



Genova, 14 Giugno 2010

No. 1435

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 23 (7/11 Giugno 2010) CISTERNE

La congestione ai terminali cinesi di sbarco del greggio, in particolare Ningbo, ha contribuito a far salire i noli delle **VLCC**, per i viaggi dal Medio Oriente al Far East, al di sopra della barriera psicologica di Ws 100 (oltre 70.000 dollari al giorno base timecharter) per la prima volta dal febbraio scorso. I ritardi hanno ridotto la disponibilità per giugno di VLCC di rientro in Medio Oriente in zavorra. Noli sino a Ws 105-107,5 sono stati pagati per viaggi verso la Cina e il Giappone, ma questo livello sembra destinato a scendere quando i noleggiatori inizieranno a fissare per la prima decade di luglio, date per cui la *tonnage list* appare più lunga. Per i viaggi verso gli Stati Uniti, il nolo è salito a Ws 65 pari a 33.800 dollari al giorno, 12.000 dollari in più della settimana precedente. Questa destinazione dovrebbe essere la scelta preferita dagli armatori di VLCC, per la scarsità di navi in Atlantico e la tendenza alla diminuzione dei noli per il Far East. Le **Suezmax** attive in Mediterraneo-Mar Nero potranno contare su un aumento dei carichi da luglio poiché il greggio saudita arriverà nuovamente a Sidi Kerir, dopo una disputa sui costi di transito che durava da sei mesi tra i sauditi e i responsabili del Sumed. Poco o nulla è accaduto nella settimana in Mediterraneo per queste navi, il nolo per i viaggi Novorossiysk/Augusta si è mantenuto intorno a Ws 115 o 35.000 dollari al giorno per la maggior parte della settimana, prima di scendere venerdì a Ws 112 o 32.262 dollari al giorno. Un carico da Arzew al Golfo americano è stato coperto a Ws 105. Più attivo il mercato del West Africa, sebbene l'evento del Posidonia abbia limitato il numero dei fissati. Le pressioni per riportare i noli al di sotto di Ws 110 per i viaggi verso gli Stati Uniti, hanno avuto successo e in chiusura di settimana gli armatori hanno dovuto accettare qualche punto in meno, tuttavia la rotta TD5 del Baltic Exchange ha mantenuto un nolo di Ws 111 o 32.360 dollari al giorno, 2.000 dollari in più della settimana precedente. I tre principali mercati delle **Aframax** hanno registrato un ulteriore indebolimento per la scarsa attività e il gran numero di navi disponibili. Per i viaggi da Primorsk a UK Cont, queste navi sono state fissate intorno a Ws 87,5 mentre in Mediterraneo i noli non hanno superato il livello di Ws 90-95. Le **Product Tanker pulite** di tipo Medium Range hanno registrato un miglioramento per i viaggi dal Nord Europa agli Stati Uniti per cariche pronte sino al 20 giugno. I noli sono saliti a Ws 144, pari a 7.760 dollari al giorno, base 37.000 tonnellate di benzina. Tuttavia questa situazione potrebbe rivelarsi solo temporanea poiché la disponibilità di navi dopo il 20 giugno è maggiore. Le prospettive per il terzo trimestre per la flotta globale di 1.272 Medium Range rimangono molto limitate, per l'abbondanza di navi in mercato. Neppure un aumento della domanda americana di benzina durante i mesi estivi della "*driving season*" potrebbe portare un miglioramento duraturo. Infatti 90 nuove costruzioni sono previste arrivare in mercato nel corrente anno. Per i carichi di benzina dai Caraibi alla costa orientale americana, i profitti delle MR sono rimasti depressi, a circa 400 dollari al giorno per noli di Ws 115, invariati dall'inizio di giugno. Le Large Range 1 che trasportano nafta dal Medio Oriente al Far East (Giappone, Cina e Corea del Sud) hanno ottenuto noli di Ws 126 pari a 7.280 dollari al giorno, da Ws 140 e 10.500 dollari della precedente settimana, ma potrebbero registrare una caduta della domanda nel terzo trimestre poiché i produttori di petrolchimici chiuderanno gli impianti per manutenzione. E' difficile prevedere una ripresa prima della fine dell'estate, e gli armatori riescono a mala pena a coprire i costi.

