

**Commercio mondiale e traffici marittimi**

L'economia mondiale vede nel 1999, in particolare nella seconda metà dell'anno, una certa ripresa dopo le grandi incertezze del 1998. Grazie alla espansione della domanda in Nord America e alla inversione di tendenza nei paesi asiatici, nonostante il persistere della crisi in Russia e in Brasile, si registra un aumento medio del 3% della produzione, con un incremento rispetto al 2,5% del 1998.

L'attività economica risente anche di un forte aumento della domanda, alimentato dai livelli raggiunti dai corsi della borsa, che hanno i riflessi positivi sul valore della ricchezza finanziaria delle famiglie, incentivandone la spesa e l'indebitamento.

Nell'area dell'euro, l'aumento del prodotto interno lordo è stimato pari al 2,2% su base annua: un fattore determinante è l'accelerazione delle esportazioni, registrata verso la fine dell'anno a seguito dell'espansione dei mercati esteri e del guadagno di competitività derivante dal deprezzamento dell'euro nei confronti del dollaro.

Secondo le previsioni del Fondo Monetario Internazionale, nel 2000 la crescita globale dell'economia mondiale sarà pari al 4,5%, mentre per il 2001 il tasso di incremento previsto è del 3,9%, soprattutto

tutto a causa delle incognite legate al previsto rallentamento dell'economia statunitense.

Il commercio mondiale nel 1999 aumenta in volume solo del 4,5%, mantenendosi sugli stessi livelli dell'anno precedente, anche se nell'ultimo trimestre si registrano evidenti segnali di ripresa.

Gli scambi sono alimentati soprattutto dalle economie asiatiche e dalla forte economia nordamericana, mentre si assiste ad un rallentamento della crescita nell'Europa occidentale ed alla contrazione delle importazioni in America Latina. Inoltre, aumentano notevolmente le esportazioni delle nazioni in via di sviluppo, che registrano una crescita dell'8,5%, pari a circa il doppio del tasso medio mondiale di crescita.

Peraltro, si prevede una ripresa della domanda da parte dell'Europa Occidentale e del Giappone, che nel 2000 dovrebbe comportare un aumento del 6,5% del commercio mondiale.

Comunque, i tassi di crescita della produzione e del commercio mondiali nel 1999 rimangono al di sotto delle medie annuali registrate tra il 1994 e il 1997, che si pongono rispettivamente al 4% e al 9%.

Nonostante la ripresa del commercio mondiale, alla fine del 1999 il volume dei traffici marittimi mondiali registra un totale di 5.100 milioni di ton-

**Evoluzione del commercio mondiale di merci (variazioni percentuali)**

Fonte: Organizzazione Mondiale del Commercio-WTO

Esportazioni				Importazioni		
1997	1998	1999		1997	1998	1999
<b>10.5</b>	<b>4.5</b>	<b>4.5</b>	<b>Mondo (a)</b>	...	...	...
11.0	3.5	4.5	Nord America (Usa e Canada)	13.0	10.5	10.5
11.5	7.5	7.0	America Latina	22.5	8.5	-2.0
9.5	5.5	3.5	Europa Occidentale	9.0	8.5	3.5
9.5	6.0	3.5	Unione europea (15)	8.5	8.5	4.0
10.5	5.0	-3.0	Economie in transizione	13.5	5.0	-10.0
13.0	3.5	6.0	Asia	5.5	-8.5	9.0
12.0	-1.5	2.0	Giappone	1.5	-5.5	9.5
16.5	13.0	11.5	Altri paesi asiatici (5) (b)	3.0	-22.5	17.5

a) Crescita media delle esportazioni e delle importazioni

b) Indonesia, Repubblica di Corea, Malaysia, Filippine e Thailandia.

Nota: Non sono disponibili dati separati per Africa e Medio Oriente, sebbene siano state elaborate stime per queste regioni al fine di calcolare il totale mondiale

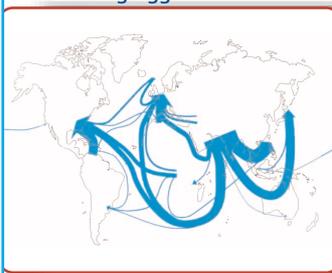


## Traffico marittimo di materie prime Dati in milioni di tonnellate - anno 1998

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Fearnleys - Oslo, dicembre 1999

