



Genova, 21 Giugno 2010

No. 1436

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 24 (14/18 Giugno 2010) CISTERNE

Il recupero delle **VLCC** nelle ultime due settimane sulla rotta dal Medio Oriente al Giappone rischia di esaurirsi nei prossimi giorni. La scarsità di navi per fine giugno ha permesso ai noli per i viaggi Golfo Arabo/Estremo Oriente di raggiungere il valore di Ws 110 equivalente a circa 80.000 dollari al giorno, il livello più alto da gennaio, ma per i primi 10 giorni di luglio, le navi presenti in Medio Oriente superano il numero dei carichi in mercato. Un elemento che potrebbe favorire il mantenimento di questi livelli di nolo è il persistere dei ritardi ai porti di scarica cinesi che limitano il rientro delle VLCC nel Golfo Arabo. L'insufficienza di VLCC nel bacino atlantico potrebbe spingere alcuni armatori a riposizionare le loro navi nell'area del West Africa dove i noli sono previsti continuare a salire per date sino al 20 luglio. Per i viaggi dal West Africa alla Cina i noli sono saliti a Ws 92,5 e hanno aiutato i tradizionali viaggi verso gli Stati Uniti a recuperare sino a Ws 94 con un equivalente timecharter di 60.000 dollari al giorno. Le **Suezmax** sono state aidate dal rafforzamento delle VLCC per i viaggi dal Medio Oriente dove alcuni carichi, diretti all'India, sono stati suddivisi su due Suezmax al nolo di Ws 117, pari a circa 35.000 dollari al giorno. Dal West Africa per le destinazioni occidentali, non vi è stata molta attività e i noli sono slittati a Ws 105 o 28.400 dollari al giorno. Il Mediterraneo e Mar Nero hanno continuato a scivolare verso il basso con poca attività riportata. Noleggiatori asiatici hanno fissato due Suezmax dalla Libia alla Cina e da Arzew all'India rispettivamente a 3,25 e 2,3 milioni di dollari lumpsum. Le **Aframax** si stanno pericolosamente avvicinando ai livelli di nolo negativi di un anno fa, quando in effetti gli armatori pagavano i noleggiatori per trasportare i loro carichi. Per i viaggi in Mediterraneo queste navi ottengono noli di circa Ws 92,5 pari a poco più di 6.000 dollari al giorno e in Mare del Nord Ws 99 equivalente a 9.900 dollari, sempre che riescano a trovare un carico. Gli armatori mostrano resistenza a fissare a noli più bassi poiché coprono a mala pena i costi operativi, ma in condizioni di mercato molto calme il rischio è che i profitti ritornino in zona negativa. Il motivo sarebbe la manutenzione delle raffinerie in Nord Europa nel periodo estivo, la mancanza di carichi e un numero consistente di nuove costruzioni che nell'insieme contribuiscono ad abbassare i livelli di mercato. In aggiunta, un certo numero di navi hanno zavorrato dai Caraibi dove le condizioni non sono migliori. Per i viaggi da Primorsk a Wilhelmshaven i noli sono scesi a Ws 87,5 o 13.444 dollari al giorno, in confronto a Ws 157 e 49.000 dollari di un mese fa. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, una eccedenza di Large Range alla ricerca di impiego in Medio Oriente ha permesso ai noleggiatori di ridurre i noli delle navi che trasportano nafta dall'Arabia Saudita al Giappone ai minimi da sette settimane. Le Large Range 1 sono state fissate a noli di circa Ws 120 che corrispondono a 6.000 dollari al giorno, la metà del livello di quattro settimane fa. Le più grandi Large Range 2 hanno ottenuto noli di Ws 115 equivalenti a 10.000 dollari al giorno per gli stessi viaggi, dai 15.000 dollari di inizio mese. Il surplus di Large Range deriva dalla chiusura degli impianti petrolchimici in Asia per la manutenzione stagionale, mentre i prezzi della nafta in Giappone, ai minimi da otto settimane, scoraggiano i trader dal noleggiare navi. Le LR1 fissate con jet fuel dal Medio Oriente all'Europa hanno ottenuto noli di 1,5 milioni di dollari lumpsum, in calo da 1,8 milioni di una settimana prima. In contrasto, le Medium Range attive in Atlantico hanno avuto un aumento dei noli a Ws 160 pari a 10.330 dollari al giorno, per effetto di una maggiore domanda di benzina da parte degli Stati Uniti che ha riaperto l'*arbitrage* tra l'Europa e il Nord America assorbendo molte delle navi disponibili.

