



Genova, 14 Novembre 2011

No. 1500

**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)

**BURKE & NOVI**

**1961 - 2011**

**50 ANNI**

**DI SERIA E PROFESSIONALE ATTIVITÀ NEL MERCATO  
MONDIALE DELLO SHIPPING**

## 📌 ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 45 (7/11 Novembre 2011) CISTERNE

Un maggiore ottimismo ha pervaso il mercato delle **VLCC** (oltre 200.000 dwt), dopo il numero record di fissati dal Medio Oriente che ha assorbito navi dal mercato spot e ridato fiducia agli armatori. Sono 130 i carichi fissati per novembre, in confronto al precedente record di 129 carichi per aprile. Il sentimento positivo si è trasmesso anche ai mercati dei futures, e i contratti per dicembre sono stati trattati in media a Ws 57, il 12% in più della settimana precedente, con un premio rispetto al mercato fisico dove i noli erano a metà settimana intorno a Ws 54,8. L'equivalente timecharter è di 4.417 dollari al giorno, secondo i calcoli del Baltic Exchange, più alto secondo altri analisti che tengono conto della velocità ridotta nel viaggio in zavorra. L'arrivo della stagione fredda nell'emisfero settentrionale, con un aumento della domanda di greggio, potrebbe far salire i profitti per gli armatori. Anche il rincaro del bunker ha contribuito a far aumentare i noli nella settimana, sebbene il costo carburante sia in parte compreso nella rata Worldscale, ma se aumenta gli armatori chiedono di essere compensati da noli più alti. Nelle prossime quattro settimane, 61 navi saranno presenti nella regione mediorientale, in confronto alle 80 di pochi giorni fa e oltre 100 nei mesi precedenti. Tuttavia, il consistente orderbook continua ad incombere, con 140 VLCC ancora da consegnare in una flotta globale di circa 570 unità. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) hanno visto crollare i noli per i viaggi in Atlantico a meno di 10.000 dollari al giorno, molto vicino ai costi operativi di circa 9.000 dollari. Ancora intorno a metà ottobre, l'equivalente timecharter per i viaggi dal West Africa superava i 40.000 dollari al giorno, portando la media sino ad ora per il quarto trimestre a circa 25.300 dollari al giorno, tre volte e mezzo più della media di 6.970 dollari nel periodo da luglio a settembre. Dal Mar Nero per destinazione Mediterraneo i noli sono scesi a Ws 80 circa mentre i viaggi inter-Med hanno riportato livelli di Ws 75. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) attive in Mediterraneo hanno registrato una perdita complessiva di 20 punti Worldscale nelle ultime due settimane per i viaggi da Ceyhan a Lavera, dove i noli si sono attestati a Ws 87 equivalente a meno 1.700 dollari, a questo livello gli armatori non riescono a coprire i costi operativi e alcuni potrebbero considerare che non vale la pena di far viaggiare le navi. La caduta dei noli fa seguito ad un aumento di breve durata a metà ottobre, quando i noli balzarono a Ws 180 per i viaggi inter-Med. pari a 46.500 dollari al giorno. Questo fece affluire molte navi da altre aree, come il Nord Europa, il Medio Oriente o anche gli Stati Uniti, con effetti negativi sul mercato. Un miglioramento sarebbe possibile se tutte queste navi lasciassero il Mediterraneo per trovare impiego altrove, riducendo la loro presenza nell'area. Ma perché ciò si verifichi è necessario che accadano altri eventi, come un aumento dei ritardi per il transito degli Stretti turchi, condizioni meteo avverse in Mediterraneo o anche uno sciopero ai porti in quest'area. Le **Product Tanker pulite** hanno avuto una settimana tranquilla in Continente e i noli delle Medium Range (25.000-50.000 dwt) per la costa atlantica americana si sono indeboliti scendendo a Ws 155 base