Petrolio greggio			
Imbarco		Sbarco	
Porti	Tonn.	Porti	Tonn.
Medio Oriente	774	Nord America	442
Caraibi	229	Giappone	212
Africa Occidentale	160	Mare del Nord	161
Nord Africa	97	Mediterraneo	251
Sud Est Asiatico	63	Sud America	67
Vicino Oriente	50		
altri	92	altri	391
<b>Totale</b>	<b>1.524</b>	<b>Totale</b>	<b>1.524</b>

### Petrolio greggio



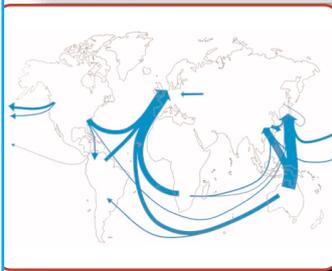
Carbone			
Imbarco		Sbarco	
Porti	Tonn.	Porti	Tonn.
Australia	167	Giappone	131
Nord America	88	Estremo Oriente	105
Sud Africa	67	Mare del Nord	91
Sud America	34	Mediterraneo	28
Cina	32	Altri Europa	46
Europa Orientale	18	Sud America	21
Russia	14		
altri	53	altri	51
<b>Totale</b>	<b>473</b>	<b>Totale</b>	<b>473</b>

### Carbone



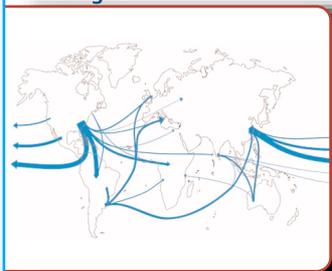
Minerali di ferro			
Imbarco		Sbarco	
Porti	Tonn.	Porti	Tonn.
Sud America	162	Giappone	121
Australia	138	Estremo Oriente	105
Asia	36	Mare del Nord	105
Nord America	27	Mediterraneo	21
Africa	33	Altri Europa	20
Scandinavia	18	Usa	15
altri	3	altri	30
<b>Totale</b>	<b>417</b>	<b>Totale</b>	<b>417</b>

### Minerali di ferro



Granaglie			
Imbarco		Sbarco	
Porti	Tonn.	Porti	Tonn.
Usa	94	Estremo Oriente	41
Canada	16	Giappone	31
Sud America	35	Americhe	39
Australia	18	Africa	31
		Europa Orientale	3
		Oceano Indiano	21
		Mare del Nord	13
		Mediterraneo	10
altri	33	altri	7
<b>Totale</b>	<b>196</b>	<b>Totale</b>	<b>196</b>

### Granaglie



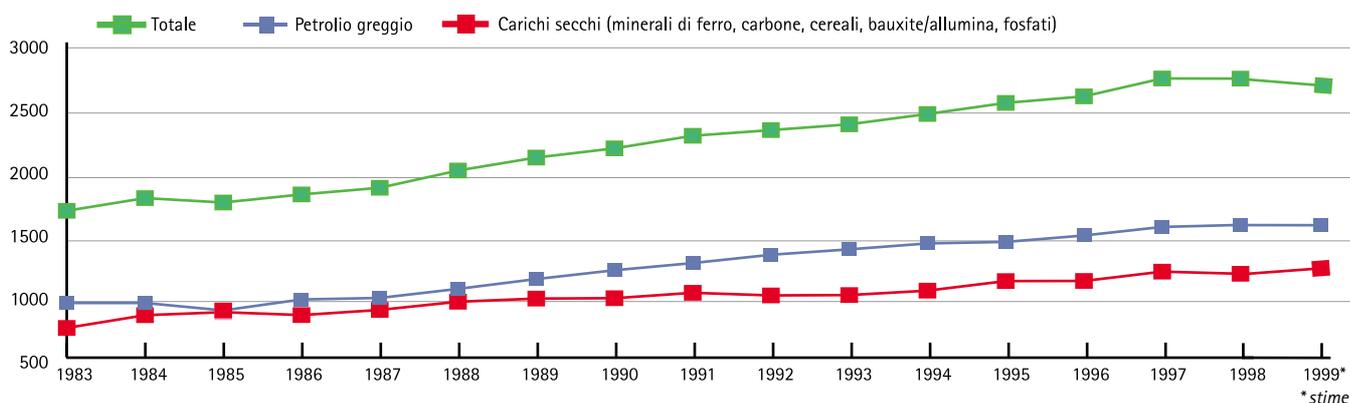
nellate di merci trasportate, con un incremento minimo dello 0,8% rispetto ai 5.062 milioni di tonnellate trasportate via mare nel 1998.