CARICO SECCO

La settimana riporta un ulteriore calo dei noli per tutte le size e per tutte le rotte, c'è poco ottimismo tra gli operatori che in alcuni casi sono stati costretti a compromessi per impiegare delle navi. Per le **Capesize** la media TC perde circa 3000 usd al giorno e le festività in Cina e Taiwan non hanno sicuramente aiutato in positivo. Il fronthaul arriva a 45000 usd mentre l'Australia-Cina passa da 12 usd a meno di 10 usd pmt. Il Pacific round voyage è poco sopra i 25000 usd mentre il backhaul, poco attivo e attraente per cui molti armatori preferiscono tenere le navi in Pacifico, è sui 17000 usd. In Atlantico pochi noleggiatori hanno coperto i loro stem di luglio nei primi giorni preferendo attendere la fine della settimana. Il transatlantic round voyage è ora sui 30000 usd ed il Brasile/Cina invece, anche se molto tranquillo, riporta alcuni fissati a 26 usd pmt con date di luglio. Poco attivo il periodo, da evidenziare una 175000 usd fissata da BHP per 28-32 mesi in direct continuation da Ottobre 2010 a 30500 usd. Per quanto riguarda le **Panamax**, si nota di nuovo un costante indebolimento delle rate con la media TC intorno ai 25000 usd, una perdita significativa se si paragona alla situazione di circa un mese fa. Il fronthaul è sui 35000 usd, il Pacific round voyage è vicino ai 20000 usd mentre il backhaul riporta livelli anche sotto i 15000 usd. Lo short period vede sempre mezzi/bassi 20 e livelli simili si vedono per 2/3 anni. Da evidenziare la 'Genco Thunder' Klaveness relet 76000 dwt del Ulsan 19/20 June trip via Nopac redel Singapore-Japan rge che ottiene 21000 usd per conto Louis Dreyfus. Anche per le **Handy/Supramax** le festività cinesi hanno contribuito nel portare le rate nei due bacini a livelli simili. Il Usg-Skaw Passero vede 35/36000 usd mentre il Med-Usg è sui 15000 usd. Il Pacific round voyage è intorno ai 19/20000 usd anche se alcuni fissati riportano ancora bassi 20. Il trip out è ora sui 36000 usd ed il trip back sui 12000 dollari. Anche per questo mercato molti operatori che hanno concluso lunghi periodi trovano delle difficoltà nell'impiegare le navi con livelli lontani dal loro breakeven e per questo alcuni preferiscono attendere la settimana entrante quando le feste cinesi saranno ormai lontane. La nave 'Dynamic Striker' 2010 57000 dwt del Aps Orinoco end June/early July trip redel Continent Approx riporta 33000 usd per conto Stx Pan Ocean.

