



Genova, 3 Maggio 2010
No. 1429

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

☛ ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 17 (26/30 Aprile 2010)

CISTERNE

I noli sulla rotta dal Medio Oriente all'Asia, la più importante per le **VLCC**, sono leggermente diminuiti a Ws 91,5 o poco più di 50.000 dollari al giorno, dopo che per varie settimane avevano sfiorato Ws 100, pari a circa 60.000 dollari al giorno. Questo è dovuto ad una diminuzione dei carichi dal Golfo Arabo per maggio, tuttavia il mercato è sostenuto da condizioni più ferme per i viaggi dal West Africa agli Stati Uniti dove i noli sono nettamente superiori a quelli dal Medio Oriente. In Atlantico, l'aumento delle importazioni americane e le poche navi disponibili, hanno fatto aumentare i noli da Ws 95 a Ws 109 che equivale a circa 70.000 dollari al giorno. Questo potrebbe far decidere a molti armatori di far zavorrare le loro VLCC verso il mercato dell'Atlantico. Anche lo stoccaggio galleggiante di greggio potrebbe riprendere ad aumentare poiché il *contango* dei prezzi del greggio invoglia i trader a noleggiare VLCC per brevi periodi. Le **Suezmax** hanno avuto una settimana molto attiva in Atlantico e i noli hanno continuato ad aumentare. Per i viaggi dal West Africa al Golfo americano, queste navi hanno ottenuto noli sino a Ws 152,5 pari a circa 50.000 dollari al giorno. La disponibilità di navi per le date richieste è scarsa e il mercato potrebbe registrare nuovi aumenti. Tendenza simile per i mercati del Mediterraneo e Mar Nero, dove gli armatori sono riusciti ad ottenere noli intorno a Ws 135. Per le **Aframax** si annuncia un periodo di depressione con profitti timecharter che a stento coprono i costi operativi. L'arrivo in mercato di nuovo naviglio dai cantieri asiatici e un rallentamento dell'attività di noleggio hanno fatto scendere i profitti di queste navi a circa 8.500 dollari al giorno. Nel primo trimestre sono state consegnate 19 unità che hanno portato la flotta complessiva della Aframax a 848 navi. Molte di queste navi operano nei mercati orientali trasportando carichi da 80.000 tonn. dal sud-est asiatico alla costa orientale australiana, dove i noli sono scesi a circa 3.000 dollari al giorno. L'impatto di queste nuove unità in Nord Europa è meno pesante poiché gli arrivi sono più frazionati, ma gli armatori con navi in Mare del Nord e nel Baltico hanno altro di cui preoccuparsi poiché le navi ice-class non sono più necessarie, e i noleggiatori hanno una scelta più ampia di navi, col risultato di una probabile erosione delle rate di nolo. In Mare del Nord queste navi sono state fissate a Ws 105 pari a circa 10.000 dollari al giorno, e nel Baltico a Ws 115 o circa 24.500 dollari al giorno. In Mediterraneo i noli sono scesi a Ws 107 pari a 8.075 dollari al giorno e le previsioni sono per uno slittamento a Ws 100. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, la scarsità di Medium Range in Mediterraneo e un aumento dei carichi, hanno fatto aumentare i noli del 25% a Ws 190 pari a circa 14.000 dollari al giorno. Per i viaggi con benzina dal Nord Europa al mercato americano, le MR hanno perso qualche punto di Worldscale attestandosi a Ws 165 pari a 9.475 dollari al giorno per il minore interesse dei noleggiatori. Le Large Range 1 impegnate nei trasporti di nafta dal Medio Oriente all'Asia orientale, hanno migliorato a Ws 133 pari a 6.700 dollari al giorno, poiché gli armatori hanno aumentato le loro richieste quando i trader hanno iniziato a fissare più navi del previsto in risposta all'aumento dei prezzi della nafta in Asia, tuttavia i noli rimangono al di sotto dei costi operativi stimati in 8.500 dollari al giorno. Il miglioramento delle LR1 si è esteso alle LR2 che hanno potuto aumentare i noli da Ws 106 della settimana precedente sino a Ws 111 pari a 7.500 dollari al giorno per carichi da 75.000 tonnellate dal Golfo mediorientale al Far East.