Nel complesso, tutte le principali merci registrano bassi tassi di crescita, anche se a fine anno solo per i minerali di ferro si assiste ad una certa riduzione. Con un totale di 1.890 milioni di tonnellate, il petrolio greggio e i prodotti petroliferi restano il prodotto più rilevante in termini di quantità trasportate e rappresentano il 38% del traffico marittimo mondiale. Le altre principali merci secche alla rinfusa (carbone, minerali di ferro e granaglie) rappresentano il 23% dei carichi marittimi trasportati, mentre il restante 24% è imputabile alle merci trasportate su navi da carico generale, ro-ro e portacontenitori.

In particolare, per quanto riguarda il traffico marittimo delle merci in *container*, negli ultimi anni c'è una crescita costante, maggiore rispetto ai tassi di crescita della produzione mondiale. Ciò è probabilmente legato alla crescente interconnessione economica dei paesi che dominano la produzione di beni ad alto valore aggiunto, con la conseguente crescita del volume di merci che

## Traffici marittimi mondiali delle principali materie prime

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Fearnleys-Oslo



## Mercato mondiale delle crociere – Crocieristi

Fonte: G.P.: Wild International Ltd

Origine/anno	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993
NordAmerica	5.890.000	5.430.000	5.050.000	4.660.000	4.380.000	4.450.000	4.480.000
Europa	2.100.000	1.720.000	1.460.000	1.200.000	990.000	970.000	880.000
Altri	880.000	680.000	520.000	440.000	370.000	290.000	250.000
Totale mondiale	8.870.000	7.830.000	7.030.000	6.300.000	5.740.000	5.710.000	5.610.000

viaggio in *container*. Nei prossimi anni si prevede un rafforzamento di tale tendenza, con una ulteriore forte crescita di tali traffici, che potrebbe più che raddoppiare nel prossimo decennio.

Per quanto riguarda la domanda di servizi di trasporto marittimo, espressa dal prodotto tra le tonnellate trasportate e le miglia navigate, pari nel 1999 a 21.480 miliardi di tonnellate-miglia, si registra una leggerissima riduzione. Essa dipende in buona parte dallo sviluppo di traffici di brevi distanza per il petrolio greggio e dalla maggiore autosufficienza in proposito da parte dei paesi atlantici. Inoltre, la riduzione della produzione di petrolio da parte dei paesi OPEC influenza negativamente il mercato cisterniero.

Per quanto riguarda il settore delle crociere, nel 1999 i passeggeri provenienti da stati europei aumentano di oltre il 22% contro una crescita media mondiale di poco superiore al 13%.

In questo contesto il Mediterraneo conferma la sua posizione di seconda grande area mondiale: nonostante la penalizzazione della costa adriatica dovuta alla guerra del Kosovo, circa 120 unità da crociera hanno toccato i vari porti del bacino del Mediterraneo, 30% in più rispetto al 1998.

In generale, si stima pari a 500 milioni di dollari il totale degli investimenti effettuati dai principali porti del bacino mediterraneo, volti a mi-

gliorare le infrastrutture destinate ad accogliere navi più grandi e a migliorare la sicurezza dei passeggeri.

### Flotta mondiale

Secondo le statistiche del *Lloyd's Register of Shipping* alla fine del 1999 la flotta mondiale risulta pari a 543,6 milioni di tonnellate di stazza lorda (777,8 milioni di tonnellate di portata), con un aumento del 2,2% rispetto alla fine del 1998.