COMPRAVENDITA

Nella settimana trascorsa è stato venduto un ingente numero di tankers e di bulkers, nonostante i noli del mercato delle bulkers stiano attraversando un periodo di flessione; il Cape Index questa settimana infatti ha perso un ulteriore 36% mentre il BDI il 18%. Le protagoniste indiscusse del mercato, come la settimana scorsa, sono state le nuove costruzioni. Si vocifera infatti che 16 Supramax NB resale siano state acquistate per un valore di circa USD 500 Mil. *en bloc* presso i cantieri cinesi Yangzhou Dayang ma il cantiere non conferma né smentisce la conclusione di questo affare. Sicuramente più certa è la notizia che vede come acquirente la compagnia norvegese Grieg Shipping di Bergen, che ha annunciato l'acquisto di 6 x 48.000 DWT con l'opzione di altre 4 x 48.000 DWT open hatch bulkcarriers presso i cantieri Hyundai Mipo per circa USD 46-47 Mil. ciascuna base consegna entro il 2012/2013. Un armatore del Far East ha firmato un contratto per 3 x 400.000 DWT ore carriers con i cantieri Daewoo per USD 350 Mil. *en bloc*, base consegna 2013. U-Ming Marine, compagnia armatoriale di Taiwan, ha ordinato 2 x 206.000 DWT ore carriers presso i cantieri Shanghai Waiqaoquiao (SWS) per circa USD 60 Mil. ciascuna e 2 x 82.000 post-Panamaxes presso i cantieri Guangzhou Longxue in Cina per USD 35 Mil. ciascuna. Per il mercato delle navi second-hand questa settimana vorremmo sottolineare le

vendite di alcune unità Suezmax. Per quanto riguarda il mercato delle demolizioni, la settimana trascorsa ha visto come principale ed unico acquirente di tonnellaggio l'India, mentre la Cina ed il Bangladesh sono rimaste a guardare, forse intimorite dal continuo deprezzamento del ferro.

🔦 ALTRE NOTIZIE

I carichi di greggio forniti dall'Arabia Saudita agli Stati Uniti su petroliere VLCC sono aumentati dall'inizio dell'anno, eguagliando i volumi di greggio consegnati al Giappone. Gli Stati Uniti sono ora i secondi maggiori importatori di greggio saudita, con 22,5 milioni di tonnellate su 85 VLCC da gennaio a metà giugno, in confronto a 22,17 milioni di tonnellate nei primi sei mesi dello scorso anno e 41,8 milioni di tonnellate nell'intero 2009. Il 16,4% dei 136,8 milioni di tonnellate di greggio saudita caricati su petroliere dall'inizio dell'anno, risulta fornito agli Stati Uniti o è in viaggio verso questa destinazione. Gli Stati Uniti sono sempre i maggiori consumatori del mondo e in marzo, per la prima volta dal settembre 2009, le importazioni dall'Arabia Saudita hanno raggiunto un milione di barili al giorno. I sauditi hanno riguadagnato la loro posizione come terzo maggiore fornitore degli Stati Uniti superando il Venezuela. Il Canada è al primo posto e il Messico mantiene il secondo posto. Il Giappone rimane la principale destinazione per il greggio saudita con 23 milioni di tonnellate dall'inizio dell'anno, o il 16,8% di tutti i carichi. Il Giappone ha ricevuto nel 2009 circa 55,5 milioni di tonnellate di greggio saudita pari al 18,5% dei carichi complessivi, solo marginalmente inferiori ai 55,8 milioni di tonnellate del 2008. La Cina è diventata il terzo maggiore acquirente di greggio saudita con 17,4 milioni di tonnellate, o il 12,7% dei carichi complessivi dall'inizio dell'anno, mentre la Corea del Sud è al quarto posto con 38 milioni di tonnellate nel 2009 e 16 milioni dall'inizio dell'anno. L'India è la quinta destinazione con l'8,5% o 13,6 milioni di tonnellate fornite nel 2010.

Approfittando della caduta del 16% in maggio del prezzo del minerale di ferro, i produttori di questa materia prima sarebbero orientati ad imporre alle imprese siderurgiche, a partire dal prossimo trimestre, il pagamento cash anziché sulla base di prezzi contrattuali. La caduta dei prezzi potrebbe aiutare la BHP Billiton ad offrire ai suoi clienti un prezzo più basso dei contratti trimestrali, in previsione di futuri recuperi. Per il momento, le forniture basate su prezzi spot variabili possono rappresentare un margine di profitto per le compagnie siderurgiche e creare una volatilità dei prezzi per gli utilizzatori finali come Toyota Motor Corp. e Volkswagen AG. La Goldman Sachs ritiene che in marzo i tre maggiori produttori australiani, Rio Tinto, BHP e Fortescue Metals Group, potrebbero aver subito perdite sulle vendite per 20 miliardi di dollari l'anno. I maggiori produttori di minerale hanno messo fine all'usanza che durava da 40 anni di stabilire i prezzi delle forniture su base annua, sostituendola con contratti trimestrali basati sulla media dei prezzi spot su tre mesi. La BHP sarebbe intenzionata ad accelerare il passaggio verso contratti di durata più breve e i prossimi trimestri rappresenteranno il banco di prova. Il prezzo trimestrale per il minerale australiano potrebbe aumentare del 23% a 148 dollari per tonnellata a partire dal 1° luglio, pari

