



Genova, 28 Giugno 2010

No. 1437

**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 25 (21/25 Giugno 2010) CISTERNE

Come previsto, i noli delle VLCC sono crollati per i viaggi dal Medio Oriente al Far East ben al di sotto del valore psicologico di Ws 100 o 65.000 dollari al giorno, e potrebbero scendere ancora a causa del surplus di navi in mercato. Nella settimana, i noli sono scesi a Ws 89 o 51.600 dollari al giorno poiché i noleggiatori hanno limitato l'attività con lo scopo di raffreddare il mercato. Gli armatori si sono adattati alla situazione per non perdere l'occasione di fissare le navi a noli ancora soddisfacenti. I mutati sentimenti di mercato hanno avuto ripercussioni negative sulle altre rotte delle VLCC. I noli dal Medio Oriente al Golfo americano sono scesi a Ws 58 o 23.970 dollari al giorno, da Ws 68,5 e 37.800 dollari di una settimana fa. Le VLCC hanno dominato dal West Africa al Golfo americano e l'Europa, con fissati per 40 milioni di barili su un totale di 59 milioni di barili complessivi, ma i noli sono diminuiti intorno a Ws 82,5 o 48.000 dollari al giorno, da Ws 94 della settimana scorsa. Le **Suezmax** sono state penalizzate in West Africa dalla preferenza per le VLCC e molti si chiedono se questa tendenza è destinata a continuare, dato che i noleggiatori si apprestano a fissare per date 11/20 luglio. I noli delle Suezmax spesso si rafforzano quando poche VLCC sono presenti nell'area, poiché i carichi da 2 milioni di barili possono essere divisi su due Suezmax ma, dopo le perdite dei noli in Medio Oriente, un certo numero di VLCC potrebbe zavorrare verso l'Atlantico per caricare nella seconda metà di luglio sottraendo opportunità di impiego alle Suezmax. I noli per i viaggi verso la costa atlantica americana sono scesi nella settimana vicino a Ws 89 o circa 20.275 dollari al giorno, da Ws 105 e 28.400 di una settimana fa. Anche in Mediterraneo e Mar Nero i noli si sono indeboliti scendendo a Ws 99 pari a 23.400 dollari al giorno, dai precedenti Ws 104 e 26.000 dollari al giorno. Dalla fine della settimana scorsa, i noli delle **Aframax** per i viaggi inter-Med. sono più che raddoppiati raggiungendo Ws 142 pari a 24.100 dollari al giorno equivalente timecharter poiché i noleggiatori si sono affrettati a coprire le caricazioni di fine mese, anche in vista del fatto che molte navi sono disponibili a cavallo tra la fine di giugno e i primi giorni di luglio. Prima del crollo del mercato nel 2009, i rialzi dei noli verso la fine del mese erano abbastanza comuni, ma sono diventati meno frequenti nell'ultimo anno poiché la domanda di greggio è diminuita e le nuove costruzioni arrivate in mercato hanno fatto aumentare l'offerta di navi. Diversa la situazione in Nord Europa, dove il mercato è piatto con profitti per gli armatori di 8.200 dollari al giorno per i viaggi in Mare del Nord e 13.300 dollari al giorno per quelli in uscita da Primorsk. Gli unici altri mercati a mostrare segni di vita sono stati quello mediorientale e quello asiatico, dove fissati sono stati conclusi rispettivamente a Ws 127,5 pari a 19.370 dollari al giorno dal Medio Oriente al Far East e a Ws 120 da Singapore a Numea. Le **Product Tanker pulite** hanno quasi raddoppiato i noli per i viaggi in Mediterraneo-Mar Nero a Ws 220 o 19.430 dollari al giorno, da Ws 145 e 7.230 dollari della settimana precedente. Il Mediterraneo è l'unica area di mercato dove le Product Tanker non abbondano, cosa abbastanza rara di questi tempi, e i noli sono saliti rapidamente poiché la domanda supera la disponibilità. Il mercato dell'Atlantico si è stabilizzato per le Medium Range ai livelli di Ws 175 della settimana precedente base 37.000 tonnellate. Le Large Range 1 dal Baltico e UK Cont. per la costa atlantica e Golfo americano hanno riguadagnato qualche punto attestandosi a Ws 130-135 base 60.000 tonnellate. Il livello corrente per le Handysize in Nord Europa è di Ws 185 per 22.000 tonnellate. I noli dai Caraibi per la costa atlantica americana si sono rafforzati e hanno raggiunto Ws 155 base 38.000 tonnellate mentre carichi di ritorno di 38.000 tonnellate sono stati fissati a Ws 95-100

