



Genova, 27 Settembre 2010

No. 1447

**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 38 (20/24 Settembre 2010) CISTERNE

Nessun cambiamento per il mercato delle **VLCC**, con gli armatori che in pratica pagano i noleggiatori per trasportare i loro carichi sulla rotta dal Medio Oriente al Golfo americano, mentre l'equivalente timecharter per i viaggi verso l'Asia vede utili di circa 8.500 dollari al giorno. Tuttavia, per gli armatori che scelgono la destinazione americana vi è un incentivo: quello di zavorrare dal LOOP in Louisiana ad una delle raffinerie dei Caraibi e trovare un carico di fueloil per il Far East. Questo spiega i recenti fissati di VLCC dai Caraibi per l'Asia a noli lumpsum di 3 milioni di dollari circa per scarica Singapore, o 3,9 milioni per la Cina. Combinando questi viaggi, l'armatore avrebbe un utile medio di circa 19.000 dollari al giorno. Un'altra soluzione per limitare le perdite è di ridurre la velocità sul viaggio in zavorra dall'Asia al Medio Oriente; un armatore ha trovato una soluzione tecnica per far viaggiare in zavorra le sue navi a 10 nodi che, per un round voyage dall'Arabia Saudita al Giappone a Ws 47,5, porta l'equivalente timecharter a circa 11.800 dollari al giorno. Se la nave viaggia in zavorra a 14 nodi, l'utile giornaliero scende a circa 9.300 dollari al giorno. Tuttavia, il rovescio della medaglia è che questa strategia fa diminuire per l'armatore i giorni di profitto nell'anno. I guadagni delle **Suezmax** hanno toccato mediamente il minimo da 13 mesi attestandosi a meno di 7.000 dollari al giorno. Sulla rotta dalla Nigeria alla costa atlantica americana, il nolo è sceso a Ws 67 equivalente base timecharter a circa 9.700 dollari al giorno. La compagnia petrolifera brasiliana Petrobras è riuscita ad imporre un nolo di Ws 63 per un viaggio dal West Africa al Brasile, che dovrebbe rappresentare un premio rispetto alle destinazioni dell'Atlantico o del Golfo americano, ma molti armatori sono decisi a rifiutare noli a questi livelli per viaggi tanto lunghi. Un barlume di speranza sta emergendo in Mar Nero e Mediterraneo dove si è avuto un fissato a Ws 82,5 per un viaggio Sidi Kerir/Mohammedia. Le **Aframax** sono sempre in difficoltà in Nord Europa, nonostante una leggera ripresa di attività negli ultimi giorni. Non si evidenzia per ora l'usuale rialzo dei noli per i carichi di fine mese. I noli per un normale viaggio in Mare del Nord sono intorno a Ws 90. Anche i viaggi da Primorsk hanno segnato un rallentamento, con la metà dei carichi coperti dai noleggiatori con proprie navi o sulla base di contratti di trasporto. Il mercato del Mediterraneo ha perso altri 5 punti con fissati conclusi intorno a Ws 87,5. Non vi sono carichi sufficienti a far uscire il mercato dalla stagnazione in cui si trova. Il Mar Nero è rimasto invariato a Ws 90 circa e mediamente le Aframax realizzano ora un profitto da 4.000 a 6.000 dollari al giorno. Il mercato dei Caraibi ha proseguito nella sua discesa ed è ora attestato al di sotto di Ws 100. Le **Product Tanker pulite** hanno mantenuto la tendenza al recupero nel settore transatlantico e i noli sono ora a Ws 155 per carichi da 37.000 tonnellate dal Nord Europa per la costa atlantica o il Golfo americano. Buona l'attività per le Large Range 1 che per i viaggi dal Baltico per gli Stati Uniti o il West Africa hanno ottenuto noli di Ws 130 con 60.000 tonnellate. Le Handysize per i viaggi in Nord Europa hanno mantenuto livelli di Ws 180 per 22.000 tonnellate di carico. Il mercato dei Caraibi per la costa atlantica americana è rimasto a Ws 130, mentre i viaggi di ritorno per l'Europa hanno segnato un miglioramento con noli di Ws 80 per 38.000 tonnellate. Dal Medio Oriente per il Giappone i noli continuano a slittare verso il basso, le LR2 ottengono Ws 130 base 75.000 tonnellate, e le LR1 cinque punti Worldscale in più per gli stessi viaggi con 55.000 tonnellate di carico. Le Medium Range hanno mantenuto noli di Ws 155 per carichi da 30.000 tonnellate Medio Oriente/Giappone mentre per i viaggi Singapore/Giappone il nolo prevalente è stato di

Ws 140. Le previsioni sono per un indebolimento del mercato a causa delle festività in Asia nelle prossime due settimane.

