



Genova, 17 Maggio 2010

No. 1431

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 19 (10/14 Maggio 2010) CISTERNE

La ripresa di attività nella settimana in esame, ha permesso agli armatori di **VLCC** di ritornare a un livello di nolo sino a Ws 75 per i viaggi dal Medio Oriente all'Asia. Per le destinazioni occidentali queste navi sono state fissate intorno a Ws 52, mentre dal West Africa al Golfo americano il nolo è stato di circa Ws 85. Anche le **Suezmax** hanno ottenuto sensibili miglioramenti, grazie ad un flusso di carichi in Africa occidentale che ha fatto aumentare i noli sino a Ws 127,5 dai precedenti Ws 107,5. Dal Mediterraneo-Mar Nero per UK Cont. queste navi sono state fissate a Ws 120. Le **Aframax** hanno registrato un balzo dei noli praticamente in tutte le aree di attività, poiché gli armatori hanno approfittato del nervosismo dei noleggiatori, preoccupati dei possibili effetti del versamento di greggio nel Golfo americano, riuscendo a spuntare noli più alti. In Mediterraneo si è avuto l'aumento maggiore sino a Ws 170 pari a circa 33.250 dollari al giorno e la scarsità di navi disponibili fa prevedere che queste condizioni prevarranno per qualche tempo. Nel Baltico i noli sono saliti di 58 punti Worldscale, a Ws 148 pari a 44.343 dollari al giorno base timecharter, e nei Caraibi sono addirittura raddoppiati nell'ultima settimana attestandosi a Ws 175 pari a 24.910 dollari al giorno. Molte Aframax sono state fissate per viaggi dal Nord Europa agli Stati Uniti e la situazione è difficile al punto che i noleggiatori stanno pensando di ricorrere alle Suezmax. Le **Product Tanker pulite** hanno visto raddoppiare in due settimane i noli delle Large Range 1 per i viaggi con nafta dal Medio Oriente al Giappone, saliti a Ws 155 pari a 12.000 dollari al giorno, in confronto a 6.000 dollari di inizio mese. Anche le LR2 hanno visto salire i noli per gli stessi viaggi a Ws 130 equivalente a 13.470 dollari al giorno e le Medium Range hanno migliorato i noli precedenti a Ws 290, pari a 15.000 dollari al giorno, per i viaggi con gasolio dal Medio Oriente all'Africa orientale infestata dai pirati, dove i noleggiatori sono costretti a pagare un premio rispetto ai viaggi verso l'Asia.

CARICO SECCO

Settimana caratterizzata da un generale sentimento ottimistico e da una crescita dei noli trascinati in particolare dal segmento delle **Capesize**. Sono infatti queste ultime ad essere oggetto di una forte ascesa dei livelli, con le rate che si vedono quasi raddoppiate rispetto alla metà di Aprile. Per le Capesize, la media delle rotte TC ha raggiunto venerdì quasi i 50.000 dollari al giorno con l'indice BCI a 4804 punti. Nello specifico, il fronthaul si afferma intorno ai 75.000 dollari al giorno, mentre per veloci rounds in Atlantico e Pacifico si registrano rispettivamente usd 53.000 e 46.000 al giorno. Discreta attività sul periodo soprattutto breve fino a sei mesi per il quale si riporta la Mv *Harmonous* (174000 dwt del 2007) fissata conto Swiss Marine per 5/7 mesi a usd 41.000 al giorno base consegna Far East. Anche le **Panamax** hanno avuto una settimana decisamente positiva con il mercato affermatosi in entrambi i bacini di riferimento. La media delle rotte time charter raggiunge quasi i 35.000 dollari al giorno, con il mercato atlantico che si rafforza in attesa di una ulteriore spinta data dai nuovi carichi di grano in uscita dal Sud America. Sono molto forti le rotte di fronthaul, specialmente per i viaggi con caricazione in Baltico in rotta via Suez/Aden per il Far East che vedono quasi 50.000 dollari per navi aperte in Continente. Per veloci round rispettivamente in Atlantico e Pacifico le Panamax vedono rispettivamente usd 38.500 e 33.000 circa al giorno. Come per le sorelle maggiori, vi è stata una interessante attività sul periodo soprattutto breve e fino ad un anno, per il quale si riporta il fissato della Mv *Ym Rightness* (77000dwt del 2004) fissata per 8/10 mesi con