dal Golfo americano. Nelle aree ad est di Suez i noli sono rimasti a livelli deboli per i viaggi Singapore/Giappone e le MR sono state fissate a Ws 135. Le Large Range 2 si sono indebolite sulla rotta Medio Oriente/Giappone scendendo a Ws 107,5 base 75.000 tonn. e le LR1 hanno perso qualche punto a Ws 117,5 per 55.000 tonnellate di carico sulla stessa rotta. Carichi di jet fuel dal Medio Oriente a UK Cont. sono stati coperti a circa 1,65 milioni di dollari lumpsum base 55.000 tonnellate.

## CARICO SECCO

Il mercato nella settimana appena conclusasi è rimasto oggetto di un'incertezza piuttosto generalizzata per tutti i settori di riferimento, ma con qualche piccolo segnale di ottimismo soprattutto nella seconda metà. Sulle piccole, il mercato è piuttosto fermo sia per il bacino Atlantico che per quello Pacifico, mentre dal size delle Supramax fino alle Panamax si sono visti diversi carichi nuovi e sono stati conclusi alcuni fissati per periodi brevi che lasciano pensare ad una lenta ma attesa risalita dei noli. Per le **Capesize** invece, andando ad analizzare i numeri da vicino, si nota che venerdì l'indice si è portato a 2717 punti con la media delle rotte timecharter intorno ai 24.000 dollari al giorno (ricordiamo che venerdì 3 Giugno l'indice si affermava a 5100 punti con la media TC oltre i 55.000 dollari). Nello specifico, il fronthaul si afferma intorno ai 38.000 dollari al giorno, mentre per veloci rounds in Atlantico e Pacifico si registrano rispettivamente usd 25.000 e 20.000 al giorno. L'attività sul periodo è stata praticamente nulla, con molte navi che si dirigono in zavorra verso le aree di caricazione nell'attesa di nuovi carichi in mercato. Per le **Panamax** l'attività è piuttosto rallentata ma sicuramente migliore delle sorelle maggiori. Seppur lieve, si è notata una maggiore attività grazie soprattutto a nuovi carichi di grano dal Sud America per il Far East con date di fine luglio/prima metà di agosto, che lascia intendere la volontà dei noleggiatori di sfruttare un mercato oggi non brillante per coprirsi, forse pensando ad una crescita dei livelli durante il terzo trimestre in corso. Oggi la media delle rotte timecharter si afferma a usd 24.400 al giorno contro i 23.800 di inizio settimana con l'indice a 3045 punti. I nuovi carichi di grano dal Sud America non hanno smosso molto il mercato Atlantico essendoci molte navi aperte tra l'India e il Far East a noli più competitivi (circa 21.000 dollari per navi aperte in Sud China), così per round in Atlantico si ottengono circa 26.000 dollari al giorno mentre per veloci round in Pacifico si ottengono quasi 22.000 dollari. Il periodo ha visto una lieve attività per periodi fino a 6 mesi a livelli molto simili o addirittura migliori di quanto si riesce a fare per viaggi sullo spot, e questo fa pensare ad un atteso miglioramento dei noli anche nel breve periodo. In quest'ottica riportiamo la Mv *Yasa Neslihan* (82549 dwt del 2005) fissata per 6/8 mesi a 25.500 dollari al giorno con consegna pronta a Shanghai e per conto di noleggiatori cinesi GPN (Great Pacific Navigation). Per le piccole **Handysize** il mercato è piuttosto fermo, soprattutto per quanto concerne l'area Mediterraneo/Mar Nero, con molte navi aperte spot e che vengono fissate ma perdono i soggetti. Anche per le più grandi Handymax/Supramax l'attività non è frenetica, ma vediamo una lieve ripresa soprattutto per le moderne Supramax. Per queste ultime il trip in uscita dal UsGulf per Continente o Mediterraneo rimane la rotta più pagata per il bacino Occidentale e paga oggi circa 33.000 dollari al giorno (13.000 circa la rotta opposta), mentre il viaggio sul Far East per navi aperte in Mediterraneo e caricazione in Mar Nero rimane poco oltre i 30.000 dollari al giorno. Poco movimento sul periodo anche se qualcosa è stato fatto nella seconda metà della settimana soprattutto per periodi brevi fino a 5/6 mesi. A questo proposito, si riporta il fissato relativo alla Mv *Poseidon Sw* (55688 dwt del 2008) fissata da Oldendorff per 3/5 mesi a usd 22.500 base consegna inizio Luglio in Cina.