ad un premio del 6% su una previsione di prezzo spot di circa 140 dollari per tonnellata. La brasiliana Vale ha dichiarato questo mese che il prezzo trimestrale per le sue vendite da luglio sarà basato sulla media del prezzo spot di mercato per il minerale venduto in Cina in marzo, aprile e giugno. Questo rappresenta un balzo del 50% circa rispetto al precedente trimestre. Il passaggio ai prezzi spot può ostacolare i tentativi da parte delle acciaierie di prevedere i costi in un periodo di flessione dei prezzi dell'acciaio in Cina. Le compagnie siderurgiche ritengono che il cambiamento servirà solo ad aumentare i profitti delle compagnie minerarie e le incertezze per gli acquirenti.

Nonostante la prospettiva di profitti equivalenti timecharter per le VLCC in calo dal massimo di cinque mesi di 80.000 dollari al giorno, il mercato dei derivati sembra indicare che gli armatori non hanno motivo di preoccuparsi. Gli FFA per il terzo trimestre sono stati trattati intorno a 50.000 dollari o più poiché gli operatori sono ottimisti per il futuro delle VLCC. Il secondo trimestre è stato molto più sostenuto di quanto si potesse prevedere, e vi è ottimismo per la stagione estiva. Vi sono certamente meno navi disponibili poiché molte sono impegnate nello stoccaggio, e la domanda di greggio si starebbe sviluppando in maniera soddisfacente. I cinesi, in particolare, sono molto avidi di greggio e hanno numerosi carichi da coprire. Poiché il mercato fisico sulla rotta dall'Arabia Saudita al Giappone è salito a Ws 110 questa settimana, i contratti cartacei sono arrivati a Ws 80 e dovrebbero rimanere a questo livello per qualche tempo. Tutti i contratti mensili sulla rotta dal Medio Oriente al Far East per la restante parte del 2010 sono scambiati dai bassi ai medi Ws 80, con equivalenti timecharter di circa 50.000 dollari al giorno o maggiori. Poiché i noli sul mercato fisico sono più che raddoppiati negli ultimi due mesi, il mercato cartaceo delle VLCC ha segnato un aumento dei volumi scambiati. Gli ultimi mesi sono stati molto attivi per le VLCC semplicemente perché qualcosa è accaduto sul mercato spot. Se questo rimane a Ws 90 settimana dopo settimana, il mercato cartaceo rimane tranquillo, ma se sale a Ws 107 e poi scende e risale nuovamente, tutto ciò desta attenzione ed è il motivo per cui viene concluso un buon numero di contratti.

L'Arabia Saudita si è accordata con il Ministero del Commercio giapponese per lo stoccaggio in Giappone di 3,8 milioni di barili di greggio, migliorando il suo accesso ai mercati asiatici e aiutando il Giappone a potenziare le sue riserve. In base all'accordo, il greggio inizierà ad arrivare alla Okinawa Oil Base che per le dimensioni delle sue installazioni e la sua capacità di accogliere VLCC direttamente al porto, sarà una buona destinazione per il greggio saudita. Giappone e Arabia Saudita avevano avviato trattative già dall'aprile 2007 quando l'allora Primo Ministro giapponese, Shinzo Abe, aveva offerto la disponibilità per lo stoccaggio. La riserva strategica giapponese al massimo della capacità ad Okinawa e in tutto l'arcipelago, aveva fatto ritardare il progetto costringendo il governo giapponese ad offrire greggio sul mercato spot dai suoi depositi. Con una serie di gare nel corrente anno, il Ministero giapponese del Commercio ha venduto circa 3,9 milioni di barili