#### CARICO SECCO

Per il mercato delle **Capesize** la settimana è stata abbastanza tranquilla per via delle festività in Oriente, molti armatori hanno cercato di impiegare le navi prima e questo ha contribuito ad un calo delle rate per tutte le rotte. Il BCI scende di 490 con la rata media TC che arriva a 28.800 circa. In Atlantico la mancanza di nuovi carichi ha portato incertezza tra le navi intenzionate a zavorrare. In Pacifico l'assenza di coreani in mercato, soliti quotare quasi la metà dei carichi del bacino, ha influenzato parecchio la settimana mentre ci si aspetta una ripresa da oggi. Il W Australia/Cina passa da 11 usd a 10 usd. La congestione ai porti indiani per il minerale di ferro è di nuovo molto alta e questo ha contribuito ad un aumento dei livelli. Anche il periodo è poco attivo e le rate scarsamente attraenti spingono gli armatori ad attendere momenti più rosei. Per quanto riguarda le **Panamax** la settimana non riporta fissati entusiasmanti. Molte sono le navi aperte ed i noli ne risentono. Il Transatlantic Round Voyage è sui 23.000 usd al giorno mentre il fronthaul riporta 33.000 usd. In Pacifico il Round Voyage è intorno ai 20.000 dollari mentre riesce ad ottenere parecchio di più lo short period che ottiene 24.500/25.000 dollari per una 74/75000 dwt moderna. Il trip back si aggira sui 12.250 usd. Per le **Handysize/Supramax** i carichi di scrap e grano mantengono il mercato stabile in Continente mentre in Mar Nero l'aumento di carichi è a favore degli Armatori che riescono ad ottenere noli più alti. In Atlantico invece c'è meno attività sia dal Sud America che dal West Africa anche se molte sono le navi che stanno zavorrando per ottenere livelli più attraenti nei prossimi giorni sperando che la situazione possa migliorare / modificarsi nel breve periodo. Il Usg-Med è al di sotto dei 30.000 usd mentre il Med-Usg vede 12/13.000 usd. In Pacifico, l'EC India - Cina è vicino ai 17.000 usd e il NOPAC RV è sceso ora sui 17.300 dollari ma questo è comunque sempre dovuto anche alle festività.

#### COMPRAVENDITA

La settimana appena trascorsa ha evidenziato parecchie movimentazioni sia tra il tonnellaggio da carico secco che per quello liquido. Tra le vendite interessanti si evidenzia la Panamax Tanker MT "SUMMIT ASIA" (73.110 DWT - Costr. 2009 New Times ceduta a circa 43 Mil di USD oppure la MT "NORTHEN DAWN" (47.994 DWT Costr. 2003 Koyo Mihara) la quale ha ottenuto circa 23 Mil di USD. Sempre rimanendo nel settore delle Tankers, il gruppo Scorpio si è reso protagonista di ulteriori acquisizioni rilevando da uno dei membri del loro Pool una Aframax LR2 (113.100 DWT - Costr. 2008) per circa 52,2 Mil di USD ed inoltre, pare proprio che si siano assicurati l'opzione di acquisto dichiarabile entro Settembre 2011, per 2 x 63.600 DWT con classe ghiaccio 1A costruite nel 2008 a circa 45 mil di USD l'una. Per quanto riguarda il carico secco, pare oramai confermato che VALE si siano garantiti l'appoggio finanziario da parte della Banca Cinese Exim per coprire l'80% del valore totale del loro ordinativo di NB presso il cantiere Cinese di Rongsheng per le loro 12 x 400.000 DWT VLOC con consegna tra il 2011 ed il 2012. La società Greca Cardiff Marine si è finalmente aggiudicata la post-Panamax MV "SUSY" (92.500 DWT - Costr. 2010 Jiangsu New Yanzijian - ex-D'amato) per una cifra intorno ai 41/42 Mil di USD dopo che la stessa nave non aveva avuto riscontri giudicati meritevoli da parte del tribunale per le precedenti due "chiamate". Stessa destinazione, la Grecia, per l'altra post-Panamax riportata venduta; infatti la MV "EAST SUNRISE 88" (92.500 DWT - Costr. 2010 Jiangsu New Yanzijian) è stata ceduta alla Diana Shipping per una cifra