## COMPRAVENDITA

La settimana trascorsa ha confermato l'interesse per le navi da carico secco nonostante il mercato dei noli nell'ultimo periodo si sia dimostrato altalenante ed il prezzo richiesto dai venditori sempre sostenuto. Come vendite rappresentative, si può evidenziare che la Supramax MV "SUNNY GLORY" (56.057 DWT - Costr. 2006 Mitsui) è stata ceduta per circa 35 Mil di USD oppure la MV "DELVINA" (53.629 DWT - Costr. 2007 Yangzhou) che è passata di mano a circa 31 mil. di USD. Nel settore delle tanker, si riporta un crescente interesse per le NB ed unità moderne; è confermata la notizia che la Aframax MT "MARE SALERNUM" (110.673 DWT - Costr. 2003 Mitsui) sia stata acquistata da interessi egiziani a circa 43 Mil. di USD; inoltre Minerva Marine pare che abbia acquisito dalla DAEWOO una VLCC da 320.000 DWT con consegna ad Agosto 2010 per circa 111 Mil di USD. Il mercato della demolizione è piuttosto debole al momento potendo riportare demolizioni solamente in India con prezzi raggiunti alquanto deboli; il prezzo medio si attesta infatti ben al di sotto dei 400 USD per LDT.

## 📌 ALTRE NOTIZIE

Circa 35 petroliere Suezmax in più saranno necessarie per soddisfare la domanda crescente di carichi di greggio dall'Africa al Nord America, secondo una recente analisi che si basa sulle nuove previsioni a medio termine della International Energy Agency. Nei prossimi anni, le VLCC, ma anche le Suezmax, saranno favorite dalla maggiore domanda tonnellate-miglia derivante dall'aumento dei trasporti di greggio dall'America Latina e dall'Africa. In particolare, l'Africa è destinata a diventare il secondo maggiore fornitore di greggio del mondo, relegando la Russia e i Paesi dell'ex Unione Sovietica alla terza posizione, mentre l'America Latina vedrà la maggiore crescita dell'export. La IEA prevede che le esportazioni dall'Africa aumenteranno del 2,8% annuo a 8,7 milioni di barili al giorno nel 2015, e la quota di mercato nei trasporti di greggio salirà al 23,8%. I trasporti dall'Africa all'Asia aumenteranno di 800.000 barili al giorno a 3,3 milioni di barili/giorno nei prossimi cinque anni e quelli verso il Nord America saliranno nello stesso periodo di 700.000 b/g a 2,7 milioni b/g. Il traffico extra dall'Africa al Nord America equivale a 35 Suezmax in più. I carichi dall'America Latina sono previsti in crescita del 6,7% l'anno da 1,8 milioni b/g nel 2009 a 2,6 milioni b/g nel 2015 e le forniture ai Paesi asiatici dovrebbero quadruplicare nel periodo. Le esportazioni dalla Russia ed ex Unione Sovietica sono previste diminuire di 100.000 b/g nei prossimi cinque anni a 5,8 milioni b/g nel 2015 poiché 600.000 b/g in meno di greggio viaggeranno verso l'Europa via oleodotto e attraverso il Mar Nero. Il Medio Oriente manterrà la sua attuale posizione dominante per i prossimi cinque anni, con un export di 17,4 milioni b/g nel 2015, in aumento dai 16 milioni b/g del 2009. Le esportazioni dal Medio Oriente costituiranno il 47,6% dei carichi complessivi nel 2015. La IEA prevede che i carichi di greggio dal Medio Oriente alla Cina aumenteranno del 60% a 2,9 milioni b/g, ma il greggio dai paesi OCSE all'Asia potrebbe diminuire del 10% a 4,8 milioni b/g nel periodo. Le forniture dal Medio Oriente al Nord America potrebbero scendere di 500.000 b/g a 1,7 milioni b/g e le esportazioni all'Europa sono previste diminuite del 20% a 2,4 milioni b/g