CARICO SECCO

Il mercato nella settimana appena conclusasi ha continuato a perdere punti vedendo i noli scendere su tutti i size e per entrambi i bacini di riferimento. In Atlantico l'attività è stata piuttosto tranquilla, un po' causa di un mercato piuttosto incerto e pochi nuovi carichi, ma probabilmente anche perché la Grecia, ma in particolare Atene, sono stati epicentro dell'attesissimo incontro biennale "Posidonia" dove partecipano rappresentanze di tutti i players mondiali dello shipping. Iniziando a vedere qualche numero da vicino, vediamo che per le **Capesize** la media delle rotte T/C è diminuita fino ad arrivare venerdì a usd 44.000 con l'indice BCI affermatosi a 4276 punti (11.000 dollari e circa 830 punti in meno rispetto al venerdì precedente). Nello specifico, il fronthaul si afferma intorno ai 63.000 dollari al giorno, mentre per veloci rounds in Atlantico e Pacifico si registrano rispettivamente circa usd 50.000 e 38.000 al giorno. Sulla base di questa incertezza e con i noli in continua ma non vertiginosa discesa, l'attività sui periodi sia brevi che lunghi è molto ridotta e per le Capesize non abbiamo fissati da riportare. Come le sorelle maggiori, anche le **Panamax** hanno perso qualche punto con la media delle rotte T/C affermatasi venerdì intorno a usd 27.000 con l'indice BPI a 3361 punti. Per veloci round rispettivamente in Atlantico e Pacifico il mercato ha raggiunto rispettivamente usd 28.000 e 25.000 al giorno. Circa il periodo, vale lo stesso discorso fatto per le Capesize, anche se si è vista un'attività lievemente maggiore, soprattutto per periodi brevi fino a 6 mesi. A questo proposito, si riporta la Mv *Salvatore Cafiero* (75600dwt del 2001) fissata da Norden per 4/6 mesi a usd 27.250 e consegna pronta in Cina. Anche per il settore delle **Handymax/Supramax** il trend è decisamente negativo con il mercato atlantico, Usgulf in primis, che soffre maggiormente a causa dei pochi nuovi carichi in mercato. Anche per le navi aperte in Sud Atlantico le rate sono molto diminuite a causa soprattutto dell'offerta di stiva data da navi che venivano in zavorra dall'India e dalla Cina. Nello specifico, per le Supramax il trip in uscita dal UsGulf per Continente o Mediterraneo paga circa 39.000 dollari al giorno (si sono visti quasi 60.000 dollari in tempi non sospetti), mentre la rotta opposta Med/Golfo paga circa 15/16.000 dollari. Per il periodo ovviamente vale il discorso fatto poco sopra, ma comunque si riporta il fissato della Mv *Ocean Prince* (52000dwt del 2002) fissata da noleggiatori coreani STX Panocean per 4/6 mesi a usd 22.700 al giorno con consegna pronta in Cina.

COMPRAVENDITA

La settimana appena trascorsa è stata tutt'altro che tranquilla per il mercato della compravendita, protagonista indiscusso è l'armatore greco Peter Georgiopoulos che con le sue tre società pubbliche ha ordinato un grosso numero di newbuildings. La compagnia di navi cisterne GENMAR ha ordinato navi per un valore di circa USD 620 Mil., nello specifico:

- due Suezmax NB dai cantieri coreani Hyundai Samho Heavy Industries (M/T "CRUDE ITA" 164.925 DWT consegna 12/2011 - M/T "CRUDE ZITA" 164.900 DWT consegna 06 / 2011.
- cinque VLCC (M/T "CRUDEMED" 318.325 DWT - costr. Hyundai Corea - M/T "CRUDESUN" 306.506 DWT costr. 2007 Daewoo Corea - M/T "CRUDESTAR" 318.629 DWT costr. 2003 Hyundai Corea - M/T "CRUDE PROGRESS" 305.796 DWT costr. 2002 Daewoo Corea).

