

(4)

di cui contribuirebbe ad espandere il mercato
dei voli per le navi da carico russo. Nonostante
il miglioramento del mercato registrato negli ultimi
due mesi, ^{la conversione non è sufficiente} ~~il livello~~ ~~non~~ ~~è~~ ~~ancora~~ insufficiente -
Questo argomento è dovuto quasi esclusivamente
all'aumentata attività nei traffici del grano, cotone,
della importazione dell'Unione Sovietica e del Giappone -
I traffici del carbone e dei minerali hanno
anch'essi registrato un incremento notevolmente
e in qualche caso ^{la rata di} ~~la rata di~~ ~~uso~~ ~~hanno~~ (con incrementi del 25%)
raggiunto il miglior livello di 18 mesi.
A questa parte è imputabile ~~la~~ ~~trattativa~~ -
secondo gli esperti - che tale ripresa potrà
continuare a meno di un anno, non più sostenuta,
da una crescente espansione ~~della~~ dell'economia
russa e dei commerci mondiali.

2. durch wissenschaftl. i. Traffic unvollständig
 sollen nicht ^{hau} inverif u unvollständig

~~Eucragmus~~ ~~abundant~~ ~~in~~ ~~the~~ ~~south~~ ~~of~~ ~~the~~ ~~island~~.
Lelli Ghori, Grinnell, Coña Ranso, Camels,
~~Eucragmus~~ ~~abundant~~ ~~in~~ ~~the~~ ~~south~~ ~~of~~ ~~the~~ ~~island~~.

Continuous maintenance is such a waste
and needs attention.

A queste conclusioni i finiti americani
di un importante banca americana che
opera nel mercato di Londra — ~~Bank~~

~~notific auch per Genoss~~ die Buam notifiz
auch per Genoss der neuen: Sachdien.

american ~~asset~~ - continue - ed option
la comunità americana più ^{diretta} importante
del paese. ~~andross~~ ^{andross} -

Monstruosa la insufficienza del fronte ("condition
des sous-pensées communes à tous les peuples d'Europe
et exception à celle de Rotterdam") ~~franc~~

~~con~~ nervi: (centro nervinos) fil
~~imprimi~~ d' 1 tolin.

Per il nostro studio i problemi non
più ricchi dell'ambiente europeo: devono
fare fronte al costante aumento della rete
di ruolo e conseguentemente l'area

(2)

dei seri problemi di liquidità. Tuttavia,
Mr. ~~Efferson~~ legghian largamente
favorevoli, e anche facilitatori creditizi,
un atteggiamento flessibile dei porte degli istituti
finanziari hanno contribuito ad alleviare
la crisi di liquidità. Inoltre le bancarelle
della società Fazio sembra non per
molte banche una buona soluzione e
per questi motivi sono sempre meno frequenti
le Tentazioni di pancia per fallimenti.
Sicché l'andare della Banca americana è
comunque ammirevole, e il suo andare
"i problemi non della crisi di noi in
modo piuttosto costruttivo. Penso che Lelli Ghetti
ha l'esempio più spettacolare in quanto che le
sue più grane non anche perdersi con
un gruppo dirigente preparato e abile, con un
intento conosciuto nel campo degli strumenti
finanziari".

A farne della solidità finanziaria è al
ammontare e scuro le ~~scelte~~ clausole di
scelta dei contratti Time Charter, ~~per~~
e naturalmente sono vantaggiati quegli armatori
che in sono armatori dei ^{lungi} contratti. ~~per~~
~~in lungo periodo di tempo.~~

(1)

~~La~~ I Tentativi della Comunità ~~per~~ Econom
Eup di formulare un politica per ~~che~~
~~i~~ ~~trattati~~ la navigazione marittima ~~non~~
hanno dominato i lavori della Conferenza
~~marittima~~ ~~e~~ ~~dei~~ ~~trasporti~~ ~~marittimi~~ a Bruxelles
nei giorni scorsi dalla rivista mensile
"Seatrade" - ~~per~~

Fino a la Commissione non ha ~~un~~ dep.
obiettivi politici - Ma nel tentativo di
entendere ~~di~~ ~~e~~ ~~trasporti~~ ~~marittimi~~ i
i principi della cooperazione economica della
Comunità, nel ~~cerca~~ ~~di~~ ~~perseguito~~
una risposta europea comune alla "sfida"
~~e~~ ~~del~~ ~~trasporto~~ ~~potenza~~ ~~della~~ ~~flotta~~ ~~del~~ ~~blocco~~
orientale e dei paesi a commercio di stato,
e nel cercare un compromesso ~~tra~~ ~~le~~ ~~potenze~~
orientate dall'UNCTAD (U.N. Conference on Trade
and Development) in merito al "Codice di
comportamento per la Conferenza marittima",
la Commissione europea sta ora preparando
le ~~fondamentali~~ ~~base~~ ~~di~~ ~~un~~ ~~policy~~ ~~della~~
~~sulla~~ ~~per~~ ~~la~~ ~~trasporto~~ ~~marittimo~~ sulla navigazione marittima.

(2)

14 luglio. La Comunità europea dovrà occuparsi
di questioni anche più complesse, quali
l'armonizzazione dei sistemi fiscali
nel mondo dei Trasporti marittimi, ~~il~~ ~~pubblici~~
il coordinamento ~~di~~ ~~una~~ politica dell'energia
nella CEE ~~per~~ della politica nel settore
agricoltura, in cui sovrapposizione è un
della causa della crisi del settore marittimo,
~~e infine~~ ~~la~~ ~~coordinamento~~ ~~questioni~~
~~di~~ ~~un~~ ~~posto~~ ~~di~~ ~~fin~~

Dovrà anche considerare ^{la} ^{media} ^{questioni}
se sia opportuno, ~~per~~ ~~la~~ ~~CEE~~ ~~in~~ ~~un~~ ~~settore~~
~~nell'ambito~~ ~~di~~ ~~risultato~~ sempre più

regolato e regolamenti e protezione
per ~~intere~~ ~~protezione~~ ~~dei~~ ~~paesi~~ ~~in~~ ~~vin~~
di sviluppo e degli Stati Uniti, regolare
in blocco con quella forma, ~~la~~

~~Protezione~~ ~~dei~~ ~~paesi~~ ~~protezione~~,
per esempio un ~~di~~ ~~tariffa~~ ~~speciale~~ ~~nelle~~
merci non-EEC che ~~operano~~ ~~nei~~ ~~paesi~~
~~Comunità~~ ~~dei~~ ~~paesi~~ ~~della~~

~~Comunità~~ ~~dei~~ ~~paesi~~ ~~della~~ ~~Comunità~~
gli accordi ~~dei~~ ~~paesi~~ ~~esterni~~ ~~alla~~
Comunità europea ~~tra~~ ~~la~~ ~~CEE~~
Turchia

(3)

in una riunione ~~non~~ verso form
britanniche e corono di ripon.
(come ha fatto il Compagnon & tradisce
Salem) ~~per~~ creando ~~del~~ ^{del} basi ~~di~~ ^{di} appoggi
in Gran Bretagna come punti di riferimento
all'interno della CEE per evitare di
essere esclusi nel caso di una barriera
doganale o restrizioni scongiurando l'acquisto
di armamenti ~~per~~ ^{non} - CEE -
centi mercati -

~~Per~~ Conferenza di Bruxelles per questo ad altri paesi
in fronte agli armamenti e tentare di
come il successo anche all'Europa
a Bruxelles - Mentre, per esempio, il
rappresentante dell'Europa di navigazione
Telosco Hapag Lloyd ~~è in fase di~~
~~è~~ ~~sempre~~ ~~pagato~~ ~~nel~~ ~~comp~~ ~~in~~ ~~intenduto~~
l'urgente di adottare ~~per~~ ^{del} ~~pubblici~~ ~~con~~
comuni negli ambiti della CEE, per
adottare gli altri come un restringimento
costituzionale. Da un punto di vista in
un fronte comune la meglio difesa (1)-(2)
Nei prossimi mesi un forte movimento verso
esercitare nella Gran Bretagna ~~per~~ ^{per} ~~accettare~~
il "Codice di Comportamento" dell'UNCTAD ~~per~~
il ~~quale~~ ~~si~~ ~~tratta~~ ~~di~~ ~~proporre~~ ~~di~~ ~~per~~ ~~fare~~
propone Tu d'altro, due (3)