nei prossimi cinque anni. Nei traffici di greggio aumenterà la globalizzazione poiché i fornitori diversificheranno in nuovi mercati. L'America Latina aumenterà la sua presenza in Asia, in particolare in Cina, l'ex Unione Sovietica aprirà nuove rotte ad est, ma il Medio Oriente rimarrà la principale regione di esportazione del greggio.

Otto delle 23 petroliere iraniane impegnate nello stoccaggio di greggio hanno lasciato il Golfo mediorientale, sette per il Mar Rosso e una per Singapore dove scaricheranno il carico. Le sette VLCC dirette al Mar Rosso potrebbero scaricare a Ain Sukhna in Egitto a metà della settimana prossima per alimentare l'oleodotto di Sidi Kerir che sbocca in Mediterraneo. La raffineria turca Tupras ritira molto greggio iraniano e in passato ha noleggiato petroliere per trasportare greggio a Ain Sukhna. Le sette petroliere hanno a bordo complessivamente 14 milioni di barili (1,8 milioni di tonnellate) di greggio iraniano. L'Iran aveva immesso nello stoccaggio galleggiante 50 milioni di barili di greggio pesante su 24 VLCC di proprietà della NITC e una Suezmax, per i problemi a vendere il greggio alle raffinerie durante il secondo trimestre. Ha sorpreso gli analisti che il greggio iraniano sia stato destinato al Mar Rosso anziché ai mercati asiatici che sembravano la destinazione più probabile per i carichi. Non si conosce chi possa aver acquistato il greggio, certamente non gli Stati Uniti, e forse neanche l'Europa che recentemente ha inasprito le sue sanzioni. Gli iraniani hanno sempre molto greggio immagazzinato a bordo di navi e si presume che dovranno venderlo a prezzo conveniente. Per la fine della settimana prossima, le sette VLCC della NITC, dopo aver scaricato, saranno disponibili sul mercato spot per caricare in Medio Oriente. Lo stoccaggio del greggio iraniano aveva fatto salire a 47 le VLCC impiegate temporaneamente a questo scopo, su una flotta di 549 navi, il numero più alto dall'aprile 2009. Questa settimana risultano diminuite a 32 le VLCC e a sei le Suezmax impiegate nello stoccaggio, a cui si aggiungono 33 Aframax. Complessivamente, le petroliere impiegate nello stoccaggio attivo sono ora 71.

