



Genova, 26 Luglio 2010  
No. 1439

**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 NELLE SETTIMANE 27-28-29 (5/23 Luglio 2010) CISTERNE

Nonostante 114 fissati spot di VLCC per luglio dal Medio Oriente al Far East, il livello più alto degli ultimi tre anni, la forte concorrenza tra armatori potrebbe far slittare i profitti equivalenti timecharter al di sotto di 15.000 dollari al giorno per la seconda volta in due settimane. Tenuto conto che ogni settimana circa una nuova costruzione arriva in mercato, oltre alle navi che escono dallo stoccaggio e di un certo numero di relet di compagnie petrolifere asiatiche, vi sono navi più che sufficienti ad assorbire l'aumento dei carichi disponibili e gli armatori non hanno la possibilità di spuntare noli più alti. Senza l'aumento della domanda di trasporto, il mercato fisico sarebbe stato anche più basso. La Cina ha fissato 41 navi dal Medio Oriente in luglio, il livello più alto dell'anno. Il nolo di mercato per le destinazioni asiatiche è stato di Ws 57,5 che per il Baltic Exchange equivale a 18.360 dollari al giorno, ma si teme che i noleggiatori possano spingere i noli sino ai bassi Ws 50 pari a meno di 15.000 dollari al giorno. La flotta globale delle VLCC è salita a 551 unità con una crescita del 2% nei sei mesi sino a fine giugno. Dall'Africa occidentale al Golfo americano le VLCC hanno ottenuto noli intorno a Ws 62,5 pari a 28.000 dollari al giorno. La ripresa delle **Suezmax** nelle ultime tre settimane, che ha fatto triplicare i profitti equivalenti timecharter a quasi 27.000 dollari al giorno per i viaggi dal West Africa agli Stati Uniti, starebbe esaurendosi con i noli slittati a Ws 96 venerdì 23 luglio, pari a 23.570 dollari al giorno. Alcuni osservatori prevedono che i noli potrebbero risalire a Ws 100, o 25.000 dollari al giorno, essendo disponibili ancora da cinque a dieci carichi per la prima decade di agosto. La tempesta tropicale Bonnie che venerdì scorso si stava avvicinando alla costa orientale americana potrebbe ritardare le operazioni di scarica delle navi e impedire il ritorno delle stesse in West Africa nei tempi previsti, con vantaggio del mercato spot se si dovranno trovare navi in alternativa. In Mediterraneo e Mar Nero è prevista una flessione dei noli sebbene la lista di navi sino al 10 agosto sia ridotta. Il Baltic Exchange calcola il nolo Novorossiysk/ Augusta a circa Ws 125 o 39.830 dollari al giorno, in confronto ad un minimo di Ws 80 e 12.482 dollari di tre settimane fa. Le **Aframax** attive in Mare del Nord hanno approfittato della penuria di navi sino a inizio agosto per aumentare di cinque volte i loro profitti equivalenti timecharter a 26.900 dollari al giorno o Ws 135, con la possibilità di arrivare sino a Ws 150 nella prossima settimana. In Mediterraneo, l'afflusso di navi dal Mare del Nord nella settimana precedente, aveva creato un surplus che ha costretto gli armatori ad abbassare le loro richieste per assicurarsi l'impiego. Il nolo per i viaggi inter-Med è sceso intorno a Ws 115 equivalente a 12.551 dollari al giorno. Anche nei Caraibi i noli sono in calo con noleggi per il Golfo americano conclusi a Ws 115 pari a circa 6.000 dollari al giorno. Un aumento delle esportazioni di prodotti petroliferi dal Medio Oriente per le destinazioni asiatiche ha contribuito a far aumentare i noli spot delle **Product Tanker pulite Large Range** dopo sei settimane di noli ai minimi. Nella settimana sono state fissate per questi traffici 23 Product Tanker, in confronto a 11 nell'intera settimana precedente, dopo che i prezzi della nafta in Asia sono saliti ai massimi di tre settimane. Sul breve termine, la disponibilità appare limitata per cui il mercato dovrebbe mantenersi sostenuto. I noli spot delle Large Range 1 con 55.000 tonn. di nafta per il Giappone sono saliti da Ws 117 o 4.500 dollari al giorno a Ws 136 pari a 8.840 dollari al giorno. Anche le Large Range 2 hanno ottenuto noli più alti per gli stessi viaggi con 75.000 tonnellate da Ws 114 e 10.200 dollari al giorno a Ws 128 e 14.500 dollari. I noli spot delle Medium Range per i viaggi con benzina dal Nord Europa agli Stati Uniti hanno iniziato a scendere da un massimo di 18 mesi di quasi 20.000 dollari al giorno

passando da Ws 225 a Ws 210 pari a 16.950 dollari. Le stesse navi hanno visto noli in calo per i viaggi inter-Med. da Ws 230 a 220 pari rispettivamente a 15.000 e 14.000 dollari al giorno, dopo che molte navi sono arrivate via Suez dal Medio Oriente. Lieve calo anche per i noli dai Caraibi per la costa orientale americana dove le MR sono state fissate a Ws 173 o 11.790 dollari al giorno, dai precedenti Ws 175 e 12.200 dollari.