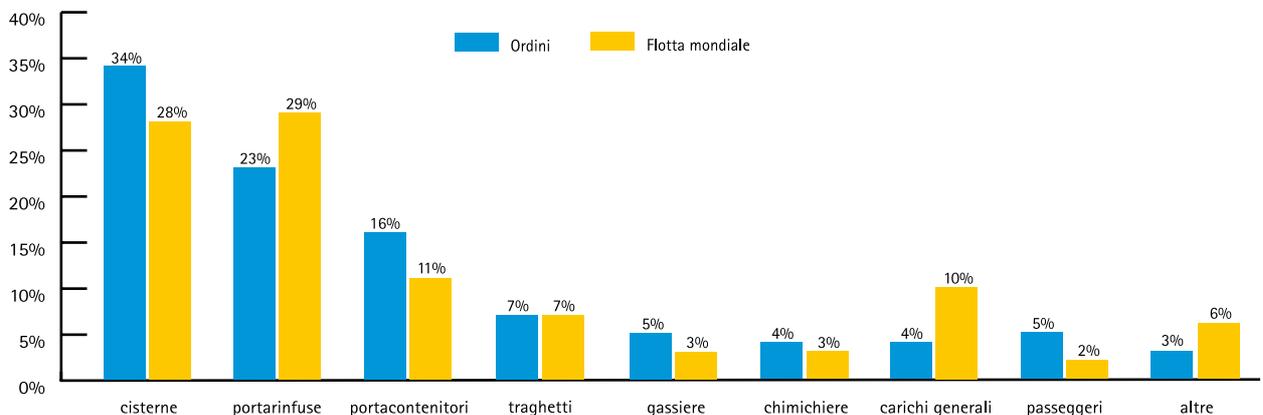
Anche nel 1999 è elevato il volume del tonnellaggio inviato alla demolizione, con un aumento del 14% rispetto all'anno precedente. In particolare, circa il 49% del tonnellaggio demolito è attribuibile a navi cisterna, con un aumento del 113% rispetto al 1998. La maggior parte di tali unità risultano costruite negli anni '70. Si riduce invece del 23% la demolizione di portarinfuse secche.

Per quanto riguarda il rinnovo della flotta mondiale, il *carinet* degli ordinativi mondiali di navi, al 31 dicembre 1999, comprende 2.463 unità per 58,9 milioni di tonnellate di stazza lorda (38,6 milioni di tonnellate di stazza compensata), con un aumento del 3% sull'anno precedente.

Il nuovo tonnellaggio entrato in esercizio nel corso dell'anno incrementa la flotta mondiale del 6,3%, mentre il 61% degli ordini in corso dovrebbe essere completato entro il 2000. Le nuove navi saranno

### Ripartizione per tipi di navi della flotta mondiale e degli ordini ai cantieri

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Lloyd's Register in tsl al 31/12/1999



costruite prevalentemente nei cantieri della Corea del Sud e del Giappone, che insieme detengono il 77% degli ordinativi in termini di tonnellaggio di portata ed il 68% in termini di tonnellaggio di stazza lorda.

La Cina mantiene il terzo posto tra i paesi costruttori di navi, mentre l'Italia scende al quinto posto dopo la Germania nella graduatoria mondiale ed occupa il secondo posto tra i paesi dell'Unione Europea.

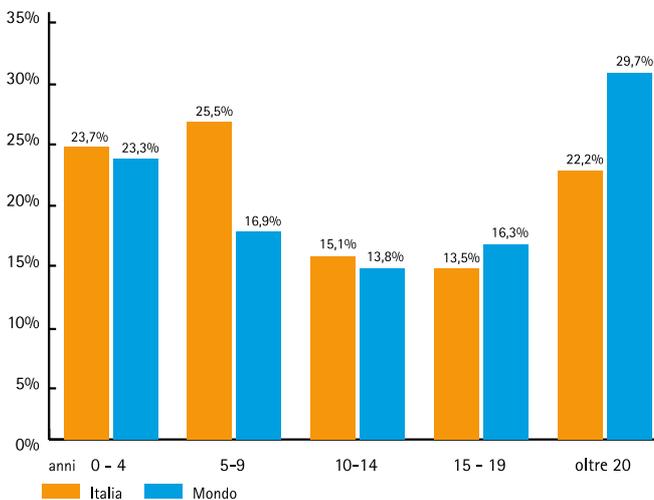
Sotto il profilo della tipologia del naviglio ordinato, il 34% del totale mondiale è costituito da cisterne, seguite da portarinfuse (23%), portacontaineri (16%). I traghetti, con circa 4 milioni di tsl, rappresentano il 7% del totale e le navi passeggeri il 5%, con oltre 3,1 milioni di tsl.

L'Italia è leader nella costruzione delle navi crociera, con ordini per 13 unità, pari a 1.060.000 tsl, e nella costruzione di traghetti passeggeri/ ro-ro merci, con ordini per 13 unità, pari a 460.700 tsl; essa si situa inoltre al terzo posto tra i paesi costruttori di navi ro-ro merci, dopo il Giappone e la Corea del Sud, con ordini per 9 unità pari a 221.300 tsl.

Lo sviluppo della flotta mondiale è condizionato dalla sua età media, che alla fine del 1999 risulta pari a 18,4 anni, in crescita rispetto ai 17,5 anni nel 1998. Solo per le portacontaineri si registra una riduzione dell'età media, da 11,4 a 10,5 anni.

