



Genova, 24 Maggio 2010

No. 1432

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 20 (17/21 Maggio 2010) CISTERNE

Il mercato delle VLCC in Medio Oriente si è indebolito poiché la consistente *position list* di navi ha dato ai noleggiatori la possibilità di rallentare la copertura dei loro carichi per giugno. Il nolo per i viaggi dal Medio Oriente all'Asia è sceso a Ws 71,5 pari a 31.850 dollari al giorno base timecharter, da Ws 79 o 40.000 dollari al giorno della settimana precedente. Per le destinazioni occidentali, queste navi hanno ottenuto noli intorno a Ws 52,5. I noli dovrebbero ritornare a salire nei prossimi giorni poiché i noleggiatori dovranno decidersi a coprire gli stem di giugno avendo sino ad ora fissato solo una quindicina di carichi. Ad un esame approssimativo, la presenza di navi in Africa occidentale sembra inferiore, ma in questo caso i noleggiatori possono considerare date più avanzate, attirando in tal modo le navi che procedono in zavorra dai mercati meno remunerativi ad est di Suez. Dalla Nigeria per gli Stati Uniti, le VLCC sono state fissate a Ws 90. Le **Suezmax** sono state preferite dai noleggiatori per i carichi dal Mar Nero e Mediterraneo essendo meno costose delle Aframax. Infatti, le Suezmax sono state fissate per carichi parziali di 80.000 tonnellate a Ws 140 o 50.440 dollari al giorno. Sulla rotta principale per queste navi, dal West Africa agli Stati Uniti, i noli potrebbero continuare nel loro declino per effetto del gran numero di navi disponibili per giugno, e della concorrenza delle VLCC. Nella settimana, 15 Suezmax sono state fissate per questi viaggi e quattro per carichi dal Brasile. Il nolo Nigeria/USA si è attestato venerdì 21 a Ws 140 pari a 48.000 dollari al giorno, 10 punti in meno che a inizio settimana. La forte domanda di **Aframax** in Mar Nero e Mediterraneo ha liberato il mercato da tutte le navi disponibili entro fine mese e ha dato modo agli armatori di pretendere noli più alti, prontamente concessi dai noleggiatori. Per i viaggi da Novorossiysk al Mediterraneo i noli sono balzati da Ws 150 o 31.750 dollari al giorno della settimana precedente a Ws 250 e 65.000 dollari al giorno. La ripresa delle Aframax era iniziata nei Caraibi, per le operazioni di allibo, in seguito all'incidente della *Deepwater Horizon* nel Golfo del Messico che ha fatto triplicare i noli. Per il greggio mediorientale trasportato su Aframax verso l'Asia sudorientale i noli sono saliti a Ws 142 equivalente a 15.780 dollari al giorno. In Mare del Nord il mercato è leggermente rallentato, dopo essere salito la settimana scorsa da 21.000 a 53.000 dollari al giorno in soli tre giorni. I noli sono ora scesi a circa Ws 180 pari a 47.500 dollari al giorno. Per i carichi da 100.000 tonn. da Primorsk a Wilhelmshaven i noli sono passati da Ws 165 (= 67.700 dollari al giorno) a Ws 150 o 58.480 dollari al giorno. Nel settore delle **Product tanker pulite**, l'attività nel bacino atlantico ha subito un rallentamento e i noli delle MR per viaggi verso gli Stati Uniti sono scesi a Ws 155 pari a 8.650 dollari al giorno. Migliore la situazione delle Large Range che ad est di Suez hanno ottenuto per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone noli di Ws 135 per le LR2 e Ws 155 per le LR1. Recuperi anche per i viaggi con jet fuel dal Medio Oriente a UK Cont che per 65.000 tonn. di carico sono saliti a 2,1 milioni di dollari lumpsum. Le Medium Range impiegate dal Medio Oriente al Giappone hanno visto i noli salire a Ws 190-195 per 30.000 tonnellate. Per i viaggi Singapore/Giappone le stesse navi hanno leggermente migliorato a Ws 155.