## CARICO SECCO

Il mercato ha attraversato una settimana più positiva con un generale sentimento ottimistico per tutti i size di riferimento. Sono sempre le Capesize a soffrire maggiormente in questo periodo non brillante mentre le Panamax vuoi perché è salito il mercato cartaceo, vuoi perché si sono visti diversi carichi nuovi ha chiuso la settimana con i noli in ascesa. Le **Capesize** viaggiano oggi ad un nolo medio di 13.000 dollari al giorno con l'indice BCI portatosi a 1708 punti. E' la rotta di fronthaul quella meglio pagata che si afferma oggi intorno ai 23.000 dollari al giorno, mentre per veloci rounds in Atlantico e Pacifico si registrano rispettivamente usd 13.000 e 7.000 al giorno (3.000 il trip back Pacifico/Atlantico). L'attività sul periodo sia breve che lungo è stata pressoché nulla. Per le **Panamax**, invece, la situazione è decisamente migliore con i noli che sembrano aver dato segnali di ripresa soprattutto nella seconda metà della settimana. La media delle principali rotte T/C si è affermata a circa 19.000 dollari al giorno (BPI 2362 punti), con round in Atlantico intorno ai 18.500 dollari contro i 17.000 che si ottengono in Pacifico. Il fronthaul continua ad essere la rotta meglio pagata, intorno ai 28.000 usd/day contro circa 11.000 per la rotta opposta. Buona attività anche sul periodo, soprattutto breve fino a 6 mesi, dove diversi operatori sono pronti a prendere navi a T/C nell'attesa di noli migliori per settembre/ottobre. Si riporta per il breve periodo la Mv *NIKOLAOS* (75.500dwt del 2008) fissata per 4/6 mesi da parte di Bunge a usd 23.500 al giorno con consegna India. Sull'anno invece è interessante riportare la post-Panamax Mv *ANDREA PALLADIO* (93000dwt del 2010 - relet ENEL) fissata per 12/14 mesi a noleggiatori giapponesi NYK a usd 21.750 al giorno con consegna Italia verso la metà di Agosto. Per il segmento delle **Handymax/Supramax** l'attività è stata piuttosto blanda, sia in Atlantico che in Pacifico. Abbiamo visto diversi carichi di scrap dal Continente sul Mediterraneo, come nuovi carichi di minerale di ferro in uscita dall'India, ma non sufficienti per poter dire che il mercato non dovrebbe scendere oltre a dove è già arrivato. Per vedere qualche numero più da vicino sulle rotte delle Supramax, è l'uscita dal UsGulf per Continente o Mediterraneo a rimanere la meglio pagata a circa 28.000 dollari al giorno (9.000 circa la rotta opposta), mentre il viaggio sul Far East per navi aperte in Mediterraneo e caricazione in Mar Nero rimane intorno a 25.000 dollari al giorno. Scarsa attività sul periodo anche se si riporta la Mv *MAIROULI* (53.350 dwt del 2005) fissata da Cargill per 3/5 mesi a usd 20.000 al giorno con consegna pronta in Giappone.

## COMPRAVENDITA

Nella settimana appena trascorsa si è registrata una diminuzione delle vendite di navi usate moderne complice il periodo estivo ed un mercato del secco di non semplice lettura che dopo un lungo periodo negativo mostra i primi segnali di ripresa. A titolo esemplificativo, unità comparabili hanno ottenuto livelli di compravendita inferiori di circa 1-2 milioni di USD rispetto al periodo di Aprile/Maggio, tuttavia i prezzi richiesti rimangono su livelli abbastanza sostenuti non riflettendo, nel brevissimo termine, quello che è il relativo mercato dei noli. La situazione è simile anche per le Tankers ove si registrano poche e non rappresentative vendite sul mercato; le navi a scafo singolo sono

sempre più destinate a mercati secondari oppure a demolizione; nel caso si tratti di VLCC, esistono altre alternative come la trasformazione delle stesse in FPSO. "PUBLIC SHIPPING COMPANY" continua ad incrementare la propria flotta. Questa settimana una delle compagnie della NAVIOS ha acquistato 22 navi per un valore di 587 milioni di USD mentre la A.E.T. della Malesia (che fa parte del gruppo MISC) ha ordinato 4 x 320.000 dwt VLCC al cantiere Daewoo Okpo per 437 milioni di USD, consegna entro il 2013. Il mercato della demolizione, dopo continue discese, pare si stia stabilendo sui valori ben superiori ai 400 USD per LDT per quanto riguarda le tankers, mentre le navi da carico secco si stabiliscono intorno i 375 USD per LDT; la parte del leone, come di consueto, spetta ai demolitori Indiani di Alang.

