



Genova, 7 Febbraio 2011

No. 1464

**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 5 (31-1/4-2 2011)

### CISTERNE

Il mercato delle VLCC (oltre 200.000 dwt) ha chiuso la settimana per i viaggi dal Medio Oriente al Far East con noli in leggero recupero a Ws 49,8 equivalente a 9.280 dollari base timecharter. Nei prossimi giorni tutto dipenderà dal ritorno al lavoro dei trader cinesi che potrebbero fissare navi in massa favorendo una ripresa del mercato. In Atlantico, l'attenzione è rivolta ai traffici dai Caraibi per il Far East che potrebbero far diminuire il naviglio presente nell'area. Il sensibile rincaro del bunker penalizza ulteriormente gli armatori. Si calcola che per ogni 15 dollari per tonnellata di aumento del bunker, una VLCC dovrebbe guadagnare un punto Worldscale in più per compensare il costo extra. Ma gli armatori non riescono ad ottenere questo riconoscimento per il numero sempre molto alto di navi alla ricerca di impiego. Nel settembre scorso, il costo medio del fueloil 380 cst a Fujairah, Emirati Arabi, era di 444 dollari per tonnellata, e ora una tonnellata di fueloil costa agli armatori 610 dollari. Questo significa che 40 punti Worldscale del nolo di una VLCC servono a coprire il solo costo del bunker. Il mercato delle Suezmax (125.000-200.000 dwt) potrebbe migliorare sensibilmente nei prossimi giorni, poiché una ripresa di attività in chiusura di settimana ha ridotto la lista di navi per date di fine febbraio. Molti noleggiatori si sono mossi contemporaneamente per coprire i loro carichi, approfittando dei noli ridotti e questo ha dato modo agli armatori di ottenere sino a Ws 68 pari a 11.278 dollari al giorno base timecharter. Tuttavia, se si tiene conto del rincaro del bunker, il miglioramento si riduce a poca cosa. Il bunker costa circa 550 dollari a Houston, USA, ma se gli armatori devono rifornire la nave in West Africa il costo supera i 600 dollari per tonnellata. Il miglioramento in Atlantico dovrebbe avere effetti positivi anche sui noli dal Mar Nero e Mediterraneo. A fine settimana, il Baltic Exchange valutava il nolo Novorossiysk/Augusta a Ws 79,6 pari a 11.790 dollari al giorno. Le Aframax (80.000-125.000 dwt) continuano ad avere difficoltà a trovare impiego praticamente in tutti i mercati. Il Mare del Nord è stato privo di spunti e il nolo corrente di Ws 82 corrisponde a 1.605 dollari al giorno ma le speranze di un miglioramento sono scarse. Sulla rotta dal Baltico per UK Cont. il nolo risulta invariato a Ws 65 con un equivalente timecharter di solo 539 dollari al giorno. In Mediterraneo, nonostante un miglioramento della domanda, il nolo è rimasto al livello di Ws 85 che equivale a 5.500-6.000 dollari al giorno. Dai Caraibi, fissati sono stati conclusi a Ws 85 che corrisponde a poco più di 1.000 dollari al giorno, e un paio di navi hanno lasciato l'area in zavorra per cercare impiego altrove. Le **Product Tanker pulite** di taglia Medium Range (25.000-50.000) che la scorsa settimana ottenevano Ws 160 per i viaggi dall'Europa nord-occidentale alla costa atlantica americana con 37.000 tonnellate, sono ridiscese a Ws 147,5 pari a 8.531 dollari al giorno. L'attività è stata scarsa ma la costante domanda dal Nord Europa per il West Africa ha impedito ai noli di scendere ulteriormente. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) fissate dal Baltico agli Stati Uniti si sono rafforzate a Ws 130 per 60.000 tonn. Dai Caraibi per gli Stati Uniti i noli sono scesi a Ws 130 e i viaggi di ritorno dal Golfo USA a UK Cont. Med. hanno visto noli in calo a Ws 90, sempre per 38.000 tonnellate. Ad est di Suez la settimana è stata tranquilla con noli in flessione. Le LR1 sono state fissate a Ws 113 dal Medio Oriente al Giappone con 55.000 tonn. mentre le LR2 (80-120.000 dwt) hanno ottenuto Ws 100 sulla stessa rotta con 75.000 tonn. di carico. Non è prevista molta attività nei prossimi giorni, ma gli armatori non sono disposti ad accettare noli più bassi anche perché l'area del Medio Oriente è considerata a rischio di attacchi di pirateria e molti armatori sono intenzionati a richiedere un premio. Carichi di jet-fuel dal Golfo mediorientale a UK Cont sono stati coperti a 1,75 milioni di dollari lumpsum per 65.000 tonn.