CARICO SECCO

Dopo due settimane di noli in costante crescita, le rate delle **Capesize** vedono un ridimensionamento con una forte perdita soprattutto in Pacifico dove i numeri cambiano da 50000 dollari a 36000 dollari circa. A Maggio molte navi sono state fissate per short period a livelli vicino ai 40000 usd ma negli ultimi giorni si è riscontrata una certa calma anche per questo tipo di business. Il backhaul si ferma sui 26000 usd ed il fronthaul è sempre sui 74000 usd. Anche in Atlantico i noli sono invariati e riportano 53000 usd. Per quanto riguarda le **Panamax**, le rate perdono 5000 punti in Pacifico con noli sui 32000 dollari mentre il backhaul è sui 20000 usd. Invece, al contrario, il bacino atlantico rimane molto forte con livelli sui 44000 usd per il round voyage e quasi 50000 dollari per il fronthaul. Il periodo breve rimane anch'esso molto attivo con numeri come 40000 usd dely Med/Cont. e 32/33000 usd dely Far East. Per le **Handy/Supramax**, la settimana appare abbastanza calma per quel che riguarda i livelli che rimangono stazionari per tutte le rotte. Per le Supramax lo Usg-Med è sui 57000 usd mentre il Med-Usg resta sui 20000 dollari. La *Thor Energy* (42000 DWT) si dice sia stata fissata a 48000 dollari circa con dely Usg per East Med.! In Pacifico le sensazioni sono un po' incerte ma i livelli restano abbastanza stabili sui 25/26000 usd. Meno movimentato il periodo con qualche Supramax fissata con dely Far East a 25/27000 usd.

COMPRAVENDITA

Le transazioni della settimana trascorsa hanno riguardato maggiormente navi non più molto moderne; tranne qualche eccezione, su circa 11 vendite riportate, otto riguardano unità degli anni '80. Si sottolinea che permane l'interesse nelle costruzioni newbuilding potendosi registrare parecchi ordinativi su tutti i size; a titolo di riferimento la Rio Tinto ha investito circa 500 Mil di USD per 8 x 205.000 DWT VLOC con consegna a partire dalla metà del 2012 in avanti presso i cantieri Hanjin Heavy Industries nelle Filippine. Le vendite rappresentative nel settore second hand, riguardano il gruppo russo, Aspis Globe, che ha acquisito 4 x 32.688 DWT (MV "NORD COPENHAGEN" / MV "NORD LONDON" / MV "NORD VANCOUVER" / MV "NORD MANILA" - Costr. 2010 Cina) per circa USD 27.500.000 ciascuna; oppure la cessione ad interessi Turchi della MV "FORTUNE EXPRESS" (31.109 DWT - Costr. 1998 Naikai Zosen) per circa USD 21.000.000. Sempre alquanto statico il mercato delle petroliere potendo segnalare solamente un'operazione condotta dal gruppo Scorpio il quale continua i suoi piani di investimento nel settore con l'acquisizione di 2 x 73.900 DWT (MT "SANKO HERITAGE" / MT SANKO HARMONY - Costr. rispettivamente 2008 e 2007 Onomichi) per circa USD 46.000.000 ciascuna. Anche le demolizioni stanno attraversando un periodo non proprio brillante; si è potuto osservare un generale abbassamento nei prezzi offerti, le demolizioni riportate sono tutte ben sotto i 400 USD per Ldt, ed al momento non ci sono ancora segnali decisi che facciano comprendere quale sarà la direzione nei prossimi mesi.

