



Genova, 19 Aprile 2010

No. 1427

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 E-mail address: tankers@burkenovi.com dry@burkenovi.com
sandp@burkenovi.com accounting@burkenovi.com

☛ ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 15 (12/16 Aprile 2010)

CISTERNE

Un aumento dei carichi dal Golfo Arabo al Far East ha contribuito ad incrementare di quasi il 25% i noli delle VLCC che hanno brevemente toccato i 60.000 dollari al giorno equivalente timecharter, con fissati a Ws 100, per ridimensionarsi in chiusura di settimana a Ws 97, o 57.490 dollari al giorno. Più di 106 carichi sono stati fissati per aprile dal Medio Oriente, riportando fiducia nel mercato, in attesa che la prossima settimana vengano comunicati i programmi di caricazione di maggio dall'Arabia Saudita. Circa due terzi di tutte le VLCC sul mercato spot vengono fissate dal Medio Oriente e la ripresa di marzo e aprile dovrebbe ridare ottimismo al settore, nonostante le oltre 60 nuove VLCC che entreranno in mercato nel corrente anno. I noli spot delle VLCC si sono attestati mediamente intorno a 50.000 dollari al giorno nel primo trimestre, cinque volte di più dei 10.000 dollari al giorno del terzo trimestre 2009, e si ipotizza che un livello di Ws 95, pari a circa 57.000 dollari al giorno non sia da escludere. Circa 22 fissati sono stati conclusi in aprile per destinazioni occidentali, il numero più alto dal dicembre 2008, a noli di circa Ws 65 pari a 35.000 dollari al giorno. Dal West Africa per il Golfo americano le VLCC hanno ottenuto noli di Ws 82,5 pari a 40.600 dollari al giorno, per effetto della scarsità di navi per maggio. Le **Suezmax** hanno ottenuto noli intorno a Ws 98,5 pari a circa 23.000 dollari al giorno per i viaggi dal West Africa al Golfo americano, ma una *position list* bilanciata non ha permesso agli armatori di imporre noli più alti. Tuttavia, appena i noleggiatori inizieranno a fissare più carichi per maggio, potrebbe essere possibile spuntare noli più alti. In Mediterraneo e Mar Nero, queste navi hanno ottenuto noli di Ws 100, mentre in Mare del Nord si è vista più attività del solito per i viaggi verso gli Stati Uniti e le **suezmax** sono state fissate a noli di circa Ws 87,5. Le **Aframax** con classe ghiacci hanno ottenuto noli in aumento dai porti del Baltico, dove la scarsità di naviglio adatto a caricate a porti come Primorsk, dove il mare è ancora gelato, ha permesso agli armatori di spuntare noli di Ws 130, pari a 32.000 dollari al giorno base timecharter. La situazione favorevole potrebbe durare ancora per un mese. La stagione invernale 2009-2010 è stata la più rigida degli ultimi tre anni e sembra che la Capitaneria di Porto di Primorsk sospenderà le limitazioni ice-class intorno a metà maggio. Non appena questo accadrà, e i noleggiatori potranno contare su una maggiore disponibilità di navi, i noli sono inevitabilmente destinati a diminuire. Nell'area del Mare del Nord, i noleggiatori non sono riusciti ad imporre noli inferiori a Ws 97,5 pari a 7.420 dollari al giorno, in confronto a 15.000 dollari di due settimane fa. In Mediterraneo, gli armatori sono riusciti a riportare in noli a Ws 122 pari a 14.750 dollari al giorno per i viaggi inter-Med, in confronto a 5.500 dollari all'inizio della settimana scorsa. Dal Mar Nero i noleggiatori hanno pagato un piccolo premio con noli di Ws 125 per caricazione a Novorossiysk. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, l'attività di noleggio per le LR1 è aumentata notevolmente per carichi di 55.000 tonnellate di nafta dal Medio Oriente all'Asia e, poiché la disponibilità di navi non è eccessiva, vi sono le premesse per una ripresa, come è già avvenuto in passato in circostanze simili. Il nolo corrente è stato di Ws 120 pari a 3.870 dollari al giorno. Le LR2 con 75.000 tonnellate di nafta hanno ottenuto, per gli stessi viaggi, noli di Ws 106 pari a 6.440 dollari al giorno e anche per queste navi la tendenza è all'aumento. Il prezzo della nafta sui mercati asiatici è superiore a quello del prodotto europeo per cui è possibile che si presentino opportunità di *arbitrage* per i trader. Quattro LR sono state fissate dall'Europa per il Far East nella settimana a noli lumpsum di 1,5-1,6 milioni di dollari. Le Medium Range hanno subito una caduta dei noli per i viaggi con benzina dall'Europa agli Stati Uniti, una delle rotte

principali per queste navi, con fissati a Ws 159 pari a 8.180 dollari al giorno, da Ws 170 e 9.800 dollari la settimana scorsa. Il motivo è che il prezzo della benzina europea è salito rispetto agli Stati Uniti, per cui le possibilità di *arbitrage* sono diminuite. Le navi abbondano e la domanda è insufficiente ad assorbire le navi disponibili. I noleggiatori sono in grado di fissare su base pronta e questo non aiuta la ripresa del mercato.