## CARICO SECCO

La settimana che ci siamo lasciati alle spalle è stata ampiamente condizionata dalle festività cinesi relativi al nuovo anno lunare che si sono appunto risentite non solo in Far East ma anche nel mercato occidentale. Il momento di mercato è piuttosto complicato con i noli molto bassi per tutti i settori di riferimento e con il prezzo del bunker che continua l'ascesa verticale (il gasolio ha superato i 900 usd). Le **Capesize** sono molto vicine al "rock bottom" raggiungendo così i livelli visti verso fine 2008, con l'indice BCI affermatosi venerdì a 1299 punti e la media delle principali rotte timecharter a usd 5.100 al giorno. Per veloci round in Atlantico e Pacifico i numeri sono tra i 3 e i 4.000 dollari anche se ci sono stati rumors di un fissato via West Australia sulla Cina concluso base viaggio ad un equivalente di 2.000 dollari al giorno. Il fronthaul paga qualcosa appena sopra i 10.000 usd. Attività sul periodo pressoché inesistente anche se per brevi durate, fino a 6 mesi, i numeri sembrano essere intorno ai 16/17.000 dollari al giorno. Analizzando da vicino anche le **Panamax** si nota che l'indice BPI si è affermato a 1348 punti con la media delle rotte t/c a usd 10.700 al giorno. Il bacino Atlantico nelle ultime due settimane ha fortemente risentito il grosso numero di navi provenienti in ballast dal Pacifico ed è rimasto per lo più statico nel corso di quest'ultima con i noli per un veloce round intorno agli 11.000 usd mentre il fronthaul rimane poco sopra i 20.000. Anche il Pacifico è molto debole con round via Nopac conclusi sempre in linea con l'ultimo fatto circa intorno a 8/8.500 usd. Per il periodo sempre poca attività con gli Armatori fiduciosi e in attesa dell'inizio della stagione del grano sperando che possa far ripartire un po' il mercato; ciononostante possiamo riportare la Mv *Anna S* (76.000 dwt del 2001) fissata per 4/6 mesi base consegna Far East a usd 15.000 conto Stx Panocean. Piuttosto analoga la situazione per le più piccole **Handymax/Supramax** con poca attività su entrambi i bacini; sono molte le navi aperte nei prossimi giorni e non ci sono carichi sufficienti per giustificare queste posizioni. Per vedere qualche numero da vicino, l'uscita dal Golfo per Cont / Med paga circa 22.500 usd al giorno (5.900 la rotta opposta), mentre trip sul Far East per navi aperte in Mediterraneo oggi è poco sopra i 20.000 usd, numero che rimane piuttosto statico nonostante le note difficoltà che ci sono in Egitto e quindi potenzialmente al passaggio di Suez. In Pacifico i noleggiatori tendono a fissare le navi solo con rate APS a numeri che possono equivalere a circa 6.500 / 7.000 base dop. Il periodo è piuttosto inesistente ma riportiamo la Mv *Densa Eagle* (55.500 dwt del 2010) fissata base consegna Golfo e redely Atlantic a usd 18.100 al giorno conto Cargill.

## COMPRAVENDITA

L'attività di compravendita nella settimana appena trascorsa è risultata piuttosto moderata, complici anche le festività per il nuovo anno cinese che, come previsto, hanno rallentato sia l'attività del trasporto nel Far East che la ricerca di nuovo tonnellaggio da acquisire. Molti compratori "istituzionali" sono pronti a procedere, tuttavia dato che il mercato si trascina con parecchia difficoltà da qualche tempo a questa parte, stanno attendendo che le richieste siano adeguate a livelli più consoni. D'altro canto, questo "riposizionamento" da parte dei venditori trova maggiori difficoltà ad essere accettato sia perché il più delle volte l'investimento iniziale non riflette un disinvestimento adeguato oppure anche per l'idea diffusa che il mercato del dry si riprenderà a livelli maggiormente profittevoli nel breve periodo. Alcune compagnie quotate in borsa hanno proceduto, o stanno procedendo, alla raccolta di nuovi fondi per finanziare il proprio programma di espansione dato il momento favorevole per queste operazioni; tra le altre la Costamare ha