CARICO SECCO

Il mercato questa settimana ha dato segno positivo soprattutto grazie ad una forte attività nelle **Capesize** che ha portato le rate ad un notevole rialzo insieme anche ad una discreta attività sul mercato cartaceo. A prova di quanto sopra, la media delle rotte TC per le Capesize nella sola giornata di martedì ha preso circa 6000 usd per arrivare venerdì a circa 38500 dollari al giorno. Nello specifico, il fronthaul si afferma oggi intorno ai 61000 dollari al giorno, mentre per veloci rounds in Atlantico e Pacifico si rivede il gap, assottigliatosi in precedenza, con noli rispettivamente di circa usd 43500 e usd 31500 al giorno. Buona attività e discreti numeri anche sul periodo, soprattutto breve, per il quale si riportano 2 fissati avvenuti nei due bacini di riferimento: in Pacifico la Mv *Kyla Fortune* (170726 dwt del 2001) fissata per 3/5 mesi con dely Cina a usd 38000 al giorno conto Louis Dreyfus, mentre in Atlantico la Mv *Mystic* (170102 dwt del 2008) fissata per 4/6 mesi con dely Mediterraneo a usd 49000 al giorno conto Oldendorff. Anche per le **Panamax** la combinazione di un buon momento per le Capesize e della discreta attività FFA ha portato buoni livelli sui noli e un sentimento di ottimismo generalizzato. Questo grazie anche all'entrata in mercato di diversi carichi sia di grano che iron ore e per la costante domanda di navi per fronthaul che portano i noleggiatori a fissare navi aperte in Far East. La media delle rotte time charter si afferma poco sopra i 31000 dollari al giorno con l'indice BPI a 3900 punti. Nello specifico, vediamo che sullo spot le navi ottengono circa usd 32500 al giorno per round in Atlantico e 30500 usd per round in Pacifico; il fronthaul paga quasi 43000 dollari al giorno contro 19000 per la rotta opposta (backhaul). Attività piuttosto movimentata anche sul periodo, sia breve che lungo, per il quale riteniamo interessante riportare la Mv *Maverick Genesis* (81000dwt nuova costruzione) per consegna Q4 2010 fissata per 3 anni a usd 21000 al giorno da parte di GMI. Sul breve invece riportiamo la Mv *An Ho* (77800 dwt del 2004) fissata per 7/9 mesi a usd 29000 al giorno con consegna pronta Giappone da parte di noleggiatori di Singapore PCL. Questa settimana le rate **Handysize** rimangono abbastanza stabili con un miglioramento in Atlantico ed in Continente. Il Usg/Med vede anche 51000 usd ed in Baltico l'aumento di carichi, specialmente di scrap, favorisce una ripresa dei noli. Il Med Usg è ora sui 17000 dollari. In Pacifico il RV rimane sui 22/22500 usd mentre aumenta l'attività in India nonostante la stagione dei monsoni sia alle porte con livelli sopra i 30000 usd; rimangono comunque molte le navi che decidono di zavorrare per carichi dal Sud America. Il trip out Atlantico/Pacifico riporta 41000 usd ed il trip back è sui 14500/15000 usd. Si vedono parecchi short period, da evidenziare la Mv *Tai Hunter* (55418 dwt del 2007) fissata da Trafigura per 3/5 mesi a 25750 dollari con consegna Cina.

COMPRAVENDITA

Ci sono poche novità nella settimana appena passata in quanto l'attenzione si è focalizzata sull'incidente della piattaforma della BP nel Golfo del Messico. Oltre alla perdita di undici vite umane ci sarà certamente un impatto sullo shipping in quanto la macchia d'olio avvicinandosi sempre più alla costa impedirà l'accesso di navi cisterna nei porti del Texas e della Louisiana. Le rate di nolo soprattutto per le Capesize si sono rafforzate di circa il 15% negli ultimi due giorni e questo porterà certamente un maggior interesse nell'acquisto di navi di questa portata.