La compagnia di drycargo BALTIC TRADING, ha acquistato navi per un valore di circa USD 99,8 Mil:

Tre Handysize (M/V "HANDY COVE" 35.000 DWT costr. 03/2010 cantieri SPP, Corea - M/V "BALTIC BREEZE" 35.000 DWT costr. 2010 cantieri SPP, Corea ed infine la M/V "HANDY WIND" 34.408 DWT - costr. 2009 cantieri SPP, Corea).

Infine, la compagnia Dry Cargo GENCO, ha annunciato l'acquisto di cinque Handysize resale in costruzione presso i cantieri SPP in Corea per un valore di Usd 166,3 Mil. con consegna come segue:

due il terzo trimestre del 2010 (circa Usd 34/35 Mil. ciascuna)

tre il terzo trimestre del 2011 (circa Usd 32/33 Mil. ciascuna) con un noleggio a Cargill di 3-4 anni.

Da segnalare un ingente ordine di Suezmax da parte di un armatore greco, (5 x 150.000 DWT nuove costruzioni presso i cantieri Samsung), per un valore di circa USD 340 mil. Infine, la Blue Ocean Funding ha ordinato presso i cantieri Daewoo in Corea 8 x 160.000 DWT Tankers per circa USD 500 Mil. per consegna entro il 2013.

🔍 ALTRE NOTIZIE

Il disastro della piattaforma Deepwater Horizon potrebbe modificare la scena dei rifornimenti globali di greggio, secondo un rapporto appena pubblicato dalla International Energy Agency. I costi sono destinati ad aumentare e i progetti potrebbero subire ritardi, per effetto di un sistema di normative da parte degli Stati Uniti in seguito al terribile incidente. Nuovi progetti per una produzione complessiva da 100.000 a 300.000 barili al giorno di greggio potrebbero subire ritardi sino al 2015, nel caso di una estensione della moratoria sulle nuove trivellazioni. Revisioni per il settore offshore sono state annunciate da Stati Uniti, Regno Unito, Norvegia, Brasile, Canada e Cina. La IEA questo mese ha rivisto al rialzo di 600.000 barili al giorno le sue previsioni della domanda globale di greggio, a 86,4 milioni b/g, a fronte di stime invariate dell'Opec di 85,4 milioni b/g. L'Opec, da parte sua, ha citato l'indebitamento dell'Europa e il potenziale rallentamento della crescita cinese come segnali economici non positivi. La IEA ha attribuito la sua revisione al rialzo ad un aumento in maggio della domanda di distillati del Nord America poiché la ripresa economica americana ha ripreso vigore. Dati preliminari indicano che la domanda di prodotti petroliferi in Nord America è aumentata del 3,6% su base annua in aprile, dopo un aumento del 2,7% in marzo. Tuttavia, in Europa si è avuta in aprile una contrazione della domanda del 3,5% su base annua, in gran parte per le minori consegne di jet fuel e kerosene dopo la chiusura degli aeroporti per la nube vulcanica. La domanda della Cina (produzione delle raffinerie più importazioni nette di prodotti) è aumentata del 12,7% in aprile su base annua, simile all'aumento di marzo del 12%. La domanda cinese di nafta è aumentata del 41%, a conferma dell'espansione della capacità petrolchimica. La metà del greggio in stoccaggio temporaneo su petroliere appartiene all'Iran, con un totale di 93 milioni di barili a fine maggio, in confronto a 81 milioni di aprile. I prelievi in Mediterraneo hanno fatto nuovamente diminuire i livelli globali degli stock galleggianti di prodotti petroliferi, da 40 milioni di barili alla fine di aprile a 34 milioni di barili a fine maggio.