La domanda sempre più importante da parte dei paesi asiatici sta assorbendo la metà delle esportazioni di carbone del Sud Africa, suggerendo che il 2010 segnerà un significativo spostamento dall'Europa. Il Sud Africa è il quinto maggiore produttore di carbone e il terzo più importante esportatore del mondo, con una produzione media di 225 milioni di tonnellate l'anno di carbone commerciabile. Il 27% circa della sua produzione viene esportato, per la maggior parte tramite il porto di Richard Bay che ha una capacità annua di esportazione di oltre 70 milioni di tonnellate. Nel 2009 il Sud Africa ha prodotto circa 72 milioni di tonnellate di carbone per l'export, ma solo 61 milioni di tonnellate sono stati in effetti esportati poiché la Transnet Freight Rail non è stata in grado di assicurare la necessaria capacità di trasporto. Nel 2009 28,1 milioni di tonnellate, o il 46%, sono stati esportati verso l'Europa, in calo dal 63% del 2008. Le esportazioni verso l'Asia hanno raggiunto 25,5 milioni di tonnellate nel 2009 o il 41% delle esportazioni totali, in aumento dal 18% del 2008. La quota dell'India nelle esportazioni dal

Richards Bay Coal Terminal è salita nel 2009 al 29%, dall'11% del 2008. Durante il 2009, la domanda europea ha segnato un declino mentre quella dell'India e della Cina è aumentata significativamente. L'India ha importato la maggior parte del suo fabbisogno dal Sud Africa, mentre la Cina si è approvvigionata dall'Australia. Le severe condizioni invernali e la persistente siccità hanno fatto triplicare le importazioni cinesi di carbone, da 40,8 milioni di tonnellate nel 2008 a 126,6 milioni di tonnellate nel 2009, per la maggior parte dall'Australia e dall'Indonesia, per la loro prossimità e i prezzi vantaggiosi su base CIF. La domanda dell'India è aumentata di oltre due volte e mezza, da 6,8 milioni di tonnellate a 17,7 milioni. Per il suo alto tasso di crescita economica e oltre il 15% di popolazione mondiale, l'India è diventata una significativa consumatrice di risorse energetiche. Il carbone rappresenta più della metà del consumo energetico totale dell'India, seguito dal greggio che copre il 31%.

L'aumento dei noleggi di VLCC per trasportare greggio dal Medio Oriente agli Stati Uniti, unitamente ai volumi in crescita per la Cina, hanno rafforzato i noli di mercato. I carichi di VLCC hanno raggiunto in giugno il numero di 106, il più alto dal dicembre 2008, a prova del fatto che più greggio sta affluendo al sistema. In aggiunta, la quota occidentale dei carichi fa pensare all'inizio di una ripresa sostenuta. Il recupero che ha portato i noli delle VLCC per i viaggi dal Golfo Arabo al Far East ai massimi degli ultimi cinque mesi è dovuto al perdurante rafforzamento della domanda orientale e ai migliorati sentimenti nei mercati. La disponibilità di petroliere sul breve termine nel Golfo mediorientale ha iniziato ad allinearsi alla domanda e i profitti per trasportare 260.000 tonn. di greggio dal Medio Oriente al Giappone sono saliti da poco più di 40.000 dollari al giorno a circa 63.500 dollari al giorno la scorsa settimana. Secondo le previsioni di molti esponenti dell'industria, il noli rimarranno elevati durante l'estate e nella rimanente parte dell'anno. Molti ritengono che il mercato si ridimensionerà, ma altri pensano che rimarrà a valori sostenuti con il procedere dell'anno e la domanda cinese sarà il motore della crescita. Lo stoccaggio offshore di greggio su VLCC continua ad avere un ruolo importante nel sottrarre capacità di trasporto al mercato, mentre per il greggio si prevedono prezzi futuri più alti. Se il prezzo del greggio aumentasse anche leggermente, molti operatori si affrettano ad assicurarsi il naviglio necessario. Si sono avuti casi simili nel 2004 e 2008, e la seconda metà d'anno potrebbe essere stimolante.