(R) A November
~~Nei giorni~~ vennero interposti;
Tuttavia, di parte dei membri del
Tribunale, i tentativi per giungere
ad un accordo per compromesso
e in base al Codice per
~~il Tribunale~~ ~~di avere~~ ~~effettivamente~~ ~~prima~~
avere effettivamente ~~introdotta~~
applicata prima ~~della~~ ~~provision~~
~~la~~ ~~Commissione~~ ~~della~~ ~~Commissione~~ ~~della~~ ~~Commissione~~
la Commissione delle Nazioni Unite
nel commercio e lo sviluppo
~~la~~ ~~Commissione~~ ~~della~~ ~~Commissione~~ ~~della~~ ~~Commissione~~
verso la metà del ~~1979~~
a Manila -

(1)

Dopo l'avvertimento lanciato dalla
Comunità europea ~~in merito dei~~ ~~ai fini dei~~ ~~dei~~
~~di cui sono~~ ^{tutti} concorrenti nella
gestione delle flotte dei paesi del
Comecon, la scelta di dumping contro
l'Unione Sovietica non è imbalzata ~~è~~ al
di là ~~della~~ dell'Atlantico -
~~Un rappresentante del governo americano~~
~~Nel corso della~~ ^{alla} Conferenza organizzata dal
National Maritime Council in corso a Washington
Robert Blackwell, ~~portoghese~~ ~~italiano~~
~~un rappresentante del governo americano~~
ha detto che non occorre della argomenta-
zione per frenare l'espansione della
flotta mercantile sovietica - ~~è~~ ~~di~~ ~~la~~ ~~flotta~~ ~~mercantile~~
di navi più moderne ~~confron~~ ~~tra~~ ~~il~~
20 e il 40 per cento. ^{l'armamento sovietico} ~~la~~ ~~permanente~~ ~~inde~~
bolando le posizioni competitive dell'
flotta mercantile internazionale -

secondo la legge nazionale, il 50 per cento
della importazione fu assorbita dal governo o da
altri trasportati con navi. Sembra quindi
americana -

Il governo americano ha fatto un passo in avanti
per la prima volta nella storia del paese. Ha
prelevato il 50 per cento dell'importazione
della gomma e del cotone. Questo è un
passo in avanti per il governo americano.
Il governo americano ha fatto un passo in avanti
per la prima volta nella storia del paese. Ha
prelevato il 50 per cento dell'importazione
della gomma e del cotone. Questo è un
passo in avanti per il governo americano.

Il governo americano ha fatto un passo in avanti
per la prima volta nella storia del paese. Ha
prelevato il 50 per cento dell'importazione
della gomma e del cotone. Questo è un
passo in avanti per il governo americano.

- Antonio Belloni -

Il discorso della Mr. Walla diff. è senz'altro pre-
-i come la parola industriale, più che l'industria,
avanzata, la punta; nella stessa maniera. Temporal ci può
essere un'industria tipica in città e una conseguenza
di industria elettronica che è perfettamente in Tiro,
~~ma la stessa~~ Spiffy vuol dire petroliera, bulk carrier,
vuol dire nuovi concorrenti che portano carico
sotto e passeggeri, vuol dire assolutamente la tutto.
Vuol dire, come sempre, che ci sono certi tipi di
nuovi che sono ^{relativamente} facili da pensare, e di altri
che bastano avere i soldi per compensare o per lo
meno avere i contatti con della banca per avere
i soldi per compensare e gestire. Oppure ci sono
altri tipi di nuovi estremamente difficili da gestire,
da operare e dalla organizzazione e pochi stati
possono farlo. Quindi quando si parla della
grande crisi del mondo americano oggi, si
parla di un fondamentale dell' crisi
che è un' crisi del sistema del partito che ha
provocato una continua diminuzione di consumo
di petrolio e che ha provocato la premessa
per la riduzione del consumo di fuel.
Il hypothesis è stato che un'industria di
petrolio erano inutili. E' anche petroliera
inutili, le petroliere non sono dispendiose e
un'industria a comporre che erano andate anche

(2)

non era la pura attività nella petroliera
hanno cominciato ad avere dei problemi. -
E' successo quindi che ~~top~~ il fenomeno della
petroliera bruciata e quindi la parte dei perdenti
volte nella petroliera, come secondo potere che
i carrieri da crisi dimensionati per conti
non a produrre petroliera, petroliera, non
avevano più lavoro. Anticamente, i carrieri
hanno dato diversifich, e quindi hanno
cominciato a costruire bulk carriers (cioè non
perpetua per trasportare alla superficie le vari tipi)
con il risultato che due anni dopo i carrieri
cominciavano a produrre tutte bulk carriers
ed è andato in crisi anche il mondo dei salt
carrier. Quindi automaticamente eccedenza di tonnellaggi
nel mondo, diminuzione di Tonn di nolo, e della
vari etc, etc. - Quando si parla di bulk carriers
e di petroliera, non sono relativamente facili
da gestire. Una petroliera è un contratto per viaggio,
non c'è bisogno di 5.000 persone a non dire
ad una petroliera per riempirla: non il contratto
c'è un beniamino, non il contratto non c'è un
malinteso. Invece, quando la petroliera non è legata
alla politica petrolifera da dare a certa
garanzia - ci sono poi le bulk carriers

3

[illegible]

(4)

notosuffetti e non lo sono più, come è
Cora del Sud.

Per quel che riguarda invece il Traffico
di merci sicche, cioè a partire dal prodotto
fino alla macchina, al medicinale,
acqua minerale etc. il mondo era tradizional-
mente impostato su quello dei vapori di linea
liners, cioè navi che facevano delle linee
ben definite, partite da compagnie di navigazione
che facevano delle linee ben definite -
~~la~~ la Compagnia che decide di fare un liner
Genova - Buenos Aires, dice ~~che~~ ^{che} un nave da parte
ogni 10 giorni, la cui nave è questa
il prezzo è 100 dollari per tonnellata o quel
che è con ~~la~~ ^{la} rendita di la nave costa
tanto all'armatore, ~~la~~ ^{che} la fa partire al
limite anche se è vuota (con da ~~la~~ ^{un} po
il discorso delle compagnie aeree) - chiaramente
è un mestiere molto più difficile in quanto
l'armatore non soltanto fare viaggi la nave
ma proprio tutto un discorso a monte e
a valle per cercare di riempirla, e la si
riempie con 500 contratti di trasporto. non
con uno. Nel mondo normale dei trasporti
fino a un quindicina d'anni fa, l'organizzazione
di questo tipo di trasporti era fatta in

⑤ Capitan ⁰⁶⁰⁻⁸⁷²³⁴⁶ ~~FORSTER~~ ⁰⁴¹⁶⁻

questa maniera: C'è uno spedizioniere che
avere il contatto con l'esportatore della merce,
lo spedizioniere organizza per l'esportatore
l'insediamento della merce al porto, il contatto
e il contratto tra l'armatore che prenderà
la merce che va al porto per portarla dall'altra
parte. Dall'altra parte si vedono un fenomeno
analogo inverso. Evidentemente, il mondo cambia,
le comunicazioni sono più facili, anche la televisione
etc., i costi nei porti aumentano sempre, i costi
a TERRA sono sempre più legati agli uomini,
come tali aumentano sempre al risultato finale
che a un certo punto sono venute fuori tecnologie
nuove che hanno cercato di portare il trasporto
da ^{non} _{1m} quart. con costi ^{ma} _{permettente}, in un bon
fu unico, via lineare, altrimenti fosse sempre la
stessa persona, la stessa compagnia ad avere
un po' il controllo di tutto, cioè l'interposizione
completa - Questa interposizione completa evidentemente
è nata con la costituzione dei porti anteriori, e
quei suoi portincentori non rappresentano niente altro
che un prolungamento della nave, un prolungamento
della vita della nave che va a cercare la merce
dove la merce è prodotta invece dell'operazione
invece che ^{con} _{avvicin} prima che va la merce
che andava a cercare la nave - E'
evidente che in questa ipotesi è logico pensare