intorno ai 41 Mil di USD. Interessanti anche i livelli raggiunti dalle Supramax, a titolo di esempio, la MV *WUHAN* (57.000 DWT -costr. 2010 Qingshan) è stata acquistata da compratori tedeschi, la Vilmar, per circa 33 Mil di USD; oppure, parlando di tonnellaggio di seconda mano, le due sisters MV "YASA H. MEHMET" e la MV "YASA H. MULLA" (52.400 DWT - Costr. rispett. '01 e '02 Tsuneishi Cebu) sono state acquistate dalla Thorensen / Tailandia per l'interessante livello di circa 63 Mil di USD en-block. La demolizione si conferma su valori ben superiori ai 400 USD per LDT nel Far East, con la Turchia che paga livelli intorno ai 360 USD per LDT per navi interessanti.

#### 🔍 ALTRE NOTIZIE

Il numero record di 250 Capesize che si aggiungeranno alla flotta globale nel 2011, potrebbe far indebolire i noli, pur in presenza di una forte domanda per queste navi. A questo farà seguito un altrettanto elevato numero di consegne di VLOC nel 2012 che porterà ad una eccedenza tale di offerta di navi da far rimandare la ripresa dei noli sino al 2014. Potrebbe verificarsi un fenomeno mai avvenuto: il convergere di un indebolimento del mercato e nello stesso tempo impiego di Capesize e domanda molto forti. Negli ultimi sei mesi del 2010 dovrebbero entrare in servizio 104 nuove Capesize, di cui 53 nell'ultimo trimestre dell'anno. La flotta esistente ammonta attualmente a 1.100 unità. Le previsioni delle importazioni di minerale di ferro della Cina rimangono robuste a 690 milioni di tonnellate per il corrente anno, ma potrebbero arrivare a 800 milioni di tonn. nel 2011 e a 870 milioni di tonn. nel 2012. La metà di tutte le rinfuse secche è legata alla produzione e al consumo di acciaio con una proiezione dei consumi cinesi di 700 milioni di tonnellate nel 2012. La pratica emergente di trasportare minerale su Capesize dal Brasile alla Cina e far ritornare in zavorra le navi in Brasile, crea uno squilibrio significativo tra viaggi di andata e di ritorno che è diventato evidente dal 2009. Nel 2010 la domanda di Capesize sui viaggi di andata dovrebbe essere di 250 milioni dwt contro soli 50 milioni dwt sui viaggi di ritorno. Ogni cinque Capesize che viaggiano dal Brasile alla Cina, quattro tornano indietro verso l'Atlantico vuote e questo squilibrio netto equivale a 46 Capesize in più all'anno, facendo aumentare la disparità tra viaggi di andata e di ritorno. La domanda annua di Capesize fa prevedere un fabbisogno di navi di 200 milioni dwt nel 2012, a fronte di una flotta corrente di 197 milioni dwt, a conferma della previsione di una crescita accelerata del surplus. Tuttavia, nel 2012 si ripresenterà il normale ciclo marittimo di quattro anni e nel 2014 i noli saranno incoraggianti.

Il mercato a periodo per le petroliere segnala una discreta attività da parte dei trader. La Vitol è stata particolarmente attiva in tutti i segmenti di mercato e in questa settimana ha noleggiato una Suezmax, la *Cap Leon* della Euronav (160.000 dwt costr. 2003) per due anni a 27.000 dollari al giorno con consegna nel prossimo trimestre. Il contratto comprenderebbe una clausola di divisione dei profitti di cui non sono noti i dettagli. Il nolo è lo stesso di un'altra Suezmax, la *Besiktas Dardanelles* (164.000 dwt del 2005) il cui contratto di noleggio è stato esteso dalla Ditas per lo stesso periodo. La Vitol ha anche noleggiato due Product Tanker Medium Range per un anno ciascuna e consegna pronta a 11.750 dollari al giorno.

Un'altra Medium Range da 51.000 dwt sarebbe stata noleggiata dalla Siba Shipping per 15 mesi a 13.600 dollari al giorno con l'opzione di altri 15 mesi a 14.100 dollari al giorno. Nonostante un mercato spot molto depresso per le grandi petroliere, continua ad esservi interesse da parte dei noleggiatori per contratti a periodo. Sia Petrobras che Vitol sono alla ricerca di Suezmax per periodi da uno a cinque anni, mentre la Indian Oil ha ricevuto 11 offerte nella gara per una VLCC per due anni con l'opzione di un terzo anno.