La scena marittima mondiale appare dominata da 10 paesi (9 se si considera che Hong Kong è entrato a far parte della Cina Popolare), le cui flotte rappresentano il 27% della flotta mondiale iscritta nei registri di bandiera, ma che di fatto controllano il 65% di tutta la flotta mondiale.

Il ricorso a diverse forme di *flagging out* da parte dei principali paesi marittimi si ripercuote sul mercato: in ogni caso, le principali flotte mercantili adottano un approccio internazionale e il loro sviluppo non è basato sulla iscrizione del naviglio nei registri nazionali. Nel 1999 circa il 62% del ton-



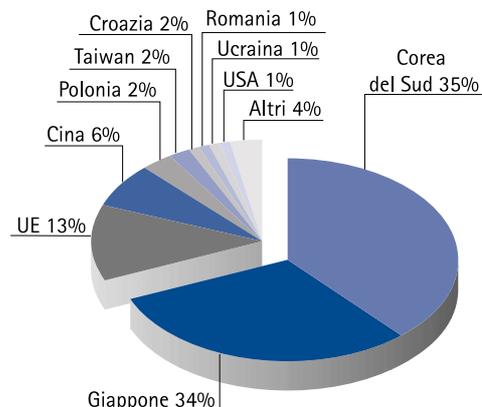
### Età della flotta italiana e mondiale nel 1999

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati RINA e Lloyd's Register

### Ripartizione delle commesse ai cantieri

Fonte: Lloyd's Register

Unione europea	
Germania	3,41%
<b>Italia</b>	<b>3,32%</b>
Spagna	1,30%
Francia	1,18%
Finlandia	1,10%
Paesi Bassi	0,88%
Danimarca	0,81%
Regno Unito	0,18%
Svezia	0,17%
Portogallo	0,09%
Belgio	0,00%



Paesi	Flotta controllata					di cui con bandiera estera				
	1995	1996	1997	1998	1999	1995	1996	1997	1998	1999
	tpl	tpl	tpl	tpl	tpl	%	%	%	%	%
1 Grecia	118	117	118	125	132	58	60	63	57	69
2 Giappone	85	88	89	91	95	73	75	76	79	81
3 Norvegia	46	47	52	53	54	41	43	44	66	48
4 USA	48	49	44	44	46	73	74	73	87	76
5 Cina	34	34	36	37	38	34	36	39	78	44
6 Hong Kong	31	34	36	36	31	78	82	84	90	81
7 Germania	16	17	19	24	29	65	65	68	91	74
8 Corea del Sud	19	21	24	25	25	54	56	58	91	72
9 Taiwan	14	15	15	16	20	47	49	48	57	62
10 Singapore	12	14	13	16	18	39	36	36	40	38
<b>Totale</b>	<b>424</b>	<b>434</b>	<b>445</b>	<b>468</b>	<b>488</b>					
<b>Flotta mondiale</b>	<b>679</b>	<b>703</b>	<b>724</b>	<b>742</b>	<b>753</b>	<b>56</b>	<b>59</b>	<b>60</b>	<b>63</b>	<b>64</b>

### Evoluzione delle principali flotte mondiali dal 1995 al 1999

in milioni di tpl  
navi superiori alle 1.000 tsl  
Fonte: ISL - Brema

NB: i dati possono non coincidere con quelli riportati in tabelle tratte da altre fonti



nell'aggio mondiale di portata risulta iscritto in registri esteri. Nel periodo 1996-2000 il tonnellaggio iscritto all'estero è aumentato ad una media annuale di circa l'8%, mentre il tonnellaggio iscritto nei registri nazionali si è ridotto del 2,5%. Per le maggiori nazioni marittime la quota di flotta iscritta all'estero risulta pari al 66,9%, anche se vi sono notevoli differenze: Honk Kong e Giappone, ad esempio, registrano più dell'80% del loro tonnellaggio sotto bandiera estera, mentre la quota di flotta iscritta all'estero facente capo a Singapore, Cina e Norvegia (incluso il NIS) varia dal

39% al 44% al 51%.