CARICO SECCO

Il mercato delle **Capesize** riporta una settimana abbastanza positiva con una ripresa dei noli in particolare da metà settimana anche se i livelli rimangono competitivi rispetto alle size più piccole portando via alcuni carichi Panamax. In Atlantico le rate sono sui 24000 usd mentre il fronthaul è sui 44000 usd. Il Pacific round voyage è intorno ai 26000 usd e il backhaul sugli 11/11500 usd. La '*Genco Claudius*' 2010 169000 dwt dely Cape Passero 16/18 apr trip via US Gulf redel Far East riporta 41000 usd per Cobelfret. Settimana favorevole per le **Panamax** che vedono in tutti i bacini un lento ma costante miglioramento. Il transatlantic round voyage è vicino ai 33000 usd con un discreto numero di stem dal Baltico/USEC mentre in Pacifico i livelli sono sui 31000 usd con carichi da Sud America ancora in quantità abbastanza elevate da mantenere il mercato stabile. Il fronthaul è sui 44000 usd ed il backhaul sempre sui 19000 dollari. La nave *Alam Pintar* 2005 87052 dwt è stata fissata dely Cape Passero 18/22 apr trip via Ponta Da Madeira redel Spain a 33000 dollari per conto Bunge. Per quanto riguarda le **Supramax**, essendo la situazione India un po' incerta, molti armatori preferiscono rimanere in Atlantico, si hanno molti carichi di scrap dal Continente e dal USEC per Black Sea con livelli sui 43000 dollari mentre per il Med-Usg si vedono 15000 dollari circa. Il Pacific round voyage è sopra i 23000 usd. Il trip out è ora vicino ai 39000 usd e il trip back vede 15000 usd. Da evidenziare la nave *Furness Australia* 2001 52489 dwt dely South China spot trip via Indonesia redel India a 22000 dollari. Per periodo Transgrain ottiene una 53000 dwt del 2003 dely China redely WW a 22000 usd per 12 mesi.

📍 ALTRE NOTIZIE

Il passaggio al sistema di prezzi trimestrali potrebbe portare qualche cambiamento nei traffici di minerale di ferro e avrà come primo effetto quello di favorire il mercato dei noli del Pacifico a svantaggio di quello dell'Atlantico, poiché nei contratti più a breve termine, ora basati su un prezzo per consegna al porto, il costo del nolo sarà a carico dei produttori. In precedenza, i contratti annuali di riferimento erano su base fob e i ricevitori pagavano il nolo. Ma poiché i produttori assorbiranno il costo del trasporto, le compagnie minerarie del Pacifico avranno un vantaggio competitivo rispetto ai loro concorrenti dell'Atlantico. La settimana scorsa, il nolo spot per una Capesize sulla rotta Tubarao/Giappone era di 26 dollari per tonnellata, mentre quello Australia/Cina era di 10,60 dollari per tonnellata. La differenza di prezzo di 15,40 dollari per tonnellata tra Atlantico e Pacifico favorirà le compagnie minerarie australiane rispetto alle brasiliane, poiché le prime pagheranno 15,40 dollari per tonnellata in meno per consegnare il minerale in Cina o in Giappone. Questo potrebbe portare i produttori dell'Atlantico a negoziare rate di nolo più basse per rimanere competitivi con le loro controparti del Pacifico. I prezzi saranno ora decisi trimestralmente sulla base della media storica dei prezzi spot nei precedenti tre mesi. Per i produttori si tratta di un cambiamento favorevole

poiché, pur fornendo una liquidità costante, i prezzi annuali avevano perso terreno a vantaggio del mercato spot, quando il prezzo del minerale si era impennato per effetto della forte domanda. I produttori ritengono che i prezzi trimestrali riflettano meglio la realtà del mercato, oltre a preparare il terreno per una maggiore trasparenza nel mercato. Inoltre, le trattative trimestrali sui prezzi, unitamente ad un ruolo maggiore del mercato spot, indurranno le compagnie a cercare la copertura sui prezzi. Poiché la copertura contro la volatilità dei prezzi può solo basarsi su informazioni chiare per quanto riguarda i prezzi, questa pratica dovrebbe risultare incoraggiata. I trader saranno in grado di speculare maggiormente, con la possibilità di realizzare profitti sui prezzi spot del minerale e dei noli. Il mercato spot delle Capesize potrebbe diventare più variabile con spostamenti pronunciati nei noli e nell'attività alla fine di ciascun trimestre, rendendo difficile prevedere i profitti per gli armatori. Inoltre, i noleggiatori potranno astenersi dall'impegnarsi in contratti a periodo se riterranno che i noli timecharter siano troppo alti.