Il versamento di greggio nel Golfo americano in seguito all'incidente della *Deepwater Horizon* potrebbe far accelerare il ritiro dai mercati delle petroliere a scafo singolo e far aumentare il numero delle unità destinante alla conversione in navi per la produzione e lo stoccaggio di greggio. Gli analisti della DVB Bank prevedono che gli armatori di petroliere a scafo singolo, non ancora ritirate dai traffici, saranno oggetto di maggiori pressioni per prevenire nuovi possibili versamenti di idrocarburi in mare. Se questo processo risulterà accelerato, si avrà presto un aumento delle navi disponibili per la demolizione o la conversione e il valore di queste navi è destinato a diminuire. Delle 33 petroliere convertite dal 2005 in FPSO, 25 erano a scafo singolo e per la maggior parte si è trattato di VLCC. Tuttavia, mentre il disastro in acque americane può sospendere temporaneamente gli acquisti delle petroliere più vecchie, il miglioramento dei noli nel corrente anno, rispetto al 2009, potrebbe mantenere in attività queste navi più a lungo del previsto. La maggiore disponibilità di carichi di greggio ha permesso agli armatori di far aumentare il livello medio dei profitti base timecharter per le VLCC da 14.760 dollari al giorno nel quarto trimestre dello scorso anno a 35.500 dollari al giorno da gennaio. I noli migliori fanno allontanare la demolizione, almeno fin tanto che queste navi verranno fissate, ma il rischio è proprio che diminuiscano i carichi per queste navi che stanno lentamente perdendo credibilità. E' possibile quindi vedere sempre più petroliere a doppio scafo convertite, fino a che i prezzi dell'usato rimarranno modesti.

Alla fine di maggio 47 VLCC risultavano impegnate nello stoccaggio di greggio. Con 24 nuove costruzioni entrate in attività dall'inizio dell'anno che hanno fatto aumentare la flotta globale a 548 navi, le navi impiegate nello stoccaggio hanno contribuito a ridurre la disponibilità di navi e hanno permesso agli armatori di ottenere noli medi equivalenti timecharter da 14.760 dollari al giorno nel quarto trimestre 2009, a 35.500 dollari al giorno dall'inizio dell'anno. Quando le petroliere verranno riconsegnate dopo il termine dei contratti di noleggio per stoccaggio, potrebbero esservi sul breve termine momenti difficili, ma la situazione migliorerà a lungo termine. L'aumento della domanda di benzina degli Stati Uniti nell'ultimo anno, e più recentemente di distillati e jet fuel, sono segnali positivi che la domanda di greggio può essere sulla strada della ripresa. La Cina è sempre sotto i riflettori, ma il cambiamento più importante riguarda gli Stati Uniti dove negli ultimi mesi la domanda ha mostrato reali segnali di miglioramento. Si sta avvicinando alla barriera psicologica di 20 milioni di barili al giorno, dopo due anni in cui è stata nettamente inferiore. La domanda americana di greggio era diminuita del 5% annuo nel 2008 e 2009 ma sta registrando una ripresa con una crescita su base annua del 7-8% nel 2010. La domanda cinese è stata determinante per il miglioramento dei noli delle petroliere. I volumi sono in forte aumento e le distanze dei viaggi si stanno allungando poiché i paesi asiatici sono molto aggressivi nell'accaparrarsi forniture da origini molto distanti. Sfortunatamente, è probabile che la domanda e i noli delle Product Tanker rimangano indietro poiché la maggior parte della crescita della domanda di prodotti è incentrata in Asia e quindi non fa

aumentare significativamente la domanda tonnellate-miglia. E' probabile che si dovrà attendere sino al 2014 perché la domanda via mare di prodotti petroliferi ritorni ai livelli del 2008, i più alti nella storia, e la ripresa dipenderà molto dalla crescita del prodotto interno lordo e dalla capacità di spesa dei consumatori.