Nel mercato delle Capesize, le sorprese continuano a venire dalla Cina, con voci di drastiche riduzioni della produzione di acciaio che potrebbero ripercuotersi sulla domanda di minerale di ferro e di carbone. All'inizio di settembre, il governo cinese aveva chiesto a 30 acciaierie nella provincia di Hebei di ridurre la produzione sino al 70% da settembre, oltre ad imporre ad altre 18 imprese siderurgiche di chiudere per un mese. Il governo ha giustificato la decisione con l'intenzione di migliorare l'efficienza energetica del Paese. I mercati cartacei per il quarto trimestre sono ancora più alti dei noli sul mercato fisico. La previsione positiva per la domanda nel quarto trimestre si basava sulla presunzione che le acciaierie avrebbero dovuto ricostituire gli stock, dopo una stagnazione della produzione durante l'estate, quando l'impatto del pacchetto di stimolo fiscale della Cina andava perdendo effetto. Ma le continue dichiarazioni del governo centrale hanno raffreddato la speculazione. Se il governo cinese mettesse in atto tutto quello che ha dichiarato di voler fare, il mercato perderebbe l'equivalente di un mese di produzione di acciaio. Quello che lascia gli esperti tutto sommato ottimisti è l'improbabilità che la Cina realizzerà tutto quello che ha detto di voler fare. Molti esperti ritengono ancora possibile una domanda robusta di minerale per il quarto trimestre e l'inizio del 2011. Esiste sempre la fiducia, forse infondata, di una maggiore domanda nonostante l'impatto dell'eccedenza di Capesize e delle dichiarazioni del governo. Infatti, nonostante i ripetuti annunci di riduzione della produzione, il governo cinese non ha modificato le sue previsioni della produzione annua di circa 620-630 milioni di tonnellate di acciaio.

Gli armatori di petroliere potrebbero presto dover prendere in considerazione la vendita delle loro navi se le condizioni di mercato non miglioreranno. I noli delle VLCC continuano a rimanere inferiori ai 10.000 dollari al giorno su molte rotte, un valore che è solo un terzo di quello che la Frontline, dell'armatore John Fredriksen, necessita per pareggiare i costi. I noli non possono scendere più di tanto ma ci si chiede per quanto tempo ancora rimarranno ai livelli correnti. Vendite sotto costo o giudiziarie potrebbero emergere se i noli dovessero rimanere tra 20.000 e 30.000 dollari al giorno durante l'inverno che di solito è un periodo più favorevole per il mercato delle petroliere da greggio. I probabili acquirenti potrebbero essere compagnie quotate in borsa, ma molte potrebbero non voler emettere altre azioni in un mercato tanto depresso poiché i titoli delle compagnie armatrici di petroliere sono sotto pressione. La stessa Frontline ha rivelato che il mese scorso ha esplorato

opportunità di acquisto sotto costo nel settore, ma anche altre compagnie sono alla ricerca di possibilità simili.

Il carnet di ordini della cantieristica mondiale continua a diminuire poiché gli armatori hanno limitato le loro ordinazioni il mese scorso. I 2,8 miliardi di dollari investiti in agosto in nuove costruzioni segnano una flessione del 58,3% su base mensile e all'inizio di settembre l'orderbook globale comprendeva 7.495 navi per 474,7 milioni dwt, il numero più basso dal dicembre 2006 quando le navi in ordinazione erano 7.388. In agosto, sono stati assegnati 75 contratti per 7,1 milioni dwt, il quantitativo minore in termini di deadweight dal febbraio scorso. Come negli anni precedenti, i maggiori investimenti in agosto hanno riguardato petroliere e bulkcarrier. Le petroliere sono state 28 per un valore di circa 1,4 miliardi di dollari, e l'ordinativo più importante è stato quello della Brightoil Petroleum di Hong Kong che ha investito 537,5 milioni di dollari in cinque VLCC da 319.000 dwt. L'ordinativo ha contribuito a far salire le dimensioni dell'orderbook di petroliere in termini numerici dopo 23 mesi di declino. Le bulkcarrier ordinate in agosto sono state 31 con una flessione del 56,9% su base mensile. Dopo l'aumento di luglio degli ordinativi di portacontainer, agosto ha segnato il ritorno ai modelli precedenti del corrente anno con due sole navi ordinate da Thenamaris. Agosto ha segnato anche il ritorno degli armatori greci al top degli investimenti mensili con contratti per 15 navi ed un valore di 683,5 milioni di dollari. Le bulkcarrier rappresentano ora il 58,1% dell'orderbook mondiale, in particolare per il numero delle Capesize in ordinazione pari a 697 unità e 134,9 milioni dwt, il maggiore quantitativo per tipo di nave in termini di dwt.