appena investito per 2 x 8.800 TEU nuove costruzioni presso il cantiere coreano Sungdong con consegna nell'ultimo trimestre del 2012 a circa 95 Mil. di USD l'una. Le stesse navi sono già state noleggiate alla MSC (Mediterranean Shipping Company) per 10 anni a circa USD 43.000 / giorno. Come anticipato all'inizio, le vendite riportate sono poco significative ed il tonnellaggio ceduto più moderno riguarda una Handysize MV "F & K" (32.942 DWT- Costr. 1998 Kanda) venduta a circa 18,75 Mil. di USD ad interessi turchi e, in merito alle petroliere, la MT "BOW DE JIN" (11.752 DWT - Costr. 1999 Fukuoka - Full SS) passata di mano a circa 10,25 Mil. di USD. Sempre sugli scudi l'attività delle nuove costruzioni ove si registrano diversi nuovi contratti per sizes da 82.000 DWT in giù, rinnovando ancora la fiducia del mercato nei confronti degli anni a venire. Mercato della demolizione stabile su livelli molto interessanti con medie intorno ai 500 USD per LDT nei mercati del Far East.

#### ALTRE NOTIZIE

Nonostante sia aumentato nell'ultimo mese il numero delle petroliere Suezmax e Large Range 1 adibite allo stoccaggio di greggio e prodotti petroliferi puliti, i volumi dello stoccaggio galleggiante sono scesi ai minimi degli ultimi due anni. Un minore utilizzo delle VLCC e delle Large Range 2 è stato sufficiente a far diminuire il numero complessivo di navi impiegate a 42 unità, il livello più basso dal febbraio 2009. In totale, solo 55,1 milioni di barili, equivalenti a 7.419 tonnellate di greggio e prodotti risultavano depositati in petroliere alla fine di gennaio. Il greggio continua a dominare con 34,9 milioni di barili, di cui due terzi costituiti da greggio iraniano a bordo di petroliere della NITC nel Golfo mediorientale. Durante il mese di gennaio, le ultime VLCC usate come deposito in Nord Europa hanno scaricato il loro greggio e sono ritornate sul mercato spot, e le VLCC impegnate nella regione asiatica del Pacifico sono scese da tre a due. Una Suezmax appena uscita dai cantieri di costruzione e quindi pulita ha iniziato a stoccare prodotti petroliferi in gennaio aggiungendosi a una VLCC, 18 LR 2 e sei LR1 che complessivamente hanno a bordo un totale di 20,2 milioni di barili di prodotti puliti equivalenti a 2.691 tonnellate. Gli esperti sono discordi sul possibile aumento o diminuzione dello stoccaggio galleggiante, una riduzione è probabile ma anche un aumento dei volumi entro i prossimi sei mesi, a seconda di come si muoveranno le quotazioni del greggio. Nel novembre 2009, al picco massimo, 149 petroliere erano impiegate nello stoccaggio, tre volte in più di quelle correnti.

La rivolta politica in Egitto ha portato molti a chiedersi se il Canale di Suez verrà chiuso nel caso che la situazione diventi più instabile. Gli esperti discutono se i noli delle petroliere si impenneranno nel caso di una chiusura, senza tuttavia aspettarsi troppo dato che solo una piccola percentuale del traffico mondiale di greggio transita nella via d'acqua e la eccedenza di petroliere in mercato potrebbe facilmente compensare un eventuale fabbisogno extra qualora fossero costrette a dirottare sulla rotta del Capo. Una chiusura del Canale di Suez è probabilmente molto più preoccupante per quello che è diventato uno dei segmenti più redditizi dell'industria marittima: la pirateria. Infatti, se le navi non transitassero più nell'oceano indiano nord-occidentale e nel Golfo di Aden, i pirati non avrebbero

alcuna preda da attaccare. Comunque, con il controllo del Canale di Suez fermamente nelle mani dei militari egiziani, la possibilità di una chiusura è probabilmente pari a quella che i pirati somali mettano da parte le armi e ritornino al loro precedente mestiere, quello di pescatori.