37.000 tonn. Attività ridotta anche per le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) dal Baltico agli Stati Uniti con noli previsti in ulteriore perdita dai Ws 115 correnti. Anche i noli per i viaggi di ritorno dal Golfo americano per UK Cont. Med. si sono ridimensionati a Ws 135 per 38.000 tonn. e quelli dai Caraibi per la costa atlantica americana sono scesi a Ws 170 sempre per 38.000 tonn. Dopo settimane di noli deboli e presenza di navi in aumento, le Large Range 1 hanno registrato un mercato più fermo in Medio Oriente e i noli per destinazione Giappone sono saliti da Ws 105 a Ws 115 con 55.000 tonn. di carico. Anche per i carichi di jet fuel dal Medio Oriente a UK Cont. le LR1 hanno migliorato i noli precedenti a 1,95 milioni di dollari lumpsum base 65.000 tonn. Poiché le navi alla ricerca di impiego sono diminuite, le previsioni per le LR1 sono più favorevoli, anche se è più probabile un aumento lento dei noli piuttosto che una impennata. Le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) continuano a registrare un mercato più fiacco per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone e i noli sono stimati a Ws 105 per 75.000 tonn. di carico.

### CARICO SECCO

La settimana è iniziata piuttosto a rilento con Singapore chiusa nella giornata di lunedì causa festività locale. E' ormai noto quanto la piazza di Singapore, e di conseguenza tutto quanto si muove a Est di Suez, influisca sull'andamento del mercato mondiale. Analizzando qualche numero da vicino, si vede la media delle rotte T/C per **Capesize** (oltre 80.000 dwt) affermarsi venerdì appena sotto usd 28.000 con l'indice BCI a 3150 punti. Per round in Atlantico ottengono 33.000 dollari al giorno e 22.000 circa in Pacifico mentre il fronthaul ottiene sempre numeri interessanti, oggi a 48.000 usd. Attività pressoché nulla sul periodo breve, e qualche fissato non riportato su periodi medio/lunghi. Per le **Panamax** (60.000-80.000 dwt) settimana piuttosto tranquilla su entrambi i bacini di riferimento, con poca attività e un sentimento piuttosto negativo. Sullo spot ottengono circa 14.000 dollari al giorno, circa 11.000 per round in Pacifico e 16.000 per veloci viaggi in Atlantico. Discreta attività sul periodo, soprattutto breve, per il quale si riporta la nave *Galateia* (81.500 dwt del 2011) fissata per 4/6 mesi consegna "retro" India a 14.000 usd al giorno (nave che navigava in zavorra da circa 10 gg), nonché la Mv *Yasa Team* (75.000 dwt del 2006) fissata per 4/6 mesi a 12.500 usd al giorno consegna Cina per conto Glencore. Per periodi più lunghi si può riportare la *Golden Seas* (74.400 dwt del 2006) fissata da Vitol per 2 anni a 12.250 dollari più un terzo in opzione 13.000 dollari con un "profit share scheme". Numeri in continua discesa per le più piccole **Handymax/Supramax** (30.000-60.000 dwt), sia nel bacino Atlantico che Pacifico, con grosse difficoltà da parte di armatori di ottenere numeri uguali a "last done". In Pacifico sono pochi i nuovi carichi di carbone dall'Indonesia, sia sull'India che sulla Cina che sembrano avere gli stock piuttosto pieni. La rotta Sud Cina / Indo / India vale oggi circa 8.000 usd al giorno, ma per consegne più settentrionali sono state fissate navi sotto i 6.000 dollari al giorno. In Atlantico alcuni noleggiatori hanno aspettato a muoversi nell'attesa di un ulteriore declino nella settimana in corso e alcune posizioni, come ad esempio le navi aperte in West Africa, faticano molto a fissarsi perché sembrano non esserci carichi nuovi. Qualche fissato per breve periodo e con consegna Far East è stato registrato e si può riportare ad esempio la nave *Navios Vector* (50.000 dwt del 2002) fissata per 4/6 mesi a 11.500 usd al giorno consegna Corea e conto Cargill.