L'ultimo trimestre dell'anno non si preannuncia buono per gli armatori di petroliere poiché i profitti sul mercato spot coprono a mala pena i costi operativi, escluso il finanziamento. Gli armatori di nuove costruzioni saranno i più colpiti poiché le navi ordinate a prezzi record in anni di boom e consegnate in un periodo di noli ai minimi in cui le navi riducono la velocità per risparmiare sui costi, potrebbero comportare pesanti perdite a bilancio. Nel settore delle VLCC, dove gli utili si aggirano intorno a 8.000-10.000 dollari al giorno sulla rotta principale dal Medio Oriente all'Asia, a fronte di costi operativi di circa 10.000 dollari al giorno, compresa assicurazione e costo equipaggi, 114 nuove unità sono entrate in servizio dall'inizio della crisi finanziaria due anni fa, molte delle quali commissionate a prezzi record di circa 160 milioni di dollari. Per l'elevato finanziamento a fronte di queste grosse somme di denaro, alcuni armatori necessitano di guadagnare di circa 50.000 dollari al giorno ma ottengono ora solo 8.000 dollari sul mercato spot. Questo mercato non è sostenibile e non è utile a nessuno. Le compagnie petrolifere, in particolare le majors, hanno bisogno di controparti solide per trasportare il loro greggio e non è concepibile un lungo periodo di tempo in cui gli armatori sovvenzionano le compagnie petrolifere per trasportare i loro carichi, che è grosso modo quello che avviene quando si fissa a 8.000 dollari al giorno e i costi operativi

sono di 10.000 dollari. Il settore delle VLCC ha risentito pesantemente del gran numero di navi che negli ultimi due mesi hanno terminato lo stoccaggio e sono ritornate al mercato spot. In aggiunta, le compagnie petrolifere con carichi insufficienti da far trasportare alle proprie navi hanno riversato i loro relet in mercato. I profitti equivalenti timecharter per le Suezmax che trasportano un milione di barili di greggio, la metà della capacità delle VLCC, sono di circa 8.600 dollari al giorno nei viaggi dal West Africa al Golfo americano e le Aframax non riescono ad ottenere molto di più di 4.000 dollari al giorno. La riduzione della differenza tra i vari settori di petroliere, indica un mercato in recessione, come è avvenuto lo scorso anno per le portacontainer e le bulkcarrier. Tuttavia, molti armatori e shipbroker sperano in una ripresa stagionale della domanda che faccia uscire i mercati dalla depressione nel quarto trimestre. La risposta dell'industria con la velocità ridotta, ed una maggiore resistenza da parte degli armatori ad accettare noli tanto bassi, potrebbe far salire il mercato da qui a novembre a 30-35.000 dollari al giorno. Ma anche se i noli delle VLCC non raggiungeranno i 25.000 dollari al giorno del mercato cartaceo, gli armatori rimarranno ottimisti come sono sempre stati.