consegna giugno in Mediterraneo a usd 32.750 al giorno. Su base anno e con consegna Pacifico si riporta che Norden ha fissato la Mv *Genco Beauty* (73600dwt del 1999) a usd 27.000 al giorno con consegna Cina e date pronte. Anche per il settore delle **Handymax-Supramax** la settimana è stata piuttosto positiva nonostante il mercato indiano stia per entrare in pieno nella stagione dei monsoni che porterà ad una notevole diminuzione dei traffici da/per i porti indiani, soprattutto West Coast. Rimane molto forte il mercato in Atlantico con l'uscita dal UsGulf per Continente o Mediterraneo che paga circa 57.000 dollari al giorno (20/21.000 la rotta opposta), mentre il viaggio sul Far East per navi aperte in Mediterraneo e caricazione in Bsea si afferma a circa usd 45.000 al giorno. Attività sicuramente più movimentata sullo spot piuttosto che sul periodo, ma ciononostante si sono visti alcuni fissati interessanti per periodi brevi fino a 6 mesi. A questo proposito, si riporta la Mv *Far Eastern Venus* (53500dwt del 2006) fissata per 3/5 mesi a usd 27.000 al giorno con consegna Cina e per conto di noleggiatori norvegesi K2 Shipping.

COMPRAVENDITA

A fronte di una attività di ordinazione di nuove unità sempre alquanto sostenuta, si registra un rallentamento nelle navi usate; uno dei possibili motivi potrebbe essere il prezzo richiesto dai venditori che, si rammenta, si è costantemente rafforzato da diversi mesi a questa parte. A titolo di riferimento, si può evidenziare la cessione al gruppo greco Dryships della Panamax MV "*GEMINI S*" (75.206 DWT - Costr. 2009 Hudong) ad un prezzo intorno a 43 Mil di USD; degni di nota anche i livelli raggiunti dalle Handysize come dimostra la compravendita della MV "*PALAWAN*" (32.029 DWT - Costr. 2007 Hakodate) conclusa a 28 Mil di USD. Nel settore Tankers si riporta qualche affare in più rispetto alle ultime settimane; tuttavia la notizia più importante, è che un gruppo di investimento americano ha messo sotto soggetti 3 x 159.000 DWT (MT "*DILONG SPIRIT*" - "*SHENLONG SPIRIT*" - "*JIALONG SPIRIT*" - Costr. 2009 BOHAI) ad un livello di circa 70,5 Mil di USD ciascuna. Le demolizioni, complici le incertezze sul costo del ferro ed i prossimi monsoni, hanno subito per la seconda settimana di fila una battuta di arresto portando i livelli attuali intorno a 400 USD per Ldt.

🔍 ALTRE NOTIZIE

Al seminario della Intertanko che si è tenuto a Londra venerdì 7 maggio, consulenti ed esperti oltre ad esponenti del mondo dello shipping, hanno espresso il parere che per la flotta globale di petroliere si starebbe delineando uno scenario di domanda preoccupante e di fondamentali incerti, mentre il settore sta attraversando un periodo di intensa espansione della capacità. Gli ultimi 40 anni sono stati caratterizzati da un collasso della domanda, eccesso di petroliere e noli ridottissimi negli anni '70, seguiti da una debole ripresa del mercato negli anni '80 con noli al livello dei costi operativi per quattro anni, a cui ha fatto seguito una leggera ripresa negli anni '90. Dopo un alternarsi di crescita e recessione nell'ultimo decennio, era in prospettiva un nuovo superciclo di 40 anni, tuttavia importanti cambiamenti negli ultimi 30 anni, con compagnie petrolifere e traders che noleggiavano l'80% delle petroliere dal mercato spot, mettono gli armatori indipendenti in una posizione commerciale molto più forte. Per le petroliere più grandi è prevista per il corrente anno una ripresa modesta, ma i noli potrebbero indebolirsi dopo il 2010, con un record di 900 nuove petroliere in ordinazione e un

picco delle consegne nel 2011. Le previsioni di produzione petrolifera sono rese incerte da rischi geopolitici in paesi importanti, in particolare Russia, Venezuela e Nigeria, mentre l'instabilità finanziaria in Europa rappresenta una minaccia alla ripresa economica globale.