(5)

quell che in effetti è - poi nullo che è
chi partiva la nave che va a cercare la merce
~~partita~~ del comando per dei finanziamenti e proprio
un parte della nave che partiva la merce.
In queste basi molto schematich e molto
un trasformazione nel mondo marittimo e
questo come dicevo sono le compagnie marittime
che hanno dovuto incominciare a preoccuparsi
di tutto un tipo di problematica che prima
non li toccava minimamente - Mi riferisco alla
problematica terrestre - la compagnia di navigazione un
tempo partiva la nave anche con un certa forza
commerciale per riuscire ad incorporare il maggior
traffico possibile a seconda delle condizioni del
mercato, però non ripera neanche con forte un
canonico, al limite. Oggi un po' più, perché il
contenitore fa parte del suo patrimonio e deve
restare legato al suo patrimonio e quando
si ne partono 40.000, 50.000 nipsi 80,
90 milioni a un bitto, ~~in~~ mare d'oro.
Il Terminali a Terra diventa un con molto
importante perché il Terminali a Terra che
fa da valvola tra la merce che arriva e
la nave che prende la merce che è arrivata.
L'ufficio dei Terminali nipsi a con: prima che
la merce parte subito, e secondo, ripartito che
la nave non aspetta - chiaro che la operazione ha

(7)

caso di un contenitore zero molto più rapido
di quello della merce normale perché lo prende
in solo lot invece dei 50 loti che ci sono
dentro. Bisogna anche da il Terminal più efficiente
per dare alle navi che arriva il contenitore
subito, senza perdere di tempo, perché normalmente
la nave porta-contenitori è una nave più sofisticata,
più cara della nave normale. Quindi portare
una nave con porta-contenitori è qualcosa un
filiere più difficile che portare una nave
normale perché presuppone un'organizzazione che
sia propria o che sia di terzi. che sia
efficiente non solo dal porto da dove una
parte ma anche dall'altra parte. E
dove essere organizzato non con il solito agente
marittimo che prende la cartella, ma uno che
sia dato a un contenitore che si richiede
un equipaggiamento che richiede un certo qualità
organizzazione, perché poi i contenitori devono
essere richiesti, e infine a tutti i livelli pieno
a livello della interazione al mercato.
Sull'evoluzione dei contenitori si è investito

(8)

un'ulteriore tecnologia che è quella che
 si chiama della nave Roll on - Roll off, o
 Tecno- che i navi non possono contenere,
 un macchinario carrying, in distanza brevi
 da (come ^{quella della} ~~quella~~ ^{Marina} ~~del~~ Ferry ~~che porta le auto~~ per
 le barche) - Questo concetto porta ad
 un'evoluzione più grande e moderna in
 modo che possa portare container. ^{presenti}
 alcuni vantaggi. ^(rispetto a navi, o a navi che sono in porto) I vantaggi alla nave portante container
 e alcuni vantaggi (come naturalmente per
 cui) - Occupa meno spazio in porto. ^{è fatta in modo da} ~~facile~~ ^{facile} ~~accanto~~
 alle barche nel settore quindi occupo 20 metri di
 spazio invece di occupare 150, il che significa
 che in un porto di un paese sottosviluppato
 su 150 m. di banchi lei ha 7 navi che
 lavorano invece di una sola, potremmo
 i paesi sottosviluppati sentono enormemente.
 C'è stato quindi un grande boom di queste
 navi, perché si è andata la nave ideale per
 l'Europa senza in condizioni difficili e
 in porti molto sottosviluppati - I container
 sono usati a questo modo roll on - roll off,
 ed ora sul questo mercato si è depurato.

(9)

In conclusione, il mondo dello shipping inteso
come un mondo di persone che comprano
una nave e fanno dei per 15 anni devono
pagare 50 lire al minuto per coprire i costi
e sperano che il mercato a cui rivolgono
questa nave pluri anni 55 al minuto, e
un bene, o 45 o va male, questo mondo
è in un modo per la nave l'ha pagata
50 e oggi la nave va a 30 - Ma
questo è un modo, bene, non vorrei dire
speculativo in senso dispregiativo, è un mondo
in cui trenta persone gestiscono trenta navi,
e il mondo che ha come base locale.
Ma il mondo invece delle persone che dice io ho
una nave che mi costa 50 lire al minuto, devo
ricambiare e la devo riempire ogni volta con
500 container che vengono da 500 porti
della India, la Francia o di qual che è,
con 500 merci diverse etc., questo è un
mercato molto più difficile e come Taly
è un filino meno in crisi, perché i due
mercati non sono mercati collegati -
Se uno ha una nave e la dà via, la

(10)

persone che più prendo questa nave
potrebbe dire invece le prendo da questo
la prendo da un'altra offerendo da 44
centesimi e me la faccio costruire -
~~la~~ la di lei ~~è~~ pagata 50, il mercato
oggi dice 60, ~~quindi~~ ^{diminuisce} non va più del
figlio x - un costo 50 a meno che il
figlio x la finisca a 40 - Ma se io faccio
un nave da un costo 50 lire al minuto
il figlio che farei trasportare due container l'acqua
minerals non va a comprare una nave. Quindi
il discorso è un atterimento diverso - A quest
punto è un discorso di governo, di servizio,
di buon servizio - Quindi il mondo delle
shipping intesa come shipping è in crisi, il
mondo delle shipping intesa come trasporto è
in dei momenti buoni - allora, l'altro -
bene che non sono fortunatamente in collegamento
con l'andamento del mercato.

Conferenze - USA :

I

Nel mondo occidentale europeo c'è un'economia liberata
di attività nel mondo marittimo, nel senso che open
fra 2 il mezzo che vuole - la domenica c'è la Federal
Maritime Commission che è un organo estremamente
rapido, il quale accetta una volta all'anno certi
prezzi, una volta ogni tanto, e la gente è
obbligata a fare quei prezzi - In altre parole
la differenza di posizioni. In Europa a loro il
mondo è libero e loro fanno quello che vogliono, al
diavolo uno ha anche il diritto di fallire -
In America si dice, no, i trasporti sono troppo impor-
tanti, bisogna garantire che ci sia gente che
fa il lavoro e lo fa bene, e la condizione
di mercato, che notoriamente fluttuante, sono tali
per cui c'è nella gente che deve perdere - Ci sono
quindi delle condizioni nelle quali la gente non
guadagna troppo e non perde troppo - Questo non
a 2 stati diversi.

~~Il problema è che la gente non ha abbastanza informazioni e
che non ha abbastanza informazioni~~
Randiere di Comodo

Le banche a Comodo (all'Indonesiana, che è, know it all)
sono la ragione principale e non perdono facilmente un'ipotesi
ma che non rimane intesa.