☛ ALTRE NOTIZIE

Le quotazioni del petrolio in caduta libera potrebbero rendere nuovamente di attualità lo stoccaggio di greggio su petroliere, poiché la flessione dei prezzi non sarà un aspetto permanente del mercato. Da metà aprile ad oggi, il prezzo

del barile di greggio è sceso di oltre il 25%, da 87 dollari a 65 dollari a barile, segnando il minimo da otto mesi. Il numero delle VLCC impiegate nello stoccaggio temporaneo è diminuito di due unità nell'ultima settimana, e interessa ora 44 VLCC, su una flotta totale di 545 VLCC, tra cui 21 unità di proprietà della National Iranian Tanker Co. che hanno a bordo circa 5,46 milioni di tonnellate, o 42 milioni di barili di greggio. Si riporta già un aumento della richiesta di VLCC per questo utilizzo e i noli per tre mesi di impiego sono intorno a 50.000 dollari al giorno, 5.000 dollari in più rispetto al nolo timecharter di un anno e il doppio del nolo medio di 23.000 dollari al giorno. Le VLCC sottratte al mercato per impiego nello stoccaggio galleggiante, hanno sostenuto il mercato spot delle VLCC in aprile, ma i profitti degli armatori hanno subito una contrazione questo mese, nonostante le 111 VLCC fissate per coprire i carichi di maggio dal Medio Oriente, il numero massimo degli ultimi 18 mesi.

I mercati spot delle petroliere potrebbero essere sotto pressione nel 2011 a causa del previsto afflusso di nuove costruzioni. Gli armatori di VLCC, Suezmax ed Aframax dovranno aspettarsi condizioni più pesanti nel 2011 rispetto al corrente anno per un insieme di fattori come la crescita a due cifre della flotta globale di VLCC, ridotte demolizioni e la riconsegna di navi impiegate nello stoccaggio temporaneo. Dopo un 2010 relativamente forte, i profitti potrebbero essere inferiori nel 2011, a meno che un aumento dei prezzi del greggio non produca una forte crescita della domanda di navi. Oltre 80 VLCC sono in costruzione per prevista consegna nel 2011 e, anche se si avessero slittamenti e cancellazioni, la crescita della flotta delle VLCC nel 2011 potrebbe superare il 10% poiché la maggior parte delle VLCC non a doppio scafo sarà già stata rimossa dal servizio. I profitti medi delle VLCC sono stati dall'inizio dell'anno di circa 54.400 dollari al giorno per viaggi singoli base spot, il 60% in più dello scorso anno quando i profitti medi furono di 32.000 dollari al giorno. La forte crescita delle VLCC avrà ripercussioni negative anche sui profitti delle Suezmax, pur in presenza di un aumento dei carichi di greggio sulle principali rotte di traffico dall'Africa occidentale agli Stati Uniti e dal Mar Nero al Mediterraneo. Nel 2011, i profitti in questo settore risentiranno sia della crescita della flotta Suezmax (7%-8%) che della forte espansione delle VLCC e la ripresa potrebbe ritardare di almeno due anni. I profitti giornalieri delle Suezmax sono nel corrente anno mediamente di 10.000 dollari più alti che nel 2009, a 38.120 dollari al giorno, ma sono sempre la metà di quelli medi del 2008. Il settore risente delle nuove costruzioni arrivate in mercato e del rientro di navi dallo stoccaggio di prodotti puliti. La crescita della flotta sarà molto inferiore al 2009, ma sempre relativamente alta, pari al 6% circa. Le Aframax saranno penalizzate dalla doppia stangata della crescita della flotta e della riduzione della domanda su rotte chiave, come quella dal Mare del Nord e dal Messico.