Un noto ufficio di analisti norvegesi, ha riveduto al ribasso per la seconda volta in due mesi le sue previsioni per il 2011 e 2012 con la motivazione che la presenza in mercato di nuove navi supera anche le più ottimistiche previsioni di un aumento dei traffici di greggio via mare. I profitti medi delle VLCC sono stati ridotti di 2.000 dollari a 23.000 dollari al giorno, e nel 2012 sono previsti in media a 19.000 dollari al giorno, dai 20.000 dollari stimati nel dicembre scorso. Le petroliere Suezmax potrebbero realizzare 21.000 dollari al giorno nel 2011 e le Aframax 17.000 dollari al giorno. Di conseguenza, anche i valori delle petroliere sono stimati in perdita del 10% nel corrente anno, da 85 milioni a 75-76 milioni di dollari per una VLCC. Una flotta in aumento del 7-8% supererà la prevista crescita globale della domanda di greggio e questo farà scendere l'utilizzazione della flotta nel 2011 e 2012. Per il 2010 si calcola un tasso di utilizzazione dell'86% e nel 2009 dell'85%, mentre il 90% è considerato la piena utilizzazione della capacità. Un aumento della produzione Opec normalmente porta a trasporti su maggiori distanze. Dal lato negativo, si prevede una probabile riduzione dello stoccaggio galleggiante, ed è quindi difficile vedere come una flotta in espansione del 7-8% possa essere assorbita persino in uno scenario di mercato rialzista. Sulla base di queste previsioni, sembra probabile che le condizioni deboli di mercato della seconda metà del 2010 prevarranno anche nel 2011. La valutazione pessimistica fa riscontro ai noli spot ridotti per la flotta globale di circa 557 VLCC sulla rotta di traffico dominante dall'Arabia Saudita al Giappone che rimangono da gennaio inferiori ai costi operativi stimati in circa 10.000 dollari al giorno. La produzione di greggio non-Opec potrebbe aumentare di 500.000 barili al giorno nel corrente anno, mentre quella dell'Opec è prevista in aumento da 29,1 milioni b/g nel 2010 a 30 milioni b/g nel 2011. La International Energy Agency prevede che nel 2011 la domanda globale di greggio aumenterà dell'1,4% a 89,1 milioni b/g di cui il greggio Opec rappresenterà 29,9 milioni b/g.

Non si segnalano interruzioni ai transiti delle navi nel Canale di Suez o nelle operazioni di carico o scarico all'oleodotto Sumed, nonostante le illazioni di una impennata dei noli qualora le agitazioni in Egitto dovessero interrompere la cruciale arteria di traffico. Tutti i tipi di navi, dalle petroliere alle navi da carico secco, potrebbero trarne vantaggio, sebbene è il fattore psicologico che potrebbe più di tutto influenzare il mercato. Qualcosa come 17.930 navi sono transitate nel Canale lo scorso anno, tra cui 6.900 portacontainer, 2.750 navi da carico secco, 2.250 petroliere per prodotti chimici o petroliferi puliti e circa 900 petroliere da greggio. Una possibile chiusura della importante arteria che collega il Mar Rosso al Mediterraneo significherebbe per le navi essere dirottate sulla rotta del Capo di Buona Speranza allungando di migliaia di miglia i viaggi dal Medio Oriente e

l'Asia verso l'Europa e gli Stati Uniti e impegnando navi per periodi più lunghi. Vi sono anche timori per l'oleodotto Sumed che trasporta greggio verso nord dal Mar Rosso al Mediterraneo. Circa 1,8 milioni di barili di greggio al giorno sono transitati lo scorso anno nel Canale mentre 2,5 milioni di b/g hanno viaggiato attraverso il Sumed. La domanda di petroliere Suezmax aumenterebbe immediatamente del 10% se le petroliere fossero deviate sulla rotta del Capo. Il Canale di Suez e l'oleodotto Sumed coprono il 4-5% dei consumi mondiali giornalieri, l'8-10% delle esportazioni via mare e il 20% di tutto il greggio mediorientale prodotto. L'eventuale chiusura del Sumed potrebbe avere effetti più severi per il mercato delle petroliere che non per il Canale di Suez poiché petroliere più grandi, come le VLCC, sono usate per trasportare il greggio dal Golfo Arabo ad Ain Sukhna nel Mar Rosso da dove l'oleodotto corre sino a Sidi Kerir in Mediterraneo. Verrebbe colpito il flusso di greggio verso l'Europa meridionale. Il 75-80% delle petroliere che transitano dal Canale di Suez è inferiore alle 100.000 dwt per cui queste ultime potrebbero maggiormente beneficiare da un aumento dei noli. I benefici maggiori sarebbero per le petroliere, poiché i carichi secchi viaggiano prevalentemente dal Mar Nero al Far East. Il Canale di Suez fu aperto nel 1869 ed è stato chiuso due volte: nel 1956 e tra il 1967 e il 1975.