### COMPRAVENDITA

La situazione di mercato Tanker e Drycargo pare sostanzialmente poco variata rispetto alle ultime settimane ed in riferimento alle unità Bulker si evidenzia questa settimana la

vendita della Handymax MV "WESTERN SANTIAGO" (Dwt 46.637 - Costr. 1997, Giappone) per circa 14,25mil USD. Il prezzo di vendita risulta relativamente basso se comparato alla vendita della "MV CRYSTAL SEAS" (Dwt 43.222 - Costr. 1995, Corea) avvenuta ad ottobre per circa 14mil USD. Le motivazioni riguardanti i livelli di vendita dell'unità giapponese, sono riconducibili verosimilmente alle numerose raccomandazioni pendenti ed alla consegna della stessa "as is". Inoltre, si pone l'accento questa settimana sulle vendite all'asta delle seguenti unità da 7.400 Dwt, costruite in Cina tra il 2005 ed il 2008 MV "GLOBAL HEBE", MV "GLOBAL HERMES", MV "GLOBAL HELIOS", MV "GLOBAL HERA", MV "GLOBAL HESTIA" e MV "GLOBAL HEMERA" per circa 4mil USD ciascuna. Sul fronte delle unità Tanker questa settimana si sottolinea la vendita della MT "SALI" (Dwt 110.461 - Costr. 1994, Croazia) ceduta alla società pachistana Tomini per circa 11mil USD e la MT "PACIFIC OPAL" (Dwt 46.850 - Costr. 1993, Corea) acquistata dalla società di Singapore Raffals per circa 7,25mil USD. Per quanto concerne la demolizione, si riscontrano presso i mercati indiani e pachistani medie corrispondenti a circa 500 USD per LDT.

#### ALTRE NOTIZIE

Nel suo rapporto annuale di previsione appena pubblicato, l'Opec prevede che la domanda globale di greggio aumenterà di 23 milioni di barili al giorno, da 87 milioni b/g dello scorso anno ad almeno 110 milioni b/g nel 2035. Questo aumento equivale a 11 carichi di VLCC in più al giorno. Secondo l'Opec, la domanda di greggio dei Paesi emergenti supererà quella delle nazioni dell'OCSE nel 2020 quando vedranno aumentare la loro quota della domanda a 47,2 milioni b/g in confronto ad una domanda OCSE di 45,2 milioni b/g. Entro il 2035 questo divario si sarà allargato ancor più, con i paesi emergenti al 56%, o 61,9 milioni b/g, della domanda totale di greggio mentre la domanda dell'OCSE si sarà ridotta a 41,9 milioni b/g o il 38% della quota globale, e le economie in transizione costituiranno il resto. Quello che alimenta il boom della domanda è il settore dei trasporti che costituisce il 90% circa dell'aumento nel periodo sino al 2035. Nei Paesi OCSE, l'uso in declino del greggio è dovuto alla caduta della domanda di trasporto per la maggiore efficienza dei consumi e poiché l'aumento della proprietà dei veicoli rallenta. Il trasporto su strada è la chiave di questa espansione nei paesi non-OCSE, pari a quasi la metà della crescita del settore con un chiaro aumento della domanda di benzina e gasolio. Dei 23 milioni di b/g di aumento della domanda mondiale di greggio da ora al 2035, circa il 57% riguarderà i distillati medi, come il gasolio, e un altro 40% la benzina e la nafta.