di greggio dalla sua riserva nazionale e ha in progetto di mettere in mercato altri quantitativi. Lo scorso anno, il Giappone aveva firmato un accordo con la Abu Dhabi National Oil Co. per immagazzinare greggio nel Paese, mentre altri produttori mediorientali di greggio stanno potenziando la loro capacità di stoccaggio su terraferma in Asia.

Il consumo globale di energia è diminuito lo scorso anno dell'1,1%, il primo declino annuo dal 1982, a causa della recessione economica globale, secondo l'ultima rassegna statistica della BP. Tuttavia, il rapporto prevede dati positivi per il corrente anno poiché la ripresa economica porterà ad una maggiore domanda di energia. La contrazione del consumo energetico è prevalentemente incentrata nelle economie sviluppate e nell'ex Unione Sovietica. La grossa eccezione è stata la Cina dove i consumi sono saliti dell'8,7%. L'Asia e il Medio Oriente sono stati le sole aree a registrare una crescita, e al di fuori dell'OCSE il consumo di energia è aumentato del 2,7%. La produzione di greggio è diminuita più del consumo. Lo scorso anno, il consumo mondiale di greggio è sceso dell'1,7%, o 1,2 milioni di barili al giorno, il secondo calo consecutivo annuo e per i Paesi dell'OCSE la flessione è stata del 4,8%, o 2 milioni di barili al giorno, il quarto anno consecutivo di calo dei consumi nell'OCSE. Questo significa che i Paesi al di fuori dell'OCSE hanno avuto una crescita del 2,1%, per la totalità rappresentata dalla Cina, dall'India e dal Medio Oriente.

La caduta della domanda di greggio ha persuaso l'Opec a mantenere i tagli produttivi delle quote che erano in vigore dalla fine del 2008 e la sua produzione è diminuita del 7,3% o 2,5 milioni di barili al giorno. I membri mediorientali dell'Opec hanno rappresentato il 75% della riduzione complessiva della produzione petrolifera e questo è stato il motivo alla base dei noli bassi per le VLCC per la maggior parte del 2009. Il maggiore aumento della produzione di greggio è avvenuto negli Stati Uniti che hanno registrato la crescita più alta dal 1970. Buona parte dell'espansione è stata registrata nel Golfo del Messico, evidenziando il potenziale impatto di una restrizione della ricerca offshore, come conseguenza del recente disastro nell'area. La Russia ha avuto una crescita modesta, ma si è attestata al primo posto tra i produttori globali di greggio davanti all'Arabia Saudita, la cui produzione è diminuita di 1,1 milioni di barili al giorno. Altri Paesi dell'ex Unione Sovietica e il Brasile hanno registrato aumenti di produzione, mentre Regno Unito, Norvegia e Messico hanno proseguito nel loro declino da lunga data. Nonostante la caduta dei consumi petroliferi, la capacità di raffinazione mondiale è aumentata del 2,2%, pari a 2 milioni di barili al giorno, l'aumento più alto dal 1999, per la maggior parte in Cina e India. Questo significa che la capacità di raffinazione nei Paesi OCSE è scesa per la prima volta al di sotto di quella dei Paesi non-OCSE e il divario sembra destinato ad aumentare. Il livello di utilizzazione è sceso all'81,1%, il valore più basso dal 1994, con una caduta della raffinazione del 6,4% nell'Unione Europea.