I volumi delle navi demolite nel corrente anno potrebbero essere del 20% inferiori ai livelli del 2009. Dall'inizio dell'anno le vendite sono solo la metà del volume complessivo demolito lo scorso anno, pari a soli 17,9 milioni dwt rimossi dalla flotta globale. Un mercato dei noli più sostenuto del previsto nella prima metà dell'anno, ha persuaso gli armatori a non avviare alla demolizione le loro vecchie navi, ma in particolare i disordini in Bangladesh in seguito alle normative ambientali imposte all'industria nazionale del riciclaggio, hanno fatto rallentare significativamente l'attività di demolizione. Su base annua, i volumi complessivi delle demolizioni potrebbero raggiungere 26,7 milioni dwt per la fine dell'anno, il 20% in meno rispetto ai 33,4 milioni dwt venduti nel 2009. Si tratta di un declino notevole, quando tutti si aspettavano che il 2010 sarebbe stato l'anno più importante per le demolizioni dagli anni '80. Di conseguenza, i problemi che hanno travagliato i cantieri di demolizione nel corrente anno potrebbero ripercuotersi sull'industria armatoriale prolungando l'eccedenza di navi. Da maggio nessuna vendita è stata conclusa con il Bangladesh che ha ridotto la sua quota di mercato al 22% nel 2010, la più bassa dalla fine degli anni '90. Dall'inizio dell'anno, i demolitori del Bangladesh hanno acquistato solo 3,7 milioni dwt di naviglio, in confronto ai 5,9 milioni dwt dell'India, e questo ha fatto scendere Chittagong dalla prima posizione che occupava negli ultimi anni. Di conseguenza, risulta rallentata la eliminazione delle petroliere a scafo singolo, dato che il Bangladesh ha acquistato il 69% di tutte le grandi petroliere demolite dal 2005. I demolitori di Gadani in Pakistan sono quelli che hanno tratto i maggiori benefici dall'assenza del Bangladesh dai mercati, con un aumento del 20% rispetto al 2009 e 3,6 milioni dwt demoliti dall'inizio dell'anno. Sorprende che la Cina che all'inizio dell'anno sembrava aver aumentato la sua capacità di demolizione, non abbia raggiunto

neppure la metà dei livelli toccati nel 2009 con soli 2,4 milioni dwt demoliti dall'inizio dell'anno contro 5,8 milioni lo scorso anno.

Dopo la Orient Shipyard Heavy Industries, un secondo cantiere sudcoreano, con più di dieci navi in ordinazione o in costruzione, ha presentato richiesta di amministrazione controllata. Si tratta di Mokpo Shipbuilding & Engineering, che sta attraversando un periodo difficile, dopo che il collasso del mercato marittimo nel 2008 ha costretto molti armatori a cancellare contratti di costruzione. Il cantiere è stato in particolare colpito dalla decisione di un singolo armatore di cancellare sette contratti di costruzione, oltre a non essere riuscito ad ottenere pagamenti di rate per 10,3 milioni di dollari da un armatore non precisato. L'indebitamento di Mokpo ammonta a 59,7 miliardi di won (51,4 milioni di dollari) mentre le sue proprietà hanno un valore di 53,4 miliardi di won. Il cantiere spera di ottenere la protezione del tribunale dai creditori per ristrutturare e posticipare i suoi debiti. Mokpo fu fondato nel 1943 per la produzione di blocchi di scafo e riparazioni di navi, ma quattro anni fa è passato alla costruzione navale durante il boom del mercato. Mokpo non è il solo cantiere coreano che ha fatto ricorso al tribunale, almeno altri cinque cantieri navali coreani che erano sorti durante il boom del mercato hanno recentemente cessato l'attività di costruzione navale.

Il numero delle banche attive nel finanziamento navale è molto diminuito dopo la crisi finanziaria. Oltre a varie fusioni ed acquisizioni, molte delle banche che erano entrate nel settore quando il mercato marittimo era al suo massimo, sono uscite di scena e alcune banche marittime affermate, ancora attive nel settore, hanno ridotto il loro impegno, in molti casi limitandolo ai clienti di vecchia data. La prospettiva di un aumento imminente della capacità bancaria per l'armamento sembra remota, sebbene nuovi fondi siano disponibili di mano in mano che i precedenti prestiti vengono rimborsati. Fortunatamente, la grossa diminuzione dei valori delle navi ha ridotto il fabbisogno di finanziamento, anche se alcuni armatori dispongono della notevole liquidità accumulata durante il boom del mercato. La maggior parte delle banche marittime consolidate dice di essere ancora relativamente flessibile per clienti di fiducia, purché vi sia la certezza di essere rimborsata e che i profitti delle navi coprano le spese operative e il pagamento degli interessi. Gli armatori hanno anche beneficiato di una base persistente di tassi di interesse bassi, anche se lo *spread* dei prestiti sulla base del tasso interbancario di Londra sia molto più alto di qualche anno fa, con la probabilità di rimanere tale. Questo significa che attualmente il costo degli interessi sia complessivamente più basso, ma quando le rate base inizieranno a salire potrebbe esservi un aumento significativo per gli armatori, a seconda di quale copertura abbiano adottato. Nonostante il miglioramento dei mercati finanziari e di molte banche, gli armatori che necessitano di finanziamenti dovranno probabilmente affrontare una ricerca difficile ancora per qualche tempo.