Nonostante la differenza notevole che si sta evidenziando nei noli spot delle bulkcarrier Panamax rispetto alle più grandi Capesize, secondo un nuovo rapporto della banca tedesca DVB, il divario tra offerta e domanda di Panamax è previsto allargarsi progressivamente a 273 navi con il proseguire delle consegne da parte dei cantieri. Molte più cancellazioni e demolizioni sarebbero necessarie per controbilanciare il ritmo a cui la flotta crescerà nei prossimi due anni. Se i 18 milioni dwt di Panamax tra 25 e 29 anni venissero riciclati nei prossimi quattro anni, questo potrebbe contribuire a cancellare gli effetti delle nuove costruzioni sul fronte dell'offerta. Dall'inizio dell'anno, solo una Panamax è stata demolita, contro un record di 43 unità per un totale di 2,9 milioni dwt e un'età media di 28 anni avviate alla demolizione nel 2009. Ma mettendo in conto demolizioni, consegne, cancellazioni, congestione portuale e posticipi, l'orderbook rimane consistente, poiché comprende 466 Panamax per 36 milioni dwt, pari al 33% della flotta esistente, forte di 1.491 navi per 108,57 milioni dwt, ma questa percentuale è ben inferiore a quella delle Capesize. Nel febbraio scorso, 21 delle 43 navi di tutti i tipi ordinate complessivamente erano Panamax. Questo dimostra la crescente popolarità di queste navi tuttofare nel settore dei carichi secchi. Le Panamax sono impegnate nel trasporto di tutte le principali rinfuse secche tra cui il 36% del carbone trasportato via mare. Ma sta rapidamente avanzando il settore delle Very Large Bulk Carrier con crescenti quote di mercato sottratte alle Panamax come pure alle Capesize più grandi. Tuttavia, è di molto aumentato nel 2009 il quantitativo di minerale di ferro che le Panamax hanno trasportato da Australia, Canada e India in confronto al 2008, compensando il calo significativo dal Brasile all'Europa.

Il recente rafforzamento dei profitti delle VLCC è stato determinato in gran parte da un aumento dell'attività di noleggio per effetto della maggiore domanda di greggio e prodotti raffinati. Meno pronunciate della ripresa di inizio d'anno, le migliorate condizioni per le VLCC hanno nondimeno portato in mercato un certo

ottimismo all'inizio del secondo trimestre, un periodo in cui normalmente i noli diminuiscono. In marzo si sono avuti 99 fissati di VLCC dal Golfo Arabo e sino ad ora per aprile sono già state fissate 100 VLCC. Il Golfo Arabo è la regione predominante delle caricazioni di VLCC. Questo aiuta a determinare i volumi dei traffici complessivi e i noli per le grandi petroliere, che spesso segnano l'andamento di tutti i mercati delle petroliere. La media mensile negli ultimi 12 mesi è stata di 90 fissati e in aprile per la prima volta in oltre un anno l'importante livello psicologico di 100 fissati è stato superato. Significativi per il progresso della ripresa economica complessiva, sono gli aumenti per il secondo mese consecutivo dei fissati dal Golfo Arabo per le destinazioni occidentali. Il rafforzamento della domanda destinata ai paesi occidentali ha contribuito a ridurre il numero delle VLCC disponibili nella regione del Golfo Arabo nei prossimi 30 giorni a 63 navi dalle 83 di inizio marzo. Anche i consistenti volumi sui lunghi viaggi verso i mercati asiatici hanno contribuito complessivamente a sostenere i noli delle VLCC nelle ultime settimane. Una serie di importanti indicatori, quali la crescita del 5,6% dell'economia americana nell'ultimo trimestre 2009, la più alta da sei anni, e l'aumento della fiducia dei consumatori, hanno migliorato le prospettive di una ripresa globale. L'aumento dell'attività di raffinazione negli Stati Uniti ha già fatto aumentare di 500.000 b/g le importazioni di greggio, a cui si aggiunge una maggiore utilizzazione delle raffinerie in Asia e la costituzione di scorte che hanno stimolato la domanda di navi. Se i fondamentali continueranno nella tendenza positiva corrente, il rafforzamento dei noli non potrà che continuare.