I trasporti di nafta dal Medio Oriente all'Asia sono destinati a diminuire poiché l'India sta incrementando le sue esportazioni del prodotto verso i maggiori Paesi importatori asiatici come Cina e Giappone. Nonostante la distanza relativamente breve tra i paesi esportatori mediorientali e l'India, la nafta viene esportata da quest'ultima in carichi più piccoli limitando le possibilità di impiego per le navi più grandi come le LR1. Il mercato dei futures per le LR1 sulla rotta dal Medio Oriente al Giappone ha risentito delle percezioni meno positive nel mercato fisico spot. Il valore dei contratti cartacei delle LR1 trattati per dicembre su questa rotta è sceso a

metà settimana a Ws 131,8 da Ws 133,1 di martedì. Le forniture di nafta in Asia sono in aumento poiché le raffinerie indiane stanno ritornando ad esportare regolarmente, dopo la chiusura programmata delle raffinerie per manutenzione. Le esportazioni mensili indiane sono previste raggiungere 850.000-900.000 tonnellate in novembre, da 800.000 tonn. in ottobre. La nafta, un sottoprodotto della raffinazione del greggio, è utilizzata dall'industria petrolchimica per essere trasformata in etilene, usato per produrre materie plastiche. Cina e Giappone, con le loro importanti produzioni di materie plastiche per fabbricare qualsiasi cosa dai giocattoli a parti di auto, sono i maggiori produttori di etilene in Asia. La manifattura cinese ha rappresentato circa la metà della crescita mondiale della domanda di nafta nel 2010.

I noli delle bulkcarrier Panamax continuano a diminuire per la mancanza di carichi sia nel bacino atlantico che in quello del Pacifico, con un conseguente aumento del naviglio alla ricerca di impiego. In aggiunta alle navi già esistenti, le Panamax, come gli altri settori delle portarinfuse, continuano a risentire dell'arrivo in mercato delle nuove costruzioni che fanno aumentare la concorrenza nei mercati dei noli spot. Dall'inizio dell'anno, le consegne mensili di Panamax (60.000-99.999 dwt) sono state in media di 24 navi equivalenti a più di una nave per ogni giorno lavorativo per un totale di 235 navi consegnate nei primi 10 mesi dell'anno. Le consegne sono accelerate durante il 2011 raggiungendo un record in settembre di 34 navi per complessivi 2,8 milioni dwt. Un rallentamento è avvenuto in ottobre con 18 consegne soltanto, il volume mensile più basso da febbraio. Le pressioni sui mercati dei noli sono aumentate mentre la media mensile delle consegne è raddoppiata su base annua dal 2009, quando circa sette Panamax al mese entrarono in servizio, per salire a 16 al mese lo scorso anno e ora a 24 navi su base mensile. Per gli armatori, l'aumentato ritmo delle consegne coincide con un appiattimento della domanda di carbone coke e una domanda sempre in aumento ma volatile di carbone da vapore in particolare in Cina e Giappone dove le condizioni sono imprevedibili. Sull'altro lato della medaglia, il mercato sta sempre lavorando duro per regolamentarsi con molte nuove costruzioni differite nei prossimi anni. Si stima che almeno 6 milioni dwt di naviglio Panamax in origine programmato per consegna nel corrente anno, verrà rimandato al 2012 o anche oltre. Sul breve termine, tuttavia, questi ritardi hanno uno scarso impatto sul mercato dei noli spot poiché un indebolimento del mercato delle Capesize continua a riflettersi anche nei settori delle bulkcarrier più piccole e la richiesta di trasporto rimane rallentata. Si nota un particolare aumento del numero di navi disponibili in Asia nord-orientale dove non vi sono carichi di carbone a sufficienza per assorbire la capacità in eccedenza.

Lo stoccaggio galleggiante di greggio a breve termine è aumentato di quasi il 40% in ottobre, pari a 12,8 milioni di tonnellate in più, per un totale di 46 milioni di tonnellate a fine ottobre. L'aumento è dovuto principalmente all'immissione di 12,9 milioni di tonnellate di greggio iraniano su petroliere della National Iranian Tanker