A seguito del fenomeno del *flagging out* la maggior parte dei registri di libera immatricolazione registra una notevole crescita del tonnellaggio. I principali di essi restano Liberia e Panama, seguiti da Malta, al cui registro ricorrono sempre di più gli armatori greci e norvegesi. Con 329 milioni di tonnellate di portata complessiva, i registri di Bahamas, Bermuda, Cipro, Liberia e Panama rappresentano il 43,3% della flotta mondiale, con un aumento di 7,8 milioni di tonnellate rispetto al 1998.

### Principali flotte mondiali per Registro di Iscrizione

navi superiori alle 100 tsl  
al 31 dicembre 1999

Fonte: Lloyd's Register

NB: i dati possono non coincidere con quelli riportati in tabelle tratte da altre fonti

		000	% su	000	% su
		tsl	totale	tpl	totale
1	Panama	105.248	19,36%	155.348	19,97%
2	Liberia	54.107	9,95%	82.746	10,64%
3	Bahamas	29.483	5,42%	44.209	5,68%
4	Malta	28.205	5,19%	46.607	5,99%
5	Grecia	24.833	4,57%	42.478	5,46%
6	Cipro	23.641	4,35%	36.434	4,68%
7	Norvegia	23.446	4,31%	34.541	4,44%
8	Singapore	21.780	4,01%	34.082	4,38%
9	Giappone	17.063	3,14%	21.949	2,82%
10	Cina	16.314	3,00%	23.041	2,96%
11	USA	12.026	2,21%	14.473	1,86%
12	Russia	10.648	1,96%	7.634	0,98%
13	Regno Unito (1)	9.060	1,67%	10.279	1,32%
<b>14</b>	<b>Italia</b>	<b>8.048</b>	<b>1,48%</b>	<b>9.518</b>	<b>1,22%</b>
15	Hong Kong	7.973	1,47%	13.103	1,68%
16	Filippine	7.650	1,41%	11.122	1,43%
17	San Vincenzo	7.105	1,31%	9.872	1,27%
18	India	6.915	1,27%	10.867	1,40%
19	Isole Marshall	6.762	1,24%	11.580	1,49%
20	Germania	6.514	1,20%	7.627	0,98%
21	Turchia	6.324	1,16%	10.183	1,31%
22	Bermuda	6.187	1,14%	10.428	1,34%
23	Paesi Bassi (2)	5.924	1,09%	5.811	0,75%
24	Danimarca	5.913	1,09%	6.907	0,89%
25	Corea del Sud	5.735	1,05%	8.123	1,04%
26	Taiwan	5.371	0,99%	8.206	1,06%
27	Malaysia	5.245	0,96%	7.465	0,96%
28	Francia (3)	4.925	0,91%	7.092	0,91%
29	Brasile	3.933	0,72%	6.282	0,81%
30	Antigua Et Barbuda	3.622	0,67%	4.669	0,60%
<b>Totale mondiale</b>		<b>543.610</b>	<b>100%</b>	<b>777.813</b>	<b>100%</b>

(1) incluso Isola di Man (2) incluso Antille Olandesi (3) incluso Territori d'Oltremare e Isole di Wallis e Futuna