Lo stoccaggio galleggiante iraniano è aumentato del 28% in due settimane ad un record di 5,8 milioni di tonnellate, o 42,5 milioni di barili, impiegando 21 VLCC, quattro in più di due settimane fa. L'Iran ha aumentato la produzione di greggio in aprile di 70.000 barili al giorno pari a 3,75 milioni di barili al giorno, secondo la International Energy Agency, ma a causa della minaccia delle sanzioni e dei termini di vendita poco attraenti, molto del greggio è rimasto invenduto. I volumi sono previsti aumentare fino a che la domanda da parte delle raffinerie non migliorerà o la compagnia petrolifera nazionale non abbasserà i suoi prezzi di vendita. L'Iran è il quinto maggiore esportatore mondiale di greggio e avendo limitata capacità di stoccaggio su terraferma, sta accumulando greggio a bordo di petroliere dalla fine di marzo. Dall'inizio dell'anno al problema del greggio invenduto, si è aggiunta la generale tendenza da parte degli acquirenti di greggio a ridurre o addirittura cancellare i loro contratti di acquisto. Da notare che l'Iran è il solo importante fornitore della Cina ad aver subito una riduzione dei volumi contrattuali nel corrente anno. Raffinerie giapponesi, sudcoreane e indiane hanno anch'esse ridotto o cancellato contratti con l'Iran per il 2010. Tutte le 21 VLCC e la Suezmax impiegate nello stoccaggio galleggiante sono di proprietà della National Iranian Tanker Co., la cui flotta consiste di 29 VLCC. I volumi dello stoccaggio di greggio superano i livelli del maggio 2008, quando 20 VLCC erano impiegate nel picco massimo di utilizzo, mentre ora coinvolgono il 3,8% della flotta globale di 546 unità. Complessivamente, sono 46 le VLCC utilizzate per lo stoccaggio, di cui otto nel Golfo americano, e i prezzi del greggio in *contango* potrebbero far aumentare ancora i volumi.

Se la strategia della compagnia mineraria brasiliana Vale di trasportare la maggior parte del suo minerale dal Brasile alla Cina su navi di proprietà avrà successo, potrebbe virtualmente essere eliminata la rotta *fronthaul* sul mercato spot, con serie conseguenze per i noli delle circa 1.000 bulkcarrier da 100.000 dwt e oltre. La rotta *fronthaul* Brasile/Cina è non solo quella dove i noli sono più alti, ma è anche un importante elemento trainante per i noli spot delle Capesize. Sulla base di analisi recenti e calcolando quattro viaggi di ritorno all'anno, la sola flotta delle nuove costruzioni potrebbe sostituire più di 160 fissati *fronthaul* ogni anno. Il viaggio di ritorno è di circa 90 giorni, ma la congestione resta un problema sia ai porti brasiliani che a quelli cinesi e comporta un ritardo per le navi. Lo scorso anno, Vale ha noleggiato 103 delle 250 Capesize fissate sul mercato spot per caricare ai porti brasiliani. Ora che Vale dispone di una propria flotta e ha contratti di trasporto in essere, i suoi noleggi sul mercato spot sono stati solo quattro dall'inizio dell'anno, sulle 70 Capesize che hanno caricato minerale dai terminali in Brasile, una grossa differenza dallo scorso anno quando, insieme a BHP Billiton e Rio Tinto, si

confermò come uno dei maggiori noleggiatori di bulkcarrier Capesize. Complessivamente, dall'inizio dell'anno, 446 Capesize sono state noleggate sul mercato spot. BHP Billiton ne ha noleggate 61 e Rio Tinto 69. Nel 2008, quando Vale vendeva tutto il suo minerale su base fob e non doveva provvedere al trasporto, i suoi fissati spot di Capesize furono 10 soltanto.

La compagnia mineraria brasiliana Vale, ha impegnato una stima di 9,3 miliardi di dollari per sviluppare una flotta di proprietà, portando avanti il suo progetto di controllare il suo intero fabbisogno logistico di trasporto entro i prossimi tre anni. L'ultimo acquisto è quello di cinque VLCC dalla compagnia saudita Vela International Marine che verranno convertire in VLOC presso un cantiere asiatico. Con queste navi, e quando tutte le nuove costruzioni verranno consegnate, la flotta di proprietà o controllata da Vale raggiungerà 50 unità per circa 14,9 milioni dwt, uno degli investimenti più importanti da quando il governo del Qatar investì 7,5 miliardi di dollari per la sua flotta di 25 metaniere Q-Flex. L'impegno finanziario di Vale copre il costo di acquisto e conversione delle VLCC, 28 nuove costruzioni VLOC ora in costruzione presso cantieri asiatici e 10 navi di seconda mano acquistate dall'inizio del 2009. E' anche compreso un contratto a viaggi consecutivi per 25 anni firmato con la sudcoreana STX Pan Ocean del valore stimato in 5,8 miliardi di dollari. La prima delle nuove VLOC entrerà in servizio entro 12 mesi e le restanti arriveranno in mercato entro il 2012. La maggior parte di queste navi verrà impiegata sulla rotta dal Brasile alla Cina, il mercato a maggiore crescita per il minerale brasiliano.