I nuovi dati comunicati dall'International Energy Agency fanno ben sperare in una ripresa duratura dei noli per le petroliere, con la domanda globale di greggio prevista raggiungere un record di 86,6 milioni di barili al giorno nel 2010. Nel suo ultimo rapporto mensile, la IEA prevede che la domanda di greggio aumenterà di 1,7 milioni b/g rispetto al livello dello scorso anno, superando gli 86,5 milioni b/g del 2007, prima del rallentamento economico. A questo si aggiunge la previsione che le raffinerie lavoreranno 72,9 milioni b/g nel secondo trimestre 2010, circa 1 milione b/g in più che nello stesso periodo del 2009. La produzione di 72,5 milioni b/g nel primo trimestre ha segnato il primo aumento da nove mesi. La crescita della domanda di greggio e prodotti nei prossimi tre mesi sarà in gran parte sostenuta dalla Cina. Le raffinerie del Paese asiatico riportano una produzione record di 8,3 milioni b/g nel primo trimestre, un aumento di 800.000 b/g rispetto a 12 mesi prima. Anche India e Russia hanno registrato aumenti. Circa 52,6 milioni b/g del greggio mondiale, o il 62% di tutta la produzione nel 2009, è stato trasportato da petroliere.

Le contrattazioni sui future dei noli di petroliere nella restante parte dell'anno, mostrano segnali positivi poiché i miglioramenti dei dati economici in Asia fanno salire la fiducia del mercato. I valori dei contratti per VLCC e Suezmax sono aumentati rapidamente nell'ultimo mese, a conferma della maggiore fiducia in un settore molto provato nel 2009 dal rallentamento economico. I contratti di VLCC

per il quarto trimestre sono scambiati a noli di Ws 82,5 pari a 39.300 dollari al giorno. Una settimana fa, lo stesso contratto valeva Ws 79,5 o 36.400 dollari al giorno, mentre in marzo il valore era di Ws 76 o 33.800 dollari. I contratti delle VLCC sono regolati sulla base della rotta TD3 del Baltic Exchange che copre 260.000 tonn. di greggio dall'Arabia Saudita al Giappone. Aumenti anche maggiori sono stati registrati per contratti a breve scadenza, anche se i contratti per aprile e maggio hanno subito una contrazione questa settimana poiché i noli sul mercato fisico sono rimasti stazionari. La maggior parte degli operatori si è concentrata sulla crescente disponibilità di navi nel corrente anno e la stagione di manutenzione delle raffinerie, ma il mercato ha dato chiari segnali di vigore. Con 110 carichi di VLCC fissati dal Golfo mediorientale per marzo, circa 15 in più che in gennaio e febbraio, il mercato ha segnato un rafforzamento nelle ultime settimane. I futures hanno avuto una buona partenza e il mercato ha superato le informazioni provenienti dal fisico. I contratti per aprile erano trattati a Ws 90,5 a inizio settimana, e per maggio e giugno a livelli inferiori rispettivamente di Ws 84 e a Ws 79. Le sensazioni migliori hanno convinto molti trader a mostrare interesse nell'acquisto o nella vendita di contratti per l'anno di calendario 2011 per tutti i tipi di petroliere da greggio.

Il settore globale delle petroliere sta emergendo prima del previsto dalla recessione di mercato poiché la forte domanda di greggio dall'Asia e i primi segnali di ripresa dell'economia negli Stati Uniti fanno arrivare al mercato una serie di previsioni ottimistiche. La forza della ripresa del mercato ha colto molti di sorpresa e gli analisti stanno rivedendo al rialzo i titoli azionari delle compagnie armatoriali di petroliere a conferma della svolta del mercato. Se i prezzi del greggio rimarranno in backwardation, questo potrebbe essere il catalizzatore per il quarto ciclo di forte recupero per le petroliere degli ultimi 12 anni. Secondo le previsioni di noti analisti americani, i noli delle petroliere miglioreranno dai livelli del secondo trimestre, nella seconda metà dell'anno e ancora nel 2011, con l'aumentare della domanda di greggio. La ripresa fa seguito ad un 2009 negativo, quando la prima contrazione nei consumi globali di greggio in oltre 28 anni ha fatto crollare i noli spot in molti settori cisternieri dai livelli record del 2008, con lunghi periodi al di sotto dei costi operativi. L'accelerazione del secondo trimestre rappresenta un segnale storicamente positivo per la performance complessiva dell'anno. I noli delle VLCC vicini a 60.000 dollari al giorno in quella che di solito è una stagione debole, confermano che il mercato è equilibrato e la volatilità è nuovamente presente, mentre la velocità ridotta e lo stoccaggio galleggiante rappresentano un rimedio temporaneo contro l'eccesso di capacità di trasporto. Molti armatori temono che le consegne di nuove unità supereranno la domanda con un numero di nuove costruzioni in ordinazione pari al 30% della flotta esistente. Ma gli esperti ritengono che un 25% circa delle petroliere la cui consegna era prevista nel corrente anno subiranno ritardi, un tasso di slittamento superiore ai livelli del 2009 a causa delle difficoltà degli armatori di ottenere i finanziamenti necessari per saldare le rate finali dei contratti di costruzione.