🔔 ALTRE NOTIZIE

Il mercato dei prodotti petroliferi puliti ha risentito pesantemente lo scorso anno del rallentamento della domanda di benzina e gasolio da parte di Stati Uniti ed

Europa e dell'arrivo in mercato di un numero record di nuove costruzioni. Tuttavia, previsioni ottimistiche sul futuro a medio termine trovano conferma nei noli timecharter per tre anni in leggero aumento per tutti i settori di queste navi specializzate. I prezzi delle nuove costruzioni sembrano essersi stabilizzati e i valori delle navi di seconda mano stanno già iniziando a salire. Alcuni settori hanno una performance migliore di altri in termini di crescita della flotta. Infatti, la flotta delle Large Range potrebbe ridursi dell'1,3% nel corrente anno, ma nel 2011 la crescita sarà pari al 4,9%. Le Medium Range più piccole potrebbero registrare una diminuzione nei prossimi tre anni poiché le demolizioni supereranno le consegne. Ma i massicci investimenti nelle MR più grandi (45.000-55.000 dwt) daranno luogo alla crescita maggiore nel mercato delle Product Tanker. Infatti, dopo un'espansione del 21,9% nel 2008 e del 17,5% nel 2009, un aumento dell'11% è previsto nel corrente anno e uno più moderato nel 2011 e 2012. La soluzione per assorbire tutto questo naviglio è l'espansione della raffinazione in Medio Oriente, India e Cina per soddisfare la crescente domanda interna di gasolio e benzina. Raffinerie di nuova concezione ed efficienza renderanno i prodotti petroliferi di Cina e India competitivi nel mercato dell'export e favoriranno i trasporti più a lunga distanza per il traffico dei prodotti petroliferi. Per il momento, la Cina esporterà più prodotti e si vedrà una maggiore domanda dall'Europa con la ripresa economica. E la crescita dell'industria petrolchimica in Cina avrà come conseguenza un deficit di nafta che potrebbe essere importata dall'Europa. Non è ancora chiaro quanta nuova capacità di raffinazione arriverà in mercato. Il potenziale è di 25 milioni di barili al giorno dal 2010 in 54 paesi, ma per effetto di cancellazioni e ritardi potrebbe non superare i 5,7 milioni b/g in 25 paesi.

Il volume di greggio iraniano immagazzinato su grandi petroliere è aumentato del 27% nelle ultime due settimane, da 3,5 a 4,5 milioni di tonnellate. Il quantitativo elevato è in parte dovuto alla chiusura stagionale della maggior parte delle raffinerie asiatiche in grado di lavorare il greggio pesante iraniano, ma anche alla crescente riluttanza a trattare con l'Iran da parte di molti Paesi e compagnie petrolifere. Sono ora 16 le VLCC e Suezmax, tutte di proprietà della National Iranian Tanker Co., impiegate nello stoccaggio al largo delle coste asiatiche, del Medio Oriente e nel Mar Rosso. La notizia che tre VLCC della Frontline sarebbero state noleggiate alla NITC per tre mesi di stoccaggio al nolo di 65.000 dollari al giorno, non ha avuto conferma dagli interessati. L'Iran, al quinto posto nel mondo tra i Paesi esportatori di petrolio, anche in passato ha preferito impiegare VLCC per lo stoccaggio, piuttosto che limitare la produzione nel periodo di calo stagionale della domanda. Il costo elevato per rallentare la produzione, insieme alla mancanza di capacità di stoccaggio su terraferma, limitata base di clienti, e un prezzo del greggio in aumento, ha reso lo stoccaggio galleggiante una scelta quasi obbligata. Il costo dello stoccaggio su una VLCC è salito a un dollaro a barile nel giro di un mese, mentre il prezzo del greggio è passato da 70 a 80 dollari a barile nell'ultima settimana. Inoltre, l'Iran non accetta il prezzo che viene offerto per il greggio di qualità pesante, nella speranza che aumenti e si possano vendere i

carichi, come è avvenuto nel 2008. Il grosso punto interrogativo è quanto le sanzioni pesino sull'Iran. La International Energy Agency ha rilevato nel suo rapporto di marzo che il minore interesse all'acquisto ha fatto scendere la produzione in Iran di 60.000 barili al giorno, a 3,7 milioni di b/g nel mese di febbraio. La minaccia di ulteriori sanzioni sembra influenzare anche i termini di credito per le vendite.