Le importazioni indiane di greggio hanno fatto aumentare di quasi il 30% negli ultimi 15 mesi i viaggi dal Medio Oriente su petroliere Aframax. Queste navi sono state le maggiori beneficiarie delle importazioni di greggio dell'India, per effetto dell'apertura di nuove raffinerie, in particolare la nuova installazione di Jamnagar della Reliance che è entrata in produzione nello scorso aprile. Ulteriori sviluppi delle rotte per Aframax tra il Medio Oriente e l'India sono previsti, per un nuovo aumento della capacità di raffinazione di un milione di barili al giorno nei prossimi due anni e di un recente accordo con l'Arabia Saudita, il maggiore esportatore mondiale, che prevede di portare la fornitura a 44 milioni di tonnellate l'anno. Circa 22,8 milioni di tonnellate sono stati trasportati su petroliere Aframax dal Medio Oriente all'India lo scorso anno, in confronto a 18,1 milioni di tonnellate nel 2008. Dall'inizio dell'anno, già 9,5 milioni di tonnellate di greggio mediorientale hanno viaggiato su 124 Aframax. Per raffronto, i carichi di Suezmax dal Medio Oriente all'India sono diminuiti mediamente da 63 a trimestre nel 2008 a 57 per trimestre nel 2009 e nei primi tre mesi del corrente anno. Le Suezmax erano dominanti in questi traffici, ma le Aframax stanno rilevando parte della loro quota di mercato, per la loro maggiore flessibilità e la possibilità di accedere ad un maggior numero di porti. Complessivamente, i carichi di greggio dal Medio Oriente per l'India sono aumentati lo scorso anno a 107,3 milioni di tonnellate trasportati da navi di ogni tipo, in confronto a 96,1 milioni di tonnellate nel 2008. I volumi del corrente anno, di 47,5 milioni di tonn., sono in linea per eguagliare o anche superare i livelli del 2009. Le importazioni complessive di greggio dell'India sono salite del 18,5% negli ultimi due anni, con 154 milioni di tonnellate nel 2009, in confronto a 130 milioni nel 2008. Una popolazione in crescita e vendite di auto in aumento sono fattori che fanno prevedere che la domanda indiana di greggio continuerà ad aumentare.

Le petroliere Suezmax ordinate ai cantieri dall'inizio dell'anno sono 19, in aumento dalle 13 dello stesso periodo del 2008. Il gruppo svedese Stena Bulk ne ha ordinate sette, mentre Zodiac Maritime, Nordic American, Centrofin e Wallen Steckmest ne hanno ordinato due a testa. Altri ordinativi, tra cui quello di questa settimana per cinque Suezmax ad un costo di 68 milioni di dollari ciascuna, sono stati assegnati da armatori greci per ora ignoti. Per confronto, i cantieri asiatici avevano ottenuto 13 ordinativi nei primi cinque mesi del 2008. Per la maggior parte delle petroliere, gli ordinativi sono stati limitati nei primi cinque mesi del 2009, dopo il crollo dei mercati spot in seguito alla crisi finanziaria globale. Le Suezmax sono una piccola flotta con limitate opportunità di traffico, per cui le ordinazioni di 19 unità potenzieranno questa flotta che è prevalentemente utilizzata in Africa occidentale e in Mediterraneo. Il settore delle Suezmax è considerato un'area di crescita e questo lo rende un buon investimento. L'orderbook mondiale di Suezmax comprende ora 139 unità pari al 35% delle 403 navi che compongono la flotta globale.

La domanda tonnellate-miglia per le Capesize potrebbe essere favorita da una nuova rotta di traffico per carbone dalla costa orientale americana all'Asia poiché la domanda del Far East per questa materia prima continua a crescere. Il traffico