Le compagnie petrolifere giapponesi hanno iniziato nuovamente ad investire in petroliere ma il consolidamento dell'industria unitamente alla riduzione della produzione pianificata da parte delle maggiori raffinerie avrà come probabile risultato quello di una riduzione della flotta nazionale con pesanti ripercussioni per gli armatori giapponesi che dovranno rivolgersi ai mercati internazionali per trovare nuovi impieghi. Il recente contratto di costruzione per una Aframax che la Nippon Oil Tanker Co. ha assegnato alla IHI Marine United è dovuto unicamente alla sostituzione di una petroliera della sua flotta. La Nippon Oil Tanker Co. è parte della JX Nippon Oil & Gas Exploration che, dopo un processo di consolidamento nell'industria petrolifera giapponese, comprende ora anche le navi della Nissho Shipping col risultato di una flotta combinata di circa 30 VLCC. Una più efficiente gestione combinata ridurrà il fabbisogno complessivo di navi, ma il gruppo JX ha dichiarato che per la fine di marzo intende operare una riduzione di 400.000 barili al giorno con un ulteriore taglio di 200.000 b/g per la fine del 2014. La Showa Shell ha già chiuso una raffineria con un taglio di 120.000 b/g e anche la Idemitsu intende apportare tagli produttivi. La tendenza più recente per le compagnie giapponesi è quella di ridurre la propria capacità e di investire nella crescente capacità di raffinazione nella regione del Medio Oriente. Le importazioni giapponesi di greggio sono diminuite da 4,2 milioni di barili al giorno nel 2006 a 3,7 milioni b/g nel 2010. D'altra parte le importazioni di greggio della Cina sono salite nello stesso periodo da 2,7 milioni b/g a 4,5 milioni b/g. Questo ha dato modo agli operatori marittimi giapponesi di compensare il declino interno. Mitsui OSK Lines (MOL) e Nippon Yusen Kaisha (NYK) hanno entrambe sviluppato le proprie relazioni con i principali importatori cinesi di greggio, come la China Oil. Gli armatori giapponesi di petroliere hanno fatto troppo assegnamento sulla costante

domanda giapponese che si sta rivelando inaffidabile in questi giorni ed è per questo che devono guardare all'estero per espandere le loro attività.

Il ciclone Yasi è stato fortunatamente meno devastante del previsto per i terminali di esportazione del carbone nel Queensland australiano. Il taglio drastico dei carichi di minerale e carbone australiano in gennaio è stato il vero responsabile del crollo del mercato dei noli delle Capesize (superiori a 80.000 dwt) più che il gran numero di nuove bulkcarrier consegnate dai cantieri. I tagli dei volumi di traffico sono quasi pari al collasso post-Lehman che vide un calo drammatico dei noli marittimi. I noli medi timecharter delle Capesize sono scesi di quasi il 70% in gennaio a meno di 6.000 dollari al giorno, il minimo da due anni dopo la crisi finanziaria globale. La diminuzione dei carichi è stata del 5% circa in gennaio e ha fatto seguito a flessioni più contenute nei precedenti due mesi. L'Australia è il maggiore esportatore mondiale di minerale di ferro e il secondo maggiore esportatore di carbone. Alla fine del 2008 i traffici globali di rinfuse scesero del 15-20% in un periodo di tre mesi. Circa 207 Capesize di oltre 100.000 dwt sono state consegnate nel 2010, di cui 15 in dicembre. Altre 32 navi dello stesso tipo hanno lasciato i cantieri in gennaio facendo salire la flotta a 1.182 navi. Problemi nella catena dei rifornimenti si sono verificati anche in altre aree di caricazione in gennaio, tra cui ai terminali del minerale di ferro in Brasile e a quelli del carbone in Sud Africa.