I primi contratti di futures per petroliere sono stati regolati nelle ultime cinque settimane sulla base di un prezzo fisso in dollari per tonnellata metrica, una svolta importante che potrebbe segnare la fine del riferimento alla Worldscale nella contrattazione dei derivati di petroliere. In precedenza, le controparti hanno esitato ad adottare soluzioni per minimizzare le difficoltà legate alla Worldscale e così aumentare la liquidità, la trasparenza e l'interesse nel settore dei derivati di petroliere che è attivo da otto anni. I primi contratti in dollari per tonnellata hanno riguardato la rotta TC2 del Baltic Exchange per petroliere Medium Range che trasportano prodotti puliti da Rotterdam a New York. Ma dalla prossima settimana la procedura dovrebbe estendersi ai contratti per VLCC e nei prossimi mesi a tutte le altre categorie di petroliere. I primi contratti sarebbero stati gestiti da un solo broker, ma molti più operatori stanno già muovendosi sulla stessa strada. La NOS Clearing che tratta l'80% circa di tutti i futures di petroliere, ha dichiarato che vi era un forte interesse a dare il via al nuovo sistema.

Le ultime petroliere a scafo singolo ancora in attività usciranno probabilmente di scena verso la fine dell'anno. Nel settore delle VLCC, la presenza di navi a scafo singolo è ancora notevole, ma l'impatto sui mercati dei noli è limitato. Infatti, su 88 navi solo 43 sono ancora in attività pari a meno del 10% della flotta. Già sette VLCC sono state demolite dall'inizio dell'anno, ma nella seconda metà dell'anno quando la convenzione Marpol sarà in piena applicazione, le petroliere a scafo singolo si dirigeranno in gran numero verso i centri di demolizione in India, Cina e Bangladesh. Ma anche questo potrebbe rappresentare un problema, poiché nel quarto trimestre potrebbero essere una trentina le VLCC che si dirigeranno verso la demolizione. Non è certo che i demolitori saranno in grado di gestire questo volume poiché sono necessari da 50 a 60 giorni per demolire una di queste navi. Inoltre, la mancanza di liquidità per acquistare tante navi da demolire potrebbe rappresentare una ulteriore difficoltà per molti demolitori.

Il 15% circa degli ordinativi di navi da carico secco potrebbe risultare completamente cancellato poiché i cantieri di nuova o recente costituzione in Cina rischiano la chiusura per la mancanza di finanziamento. E' quanto sostiene la banca di investimento americana Cantor Fitzgerald nel suo rapporto trimestrale di previsione. L'accesso ristretto al credito per le compagnie armatoriali meno importanti, unitamente ad una riduzione dell'attività di ordinazione, potrebbero creare problemi di liquidità per i cantieri, molti dei quali potrebbero registrare ulteriori ritardi nella costruzione di navi o la completa chiusura. Quasi il 20% di

tutte le navi da carico secco risultano in ordinazione presso cantieri in costruzione o di recente costituzione, tra cui il 26% dell'orderbook di Capesize per il 2010 e il 24% di quelle programmate per consegna nel 2011. Questo scenario eviterà la completa catastrofe che sarebbe avvenuta se l'intero orderbook fosse stato consegnato come da programma, ma un eccesso di navi sarà sempre un problema per il mercato delle rinfuse secche nel medio termine, poiché la crescita della flotta delle bulkcarrier sarà del 15,5% nel 2010 e del 16,1% nel 2011, dopo aver registrato il 9,9% di aumento nel 2009. L'aspettativa eccessivamente ottimistica per la domanda di minerale di ferro, un alto numero di consegne di nuove costruzioni e una caduta delle demolizioni navali, hanno portato la Cantor a rivedere al ribasso le sue previsioni di profitto per le Capesize a 32.000 dollari al giorno nel 2010, contro una precedente previsione di 36.000 dollari. Nonostante uno slittamento delle consegne di nuove costruzioni del 40-50% nel primo trimestre, un record di 47 Capesize sono entrate in servizio nel periodo. Demolizioni ridotte e consegne record di nuove unità hanno fatto espandere il settore delle Capesize del 20% annuo circa dall'estate 2009. Questi elementi, unitamente alla decisione di Vale di assicurarsi il proprio fabbisogno di trasporto, rendono poco ottimisti sui noli delle Capesize nei prossimi 12-18 mesi. In contrasto con quanto previsto per le Capesize, la Cantor Fitzgerald ha rivisto al rialzo le sue aspettative di profitto per le bulkcarrier più piccole. Le Panamax potrebbero registrare profitti di circa 28.000 dollari al giorno nel secondo trimestre 2010, per scendere a 24.000 dollari nell'intero anno. Le Handymax hanno il maggiore potenziale di crescita, con 25.000 dollari al giorno nel secondo trimestre, da una precedente stima di 18.000 dollari.