Il valore di mercato delle bulkcarrier di seconda mano segnala una flessione per la prima volta negli ultimi otto mesi per tutte le classi di portata. La valutazione di prezzo del Baltic Exchange per le moderne navi da carico secco ha riportato una diminuzione, mentre i broker hanno espresso preoccupazione per le tensioni in atto tra acquirenti e venditori riguardo alle aspettative di prezzo. Nelle ultime settimane si è evidenziata una forte domanda di acquisto sulla base di un mercato dei noli sostenuto e della mancanza di navi prontamente disponibili, che ha portato ad un aumento dei prezzi settimana dopo settimana. Questa tendenza si è attenuata

mentre il mercato registrava un indebolimento. Il Baltic Dry Index è sceso a 2.601 punti, il livello più basso da quattro mesi e le Capesize hanno subito le perdite maggiori. In contrasto, i valori dell'usato avevano registrato costanti recuperi negli ultimi otto mesi. La valutazione di prezzo del Baltic Exchange per una Capesize di cinque anni è salita di 10 milioni di dollari da metà ottobre a 61 milioni di dollari, mentre le moderne Panamax hanno recuperato 9 milioni di dollari a 40,3 milioni. Il calo maggiore è stato riportato dalle Capesize che hanno visto le valutazioni di prezzo scendere di circa 400.000 dollari. Si prevede un rallentamento dell'attività di compravendita nei prossimi mesi poiché i potenziali acquirenti preferiranno seguire l'andamento del mercato dei noli e le ripercussioni che questo avrà sui valori delle navi.

I profitti delle Product Tanker Medium Range sono stati penalizzati negli ultimi due anni dall'eccesso di nuove costruzioni che sono entrate in servizio, di cui 132 nel 2008 e 136 nel 2009. L'espansione della flotta globale è proseguita nel corrente anno con 51 nuove MR tra 30.000 e 60.000 entrate in attività. Se non si avranno cancellazioni di ordinativi o slittamenti di consegna da qui al gennaio del prossimo anno, altre 93 MR si aggiungeranno alla flotta nel corrente anno. Per i prossimi anni, il programma globale di consegna appare migliore, almeno sulla carta, poiché è previsto che 97 MR lasceranno i cantieri di costruzione nel 2011 e appena 41 nel 2012. Questi dati non tengono conto di possibili slittamenti di consegna che gli analisti stimano nel 25% per il corrente anno. La consegna di nuove costruzioni nel 2009 e 2010 ha avuto un impatto negativo sul mercato e l'offerta di nuove navi ha sorpassato sino ad ora qualsiasi aumento della domanda. Nell'orderbook globale di MR, la ST Shipping, sussidiaria della compagnia di trading europea Glencore, ha il maggior numero di MR in ordinazione, con 15 unità presso i cantieri Hyundai Mipo e due presso la SPP Shipbuilding nella Corea del Sud. La compagnia armatoriale turca Geden Lines è al secondo posto con 16 navi presso la Hyundai Mipo. La compagnia iraniana IRISL è la terza in classifica con una flotta di 10 MR, ancora presso la Hyundai Mipo. La compagnia petrolifera statale brasiliana Petrobras ha nove unità in costruzione presso cantieri del paese. La Hyundai Mipo è il cantiere dominante nella costruzione di Product Tanker MR con 71 navi in carnet per consegna nel 2013.

Il numero delle navi di proprietà di armatori greci è diminuito del 2,3% dall'inizio dell'anno con 108 navi in meno nella flotta rispetto ad un anno fa. Ma gli armatori greci hanno continuato a modernizzare la loro flotta prendendo in consegna nuove costruzioni più grandi e unità di seconda mano moderne mentre continuano a disfarsi di navi più vecchie o più piccole. Secondo le ultime analisi, il declino del numero delle navi ha fatto seguito a quattro anni consecutivi di forte espansione e la capacità complessiva risulta aumentata del 2,3% a 242,8 milioni dwt. Le dimensioni medie delle navi sono aumentate a 52.159 dwt. Per ora, l'armamento greco ha resistito agli effetti negativi del mercato e si è riposizionato per affrontare le nuove sfide. La tendenza alla modernizzazione è confermata da una ulteriore