Co. in Medio Oriente. Sempre in ottobre, lo stoccaggio di greggio nel Golfo americano è aumentato di 2,1 milioni di barili per raggiungere 6,5 milioni di barili mentre i volumi di greggio nella regione asiatica del Pacifico sono diminuiti di 1,2 milioni di barili. Complessivamente, i volumi di greggio e prodotti petroliferi immagazzinati a bordo di navi sono aumentati solo di 2,6 milioni di barili in ottobre per effetto dei 10,2 milioni di barili di prodotti prelevati dallo stoccaggio galleggiante. Questo è avvenuto ad opera del West Africa che ha ritirato 6,6 milioni di barili dalle scorte in Asia e Mediterraneo, scese rispettivamente di 3,1 e 0,5 milioni di barili. Compatibilmente con il prelievo di prodotti, la flotta di petroliere impegnata nello stoccaggio, è composta da 20 VLCC e due Suezmax, dopo che 11 navi più piccole sono state rilasciate. In confronto, a fine settembre erano 29 le navi usate per lo stoccaggio galleggiante a breve termine, 15 delle quali VLCC. L'Iran è da molti mesi ormai, il principale proprietario di greggio immagazzinato a bordo di navi poiché varie sanzioni internazionali ne limitano la vendita ma anche le opportunità di impiego per la flotta della NITC.

L'imminente stagione invernale nell'emisfero settentrionale potrebbe rivelarsi meno favorevole di quello che si pensa per le Product Tanker che trasportano olio combustibile da riscaldamento ai Paesi occidentali, in particolare gli Stati Uniti. Tuttavia, secondo la International Energy Agency, mercati emergenti, come quello cinese, possono sempre riservare picchi di domanda nella stagione fredda. Dal 2003, il numero di case riscaldate con olio combustibile nel nord-est americano è diminuito del 20% e oltre la metà del declino è dovuto al maggiore uso del gas naturale, una tendenza destinata a continuare dato il minor costo negli Stati Uniti rispetto ai prodotti petroliferi. I periodi di freddo intenso nel prossimo inverno potranno avere un impatto minore nella domanda dei paesi OCSE, mentre nei mercati emergenti, in particolare in Cina, un insieme di condizioni meteo, politiche governative e carenze di produzione energetica non legate ai prodotti petroliferi, potrebbe portare a importanti variazioni sul breve termine della domanda di gasolio di varie centinaia di migliaia di barili al giorno.

La produzione di greggio in Libia sta riprendendo più rapidamente del previsto. Dopo la conclusione formale degli scontri, le autorità libiche hanno fatto sforzi enormi per ripristinare la produzione di greggio che è aumentata da 75.000 barili al giorno in settembre a circa 350.000 b/g in ottobre e a 500.000 b/g a inizio novembre. Questa impressionante riattivazione ha portato la IEA a rivedere al rialzo le sue previsioni di produzione, ad una media di 500.000 b/g per il quarto trimestre e livelli più vicini a 700.000 b/g per la fine dell'anno. Per il quarto trimestre 2012, la IEA prevede che la capacità di produzione della Libia raggiungerà almeno 1,2 milioni b/g con l'obiettivo di raggiungere i livelli di 1,6 milioni b/g precedenti la crisi. In ottobre le caricazioni hanno riguardato una stima di 180.000 b/g e, sebbene le forniture alle raffinerie nazionali restino una priorità per il Paese, la IEA prevede che le esportazioni potrebbero raggiungere nel corrente mese da 200.000 a 250.000 b/g, equivalenti ad un carico di 80.000 tonn. per

una Aframax ogni tre giorni, contribuendo ad aumentare le opportunità di impiego nel mercato del Mediterraneo che dall'inizio dell'anno risente della ridotta disponibilità di carichi.