## Internazionalizzazione della flotta mondiale

navi superiori alle 1.000 tsl al 31 dicembre 1999

Fonte: ISL su dati Lloyd's Maritime Information Services

	Flotta Controllata		Bandiera Nazionale		Bandiera estera		Quota con	Quota su
	N.navi	000 tpl	N.navi	000 tpl	N.navi	000 tpl	bandiera estera	flotta mondiale
							%	%
1 Grecia	3.167	131.722	745	40.778	2.422	90.944	69%	18%
2 Giappone	2.863	95.239	735	17.989	2.128	77.250	81%	13%
3 Norvegia	1.324	53.636	701	28.000	623	25.636	48%	7%
4 USA	925	46.388	266	11.148	659	35.240	76%	6%
5 Cina	1.952	38.438	1.435	21.485	517	16.953	44%	5%
6 Hong Kong	546	31.054	119	5.790	427	25.264	81%	4%
7 Germania	1.900	29.243	468	7.512	1.432	21.731	74%	4%
8 Corea del Sud	814	24.984	383	7.003	431	17.981	72%	3%
9 Taiwan	490	20.026	153	7.585	337	12.441	62%	3%
10 Singapore	689	18.415	435	11.416	254	6.999	38%	3%
11 Regno Unito	632	18.193	228	6.227	404	11.966	66%	3%
12 Danimarca	613	15.334	357	6.664	256	8.670	57%	2%
13 Svezia	377	14.556	165	1.540	212	13.016	89%	2%
14 Russia	1.629	14.377	1.315	7.076	314	7.301	51%	2%
15 ITALIA	570	12.838	439	8.446	131	4.392	34%	2%
16 India	333	11.774	276	10.517	57	1.257	11%	2%
17 Arabia Saudita	108	11.046	46	930	62	10.116	92%	2%
18 Turchia	530	9.153	453	8.343	77	810	9%	1%
19 Brasile	176	8.012	158	6.094	18	1.918	24%	1%
20 Belgio	128	7.341	1	3	127	7.338	100%	1%
21 Malaysia	275	6.324	224	5.267	51	1.057	17%	1%
22 Iran	131	6.050	130	5.973	1	77	1%	1%
23 Svizzera	210	5.717	13	721	197	4.996	87%	1%
24 Francia	210	5.485	122	2.531	88	2.954	54%	1%
25 Paesi Bassi	597	4.951	444	2.790	153	2.161	44%	1%
26 Filippine	342	4.835	324	4.330	18	505	10%	1%
27 Indonesia	550	4.367	445	3.090	105	1.277	29%	1%
28 Kuwait	39	3.790	33	3.433	6	357	9%	1%
29 Spagna	232	3.602	123	1.576	109	2.026	56%	1%
30 Monaco	122	3.128	-	-	122	3.128	100%	0%
Altri	3.705	55.093	2.447	28.764	1.258	26.329	48%	8%
Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale								
	3.371	38.115			3.371	38.115		
<b>Totale mondiale</b>	<b>29.550</b>	<b>753.226</b>	<b>13.183</b>	<b>273.021</b>	<b>16.367</b>	<b>480.205</b>	<b>64%</b>	<b>105%</b>

NB: i dati possono non coincidere con quelli riportati in tabelle tratte da altre fonti



Rispetto al 1998 si verificano interessanti cambiamenti nella graduatoria dei principali paesi marittimi: Regno Unito, Svezia e Russia perdono posizioni mentre Germania, Singapore e Taiwan registrano aumenti nel tonnellaggio controllato.

L'Italia nel corso dell'ultimo anno migliora la sua posizione passando dal 17° al 15° posto nella graduatoria mondiale. Essa mantiene una posizione di rilievo nel settore del trasporto di passeggeri, dove occupa il terzo posto a ridosso del Giappone e ella Grecia.

#### Andamento dei noli

Per la maggior parte del 1999 il mercato dei noli registra andamenti poco soddisfacenti sia per i carichi liquidi che per i carichi secchi.

Il mercato delle cisterne registra andamenti negativi, in quanto, nonostante la ripresa dei paesi asiatici, il movimento del petrolio greggio non è all'altezza delle aspettative e quello dei prodotti petroliferi non è aiutato dalla struttura dei prezzi mondiali, che rendono più conveniente il consumo nelle zone limitrofe a quelle di produzione.

#### Principali flotte mondiali per tipo di nave

navi superiori alle 1.000 tsl

Fonte: ISL su dati Lloyd's Maritime Information Services

	Passeggeri		Portacontenitori		Cisterne		Portarinfuse					
	N.navi	000 tpl	N.navi	000 teu	N.navi	000 tpl	N.navi	000 tpl				
1	Giappone	193	558	Germania	620	1.1029	Grecia	749	56.168	Grecia	1.286	61.092
2	Grecia	191	491	Taiwan	184	419	Giappone	729	36.159	Giappone	776	42.624
3	ITALIA	127	440	Giappone	201	364	Stati Uniti	411	33.353	Cina	538	21.638
4	Stati Uniti	123	437	Danimarca	94	258	Norvegia	458	31.210	Hong Kong	240	17.598
5	Regno Unito	97	330	Cina	177	223	Svezia	151	17.068	Corea del Sud	196	14.263
6	Norvegia	124	283	Grecia	124	203	Singapore	310	10.631	Norvegia	188	11.286
7	Cina	89	204	Stati Uniti	95	230	Arabia Saudita	69	10.376	Taiwan	148	8.363
8	Svezia	37	171	Corea del Sud	109	212	Hong Kong	106	10.319	Turchia	159	6.348
9	Filippine	74	157	Singapore	119	186	Regno Unito	177	8.776	Stati Uniti	120	6.031
10	Germania	54	151	Regno Unito	79	188	Danimarca	159	6.548	ITALIA	70	5.690
11	Francia	51	133	Svizzera	52	100	Russia	330	5.699	Regno Unito	74	5.392
12	Finlandia	34	125	Hong Kong	50	97	Corea del Sud	187	5.593	India	129	5.187
13	Canada	66	86	Israele	31	77	India	116	5.519	Germania	102	4.589
14	Indonesia	47	76	Francia	27	69	Cina	278	5.484	Brasile	51	3.564
15	Spagna	33	61	Russia	35	51	ITALIA	243	5.286	Singapore	89	3.186
16	Danimarca	31	57	Malesia	38	50	Belgio	65	4.727	Filippine	72	3.075
17	Turchia	50	56	Canada	19	36	Taiwan	39	4.243	Russia	132	2.923
18	Russia	26	44	Norvegia	15	22	Brasile	80	3.611	Danimarca	43	2.828
19	Monaco	5	42	Tailandia	27	25	Kuwait	31	3.213	Malaysia	64	2.684
20	Egitto	37	41	Sud Africa	9	17	Iran	26	3.116	Australia	35	2.069