emergente riporta di attualità la pratica della doppia caricazione e potrebbe far aumentare anche la domanda di bulkcarrier più piccole. Il pescaggio ridotto a Baltimora, uno dei maggiori porti americani della costa orientale per l'export di carbone, impedisce alle Capesize di caricare a banchina più del 65% della loro capacità. Di conseguenza, prima di partire per l'Asia, il carico deve essere completato da navi più piccole come le Supramax al largo delle coste. Questo traffico sarà positivo per le tonnellate-miglia, in particolare poiché le Capesize sono ora relativamente a buon mercato. I noli timecharter delle Capesize sono diminuiti negli ultimi due mesi rendendo economicamente valido trasportare carichi di carbone in quantitativi più grandi che su navi Panamax, tradizionalmente usate per trasportare la materia prima dagli Stati Uniti all'Asia. I produttori americani di carbone Xcoal saranno la prima compagnia a mettere in pratica il metodo della doppia caricazione, con Capesize parzialmente caricate e bulkcarrier più piccole che si incontreranno a Nova Scotia, Canada, dove ulteriori 55.000-75.000 tonnellate di carbone verranno trasferite. Le Capesize potranno quindi procedere verso le destinazioni asiatiche e consegnare carichi completi. Questa novità farà aumentare la domanda di carbone americano e sarà di sostegno ai noli delle Capesize. E' da almeno vent'anni che le doppie caricazioni non hanno luogo ma la situazione potrebbe cambiare se la domanda asiatica di carbone da una varietà di fonti diverse rimarrà sostenuta. Si prevede che questa pratica avrà seguito, poiché lo sviluppo di infrastrutture portuali richiede molto tempo e non vi sono programmi in questo senso. La prima doppia caricazione ha avuto luogo la settimana scorsa, ma le liste dei fissati non riportano questo insolito noleggio. La nuova rotta sarà una notizia positiva per gli armatori di Capesize che sono sempre più in concorrenza per i carichi con il costante l'arrivo di nuove costruzioni in una flotta già forte di 1.000 navi. Le Capesize impiegate su questa rotta dovranno percorrere tutta la lunghezza dell'Atlantico essendo troppo grandi per transitare dal Canale di Panama, e questo terrà le navi fuori dal mercato spot per periodi più lunghi. La domanda cinese di carbone da coke, in particolare, si è impennata negli ultimi due anni, per effetto della maggiore produzione siderurgica. Dati della BHP Billiton, una delle maggiori compagnie minerarie del mondo, indicano che la quota della Cina nella domanda globale di carbone da coke è salita al 63% nel 2009, dal 39% del 2002.

Altre tre Very Large Ore Carrier da 400.000 dwt sono state ordinate ai cantieri sudcoreani Daewoo ad un prezzo di circa 118 milioni di dollari ciascuna e sono previste essere noleggiate dai produttori brasiliani di minerale di ferro Vale per i traffici dal Brasile alla Cina. Vale ha già 16 VLOC in ordinazione per proprio conto e altre 12 sono state ordinate da armatori indipendenti con il sostegno di contratti a lungo termine con la compagnia brasiliana. Non si conosce ancora il nominativo dell'armatore asiatico che ha assegnato l'ordinativo, tuttavia con queste navi la flotta di Vale comprenderà 31 VLOC da 400.000 dwt quando le navi verranno consegnate nel 2013, tutte impiegate per trasportare minerale, insieme a 13 VLCC convertite in ore carrier. Sono ora un centinaio le bulkcarrier da 250.000 dwt e oltre

in ordinazione presso cantieri asiatici per un totale di 32,5 milioni dwt, pari a quasi un quinto dei 150,6 milioni dwt dell'intera flotta di bulkcarrier superiori ai 100.000 dwt unitari. Le navi di Vale rappresentano poco meno del 10%. E' molto limitato il numero dei porti cinesi che possono accettare queste navi che hanno lo stesso deadweight di tutte le altre navi di Vale. Gli ordinativi fanno parte dell'ambiziosa strategia di Vale di ricostituire la sua flotta ed esercitare un maggiore controllo sui costi nolo trasportando la maggior parte delle esportazioni di minerale di ferro verso l'Asia su navi più grandi. Il Brasile vuole usare le economie di scala per abbassare i costi del trasporto e competere con i produttori australiani BHP Billiton e Rio Tinto che hanno costi di trasporto inferiori poiché le loro miniere sono più vicine al mercato asiatico in forte espansione. Esponenti di Vale hanno contattato molti importanti gruppi armatoriali negli ultimi 18 mesi proponendo loro di far costruire VLOC con l'appoggio di contratti che terranno impegnate le navi per 15-20 anni.