Le importazioni record di carbone della Cina nel corrente anno saranno di sostegno ai noli ma le crescenti pressioni derivanti dall'eccessiva consistenza della flotta potrebbero limitare i profitti per gli armatori. Le importazioni nette di carbone della Cina, il maggiore produttore di carbone del mondo, potrebbero aumentare del 70-100% a circa 170 milioni di tonnellate nel 2010, con un aumento globale dei prezzi del carbone, se il boom per la produzione di energia elettrica nel Paese asiatico continuerà. Buona parte del carbone viene trasportato con navi Panamax e ha contribuito a far salire i profitti medi giornalieri per queste navi a oltre 35.000 dollari, il livello più alto dal novembre dello scorso anno. Uno dei principali elementi di traino dei noli è stato la crescita delle esportazioni verso la Cina. I profitti delle Panamax sono stati mediamente di 29.900 dollari al giorno dall'inizio dell'anno, in confronto a 19.300 dollari al giorno nel 2009. La siccità nella Cina sud-occidentale ha contribuito a far aumentare la domanda di carbone nelle ultime settimane, con livelli record di congestione ai porti dell'Australia uno dei principali esportatori, che già lotta da tempo con problemi logistici. Si è ridotta in tal modo la disponibilità di navi e i noli sono aumentati, ma la domanda base tonnellate-miglia ne beneficerà, anche per effetto dei viaggi più lunghi dalla Colombia o dal Sud Africa. La riduzione della disponibilità di carbone cinese per l'export ad acquirenti sudcoreani o giapponesi costituisce un ulteriore sostegno per il mercato poiché questi acquirenti dovranno necessariamente reperire il carbone da luoghi più lontani come l'Indonesia e l'Australia. Tuttavia, il gran numero di navi di nuova costruzione in arrivo in mercato metterà un freno alla risalita dei noli. Persino nello scenario più ottimistico sul fronte della domanda, non sarà possibile sostenere ulteriormente i noli, poiché la capacità di trasporto sarà semplicemente esorbitante.

Gli acquirenti alla ricerca di petroliere di seconda mano, hanno probabilmente perso il momento più favorevole del mercato e dovranno ora pagare prezzi più alti per convincere gli armatori a vendere. Le pressioni sui prezzi dei resale sono evidenziate dalla vendita in aprile, poco prima della loro consegna, di due nuove costruzioni Aframax della Polyar Tankers in costruzione presso i cantieri Tsuneishi Zosen, a 52,5 milioni di dollari ciascuna. Circa sei settimane dopo, altri due resale Aframax sono in corso di trattativa per la vendita presso lo stesso cantiere, anche loro per consegna pronta, ma a prezzi di 57-58 milioni di dollari. Sebbene non si conosca il nominativo dell'armatore, sia Polyar Tankers che MISC della Malaysia hanno nuove costruzioni Aframax in ordinazione per consegna nei prossimi tre-sei mesi. Esiste una evidente mancanza di moderne petroliere in tutte le categorie, dalle Medium Range alle VLCC di cui si possa sviluppare la vendita ai prezzi correnti di riferimento, che spiega il recente aumento delle petroliere di seconda mano. I compratori dovranno pagare prezzi più alti per convincere gli armatori a vendere. Rate di nolo più sostenute sul mercato spot e la rarefazione del naviglio in vendita hanno rapidamente spinto i prezzi al rialzo dai livelli più convenienti di

cinque mesi fa. Sul fronte delle nuove costruzioni, le quotazioni per la maggior parte delle petroliere sono aumentate di un milione di dollari. I valori delle VLCC di seconda mano sono saliti di 10 milioni di dollari, o il 13% dall'inizio dell'anno, raggiungendo 87,3 milioni di dollari, in confronto a 101 milioni per una nuova costruzione. Le Aframax si sono rafforzate dell'11,9% a 42,7 milioni di dollari nello stesso periodo, mentre le Product Tanker Medium Range hanno anch'esse recuperato il 13,4% a 26,8 milioni di dollari. Tutti i prezzi dell'usato si basano su navi di cinque anni di età.