La stagione degli uragani già iniziata questo mese, ma che raggiungerà il picco a settembre per esaurirsi a novembre, dovrebbe favorire le petroliere poiché costringerà le compagnie petrolifere a chiudere le strutture offshore, con una stima di mancato arrivo alla costa americana del Golfo di 26 milioni di barili di greggio. Questo quantitativo equivale a 13 VLCC, o 26 Suezmax. La US National Oceanic and Atmosphere Administration ha previsto una probabilità dell'85% che la stagione estiva degli uragani in Atlantico sia peggiore del normale e molto simile a quella del 2008, quando numerose installazioni di produzione furono distrutte e porti chiusi. Le strutture del Golfo americano producono 1,7 milioni di barili al giorno, o il 31% della produzione americana di 5,4 milioni di barili al giorno. Secondo gli analisti della McQuilling Services, la chiusura della produzione avrà un impatto positivo su offerta e domanda di petroliere. Il greggio che verrà a mancare dovrà essere importato da altre aree, con un aumento della domanda tonnellate-miglia sul breve termine. Ma molto dipenderà da dove si localizzeranno gli uragani, se saranno nella parte settentrionale del Golfo il potenziale di impatto è maggiore, se rimarranno a sud nei Caraibi o si dirigeranno verso nord si avrà una minore interruzione delle operazioni. La produttività delle petroliere diminuisce durante la stagione degli uragani e questo di solito riduce la disponibilità di navi per l'aumento della domanda con effetti positivi per i noli. Le previsioni della McQuilling per il mercato delle petroliere sono molto ottimistiche per il corrente anno, le demolizioni di petroliere a scafo singolo e lo slittamento delle consegne porta a prevedere una crescita zero o addirittura negativa per la flotta delle VLCC nel corrente anno. A tutto questo si aggiunge l'aumento della domanda stagionale e la perdita di produttività per gli uragani. La disponibilità di VLCC è già in tensione in Atlantico con possibili ripercussioni positive sulle Suezmax. La previsione della IEA di mancata disponibilità di 26 milioni di barili di greggio è 10 volte il volume dello scorso anno, quando solo una tempesta tropicale attraversò la regione, ma è inferiore ai 65 milioni di barili del 2008 quando gli uragani Gustav e Ike si abbattono sul Golfo.

L'impiego del gas naturale liquefatto come carburante alternativo per le navi potrebbe far risparmiare il 45% sui costi operativi su un periodo di 20 anni, rispetto all'olio combustibile tradizionale. Un nuovo studio della società di classifica norvegese DNV evidenzia i benefici economici e ambientali del gas metano, mentre altre società di classifica europee hanno iniziato a promuovere il cambio di combustibile, in particolare per i viaggi brevi. Secondo lo studio della DNV, il gas metano è un carburante valido per i trasporti marittimi con la prospettiva di una riduzione del 25% di CO₂, la completa eliminazione delle emissioni di zolfo e una riduzione vicina al 90% per le emissioni di NO_x. L'Unione Europea ha già

introdotta la limitazione dello zolfo allo 0,1% come livello massimo per le operazioni in porto e nelle vie d'acqua interne. Dal 1° luglio di quest'anno il livello massimo dello zolfo nel fueloil è fissato all'1% nelle aree a controllo delle emissioni e il requisito verrà ulteriormente inasprito allo 0,1% nel 2015. Per adeguarsi a queste nuove normative, una nave che opera nel Baltico incorrerebbe in un costo operativo aggiuntivo di 30 milioni di dollari in un periodo di 20 anni. Il passaggio al gas metano offrirebbe una riduzione del 45% di questa cifra. Una ventina di navi di piccole dimensioni in Norvegia usa già il gas metano e sia i fabbricanti di motori marini, come Wartsila, che le società di classifica europee tra cui DNV hanno investito milioni di dollari nel suo sviluppo, ma gli armatori sono cauti poiché non vi sono ancora le infrastrutture necessarie e il costo del gas metano è troppo elevato e non riflette il prezzo del mercato. Secondo stime dei cantieri, la propulsione a gas metano farebbe salire del 15% il costo di una nuova costruzione, ma il maggior onere è destinato a ridursi come è accaduto per la propulsione elettrica a diesel, molto costosa all'inizio ma che si è ridotta notevolmente con lo sviluppo della tecnologia e dei volumi.