Più del 10% della flotta mondiale di 1.165 petroliere per gas di petrolio liquefatto rimane inattiva per le condizioni depresse del mercato dei noli e la scarsa domanda. La metà circa delle 119 gasiere ferme supera i 30 anni di età ed è candidata alla demolizione poiché la domanda di propano e butano deve ancora riprendersi dalla recessione dello scorso anno. Dall'inizio dell'anno, 10 gasiere sono state vendute per demolizione, per una capacità di 224.000 metri cubi, tra cui due VLGC costruite negli anni '80 e '90. Si prevede che nell'intero anno più di un milione di metri cubi di capacità LPG verrà demolito, su una capacità globale di 18,8 milioni di metri cubi. La grande maggioranza delle LPG inattive sono troppo piccole per essere usate per lo stoccaggio temporaneo o permanente, poiché hanno una capacità inferiore a 20.000 m.c., la dimensione minima per lo stoccaggio. La metà circa delle 20 grandi gasiere (40.000-60.000 m.c.) è inattiva per il calo nel corrente anno dei carichi transatlantici di LPG e ammoniaca. Per contro, un aumento dei carichi di LPG dal Medio Oriente in questo mese ha fornito impiego alla maggior parte della flotta globale di 142 VLGC.

La mancata consegna di jet fuel agli aeroporti europei, per la sospensione del traffico aereo dovuta all'eruzione vulcanica in Islanda, probabilmente favorirà i noli delle petroliere pulite. E' infatti possibile un aumento dei fissati per stoccaggio, sebbene tutto dipenderà da quello che le raffinerie regionali decideranno di fare

con il loro jet fuel. Si ha notizia di almeno un trader che ha noleggiato una petroliera Large Range 2 per stoccare jet fuel per due o tre mesi nell'area di Le Havre, e vari altri fissati sono riportati nella regione per carichi non specificati. L'Europa normalmente consuma 1,2 milioni di barili al giorno di jet fuel ma le interruzioni del traffico aereo hanno tagliato la domanda e gonfiato gli stock. La domanda di stoccaggio galleggiante per jet fuel nell'Europa nord occidentale, ha prodotto un livello senza precedenti di petroliere noleggiate lo scorso anno per lo stoccaggio di greggio e prodotti petroliferi puliti. Se le raffinerie europee trasformeranno l'eccesso di jet fuel in distillati, le eccedenze in mercato potrebbero anche in questo caso aumentare, potenzialmente spingendo al ribasso i prezzi e le rate di nolo per prodotti puliti. La situazione si chiarirà solo nei prossimi giorni, dopo che raffinerie, trader, noleggiatori ed armatori avranno superato gli avvenimenti della settimana scorsa.

Le compagnie armatoriali di petroliere quotate in borsa hanno dominato nelle vendite di navi sul mercato dell'usato. Dopo mesi di attesa, le compagnie armatoriali con disponibilità di cassa hanno sempre più interesse nelle navi di seconda mano e i volumi della compravendita potrebbero superare entro giugno i livelli complessivi del 2009. Dopo la notizia che la Saga Tankers, una compagnia recentemente costituita con l'appoggio dell'investitore marittimo Arne Blystad, intendeva raccogliere fondi per acquistare sino a quattro VLCC, una prima vendita è emersa in mercato. La Saga Tankers avrebbe pagato 64,5 milioni di dollari per la *Sanko Unity* di 298.920 tdw, a doppio scafo, costruita nel 2000. Per i suoi armatori, la Sanko Steamship, si tratta della terza volta che la nave viene impegnata negli ultimi 12 mesi. E' caduta sui soggetti due volte, l'ultima con acquirenti indonesiani per 63 milioni di dollari nell'ottobre scorso. Il prezzo migliore riflette il rafforzamento dei valori delle navi, e una VLCC di dieci anni è ora valutata a 65 milioni di dollari, dai 59 milioni di fine 2009. Dall'inizio dell'anno, sono state vendute 106 petroliere, pari a due terzi del volume del 2009, quando 154 navi cambiarono proprietà.