riduzione dell'età media della flotta greca. Le navi di oltre 20.000 dwt hanno ora mediamente un'età di 12,36 anni, una riduzione di un anno per ogni anno dal 2003 quando l'età media era di 19,3 anni. Per le petroliere l'età media è scesa al di sotto dei 10 anni. La capacità della flotta di navi da carico secco superiori ai 10.000 dwt unitari ha segnato una flessione per la prima volta dal 2003, con una perdita di 867.240 dwt per poco più di 108 milioni dwt complessivi, ma rimane il settore più grande dell'armamento greco con il 44,5% dell'intera flotta. Le petroliere superiori ai 10.000 dwt formano l'unico segmento che segna un aumento di navi, 22 in più, ma il numero delle compagnie armatrici di petroliere si è ridotto di otto a 91. La flotta è sempre altamente consolidata, con le 30 principali compagnie armatoriali che possiedono il 50% della flotta. I primi 70 armatori hanno una quota del 72,4% nella flotta. L'armamento greco, sebbene non direttamente colpito, risente della crisi economica del Paese, essendo la maggior parte delle compagnie domiciliate in Grecia, come pure degli effetti che la crisi ha avuto sulla capacità delle banche greche di finanziare il fabbisogno degli armatori.

L'interesse in portacontainer di nuova costruzione si sta evidenziando per la prima volta da 18 mesi. Gli acquirenti stanno prendendo in esame navi di varie capacità e nuovi ordinativi potrebbero essere assegnati nei prossimi mesi. Ma gli interessati dovranno pagare notevolmente di più di quello che si aspettano poiché i prezzi praticati dai cantieri sono aumentati dopo un periodo attivo di contrattazioni nei settori delle portarinfuse e delle petroliere. I prezzi delle nuove costruzioni avevano toccato il fondo all'inizio dell'anno e da allora sono aumentati del 10% circa. Poiché il naviglio è già carente in alcuni settori di capacità e l'alta stagione si sta approssimando, le dimensioni della flotta di portacontainer inattiva sono diminuite a meno del 3% come capacità, un calo notevole dal massimo del 12% alla fine dello scorso anno. Solo una nave superiore a 7.500 teu risulta in disarmo e solo due nella classe 5.000-7.499 teu. La capacità inattiva di portacontainer è ora di 380.000 teu, pari al 2,8% della flotta complessiva di portacontainer, in confronto a quasi 1,2 milioni di teu all'inizio di aprile. Le navi più colpite sono nella classe da 1.000 a 1.999 teu in cui 69 unità sono in disarmo. Sebbene nel secondo trimestre dell'anno fosse prevista la consegna di oltre 410.000 teu di nuova capacità, questo non ha rallentato il ritmo della riattivazione delle navi in disarmo. Tenuto conto delle consegne di nuove navi nel periodo, la capacità complessiva assorbita nei tre mesi ha raggiunto oltre 1,2 milioni di teu. Le navi sono necessarie poiché nuovi servizi vengono attivati per far fronte all'aumento dei volumi delle ultime settimane. La velocità ridotta è stata determinante per assorbire la capacità in eccesso, ma il nuovo problema che travaglia l'industria è una severa mancanza di container. Il riposizionamento dei container vuoti in Asia è diventata una priorità e circa 55.000 teu di navi sono attualmente impiegate appositamente per questo scopo. Nel frattempo, l'orderbook è sceso a fine maggio al 28,6% della capacità esistente, in confronto al 29,9% un mese prima e un massimo del 60% nel picco recente. Questo fa seguito alla consegna di 542.000 teu nei primi cinque mesi dell'anno. Una



capacità nominale di 1,1 milioni di teu è prevista in consegna entro la fine dell'anno, ma è probabile che parte di questa verrà ritardata al 2011.