La riduzione della velocità di navigazione da 14 a 12 nodi per le Product tanker, potrebbe far aumentare la capacità necessaria nella flotta globale dall'11 al 14%, secondo un recente studio di noti analisti londinesi. In questo modo, per la flotta delle 1.200 Medium Range potrebbe rendersi necessario un aumento della capacità del 13%, mentre per le Handysize l'aumento sarebbe dell'11%. Per le Large Range 1 e 2, che ammontano a 470 unità, potrebbe essere necessario un aumento del 14% dopo la riduzione della velocità. Il settore delle Product Tanker è nuovamente interessato da un elevato volume di consegne di nuove unità nel 2010, contro una domanda incerta, dopo che esportazioni e importazioni da importanti aree di consumo in Europa e Nord America hanno subito una pesante contrazione nel 2009. Circa 45 Medium Range in meno sono state necessarie nel 2009 in seguito alla minore domanda tonnellate-miglia e riduzione dei tempi di attesa ai porti. L'unica area di mercato che ha mostrato una robusta tendenza al rialzo è quella delle esportazioni di prodotti verso i Paesi africani, dove tuttavia i ritardi portuali comportano grossi esborsi di controstallie. Le MR hanno registrato un pesante eccesso di capacità e sono sotto pressione con profitti medi di 9.600 dollari al giorno nel primo trimestre 2010, che tuttavia sono due volte la media per il terzo trimestre 2009 di 4.800 dollari al giorno, uno dei periodi peggiori in oltre 10 anni. Più di 140 nuove MR sono state consegnate nel 2009 e altre 190 (con una capacità unitaria da 25.000 a 85.000 dwt) sono attese nel corrente anno, mentre solo 600.000 dwt sono

previsti essere demoliti. La percentuale deadweight di Product Tanker che potrebbe non essere consegnata entro le date in origine previste, nella restante parte del 2010, è calcolata nel 27% per le MR, 32% per le Large Range e 46% per le Handysize. La flotta delle Product tanker è molto moderna con il 70% costruito dopo il 2000, per cui la demolizione non avrà effetti tangibili sulla sua consistenza.

I volumi di greggio lavorato nelle raffinerie a livello mondiale nel secondo trimestre dell'anno sono stimati in 73,3 milioni di barili al giorno, 370.000 barili in più di quanto previsto un mese fa. La previsione, che supera di 450.000 barili al giorno i volumi del primo trimestre, si basa in parte sull'attesa ripresa della domanda di benzina e diesel negli Stati Uniti, ma la domanda di prodotti petroliferi nel 2010 per i Paesi membri dell'OCSE rimarrà invariata rispetto alle precedenti stime, a 45,4 milioni di barili al giorno, leggermente inferiore ai 45,5 milioni b/g del 2009. In Nord America, il crescente consumo di carburanti petrolchimici ha causato una crescita minima nel primo trimestre della domanda di prodotti petroliferi su base annua, a 23,5 milioni b/g, arrestando il declino iniziato nel secondo trimestre 2007. La domanda europea di prodotti petroliferi è diminuita del 2,5% su base annua in marzo ed è prevista in 14,4 milioni b/g nel corrente anno, in calo dai 14,5 milioni b/g del 2009. La domanda globale di greggio è stimata in 86,4 milioni b/g, l'1,6% in più sul 2009. La crescita dovrà derivare interamente da paesi che non sono membri dell'OCSE. Per i paesi OCSE non è prevista, per il quinto anno consecutivo, alcuna crescita della domanda nel 2010. Se le previsioni della IEA si riveleranno esatte, il futuro potrebbe essere meno positivo per gli armatori di petroliere. Inoltre, se l'Opec continuerà a produrre ai livelli correnti di 29,1 milioni b/g, gli stock dell'OCSE rimarranno intorno a 60 giorni di fornitura nel 2010 mentre l'Opec ha come obiettivo 52-54 giorni.

Il consumo di greggio e prodotti petroliferi della Cina (produzione delle raffinerie più importazioni netta di greggio), sta frenando, con un aumento su base annua del 12,5% in marzo, in confronto a massicci aumenti del 20% nei precedenti quattro mesi. I maggiori aumenti sono stati rilevati per la nafta che è aumentata del 38% in marzo, ma anche per il gasolio che è salito del 20,4%. La International Energy Agency ha attribuito la caduta della domanda di benzina ai ristretti margini interni che hanno visto le raffinerie aumentare le esportazioni in previsione di maggiori prezzi locali per benzina e gasolio, annunciati a metà aprile. In India, le vendite di prodotti petroliferi sono diminuite dell'1% in marzo, poiché le forniture locali di gas naturale, come anche le importazioni di gas naturale liquefatto, continuano a sostituire la nafta e il fueloil residuo come fonte di energia. Tuttavia, la domanda di combustibili per usi domestici, agrari e trasporti, è aumentata, sostenuta da un aumento del 29% nelle vendite di automobili che rende l'India il secondo mercato automobilistico a più rapida espansione nel mondo, dopo la Cina.