Il Germanischer Lloyd ha deciso di offrire agli armatori l'opportunità di allungare i periodi tra le visite di classe, in base ad un nuovo schema aperto a tutti i candidati che ne abbiano i requisiti e che potrebbe ridurre significativamente i costi operativi durante la vita attiva della nave. Altre società di classifica, come Lloyd's Register e ABS, stanno conducendo progetti pilota, ma il GL è il primo ad aver completato le prove ed introdotto i nuovi programmi delle visite di classe nei suoi regolamenti. Questo permetterà ad ogni armatore di navi classificate dal Germanischer Lloyd di avere ispezioni in bacino ogni sette anni e mezzo invece che ogni cinque anni, a condizione che la relativa autorità marittima approvi e altri requisiti siano osservati. Liberia, Germania, Antigua e Barbuda hanno sino ad ora accettato il programma del GL. Dieci portacontainer hanno preso parte alle prove che hanno comportato controlli in acqua ogni due anni e mezzo e successivamente una sosta in bacino alla scadenza dei sette anni e mezzo. Questo significa che una nave potrà

limitare le soste in bacino a tre soltanto durante una vita attiva media, piuttosto che subirne quattro o cinque. Sino ad ora, una scadenza di cinque anni era obbligatoria e considerata essenziale per la corretta manutenzione delle navi. Ma quattro anni fa, Lloyd's Register e Maersk hanno dato il via a una serie di test per dimostrare che le navi con adeguato rivestimento non richiedevano ispezioni in bacino tanto frequenti. Le autorità britanniche, danesi e di Singapore hanno già dato la loro approvazione. Il mese scorso, ABS aveva dato il suo benestare per estendere i periodi di drydock per 14 portacontainer di Maersk in base ad un programma pilota approvato dai tre stati di bandiera.

Considerata la situazione economica corrente e il suo impatto sull'industria armatoriale, l'Autorità del Canale di Panama ha deciso di rimandare al gennaio 2011 l'aumento dei pedaggi che aveva deciso di mettere in atto dal corrente anno, ma la nuova struttura dei prezzi comporterà un rincaro sino al 16%. Le compagnie di linea a container, che oggi rappresentano oltre la metà dei proventi annui del canale di 2 miliardi di dollari, hanno ottenuto una nuova struttura di costo che risponde alle critiche verso un sistema che addebita un pedaggio fisso basato sulla capacità ma non tiene conto dei livelli di utilizzazione. In base alla nuova proposta, le compagnie di linea continueranno a pagare un pedaggio fisso basato sulla capacità di trasporto della nave, ma dovranno pagare anche 8 dollari per ogni container carico, mentre i vuoti che verranno riposizionati non pagheranno la nuova tariffa. Il pedaggio variabile comporterà un aumento di 2 dollari per teu della tariffa esistente di 72 dollari per teu addebitata sulla capacità di trasporto delle portacontainer che transitano nella via d'acqua. Il nuovo sistema sarà più attraente per i clienti in un periodo di recessione economica, quando le navi transitano con un minore livello di utilizzazione, oltre ad essere vantaggioso per i viaggi di ritorno. Per contro, durante i periodi di boom economico, quando le navi viaggiano alla piena capacità, la nuova struttura risulterà in maggiori profitti per il Canale. In pratica, il Canale dividerà il rischio con i clienti. Le portarinfuse secche saranno le navi che avranno l'onere maggiore, a conferma della domanda in aumento da questo settore da quando nel 2009 fu introdotto l'ultimo aumento dei pedaggi. Gli armatori avranno tempo sino al 27 maggio per sottoporre proposte di emendamento alla nuova struttura dei pedaggi.