La compagnia australiana Rio Tinto, seconda produttrice mondiale di minerale di ferro, è impegnata in una nuova espansione della sua flotta, seguendo l'esempio della brasiliana Vale nell'acquisire un maggiore controllo della sua catena logistica di trasporto. Il precedente ordinativo della Rio Tinto fu assegnato nel gennaio 2008 per tre VLOC da 250.000 dwt del valore di 105 milioni di dollari ciascuna che verranno impiegate sulla rotta dall'Australia alla Cina. Il prezzo di costruzione delle ultime bulkcarrier, di 63 milioni di dollari a nave, è sostanzialmente inferiore a quello delle tre VLOC ordinate più di due anni fa, nel picco massimo di espansione del mercato dei carichi secchi. La prima delle tre VLOC, in ordinazione presso i cantieri giapponesi Namura Shipyard verrà consegnata a fine 2012 e le restanti nel 2013. La Rio Tinto ha esportato 150 milioni di tonnellate di minerale nel 2009, per la maggior parte su base CIF, dai 100 milioni di tonnellate del 2008. Vale ha impegnato circa 9,3 miliardi di dollari negli ultimi due anni per sviluppare una propria flotta di navi ed abbassare il costo del nolo per il mercato cinese. Oltre ad aver acquistato una quindicina di bulkcarrier negli ultimi 18 mesi, ha firmato un contratto a viaggi consecutivi per 25 anni del valore di 5 miliardi di dollari, e ha ordinato 16 nuove costruzioni VLOC.

In base a quanto riportato dall'ultimo rapporto annuale della Intercargo, la flotta delle bulkcarrier si sta modificando rapidamente per l'arrivo in mercato di nuove unità e l'aumento delle demolizioni di vecchie navi che hanno fatto diminuire l'età media della flotta a 12,9 anni da 14,3 anni nel 2008. Tuttavia, sul profilo di età della flotta Handysize incombe pesantemente un gruppo consistente di piccole bulkcarrier che supera i 25 anni, per cui il pool di navi potenzialmente disponibili per la rottamazione rimane notevole. In realtà, la qualità della manutenzione e altri fattori operativi sono di maggiore rilevanza che la sola età ed è il mercato a stabilire se una nave continuerà a navigare o meno. Il rapporto della Intercargo evidenzia un crescente consolidamento delle bandiere usate dalle navi da carico secco, e la quota di bulkcarrier iscritte a registri con 100 o più navi di questo tipo operanti nei traffici internazionali, è di oltre l'80%. Tutti questi importanti registri hanno potenziato la loro quota di mercato nel 2009, con aumenti particolarmente incisivi per Marshall Islands (+ 12,5%) e Liberia (+ 6,9%). Quasi un terzo della flotta di bulkcarrier, il 32,4% circa, è registrato a Panama. L'atteso consolidamento del mercato deve ancora

avvenire, alcuni dei più importanti armatori si sono concentrati sulla crescita, ma il settore rimane frammentato con oltre 1.300 compagnie che controllano una media di cinque navi ciascuna. In effetti, sono numerose le nuove compagnie armatoriali entrate in mercato e questo fa salire le preoccupazioni che la performance delle navi possa deteriorarsi a causa della limitata esperienza operativa.