Sono certamente navi migliori. Le tante navi che hanno soltanto poltroncini, con la sola differenza dei disaccidenti perfetti della nave, delle Bermuda anche in New York per avere un po' meno mal di pancia. Ma le pancia che derivano da un'infiammazione di motivi - queste navi sostituite non ~~avrebbe~~ ^{avrebbe} il problema della mano d'opera a retroscena, perché sono navi che esigono un buon equipaggio. Una coppia di le navi in quel tipo lì, che portasse navi che costano una fortuna a ben felice di vendere 500 dollari al giorno di equipaggio di più per avere un rendimento nave ottimo. Poi nel caso del Libero (Libero) sono navi di cui non per ragioni tecniche, ma per poter avere Libero ad esempio e di vendere in nave nel momento di comprare e di vendere in nave per 18 mesi per in cui una nave serve dove serve 18 mesi per avere il permesso di venderla, perché nel frattempo quello che voleva comprare, o ~~le~~ la Libero comprare o venderla - Portogal conosce quel problema lì ~~perché~~ il Kuwait è un business rispettabilissimo, sono 75

i più rigidi in materia
il problema dei naufragi non è delle bandiere di comodo.
è un problema delle strutture a Torre, di controllo a Torre etc.

Il problema delle bandiere a comodo è un problema diffuso, rammentando operato. Le bandiere di comodo sono un cosa assolutamente vergognosa quando sono utilizzate da

III

armamenti, e ce ne sono tanti, ~~che~~ ^{che} ~~non~~ ^{non} ripetuto
 qui, che fanno navigare dei colabrodi.
 che hanno 50 anni, ~~per~~ ^{per} la prima, ammonta-
 zione 40 volte con equipaggi che non hanno
 neppure una ~~tra~~ ^{tra} una nave e che non
 potrebbero navigare se non sotto un bandiera di
 comodo, perché nessun altro ~~potrebbe~~ ^{potrebbe}
 di fare navigare. Ad esempio, la bandiera liberiana
 è una bandiera piuttosto rigida, ^{che} ^{questi punti di vista} ~~altre~~ ^{altre} bandiere
 sono molto permissive -
 Ecco poi l'altro problema della bandiera di comodo:
 armatori famosi, conosciuto che hanno io so
 avere delle navi perfette, nuove etc. etc. ~~Però~~
 Però non sono vere, per motivi economici, non
 bandiere nazionali, perché se io sono francese e voglio
 una nave, tutti per convenienza sono obbligati -
 Comparsi in Francia e mi costa di più, e
 in un costo di più, quindi a loro, non resto -
 fare soldi. Ma io ho fatto a Ginevra, io ho
 e mi costa di meno e posso permettere di
 gestirla. Secondo loro, se la nave, per un motivo o un altro,
 la vende, se la bandiera liberiana la vende davvero.
 matricola e non dei diabolici ministri e uomini.
 Ci un gran società inglese, ~~che~~ ^{che} ~~anche~~ ^{anche} ~~con~~ ^{con}
 gestita da Londra da forte e ti è più forte
 società di navi costruttrici, più forte, di solito
 in quel che ha deciso a tutti il mondo che

creant la nua subdiviziune alla Beranade
e de dy la ^{periva} futa la nua flota, tute le
me uari. sau portate in prima maniera. Am
con il toscano. drate. e andarsel a fare in Giappone.

Flora sovietica

SUMMARY

1

Situazione generale - forse 75 milioni di tonnellate di stazza lorda in eccedenza

Rate di Nolo - Navi sistema ancora basse
Navi a carico secco hanno avuto un miglioramento del 25% in certe misure

Prezzi delle Navi -

Navi sistema - ancora senza mercato eccetto x la demolizione
" a carico secco - aumento di valore dovuto aumento delle rate di nolo
Demolizione - stabile

Navi container -

- 1) Traffico complessivo in aumento
- 2) Il profitto del SAC ⁱⁿ miglioramento
- 3) Australia - N. Zelandia sovracapacità e problemi NZ. con la CEE

Roll on - Roll off - sovracapacità nel Mediterraneo e nel Mare del Nord
Navi adibite al trasporto di macchine - riconversione e sembrano sorpassate
" " " " di gas - ora in surplus - diminuzione nel 1980
compagnie di linea - minor profitto nel 1978

Costituzione navale - capacità ancora troppo grande, i Giapponesi riducono la loro. UK offre termini assurdi x mantenere gli ordini

Mantenimento degli oli combustibili

Mare del Nord - troppo nitroso
mondiale - 7% delle installazioni inutilizzate

Rimorchiatore appoggio e installazioni = rate di nolo aumentano

Jack-up rigs - più utilizzati dei semi-sommergibili o delle navi x la perforazione

Finanza - la maggior parte dei paesi costruttori di navi offrono moratorie;
UK ha recentemente annunciato un piano di 3 anni

Situazione Generale

Il surplus complessivo ^{degli olii combustibili e} del tonnellaggio (delle navi) da carico alla rinfusa continua a peggiorare. Esistono al momento qualcosa come 50 milioni di dwt (dead weight tons) [= tonnellate di stazza lorda] di naviglio attualmente ^{distribuito} nel mondo, delle quali il 25 % è costituito da navi adibite esclusivamente a carichi secchi. Molte esiste ancora una grande quantità di navi a bassa velocità (vaporotti). Oltre a tutto ciò vi sono 3 milioni di (tonnellate di stazza lorda) di navi cisterna usate per lo stoccaggio degli olii, e oltre 4 milioni di dwt fermi in porto x 4 settimane ma senza carico a bordo.

Le misure adottate fino al momento attuale sono state inutili, data la complessità del problema. Il numero di navi mandate in demolizione è sempre molto alto e quest'anno le VLCC (very large crude carriers) [= superpetroliere] sono state vendute x essere demolite - ed erano state tutte costruite per la Shell - Si è insistito lungamente, con diversi programmi, di ridurre il volume di tonnellaggio, come x esempio per le petroliere che viaggiano in zavorra, ma ciò non è ancora stato attuato con un'azione precisa.

Altre misure adottate:

- a) I Norvegesi si sono riuniti in un gruppo con lo scopo di noleggiare le VLCC (= superpetroliere) dai propri membri e per poi rinoleggiale agli noleggiatori. Non è ancora chiaro come funzionerà la cosa, ma ci si aspetta un lieve miglioramento nella rota di nolo. Il programma mincerà quando saranno ordinati 40 milioni di d.w.t. Fin'ora sono state ricevute richieste x 30 milioni.
- b) I Greci hanno reso nota la loro intenzione di usare un simile piano per le navi da carico secco, in cui i 5 maggiori armatori conterranno più di 100 navi; non vi sono informazioni recenti sul progresso dell'operazione.
- c) I Giapponesi stanno realizzando un vasto piano x usare le petroliere per lo stoccaggio, e il governo ha fornito credito agevolato x

permettere agli armatori di attuare le tattiche Shikumen

(* Le tattiche che vanno sotto il nome di Shikumen sono quelle in cui gli armatori giapponesi - per evitare gli alti oneri fiscali che la bandiera giapponese implica - vendono la nave ad un armatore di Hongkong e la rindeggiano su basi di lungo termine, assumendo così la figura di noleggiatore)

ciò rimane più o meno tutto ciò che di una tattica è stato fatto finora di una qualche importanza.

Rate di Nolo

Superpetroliere (Vicc uicc) - il surplus ha ridotto le rate di nolo per i contratti a viaggio al punto che le Vicc riescono ad ottenere appena 18-20 sulla World-Scale, in paragone

Navi sistema di medio stozzo (Tonnellaggio medio) - bassa attività e le rate di nolo nei contratti a tempo gradualmente tendono a diminuire

Navi a carico secco - si è registrata una forte attività nei traffici del grano, sostenuta dagli USA e dalle vendite francesi alla Russia. I traffici del carbone e dei minerali hanno anch'essi raggiunto registrato un incremento marginale, e in qualche caso le rate di nolo hanno raggiunto il migliore livello x 18 mesi (ma tuttavia si tratta ancora di rate non remunerative). È improbabile però che tale ripresa possa continuare, a meno di sostenuta da una crescente attività economica mondiale. La pressione dei noleggiatori Russi x il carbone e i minerali ha aiutato molto ad alzare le rate di nolo del 25% per il naviglio (di misura di 65000 dwt) in grado di passare attraverso il Canale di Panama.