#### 🔦 ALTRE NOTIZIE

Un certo numero di armatori ed operatori sta considerando di mettere in disarmo temporaneo le proprie bulkcarrier Capesize dopo l'emergere in mercato del primo fissato del 2010 a zero dollari al giorno, a conferma delle difficoltà per le portarinfuse più grandi ad assicurarsi impiego a fronte di una domanda globale in calo per minerale di ferro e carbone. Gli armatori di grandi flotte stanno seriamente prendendo in considerazione il disarmo per rimuovere dal mercato il naviglio in surplus e forzare i noli al rialzo. Il fissato riportato a zero dollari è quello della *Frontier* del 1992 di 151.492 dwt di proprietà della Hanjin Shipping, (relet della RWE Trading e noleggiata dalla Swiss Marine). La nave sarebbe stata noleggiata per trasportare 150.000 tonnellate di carbone al nolo di 6,80 dollari per tonnellata che equivale ad un profitto negativo. Il nolo, inferiore di 1,30 dollari rispetto alla rata dell'indice Baltic Exchange, non coprirebbe le spese portuali e il costo del bunker. Circa 38 Capesize su una flotta globale di 1.058 unità sono ora considerate inattive, senza movimenti per più di 35 giorni. La carenza di carichi di minerale sul mercato spot, in particolare dal Brasile, unitamente ad una valanga di nuove Capesize consegnate dai cantieri hanno fatto scendere bruscamente il nolo medio del Baltic Exchange da un massimo del 2010 di 59.324 dollari il 2 giugno scorso, ad appena 12.495 dollari questa settimana. Molti ritengono che questi noli in perdita siano un segnale che il mercato ha toccato il fondo. Gli armatori stanno facendo resistenza, che se sarà condivisa, potrebbe portare ad una ripresa. Ma per molti questa potrebbe essere debole almeno fin tanto che la domanda cinese di minerale non aumenterà nel quarto trimestre. Vi sono voci di acciaierie di media importanza che avrebbero chiuso gli altiforni con il pretesto di lavori di manutenzione. Questo fa riscontro ad un periodo in cui il sistema dei prezzi del minerale di ferro, un elemento determinante della domanda di Capesize, è recentemente passato da annuale a trimestrale, facendo a sua volta aumentare la volatilità.

Sono emersi i primi segnali che alcune acciaierie cinesi potrebbero diventare inadempienti sui contratti di trasporto avendo rifiutato di accettare carichi poiché i noli spot sono molto inferiori a quelli dei contratti a lungo termine. Il vero problema è ora se gli operatori riceveranno i loro carichi, un disastro se gestiscono navi costose e devono coprire la differenza. Le acciaierie hanno iniziato a rifiutare i carichi due settimane fa, per la costante flessione della domanda e il venir meno

degli acquisti di minerale sul mercato spot. Nello stesso periodo, i noli delle Capesize erano appena sufficienti a coprire il costo del bunker e non molto di più sulla rotta dal Brasile alla Cina. Il mercato delle Capesize è ostaggio della ridotta domanda in Cina e dei giochi politici sui prezzi del minerale. Le acciaierie cinesi sono scomparse dal mercato spot poiché i prezzi nazionali rimangono al livello di 123-125 dollari per tonnellata, nettamente inferiori al prezzo di riferimento di 147 dollari per tonnellata stabilito dai produttori per il terzo trimestre. Sono numerosi i carichi disponibili dal Brasile alla Cina orientale, ma anche molte Capesize sono presenti per caricarli, per cui si prevede che i noli rimarranno depressi almeno sino ad Agosto.