Una delle strategie che dovrebbero contribuire ad isolare le compagnie armatoriali greche dal caos finanziario nazionale degli ultimi anni è il crescente interesse in

petroliere e bulkcarrier, e la limitata esposizione verso i mercati delle portacontainer, particolarmente colpiti dalla crisi economica globale. Le compagnie greche hanno avuto un ruolo importante nel guidare ed orientare negli ultimi anni i mercati delle petroliere. La quota sotto controllo greco della flotta di petroliere è cresciuta negli ultimi 15 anni da 287 navi nel 1995 alle oltre 642 correnti. Mentre la loro quota di mercato cresceva, gli armatori greci si sono affermati tra i più esperti e saggi operatori in un mercato notoriamente molto volatile. I problemi finanziari nazionali non hanno rallentato l'attività dei greci nel mercato della compravendita nel corrente anno che è stato particolarmente attivo, dopo la recessione del 2009. Le compagnie greche sia pubbliche che private sono state tra le più attive nell'assegnare ordinativi ai cantieri estremo-orientali nel corrente anno, in particolare di Suezmax, con 45 unità di questo tipo in consegna sino al 2013. Mentre i fondi privati delle famiglie amatoriali greche sono stati il mezzo tradizionale con cui la comunità marittima greca ha stabilito la sua presenza in campo marittimo, i greci hanno fatto ricorso anche al finanziamento pubblico. Delle 34 compagnie armatoriali che tra il 2005 e il 2009 sono state quotate in borsa, 20 erano greche. Il ruolo crescente è continuato nel corrente anno, quando circa 740 milioni di dollari, dei 2 miliardi di dollari di fondi pubblici complessivi, sono stati raccolti con successo da compagnie greche. Pur essendo state colpite dal brusco calo dei traffici mondiali in seguito alla crisi finanziaria globale, le compagnie marittime pubbliche greche si trovano ben piazzate per trarre beneficio dai segnali emergenti di ripresa dei traffici mondiali.

Il greggio trasportato su grandi petroliere dalla regione dell'Atlantico all'India nei primi quattro mesi dell'anno ha raggiunto 16,6 milioni di tonnellate, il doppio rispetto allo stesso periodo del 2009, poiché i trader hanno reperito forniture aggiuntive per le nuove raffinerie da Angola, Nigeria, Brasile e Venezuela. Il 29% circa di tutte le importazioni di greggio dell'India provengono dalla regione dell'Atlantico, in confronto al 62% o 35,5 milioni di tonnellate dal Medio Oriente nei primi quattro mesi dell'anno. Un 3% circa è stato reperito dall'area del Mediterraneo e un altro 4% dall'Asia sudorientale. Le raffinerie indiane hanno potuto acquistare più greggio leggero in Atlantico che in Medio Oriente, dominato dalle limitazioni alla produzione decise dall'Opec. I trader possono anche approfittare delle differenze di prezzo tra greggio dell'Atlantico e del Medio Oriente, poiché le nuove raffinerie hanno una maggiore flessibilità sul greggio che possono trattare. La variazione delle forniture di greggio ha fatto aumentare la domanda di VLCC per le caricazioni in Atlantico in un periodo in cui si è verificata una carenza di petroliere nella regione, per cui si è visto un maggiore movimento di VLCC dall'Atlantico verso est. Ma poiché un minore quantitativo di greggio mediorientale si è mosso verso ovest, meno VLCC possono dare disponibilità in Atlantico per trasportare i volumi crescenti dalla regione verso l'Asia, per cui le VLCC devono zavorrare sino all'Atlantico e questo sostiene i noli di mercato. Il consumo di greggio dell'India è salito del 5% a 3,36 milioni di barili al giorno nel primo trimestre, da 3,19 milioni b/g nello stesso periodo dello scorso anno. L'India

deve importare tre quarti del suo fabbisogno di greggio poiché ha una produzione interna di 800.000 b/g. I consumi sono previsti aumentare di un altro milione b/g nei prossimi tre anni poiché un livello corrispondente di capacità di raffinazione entrerà in produzione. Di conseguenza, nei prossimi cinque anni l'India avrà un peso diverso e la sua influenza sul mercato delle petroliere da greggio crescerà in misura esponenziale.