I ritardi nella consegna di portacontainer da parte dei cantieri navali sono determinanti nel contribuire a riportare la stabilità nel settore dei traffici di linea. Si stima che il 60% circa della capacità in origine programmata per consegna nel primo trimestre dell'anno non sia stato completato, in aggiunta al considerevole slittamento del 2009 quando il 45% dell'orderbook che doveva essere consegnato lo scorso anno non è arrivato in mercato nei tempi previsti. La mancata consegna di nuove unità continua a giocare un ruolo importante nel contenere la crescita della capacità di trasporto. Sia i ritardi che le cancellazioni sono previsti continuare a livelli elevati, e l'espansione della capacità è prevista nel 6,1% per il corrente anno. I costruttori hanno resistito alle richieste di annullamento dei contratti, ma sono stati più disponibili a posticipare le consegne. Questi ritardi hanno contribuito ad alleggerire l'aumento dell'offerta, ma anche le demolizioni sono state un importante fattore di rallentamento dell'espansione della flotta. Nel primo trimestre dell'anno sono state demolite 24 navi per una capacità complessiva di 38.431 teu, la maggior parte delle quali provenienti dal settore di capacità intermedia, e livelli alti di demolizione sono previsti anche nella restante parte dell'anno. Alle previsioni di limitata espansione della flotta container ha contribuito anche la mancanza di nuovi ordinativi ai cantieri dall'inizio della crisi, anche se si ha notizia che i costruttori stanno iniziando a quotare prezzi più alti e questo può riflettere le migliorate condizioni nei traffici di linea dove le tariffe sono salite notevolmente nelle ultime settimane. Alcune compagnie, prima fra tutte la Evergreen, stanno apertamente parlando di assegnare nuovi ordinativi. Si prevede un'espansione dei traffici dell'8,8% nel 2010, che tuttavia si confronta con un 2009 molto debole.

Nonostante le indicazioni di ripresa del mercato, l'armamento danese Torm mantiene le sue previsioni di una perdita di profitto pari a 60 milioni di dollari per l'intero anno, dopo i risultati molto scarsi nel primo trimestre della sua divisione Product Tanker. La compagnia, quotata alla borsa di Copenhagen, ha registrato un calo dei profitti netti del 94% a 2,3 milioni di dollari nei primi tre mesi dell'anno, in confronto a 39,6 milioni di dollari di un anno fa. Il profitto operativo prima della tassazione per il settore delle petroliere è stato di 1,6 milioni di dollari mentre il settore carichi secchi ha registrato 22,1 milioni di dollari. Responsabile sarebbe l'elevato arrivo di nuove navi in mercato e l'impiego del naviglio esistente nello stoccaggio galleggiante che ha limitato i noli per le Product Tanker. La compagnia danese gestisce circa 130

Product Tanker di tipo Medium Range e Large Range 1 e 2 e ha una ventina di navi in ordinazione. I mercati si sono ripresi recentemente per effetto di una maggiore attività di raffinazione in Medio Oriente che ha portato ad un aumento della domanda di nafta. Questo è stato di sostegno alla flotta di Large Range della Torm, mentre il lungo inverno ha portato ad una maggiore domanda di combustibile da riscaldamento che a sua volta ha supportato il segmento delle Medium Range. La compagnia danese ha fiducia in un futuro recupero del mercato delle Product Tanker, ma è improbabile che questo possa realizzarsi nel corrente anno.

La recessione ha avuto come effetto positivo quello di far diminuire del 20% lo scorso anno il numero degli incidenti navali in acque dell'Unione Europea, in confronto al boom del 2007-2008. I disarmi e la riduzione della velocità di navigazione hanno limitato la perdita di vite umane oltre ad aver fatto diminuire i versamenti di idrocarburi in mare. Pur essendo diminuiti di circa il 20%, gli incidenti risultano sempre superiori al 2006. Nel 2009 sono stati 540 gli incidenti di ogni tipo, e 52 marittimi hanno perso la vita, in confronto a 82 sia nel 2008 che nel 2007 e 76 nel 2006. I versamenti nel 2009 hanno raggiunto 1.500-2.000 tonnellate, una frazione rispetto alle 7.000-8.000 tonnellate versate nel 2007. Non vi sono stati versamenti importanti di greggio in acque europee dall'incidente della *Prestige* nel 2002, sebbene i recenti avvenimenti nel Golfo del Messico devono servire ad evidenziare la necessità globale di un alto livello di preparazione. Gli incidenti accadono spesso quando le navi e gli equipaggi lavorano in condizioni stressanti; durante il boom dei trasporti marittimi del 2007 e 2008 gli incidenti sono sostanzialmente aumentati, mentre da allora si è avuta una netta inversione di tendenza.