Le ordinazioni di nuove unità da carico secco non sono previste aumentare nel secondo trimestre dell'anno poiché gli armatori stanno adottando un atteggiamento di attesa. Un piccolo aumento dei prezzi rilevato nell'ultimo mese presso i cantieri sudcoreani potrebbe avere ripercussioni sulle ordinazioni di nuove navi, con un abbassamento degli ordinativi poiché molti armatori non saranno disposti ad ordinare a prezzi più alti dei livelli del primo trimestre. I cantieri sudcoreani potrebbero adottare un atteggiamento più rilassato ora che tutti gli spazi per il 2011 sono stati occupati. Sebbene anche molti cantieri cinesi abbiano esaurito gli spazi per il prossimo anno, la loro campagna di marketing non dovrebbe subire lo stesso rallentamento. Per i cantieri giapponesi sono possibili difficoltà a competere sui prezzi a causa della rata di cambio dollaro-yen. Avendo una domanda interna limitata, i cantieri giapponesi rischiano di dover attendere prima di vedere una ripresa dell'attività. Nell'insieme, il secondo trimestre potrebbe segnare una tendenza a rimandare le decisioni con un'attività moderata. Secondo dati recenti, gli ordinativi di bulkcarrier da carico secco hanno raggiunto 105 unità per 9,5 milioni dwt nei primi tre mesi dell'anno, un aumento in termini numerici rispetto alle 102 nuove bulkcarrier commissionate nell'ultimo trimestre 2009.

L'Iraq ha dato il via ad un progetto per la costruzione di un superporto con un investimento di 6 miliardi di dollari che un giorno potrebbe essere annoverato tra i dieci maggiori al mondo e sottrarre lavoro al Canale di Suez, offrendo una valida alternativa di trasbordo ferroviario per i clienti europei. Il governo iracheno ha recentemente assegnato un contratto di progettazione per la nuova struttura, che dovrebbe sorgere a Gran Fao vicino a Basrah, ad un consorzio guidato dalla italiana Technital. Il contratto di costruzione potrebbe essere assegnato nella seconda metà del 2011 e i lavori avranno una durata di quattro anni. La capacità di smistamento annua del porto sarà di 99 milioni di tonnellate e, con una profondità di 17 metri, il canale di accesso sarà abbastanza profondo per accogliere le più grandi navi mercantili esistenti. Il finanziamento verrà fornito da fonti irachene e straniere, sia pubbliche che private. Le infrastrutture comprenderanno una linea ferroviaria che collegherà il Golfo mediorientale al confine turco nel nord del Paese e all'Europa centrale. La compagnia ferroviaria tedesca Deutsche Bahn sarebbe un potenziale partner nel progetto. Questo porto potrebbe essere considerato il decimo più importante del mondo poiché collegherà il Golfo Arabo con il Nord Europa, permettendo alle merci di raggiungere l'Europa via terra più rapidamente che se dovessero transitare dal Canale di Suez e nel Mediterraneo. Ma osservatori della scena portuale irachena sostengono che il progetto può rivelarsi eccessivamente ambizioso data l'incertezza della ripresa economica che il Paese attraversa dall'invasione americana del 2003. Le condizioni non sono ancora mature per un progetto tanto ambizioso. A 22 anni dalla guerra Iran-Iraq, la via d'acqua dello Shatt-al-Arab rimane ingombra dei relitti di 14 navi che non sono ancora state rimosse dopo oltre due decenni. Un altro progetto di un nuovo porto per container, ro-ro e carico generale in Kuwait ha migliori possibilità di raggiungere il

compimento. Si tratterebbe di un sito nelle vicinanze dell'isola di Bubiyan che dovrebbe servire da transito per l'Iraq superando i problemi del paese.