I Prezzi delle navi

Navi a carico secco - I Cinesi sono stati forti compratori di navi moderne di medio tonnellaggio. Una nave da

cavio alla misura di medio tonnellaggio, con 7 anni di età, costa ora 50 \$ x dwt. Il grano tonnellaggio ha un costo inferiore x dwt. Questi prezzi hanno registrato un aumento di forse il 10-15 % nell'ultimo mese, a causa dell'aumento di attività di cui si è parlato prima.

Navi cisterne - Finora non vi è ancora un reale interesse. Le vendite recenti mostrano un basso miglioramento e i 3 moderni VLCC della Shell, vendute a demolizione, non hanno migliorato la situazione.

Demolizione navale - I prezzi di demolizione rimangono fermi, ma vi sarà presto un indebolimento dovuto alla saturazione dei cantieri. I giapponesi hanno intenzione di importare vecchie navi cisterne a demolire nei loro cantieri - si è parlato di 20 milioni di dwt. di navi con 15 anni di età - ciò dovrebbe abbassare ulteriormente i prezzi di demolizione. La recente intenzione degli assicuratori greci di imporre una sovratassa sulle vecchie petroliere greche registrate aumenterà il numero di navi da demolizione, provocando così un'ulteriore pressione sui prezzi di demolizione. In Grecia vi sono crescenti segni di un'azione definitiva, in quanto il sindacato dei Marinai greci sta discutendo se togliere il permesso di navigazione alle navi con più di 15 anni di età.

Altre classi di navi

containers a) Durante il 1977 il numero di containers ha mostrato un incremento del 14 % rispetto al 1976, con il largo predominio di Halifax e Rouen nella Lega Portuale. Il traffico sta tuttavia diventando ^{inefficiente} ~~meno~~ poiché l'aumento di containers vuoti era più alto di quello per i containers pieni.

b) La SAC (Alleanza Sud Africana) ha attraversato di nuovo un brutto periodo, ma ~~pericoloso~~ ~~per~~ i loro risultati dovrebbero ora incominciare a migliorare in quanto sono riusciti a - rilevare - il loro maggiore concorrente (Enterprise Lines). Sono stati risolti i problemi a South Hampton e la prima nave container per il Sud Africa ~~sarà~~ ^{attesa} ~~arriverà~~ il 29 Maggio. Prima di questa data, e durante gli ultimi

10 mesi, un massimo di 2000 container alla settimana è stato mandato nel continente e quindi trasportato in G.B. ad alti costi.

Numero di navi container di medio e grosso tonnellaggio, in surplus rispetto alla domanda di mercato, sono ora disponibili per la vendita o il noleggio.

La flotta dei Ro-ro è aumentata velocemente, in parte a causa della congestione portuale, in quanto questo tipo di nave facilita tutte le operazioni di carico e scarico.

Il 1 gennaio 1978, la flotta delle navi adibite a trasporto di ^{aeromobili} ~~macchine~~ aveva una capacità di 890.000 macchine, distribuito come segue:

- 1) Navi adibite esclusivamente al trasporto di macchine (P.C.C.)
- 2) Roll-on / Roll-off (Ro-Ro)
- 3) Navi da carico alla rinfusa fornite di ponti x il trasporto di macchine

Sono all'ordinazione 35 P.C.E., con una capacità di 100.000 macchine ciò rappresenta un aumento del 35 %. ~~Tale~~ ~~per~~ un così forte aumento, allo stadio attuale del ciclo economico, può solo significare una maggiore difficoltà d'impiego per le navi Ro-Ro e le navi da carico alle emense dotate di ponti adibiti al trasporto delle macchine, delle quali ne sono state ordinate 5, Leavel & Birrells

Fondazione Lewin *necessario perciò ridurre il valore sul mercato delle navi da carico*

alla rimessa (dotati di ponti).

A meno che non migliori il tasso di cambio del Dollaro-Yen, le macchine giapponesi non potranno essere così competitive in America, e le prospettive per la flotta dei car-carriers ne saranno danneggiate.

Navi adibite al trasporto dei gas

Troviamo qui, ma a differenti ragioni, la stessa situazione di surplus di navi. In questo caso il surplus di navi adibite al trasporto di gas è dovuto all' ritardo a rendere operative le installazioni per il carico e lo scarico dei gas suddetti nelle banchine portuali. Ci sarà una considerevole carenza di navi. Le Banche riceveranno richieste di finanziamento.

Compagnie di linea

Parlando in generale le compagnie che praticano il trasporto di linea sono in grado di ottenere tariffe + alte, ma ciò perché non sono state del tutto coinvolte nei traffici delle navi adibite al trasporto di carichi alla rimessa.

Un' eccezione a ciò è rappresentato dalla P&O, che nel '78 avrà risultati molto peggiori. Le compagnie "Transport & Commerce Oceanic", Furness Withy and Co e Ben Line, prevedono a quest'anno risultati peggiori. Le compagnie di linea sono molto diversificate e quando dipendono + o - dal mercato dei noli, hanno dei bilanci molto forti, che consentono di lavorare anche sottocosto.

Non b) Non si hanno molte notizie dall'estero, ma sappiamo che le linee giapponesi hanno ottenuto una moratoria di 1 anno dal IDB del Giappone, che ha garantito sia i suoi impegni esteri che i noleggi x il Traffico Mondiale. Horag Byod si rendono garanti anche nel breve periodo.

Non ci sono notizie sicure della Santo, ma si pensa che sarà in grado di far fronte a tutti i suoi impegni finanziari (grazie alle Banche)

Movimenti degli oli combustibili

L'Attività del Mare del Nord sembra aumentare in corrispondenza con le aspettative stagionali, benché le altissime cote giornaliere di noleggi x gli impianti (\$ 30.000 nel 1975) non siano state ancora raggiunte; la rata corrente è di circa \$ 21.000, riduzione marginale rispetto

All'anno scorso.

Tutti i... (16) sono usati per la perforazione e solo due semisommergibili rimangono inattive. 45 sono usati per la perforazione, mentre gli altri 22 sono di appoggio.

Traffico Mondiale

Altre aree del mondo sono abbastanza attive. Il 75% delle installazioni non sono usate (24), ma tutte funzionano.

Vi è considerevole attività nelle acque americane.

Nove gruppi si sono dedicati alla perforazione nel Mare Irlandese.

Rimorchiatore appoggio (x navi da lavoro adibite alla ricerca di petrolio)

Il mercato dei noli x le navi di grosso tonnellaggio sta lentamente migliorando e i noleggiatori pagano ora il 25% di più dell'anno passato. Le navi di più tonnellaggio più recenti ottengono migliori rate di nolo, ma sono vendute con + difficoltà.

Costituzione navale

Qui troviamo il problema maggiore, in quanto sono necessarie riduzioni di tonnellaggio del 75% x riportare all'equilibrio il rapporto offerta-domanda. Non c'è da meravigliarsi se tale riduzione è impossibile da attuare, per tale motivo si ricomincia a sovvenzionare in modo massiccio le navi x produrre un modico aumento degli ordini.

Uno dei principali responsabili è l'Inghilterra che, benché sia un piccolo costruttore rispetto ai livelli mondiali, ha ottenuto ordini (Polonia e India) tramite manipolazione finanziaria, diminuendo così il proprio surplus. Si dice che i cantieri di costruzione inglesi lavorino solo al 25% della loro stimata capacità. Si dice che ora altre 20 navi saranno "date via" alla Polonia.

I giapponesi che nel 1976 avevano costruito l'85% del tonnellaggio mondiale, nel 1977 lo hanno ridotto al 57%. Malgrado ciò che dicono i giornali, essi hanno cercato seriamente di ridurre la capacità di produzione e la Sanko Yard - con una produzione pari al 50% di quella dell'UK - ha convenuto a ridurre la sua forza lavoro del 25% e i salari del rimanente 75% della sua forza lavoro del 40%. In risposta alla sua cooperazione, le banche e gli azionisti continueranno a fornirgli il loro appoggio.