Continua nel 1999 la discesa iniziata nel 1998, ma si registrano aumenti stagionali in autunno/inverno.

Per le unità di grandi dimensioni (250.000/280.000 dwt), dirette dal Golfo Persico alla Corea del Sud, si manifesta una ripresa a fine d'anno anche se condizionata dall'aumento dei prezzi del combustibile. Stesso andamento si registra per le unità Suezmax (130.000 dwt), penalizzate sulle rotte dall'Africa Occidentale al Golfo USA e nei viaggi cross-trade nel Mediterraneo, con punte minime nel mese di agosto. Le unità da 80.000 dwt recuperano in parte le loro perdite nei mesi invernali. Per le cisterne adibite al trasporto di prodotti i noli si mantengono bassi ma segni di ripresa si manifestano negli ultimi mesi dell'anno.

Nel settore dei carichi secchi non vi sono variazioni di rilievo con noli sui bassi livelli dei due anni precedenti fino ai mesi estivi, anche se con andamenti differenziati, a seconda della portata delle navi.

Determinanti per l'andamento negativo del mercato sono il basso livello delle esportazioni e la grande presenza di tonnellaggio di età elevata, che invece di essere inviato alla demolizione ha mosso concorrenza al ribasso a tutto il tonnellaggio moderno ed al gran numero di nuove unità consegnate dai cantieri coreani e giapponesi. Peraltro nell'ultimo trimestre del 1999 il mercato dei noli delle Panamax e delle Capesize segna una ripresa



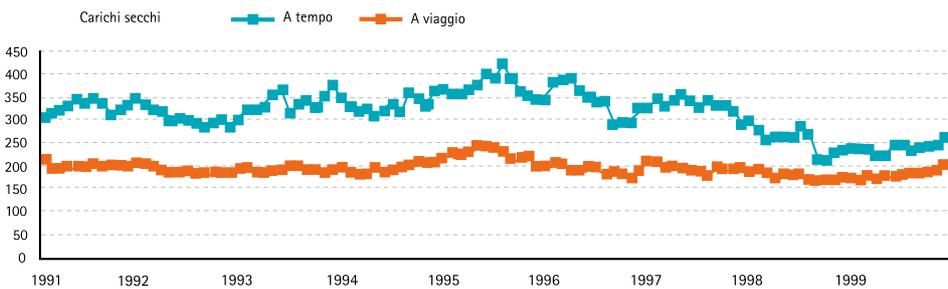
di circa il 20%, confermata dagli andamenti registrati nei primi mesi del 2000.

Per quanto riguarda la compravendita di navi il mercato nel 1999 è piuttosto inattivo, con prezzi in discesa un po' in tutti i segmenti, salvo l'eccezione di brevi periodi dell'anno per navi particolarmente specializzate.

Oltre ai livelli dei noli, che provocano incertezza negli operatori, il principale fattore che ostacola una buona attività della compravendita è il verificarsi di situazioni speculative, che danno origine ad un ribasso dei prezzi delle navi di buona qualità.

Tale situazione è determinata anche dall'offerta da parte dei cantieri di nuove costruzioni a prezzi sempre più bassi, con conseguente svalutazione delle navi esistenti.

A seguito del negativo andamento del mercato dei noli e della riduzione dei prezzi, aumentano notevolmente le vendite di navi destinate alla demolizione.



Indice dei noli: andamenti mensili 1991-1999

Fonte: ISL - Brema e Lloyd's Shipping Economist