La vendita sul mercato dell'usato di una VLCC a doppio scafo segna un nuovo minimo per i valori di queste navi degli anni '90. Si tratta della *Tajima* di 265.539 dwt costruita nel 1996 venduta dalla NYK alla compagnia greca Dynacom Tankers Management per 28,1 milioni di dollari. Il prezzo si confronta con i 54,75 milioni pagati nel novembre 2010 per la *Pacific Lagoon* di 305.839 dwt costruita nel 1999. La compagnia greca ha 83 navi nella sua flotta, tra bulkcarrier, petroliere e metaniere. Nonostante le condizioni depresse del mercato, la vendita della *Tajima* dimostra che esiste sempre un reale interesse all'acquisto nel mercato dell'usato. La Dynacom ha fatto un ottimo affare e il prezzo pagato è adeguato alle condizioni di debolezza del mercato, e la compagnia greca non ha escluso altre operazioni di acquisto.

I 5.218 fissati complessivi di petroliere per prodotti petroliferi raffinati superiori a 37.500 dwt riportati nel 2010 sono risultati inferiori rispetto a quelli del 2009, quando furono conclusi 5.688 fissati, ma superiori ai 4.913 del 2008. Una significativa contrazione dell'8,3% rispetto al 2009 segna una flessione da quello che sembrava un mercato in ripresa dopo gli abissi della crisi finanziaria del 2008. Il non entusiasmante volume di fissati ha visto il gigante energetico Shell confermarsi anche nel 2010 come il maggiore noleggiatore di petroliere pulite per il terzo anno consecutivo con il 6,2% di tutti i noleggi riportati. La Shell è stata anche nel 2010 il maggiore noleggiatore di petroliere da greggio avendo fissato 725 navi o il 7% dei circa 9.200 fissati spot registrati. La Vitol è al secondo posto tra i maggiori

noleggiatori di petroliere pulite con il 5,9%, seguita da Total, BP e dalla sussidiaria della Glencore ST Shipping. La brasiliana Petrobras e la americana Hess sono entrate per la prima volta nella classifica dei primi 10 noleggiatori, piazzandosi rispettivamente alla 7a e alla 10a posizione. L'unico aumento dei fissati è stato registrato nella categoria delle Aframax o Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) la cui maggiore rotta di traffico è quella della nafta dal Medio Oriente all'Asia, una tendenza attribuibile alla crescente domanda di prodotti raffinati dai Paesi del Far East. I fissati di Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) sono diminuiti del 7,3% a conferma dei minori carichi dal Medio Oriente ai porti dell'Europa nord-occidentale o del Regno Unito. Le previsioni per il mercato dei prodotti puliti sono legate alla ripresa economica dei paesi importatori.

I mercati delle car carrier potrebbero registrare una insufficienza di navi entro due anni poiché la domanda crescente e le rate di nolo in aumento metteranno sotto pressione una flotta che si è già ridotta. La consegna dell'orderbook corrente, la tendenza alla demolizione delle navi più vecchie e un previsto aumento delle vendite di autoveicoli, potrebbero portare ad un mercato in tensione entro il 2013. I noli timecharter stanno migliorando e la tendenza continuerà per tutto il 2011, mentre per il 2012 si è molto ottimisti. Anche i valori delle navi di seconda mano stanno migliorando mentre i prezzi delle nuove costruzioni sono rimasti piatti negli ultimi sei mesi. L'orderbook corrente comprende 895 navi pari al 18% della capacità esistente con una crescita della flotta nel corrente anno, tenuto conto delle demolizioni e dello slittamento delle consegne, dell'8% circa. Le navi in disarmo che a fine 2009 ammontavano a oltre 50 unità, sono tutte ritornate in servizio, ad eccezione di cinque navi che si ritiene siano destinate ai cantieri di demolizione. Il numero delle navi demolite è stato di 150 unità negli ultimi due anni con 47 navi pari al 6% della capacità ritirate dal mercato lo scorso anno. Le recenti demolizioni hanno avuto una motivazione finanziaria piuttosto che tecnica e alcuni armatori possono rendersi conto di aver esagerato con le demolizioni e molti investitori sono ora maggiormente fiduciosi nel mercato delle car carrier. La NCC ha annunciato di aver dato a noleggio due delle sue navi noleggiate da 4.000 ceu (car equivalent unit) sino al marzo 2012 a noli più alti di quelli pagati dalla stessa NCC lo scorso anno.