Le petroliere demolite nei primi cinque mesi del 2010 hanno già superato il totale del 2009 e potrebbero raggiungere 16 milioni dwt, due volte il livello dello scorso anno. Era ampiamente previsto che le demolizioni di petroliere nel corrente anno sarebbero state elevate per le normative internazionali che limitavano l'attività di molte petroliere affrettando la loro eliminazione. In marzo e a metà aprile le vendite aumentarono quando i prezzi per tdl pagati dai demolitori del Bangladesh toccarono il livello di 500 dollari. Dall'inizio dell'anno sono state demolite 11 VLCC tra cui le più recenti in Pakistan e Cina, le prime vendite al di fuori del Bangladesh dal 2003. Alcuni broker indicano in circa 38 il numero delle petroliere demolite, comprese 11 Aframax e 10 Panamax. I prezzi offerti dai demolitori si sono indeboliti nelle ultime settimane, e India e Pakistan offrono ora 400 dollari per tdl. I tassi di cambio, in particolare in India, hanno posto ulteriori pressioni al ribasso sui prezzi che potrebbe aver allontanato alcuni venditori. La paralisi delle vendite in Bangladesh per l'inasprimento degli standard ambientali, avrebbe scarsi effetti poiché la stagione dei monsoni già iniziata rendeva difficile in ogni caso spiaggiare le navi. Pur tenuto conto dei recenti fattori negativi nel mercato della demolizione, è previsto che le demolizioni del corrente anno saranno molto vicine a 16 milioni dwt.

La grande maggioranza dei fondi KG tedeschi è in effetti in bancarotta ed è tenuta a galla per la volontà da parte delle banche centrali di sorvolare sul fatto che i finanziamenti avrebbero dovuto essere estinti alla fine dello scorso anno. In molti casi, le banche hanno effettivamente assunto il controllo delle navi appartenenti ai fondi KG, dove il prestito residuo supera abbondantemente il valore della nave, e hanno concluso accordi con le compagnie di gestione per continuare le operazioni garantendo a queste ultime la copertura dei costi operativi. La conferma da parte di una importante società di gestione, secondo la quale le banche starebbero

quietamente manovrando per non privare le KG del diritto di cancellare le ipoteche, potrebbe spiegare come mai la prevista serie di bancarotte non è avvenuta. Poche banche hanno preso possesso di navi in difficoltà finanziarie, e il fatto che siano ora disposte ad assumere una posizione di supervisione nelle navi che hanno finanziato, fa pensare che i fondi KG in difficoltà hanno ricevuto un po' di respiro per trovare una soluzione. Si stima che il 70% circa dei fondi KG sia di fatto in bancarotta. Il problema in questo scenario è per quanto tempo ancora le banche potranno continuare a sostenere questa sospensione finanziaria. Le banche impegnate con i fondi KG, hanno probabilmente ricevuto il tacito consenso dalle banche centrali di sorvolare sulle usuali procedure bancarie quando si tratta di finanziamenti navali, in quanto è in gioco l'economia di un Paese.

Le banche cinesi sono fermamente intenzionate ad accaparrarsi una quota crescente dei finanziamenti navali globali, dopo un breve periodo in cui hanno fatto esperienza nel settore. Le principali banche cinesi stanno infatti attraversando un processo di maturazione. Prima di tutto hanno sostenuto la propria industria ma molte sono fermamente intenzionate ad espandersi in campo internazionale. Queste banche stanno costituendo un proprio portafoglio in questo stadio iniziale finanziando compagnie armatoriali occidentali di primaria importanza che fanno costruire navi in Cina o che le noleggiavano a compagnie cinesi. Per ora è necessario un collegamento con i cinesi, ma entro pochi anni, o addirittura mesi, si muoveranno per finanziare le navi non direttamente collegate all'economia cinese. Non sarà affatto una sorpresa se nel 2012 una banca cinese finanzia i suoi clienti per una nave costruita in Giappone che viaggia per noleggiatori americani od europei. La XRTC Business Consultants di George Xiradakis, che in precedenza ha rappresentato banche francesi nel mercato marittimo greco, avrebbe ottenuto la prima lettera di impegno da una banca cinese per finanziare un importante progetto armatoriale greco con un prestito a lungo termine per due grandi petroliere consegnate da un costruttore cinese. Istituzioni finanziarie cinesi importanti come China Development Bank, Export-Import Bank of China e Industrial and Commercial Bank of China sono già impegnate a svilupparsi a livello internazionale, ma molte banche più piccole, prevalentemente private, sono orientate in questo senso. La Cina diventerà una fonte rilevante di finanziamento per il mondo armatoriale con un ruolo molto importante in futuro per la borsa di Hong Kong. Le banche occidentali, tuttavia, rimarranno l'altro asse principale del finanziamento marittimo in futuro.

