stabili. Ma le banche sono consapevoli che i rischi esistono sempre, in particolare per l'eccesso di capacità, e che molto si debba ancora fare per ristrutturare i finanziamenti esistenti adeguandoli ai valori più bassi delle navi.