Dal febbraio scorso, la correlazione tra il costo del bunker e il prezzo di riferimento del greggio si è praticamente annullata, in particolare nel caso del greggio WTI, poiché il tenore di zolfo del fueloil diminuisce. I prezzi del bunker sono così aumentati anche più rapidamente e sono rimasti al di sopra dei 600 dollari per tonnellata da febbraio, nonostante la caduta dei prezzi del greggio Brent e del WTI. Per effetto del costo del bunker elevato, il margine di profitto per gli armatori, si è ridotto a livelli vicini allo zero. Questo paradosso è previsto persistere. La flotta globale in crescita il prossimo anno farà aumentare sia la domanda di fueloil che i prezzi, e nonostante il previsto aumento della domanda tonnellate-miglia, sarà l'armatore che dovrà assorbire la maggior parte, se non tutto, questo aumento poiché il mercato continuerà ad essere in surplus almeno nel medio termine. A causa di questo elevato costo carburante, gli armatori continueranno a concentrarsi sulla efficienza energetica, sia per le loro flotte esistenti che per gli investimenti in nuove costruzioni.

La capacità delle portacontainer inattive è prevista aumentare di circa il 50% nei prossimi due mesi per raggiungere 600.000 teu a inizio gennaio poiché molti servizi vengono cancellati o sospesi dalle compagnie di linea per il rallentamento stagionale e il declino della domanda dei consumatori in Europa e Stati Uniti a causa delle incertezze per l'economia globale. Dopo aver raggiunto un minimo di circa 100.000 teu a inizio d'anno, il volume della capacità container inattiva è salito poiché le tariffe e le rate di nolo si sono indebolite e armatori ed operatori hanno sempre più difficoltà ad impiegare le loro navi. L'ingente squilibrio tra offerta e domanda lascia i vettori con capacità in esubero che dovrà essere inattivata, almeno fin tanto che i volumi non inizieranno nuovamente ad aumentare dopo il nuovo anno lunare. Si stima che attualmente la flotta delle portacontainer inattive è aumentata a 398.000 teu o 185 navi, di cui 50 sono controllate dai vettori mentre le restanti appartengono ad armatori che non ne curano la gestione. Gli armatori di portacontainer Panamax sono sempre più in difficoltà poiché la domanda di navi di questa capacità è in forte diminuzione dopo la riorganizzazione dei servizi che ha favorito le navi più grandi. Le statistiche indicano che delle 185 navi attualmente inattive, solo una ha una capacità superiore a 7.500 teu e solo sette tra 5.000 e 7.500 teu. Il settore da 1.000 a 2.000 teu ha il maggior numero di navi in disarmo, pari a 68 unità. Pur non avendo raggiunto i massimi del 2009, il peggiore anno della sua storia, il ritmo di aumento della flotta inattiva sta accelerando.

La Cina sta aumentando i suoi sforzi per ottenere un maggiore controllo sulle sue importazioni di minerale di ferro e sottrarsi all'influenza dei tre grandi gruppi minerari multinazionali. Lo scopo è di sostenere la sua industria siderurgica nazionale limitando la volatilità dei prezzi. Secondo un recente rapporto, il governo

intende aumentare entro il 2015 la quota nazionale dei consumi totali di minerale al 45%, compreso il minerale importato e di produzione interna, in confronto al 32% nel 2010. In quell'anno la Cina importò il 68% del suo fabbisogno di minerale di 618 milioni di tonnellate, mentre nei primi otto mesi del corrente anno le importazioni di minerale erano in aumento del 3,5% su base annua. La Cina intende controllare almeno la metà delle sue importazioni di minerale prelevando maggiori quantitativi dalle miniere di proprietà cinese nel mondo. Il paese è preoccupato che più di due terzi circa degli scambi globali di minerale siano controllati da Vale, BHP Billiton e Rio Tinto con la capacità di influenzare i prezzi. L'ultimo piano quinquennale del governo cinese sino al 2015 per l'industria siderurgica cinese, promuove la creazione di un sistema di garanzia e incoraggia i suoi produttori siderurgici ad investire in miniere di minerale in paesi stranieri. L'obiettivo è di aumentare di oltre 100 milioni di tonnellate la produzione controllata dai cinesi in paesi stranieri, oltre ad incrementare la produzione interna.