Mr. Tor Svensen presidente della società di classifica norvegese DNV, sostiene che la riduzione della velocità di navigazione non è la panacea per risolvere i problemi del costo crescente dei carburanti o ridurre le emissioni, nonostante un ampio spostamento verso la velocità ridotta e le fiduciose aspettative che questa sia destinata a diventare un aspetto permanente dell'industria. Infatti, un gruppo crescente di esperti si sta chiedendo se la tendenza sopravviverà non appena il mercato riprenderà a migliorare. La velocità ridotta è diventata la norma, in

particolare nel settore delle portacontainer, sulla rotta Asia-Europa dove quasi l'80% di tutti i servizi sono gestiti in questo modo, sebbene nei traffici transpacifici l'adozione di questa misura salva-costi è molto inferiore. Alcune compagnie avrebbero scelto di evitare di rallentare la velocità per la scarsità di portacontainer da 4.000 teu in mercato. Mr Svensen non è il solo a fare caute valutazioni in argomento, la percezione all'interno della comunità delle società di classifica è che il rallentamento non deve essere considerato permanente. Secondo Dr. Hermann Klein del Germanischer Lloyd, piuttosto che ritornare alla piena velocità, gli armatori dovrebbero richiedere navi con una maggiore flessibilità per reagire con maggiore efficienza alla domanda del mercato. Gli scettici della bassa velocità ritengono che il pieno ritorno a rate di nolo più alte spingerà gli armatori a trovare la rotta più conveniente per il mercato, ma i dati correnti rivelano che per ora la bassa velocità è nell'interesse di tutti. Secondo gli ultimi dati, questa pratica ha creato impiego per quasi 100 navi con una capacità complessiva di 554.000 teu, che si confronta con solo cinque navi e 46.000 teu 12 mesi fa. La capacità aggiuntiva impiegata come risultato della riduzione di velocità raggiungerà 580.000 teu per l'inizio di luglio. La pratica era stata introdotta tre anni fa nello scetticismo generale, ma ora che è stata adottata da tutti, il mercato è convinto che sia un modo per migliorare la redditività.

La corsa ad ordinare nuove bulkcarrier Kamsarmax da parte degli armatori greci ha colto di sorpresa molti osservatori che si chiedono come mai questo particolare tipo di nave, il cui deadweight varia da 80.000 a 89.999 tonnellate, è diventato improvvisamente tanto popolare. I greci hanno ordinato navi di questo tipo per un valore di oltre 1 miliardo di dollari dall'inizio dell'anno e stanno pensando di assegnare altri ordinativi. Sono 422 le Kamsarmax nei carnet dei cantieri, di cui circa 90 ordinate nel corrente anno. Le consegne sono suddivise nei prossimi tre anni, 116 navi saranno consegnate nel 2010, in aggiunta alle 28 già arrivate in mercato dall'inizio dell'anno. Il picco verrà raggiunto nel 2011 con 148 navi a cui ne seguiranno 128 nel 2012, 26 nel 2013 e quattro nel 2014. La maggior parte della flotta corrente di 211 Kamsarmax è costituita da navi costruite negli ultimi cinque anni poiché gli armatori hanno intravisto la potenziale validità di navi più grandi e più economiche. Questo tipo di nave, in origine progettata per adattarsi alle dimensioni massime di Port Kamsar nella Repubblica di Guinea, è molto flessibile e ha una grande capacità per le sue dimensioni. Tuttavia, queste qualità non si traducono sempre in un nolo spot più alto che tenga conto della maggiore capacità di carico. Solo tre o quattro volte su dieci si ottiene un premio con le Capesize più grandi o le Kamsarmax, ma si spera in futuro che la situazione cambi in meglio. Le dimensioni dei carichi non sono ancora aumentate oltre le 70.000-75.000 tonnellate per cui la maggiore capacità in molti casi è persa quando le Kamsarmax vengono noleggate sul mercato spot.