Tuttavia i giapponesi non si trovano in una situazione molto

migliore degli altri. Infatti la Mitsui ha recentemente annunciato l'acquisto di 13 navi da carico da vari cantieri, in modo da permettere loro di lavorare. Queste sono navi in eccedenza e non dovrebbero essere costruite.

Finanzia

Questo mese il governo inglese ha annunciato una moratoria per gli armatori, per ^{dispensarli} sollevarli per i prossimi 3 anni, dei rimborsi, ma non degli interessi sui loro crediti di costruzione.

Gli armatori devono rivolgersi alla SMFC che, presumibilmente, farà passare la domanda agli alti e la invierà al Ministero per l'approvazione. Un portavoce della SMFC ha detto che ^{il procedimento} ~~la cosa~~ era molto selettiva e che gli armatori dovevano essere in grado di dimostrare che una moratoria li avrebbe aiutati a restare attivi.

Il Giappone, la Svezia, la Norvegia e la Francia hanno tutte concesso una moratoria, e ^{questa} ~~tale~~ è divenuta la procedura adottata in caso di difficoltà.

Problemi finanziari x le navi container

Sette grandi compagnie ^{us} sono responsabili x la maggior parte del leasing delle navi container mondiali. Una delle + sviluppate è la Sea Containers, i cui profitti negli ultimi 3 anni sono stati:

.....

e promettono un ulteriore miglioramento x il 1978. Presto dovrebbe apparire una forte cambiamento nella domanda di container.

Autorelle Corbich (Hematonali ORseolo)

Il Italia non i colfidi dell' air perche
e sono dei privilegi dovuti a nazione parent
e in particolare all' alta del' economia, e non
di vantaggi in fiscalia e commerciale per
la nazione del' batione batione italiana, e con
equipaggio italiano. E per queste nazioni
Loro a 6, 7 mesi fa c'era da loro
impiegati, non consistono con le compagnie
italiane mondiali, (1° con Italia) e con tutte le compagnie
che operano in Italia. La nazione che non
a parte i vantaggi di non avere spese
fuori Italia che non molti più corrono,
come sono, per le nazioni che mandano
dei eretti, o gli equipaggi, e hanno da
certi le gestioni molto minori. A per
questo, la nazione ha molti dei Time dantes
any più alta. Con i mezzi
in 6 mesi e fa, alcuni armatori italiani
prima di tutti i Ravano, che nel C'è
di 3 mesi hanno comprato 3 navi

Costante, solo in 4 determinati punti del Turf, dal '56 al '57
handy ^{per la prima volta in Turf} (tra le 18.000 e le 20.000 Tonn.) vedici
per un Turf e non, e questa vista non si
quante tra - Per il costo italiano andavano
e siamo bene. Solo che aumentavano Toffe
nel mercato, negli ultimi 3 mesi, si nota
un fatturatore, e adesso ^{di} handy time
vi ne vuole quanto volete, anche Toffe, per niente.
Quelli che c'erano prima avevano ^{Time charter con il} degli impieghi
avanti, ora non hanno sbocchi: gli armatori
italiani non sono mai in compagnia e non
vogliono impieghi, e devono a lavoro spot,
cioè - cercando il viaggio e non hanno
la possibilità di entrare in Time charter.
Gli armatori italiani, cercando degli
impieghi alternativi, hanno cercato di specializ-
zare internamente; loro sforzi e il loro capitale
nel mercato dei prodotti e dei derivati.
(chemical Tankers) - Sono navi molto
più sofisticate, sofisticate, e da loro
più - ~~che~~ (da 3.000 a 7-8.000 Tonn.)

(9)

Dal 1° marzo del '78 ad oggi molte cose
rispetto alla FAR East sono state modificate
per condizioni anche meno relativamente
favorevoli, di 10, 12 anni di età, buona
e non senza impiego o con impiego con-
fatti che non coprono i costi di
gestione - Nel Estremo Oriente, anche se
il viaggio in più lungo per molti questi
non in condizioni, ~~sono~~ i paesi di
condizione erano ^{volontarie} migliori, e gli uomini
cercano di fare il viaggio con chiarezza
con alcune ^{note} molto male fatte -

Con gli anni ~~a~~ italiani non
possono fare, perché per le ultime regole
vigenti in Italia non obbligate ad essere
denunciate in Italia. ~~Per~~

Hanno creato un ingolfamento nei
contatti di denuncia, per FAR East, la cui
~~non~~ hanno detto di non
reclutano più non di denuncia in forma
6 7 mesi.

I

Recentemente è nato un pool tra
Libia, Egitto, e Kuwait per tutti quelli che
concernono lo shipping, l'organizzazione dello
shipping, e tutto quello che concerne sulle
coste e ingenti di raffinazione in questi
paesi e hanno creato un pool e un altro per
i container con - Per tutti i paesi che
la Libia ha in Europa, e tra cui gli accordi
con la Montedison e la Montedison, e
il movimento - la divisione del mercato.
La Libia ha un buon deposito a Suez
e anche a portuali di cui ha fatto
un buon uso per la regione Suez -
e per altri destinazioni. Al punto che la
Libia per organizzazione che dopo un buon
investimento. Nell'organizzazione del pool
non può vendere in Italia per gli accordi
fatti con la Montedison (per cui sono le stesse
reti - base) - di Italia è un nuovo settore

B.P. in e prima nel mercato. un ritorno da

RAI-RADIOTELEVISIONE ITALIANA

la compagnia non, adatte al tempo. d.
compagnie. Minutissime di diversificazione.

29 BRUTON STREET
LONDON W.1
TEL: 493 0051-2

Ultima volta off. forse tutti le nuove aziende
sul fondato, massimo di parte della > volte
novellissime. (Queste nov. spesso, spesso,
sta compagnia non, molto (petite) o più
e dimensioni, la trasformazione in una di
opzioni - Queste nov. veramente volgarità
non di anno scorso ~~ben~~ cifre esorbitanti.
partita polidivisa anni fa, in questo mercato
e non soltanto perché da un po' di tempo
a lavoro in mano, deve a riempire, l'italiana
Microper (1, più forte d'Europa) - Un nov.
due compagnie a 600 milioni. d. l'u, e
vendono 2-3 milioni ^{nell} di trasformazione, valore
nel mercato, una volta volgarità, 30 milioni.
Altri 6 compagnie e i paesi e non organizzati
e che in mercato a relativi valori, in
rispetto agli altri settori e non ancora da
livelli altissimi.

II

Perché il lavoro in Italia era inteso
fatto da ufficiali ~~pubblici~~ con poteri
rispetto alle commissioni — la tendenza
a un'istruzione elementare di geologia
e di storia naturale di tempo inglese —

Non c'era un vero programma per un'educazione
superiore e doveva essere un fatto —
fatto che si applica alla pratica di

costruire e igiene tra gli inglesi —

In Cambridge l'istruzione è presente come filosofia

~~che~~ Una delle direzioni della cultura è la

dopo la guerra si è avuta una nuova

idea di questo nuovo modo di vivere

e meno per, che ha un aspetto più moderno

che per l'organizzazione della cultura

e dell'ingegneria. Vengono messi a punto

per la lotta di resistenza

*Armenian
ORsetolo*

PA RUSH

3 TRADE

EXPORTS WERE £3,004 MILLION AND IMPORTS £2,768 MILLION.
REVISED FIGURES FR THE PREVIOUS MONTH WERE £2,830 MILLION
FOR EXPORTS AND £3,100 MILLION IMPORTS.
MF 1541 15/5 SF NNN RUSH 3 TRADE

PA RUSH 4 TRADE

"INVISIBLE" A EARNINGS - FROM TOURISM, SHIPPING, INSURANCE
ETC - WERE RUNNING AT AN ESTIMATED MONTHLY SURPLUS OF £100
MILLION.

END RUSHES 1542 15/5 SF NNN RUSH 4 TRADE

(2)

favorevoli, la mia ~~idea~~ di volo del
"Time charter" è relativamente alta. *
Un broker di Londra, ha detto: "Adesso le
navi handy size ve ne sono quasi volate,
anche tutte, per niente".

Gli armatori italiani, peraltro, stanno cercando
degli impieghi alternativi e indirizzano i loro
flussi e i loro capitali nel mercato del
corridato pulito e del chimico (Chemical
Tankers) - E tutte le navi molto sofisticate
e, naturalmente, molto più care - ^{è l'unico caso in cui l'armatore di} ~~per esempio, un~~ ^{per esempio, un}
navi pulite da 5, 6 mila Tonn per conto
fino a 8 milioni di dollari mentre una
handy size ~~non è che~~ ancora in buone
condizioni a un prezzo con ~~meno~~ circa
un milione di dollari -

Secondo gli operatori ~~mercato~~ ^{ancora} londinesi
le prospettive sembrano buone per la flotta
dei Ro-Ro ^{non più} ~~viaggi~~ ^{ultimamente} più lunghi -
e non solo nelle rotte del Mediterraneo e del Mare del Nord
Tuttavia gli più avvenire solo a spese
delle navi container e a carico navi.

* Inoltre la legge italiana fornisce le
garanzie variabili previste all'ignavia nel
commercio del trasporto di ~~per~~ ^{per} ~~proprio~~ a noi.
Invece -

tenuto un ^{rendiconto} ~~conto~~ della divisione americana
della BARCLAYS BANK, di cui. nel 1978 la flotta

Handwritten text at the top of the page, possibly a title or header, which is mostly illegible due to fading and bleed-through. It appears to contain the words "Handwritten" and "Notes".

Conte Antonelli

Financiar Times

~~Off~~

Amato molto preoccupato. e a un cert. punto di
memoria del 1. di giorno.

Il fatto che l'Amato ha speso in un certo numero
di giorni ancora di non avere alcun interesse.

Una vendita forzata per ridurre l'espansione del Banco
di un certo di anni, tutti i risentimenti (e non
veramente riciclate), gli ammonti, i conti.

Quella espansione è in un certo punto. e
questo è accaduto in Napoli un certo.

Trattativa, regional, politica,

Molti previsioni non indicano con lontan. e
fanno in un numero di valutazioni.

Il fatto che l'Amato ha speso di ammonti.
e anche il fatto che l'Amato ha speso.

L'ENI è stato molto colpito (per l'espansione
politica). Donatella non era mai. Chi ha
in mano il mercato è l'industria.

Per quanto riguarda i Time charts, le

scale - 1 Roma si sono fatte con un
lungo.

100

1. The first part of the paper is devoted to a general
 consideration of the problem. It is shown that the
 problem is of great importance and that it is
 necessary to study it in detail. The second part
 of the paper is devoted to a study of the
 problem in detail. It is shown that the problem
 is of great importance and that it is necessary
 to study it in detail. The third part of the
 paper is devoted to a study of the problem in
 detail. It is shown that the problem is of great
 importance and that it is necessary to study it
 in detail. The fourth part of the paper is
 devoted to a study of the problem in detail. It
 is shown that the problem is of great importance
 and that it is necessary to study it in detail.

- Comecon 2.5
- Recessione ~~in~~ sulla scia di interna Cina 4
- Politiche di reddito in high-tech 3
- Vertice di BREMA (posizione inglese) 1

contrattualità (Hambro)

Finora ho un portfolio di forte, perché c'è
un clausola che ci permette di poter vendere
le navi e rendere così esecutiva la parcella.
Non felice come gli armatori norvegesi.

Abbiamo congelato gli interessi e li caricheremo
ad un eventuale realizzo ~~esecutivo~~. Abbiamo anche
fatto gli accantonamenti.

Per gli armatori norvegesi ~~è~~ la prospettiva non
sono rose perché la situazione presumibilmente peggiora
e come per tutti. A volte vengono i finanziatori.

La FINANZIARIA si presenta nel mercato offrendo
delle navi praticamente a qualunque condizione. In teoria
la situazione è talmente aperta che si può comprare
una nave al prezzo del nolo.

- Investire nelle navi in Scandinavia perché gli investitori
non erano tassati come capital gains ed entro 25 anni
quindi le vendevano (Banchieri di comodo)

20/28

①

Per gli armatori italiani il problema sono gli stessi di per tutta l'Europa. Cioè i ^{le navi} ~~mi~~ affittano (contracted) quando i prezzi sono molto alti e non hanno ^{spesso sempre da + spesso} il problema ~~dell'aumento~~ della diminuzione (freight rates) delle rate di nolo, cosa che significa che hanno il grave problema armatoriale di ^{assistere a} non ~~poter~~ fare fronte ai pagamenti. ^{in tal caso} Se le banche che si occupavano dei finanziamenti, hanno cercato di risolvere tale situazione, e si sono dimostrati molto accomodanti nel fornire ^{ampio} ~~un grande numero~~ di facilitazioni e ~~coloro che volevano~~ per aiutare ~~coloro che~~ a mettere a frutto gli interessi, e a risolvere tali problemi.

~~Prof. H. J. J.~~ ~~H. J. J.~~

~~Prof.~~

Della situazione si è anche interessato largamente il governo, che si è reso garante di molta parte dei debiti. Tuttavia ~~in Italia~~ ~~in~~ ~~modo~~ particolare esistono problemi ben determinati. La ^{di Fazio} bancarotta ^{di Fazio} è stata una ^{soluzione} ~~crisi~~ molte banche e per tali motivi la tentazione di causare un fallimento

e non penso che molti ~~persone~~ si troveranno costretti in tale situazione. Per tale motivo penso che la industria italiana che hanno sopravvissuto finora, sopravviveranno permanentemente.

Per l'industria ^{di costruzione} navale i problemi sono peggiori, in quanto, basandosi interamente sul sostegno governativo, c'è ben poco che essi possono fare da soli. La sopravvivenza dei cantieri navali si basa su due ^{due} divisioni importanti: la prima è ^{l'importanza di} ~~il modo in cui~~ il governo ^{dei} ~~consentire~~ ^{ai} ~~il~~ cantiere navale, il secondo il modo in cui la CEE ^{la} ~~il~~ sostegno è disponibile a sostenere.

Ovviamente Genova ha la comunità armatoriale + importante in Italia e tutti gli armatori come Lolligatti, Fimelde, Costa ecc. si sono trovati di fronte a ^{ai} questi problemi e hanno cercato di risolverli in modo piuttosto costruttivo. Penso che Lolligatti sia l'esempio + spettacolare, in quanto ha le navi + grandi, e anche piccoli hanno una classe dirigente preparata e abile, con una grande conoscenza dell'ampio ^{degli strumenti} finanziario.

In Italia coloro che incontrano i problemi ^{peggiori} ~~grandi~~ sono

gli armatori + piccoli, che si trovano travolti dagli eventi, e i
~~loro~~^{sui} costi operativi sono ormai esenti da ogni forma di controllo.
Le banche, in questi casi, non sono abbastanza motivate dall'im-
portanza del problema a ~~fare qualcosa~~ sentirsi costrette a
fare qualcosa.

Per questo motivo gli armatori, ~~principalmente i greci~~,
e i grossi riuniscono a sopravvivere
a Genova ne è il centro.

Riguardo ai problemi portuali penso che siano comuni a tutta
l'Europa, eccezione fatta x Rotterdam. Uno dei fattori più
importanti della situazione portuale è il sindacato e penso che
Genova non faccia eccezione.

Il problema della ~~bandiera~~^{di comodo} è valido x tutta l'Europa, in
quanto in ogni paese in cui esiste una forte regolamentazione sulle
esportazioni, vi è una ~~grande~~^{forte} tentazione ad avere una flotta sotto
o una diversa bandiera. In quanto ~~con~~^{con} una compagnia regi-
strata sotto Panama o Liberia è molto difficile x il fisco lavorare
a movimento. E questo è un fattore importante in Europa.

Coloro che usano questo tale espediente in modo professionale sono
in modo particolare ~~dei greci e dei cinesi di Hong Kong~~^{di Taiwan}. Anzi
infatti lo usano nella maniera in cui ero stato in un primo
momento creato, cioè come un centro di shipping che fornisce stabilità
legale su cui le compagnie possono operare.

Gli Europei invece lo usano per investire denaro senza che
il governo lo sappia. all'insaputa del governo

Sono un po' stupiti per il fatto dell'Italia perché chiunque vada
a guardare nel reference book trova la presenza di queste flotte.
In generale si può dire che ~~il mercato~~^{il traffico di linea} è stabile e con
anche le linee turistiche con una clientela fissa. Tuttavia le
petroliere ~~ha~~ si trovano in situazioni difficili e con anche i
bulk carrier e ciò dura da due anni.

La vitalità commerciale dell'Italia non è molto differente da
quella di altri paesi europei e ~~penso che il cui~~^{internazionale} le banche
devono concentrare la loro attenzione sulla ~~situazione~~^{stabilità}
politica del paese, più importante ~~di~~^{x loro} della ~~capacità~~^{funzionalità}
commerciale delle operazioni marittime.

John Lawer. (TRUST BANK)

- Nessuna esposizione finanziaria con gli americani italiani
 - Non hanno concorrenti della HAMBROS in Norvegia. Gli americani clienti sono finanziariamente sani e non destano preoccupazioni.
- ~~Atta~~ La regione più importante della costa del nord è il norvegese la nave. E' molto difficile comprare con le risorse pubbliche ~~per~~ ai cantieri.

Si sta vedendo che in Germania ~~gli~~ l'armamento opera in perdita nel settore della petroliera.

Negli anni della alta costa e naturalmente della nave passeggeri - (depressione anche nel settore drilling)

Banque e banche: vantaggi fiscali ~~per~~ gli Scandinavi. Vedono un mare non molto, non pagano tasse per otto anni. Ne possono così comprare nel frattempo (variation), ~~non~~ non hanno bisogno di autorizzazione, pagano meno gli equipaggi. E' un forma di investimento sicuro ^{il governo} di esportazione di capitali.

Criteri per fare crediti: capacità manageriale degli americani. Per così fare a fare investimenti politici ci sono anche considerazioni politiche.

I cantieri Time charter lunghi non molto pochi.

La conferenza internazionale sul futuro dei trasporti marittimi ("Shipping 2000") conclusasi ieri a Londra è stata dominata dalla richiesta avanzata ai governi mondiali perché siano moltiplicati gli sforzi contro il protezionismo e favorite le misure dirette ad espandere il commercio internazionale.

Nonostante le ~~misuraxdirette~~ previsioni pessimistiche prevalenti ~~nei settori~~ ^{nei settori} ~~marittimo e~~ ^{marittimo e} ~~navigazione e cantieristico~~ ^{navigazione e cantieristico} della maggior parte dei paesi industriali, tutti gli interventi hanno sottolineato che i trasporti marittimi continueranno ad esercitare nel commercio mondiale un ruolo importante. Tuttavia, molto dipenderà dalle trasformazioni in corso nei rapporti commerciali, dalla volontà delle tradizionali nazioni marittime di consentire al Terzo Mondo di sviluppare una propria flotta mercantile, dall'impiego di nuove fonti energetiche e di nuovi tipi di navi.

Organizzata dal British Shipping Council, la Conferenza di Londra ha cercato di mettere a fuoco e di ~~definire~~ delineare i problemi cui ~~andrà~~ andrà incontro nei prossimi anni il mondo marittimo. Tra le indicazioni e i punti di vista più significativi emersi, la necessità per gli armatori di neutralizzare gli inevitabili aumenti dei costi optando per delle navi più grosse e ~~con~~ con ~~Y~~ impieghi più diversificati.

Per il '2000 le navi Ro-ro e le bulk carriers (cioè le navi generiche per trasporti alla rinfusa) avranno quasi interamente rimpiazzato le navi convenzionali. Per la stessa data - secondo un direttore dell'UNCTAD, Adib Al Jadir - dovrebbero scomparire le bandiere ombra. Inoltre, i nuovi paesi in via di sviluppo cercheranno sempre più di espandere la loro flotta nazionale.

Sulle proposte avanzate dall'UNCTAD a Manila nel mese scorso per estendere alle bulk carriers ^e alle petroliere una convenzione internazionale ~~simile~~ ^{simile} a cui partecipino i paesi produttori simile a quella in vigore per le navi di linea, sono emersi ~~pauci~~ pareri discordi. ~~Contraria è anche l'opinione secondo cui le forme~~ ~~di controllo delle compagnie di navigazione~~

~~Per superare~~ Per superare le opposizioni alcuni delegati hanno sottolineato l'importanza di iniziative unilaterali o bilaterali fuori dal quadro istituzionalizzato delle discussioni e delle convenzioni internazionali. Controversa è ~~anche~~ anche apparsa l'opinione secondo cui le forniture di petrolio sarebbero controllate da un monopolio di compagnie di navigazione.

Taken by:

Date:

- bulk shipping = navi da carico alla rinfusa
x trasporto di merci omogenee
in grossa quantità

- tramp trade = navi da linea ~~non prepagate~~
senza contratto

From:

Telephone no:

Time:

Telephone message

Telephone message

Time:

From:

Telephone no:

con farner x heilote etc.
mieu. Jean T. E
sans contacto

nom de carico 2000
c.u.f. =

4 50,803

mi faro d'acqua
x harpato di mero, omogeneo
= nom de carico 2000
nom de carico 2000

Date:

Taken by:

re-order number 600819

Ryman

Telephone message

Time: 

From: "Tramp trade"

Telephone no:

bulk shipping

~~commercio
term liners~~

~~bulk shipping~~

~~commercio non~~

traffico su rotte internazionali
(a seconda degli impegni di l'armatore
trova il trasporto di merci in tutto
Taken by: il mondo)

Date:

Ryman

re-order number 600819



re-order number 600819

Telephone message

Time:

From:

Telephone no:

Taken by:

{ bulk
 message
 various
 persons }

Date:

Tramp Trades

TRAMP SHIP

bulk shipping

Un Total di 156.000 dwt
(una die Tonellate di stazza lorda?)

~~H. Cook~~ Brown's Hotel on 12
H. Peter. B. Cox.

① Flags of Convenience

- A) International convention which would bind shipowners legally to apply minimum standards of pay and safety
- B) ~~The~~ Flag of Convenience ships have increased their share of the world shipping market to nearly 30%
- C) Shipowners able to defraud their national Tax authorities, conceal their investment, and live and die at will
- D) Proposal that ships flying flag of convenience should be at least 51 per cent owned by the flag state and that a concrete link must be established between the state and the vessel.

② U.S. position on shipping conference under fire

- ③ Hamburg Shipping Mission did investments in Scandinavian vessels because were not taxed as capital gains for 25 years. Then they sold the ships.

~~2144589~~

Ministero dell'Industria
(Secretary of State for Industry)

2155697

EEC - SHIPPING, Dept.

Information
Division

Mr. Nilsson

2155995
5997

Mr. Gaunt

2173251

Shipbuilding: 2114522

Tom Goff

Research Officer

Merchant Navy and Air Line
Officers' Association

"Oceanair House"

750-760 High Rd

LONDON E11 3BB

Telephone : 989 6677

Monday 18 11
18
Central London
Leytonston