L'ultimo rapporto di previsione dell'Opec per il mercato petrolifero nel 2011, non manda segnali confortanti per gli armatori di petroliere. Infatti, pur in un contesto di crescita economica che produrrà miglioramenti, sia pure modesti, della domanda petrolifera il prossimo anno, non vi è alcuna indicazione di un aumento imminente delle quote produttive che sono rimaste invariate da quando all'inizio del 2009 furono tagliate ai livelli attuali. Le scorte sono sempre elevate e la produzione è ancora al di sotto della capacità, mentre vi sono incertezze sulle proiezioni della crescita economica. L'Opec stima la domanda petrolifera nel 2011 a 86,4 milioni di barili al giorno, un milione in più che nel corrente anno, con la crescita ad opera prevalentemente di Cina, India, Medio Oriente ed America Latina. La Cina è prevista rappresentare 430.000 b/g dell'aumento con la sua domanda che si stima aumenterà a 9,1 milioni b/g. Le economie sviluppate dell'OCSE vedranno la loro domanda complessiva salire marginalmente a 45,4 milioni b/g nel 2011, da 45,3 milioni b/g nel 2010. Le forniture non-Opec sono previste aumentare di 0,3 milioni b/g soprattutto ad opera di Brasile, Canada, Colombia e Kazakhstan, mentre Regno Unito, Norvegia e Messico subiranno un declino. La produzione della Russia dovrebbe rimanere stabile. La domanda di greggio Opec potrebbe aumentare di un modesto 0,2 milioni b/g a 28,8 milioni b/g. Questo sarebbe il primo aumento della domanda di greggio Opec da tre anni a questa parte, sebbene vi sia sempre un alto livello di incertezza sul fabbisogno del mercato e la cifra potrebbe essere rivista. Il mercato rimarrà ben rifornito in particolare in vista dell'aumento in atto nella capacità di produzione di greggio. Sebbene questo quadro apparentemente positivo dia speranza agli armatori di petroliere di un aumento della domanda, le proiezioni dell'Opec sono inferiori alla produzione corrente stimata in 29,2 milioni b/g in maggio e giugno e al di sopra delle quote ufficiali. Non vi sono quindi indicazioni di una significativa e prossima ripresa della produzione Opec che possa generare una maggiore domanda di trasporto, sebbene l'Iraq che non figura nei dati Opec, stia aumentando la sua produzione.

La Cina ha contestato i rapporti secondo i quali lo scorso anno avrebbe sorpassato gli Stati Uniti nei consumi di energia, mentre ha ribadito i suoi sforzi per incrementare le fonti energetiche pulite. La International Energy Agency stima che lo scorso anno la Cina ha consumato 2,265 miliardi di tonnellate di energia

derivante da fonti come il carbone, greggio, gas naturale, energia idroelettrica e nucleare, il 4,4% in più degli Stati Uniti. Ma la China National Energy Administration ha dichiarato che le stime della IEA sul consumo energetico cinese sono troppo alte, pur evitando di fornire dati alternativi. La IEA non avrebbe tenuto conto pienamente degli sforzi compiuti dalla Cina nel risparmio energetico, riduzione delle emissioni e sviluppo di nuove fonti energetiche. Tuttavia, la IEA non è il primo divulgatore di statistiche a dichiarare che la Cina è diventata il primo consumatore di energia a livello mondiale. Secondo i rilievi della BP pubblicati in giugno, la Cina, compreso Hong Kong, ha superato gli Stati Uniti lo scorso anno usando 2,20 miliardi di tonnellate di equivalente greggio in confronto a 2,182 miliardi di tonnellate per gli Stati Uniti.

I noli delle petroliere Suezmax potrebbero rivelarsi nel terzo trimestre più soggetti alla volatilità che quelli delle VLCC, con profitti in aumento negli ultimi quattro mesi dell'anno. Vi è infatti molta più volatilità nel segmento delle Suezmax che in quello delle VLCC, un fatto insolito poiché di norma questi due settori agiscono in linea uno con l'altro. Tradizionalmente, il mercato è più debole nel terzo trimestre rispetto a tutti gli altri poiché in estate nell'emisfero settentrionale la domanda è inferiore a quella invernale. Per i prossimi mesi le previsioni sono positive, anche per le interruzioni provocate dalla stagione degli uragani in Atlantico. Si prevede anche che un maggior numero di VLCC e Suezmax verrà noleggiato per stoccaggio galleggiante, ma questo potrebbe venire compensato dal rientro ai traffici di molte petroliere della NITC in precedenza usate per lo stoccaggio. La NITC ha ridotto a sette le sue VLCC adibite allo stoccaggio, dalle 24 di giugno. Nelle ultime due settimane, sei petroliere della NITC hanno lasciato il Golfo mediorientale per Ain Sukhna in Egitto. Molte navi vengono impiegate in estate nello stoccaggio poiché i mercati del greggio vanno in *contango*, e i trader ottengono meno per il loro greggio rispetto al quarto trimestre.

Il consumo di carbone delle principali centrali elettriche cinesi è diminuito in luglio poiché tutte le regioni eccetto il sud hanno impiegato meno carbone nelle ultime due settimane. I prezzi spot del carbone termico in Cina hanno segnato una stagnazione da inizio giugno poiché l'offerta rimane abbondante e le centrali elettriche hanno scorte di carbone sufficienti per l'estate, tradizionalmente segnata da forniture di energia e di carbone difficili. Il carbone consumato in media giornalmente presso le centrali cinesi è stato di 3,39 milioni di tonnellate nella prima settimana di luglio, per diminuire dell'8% a 3,14 milioni di tonnellate nel periodo 8/20 luglio. In giugno il consumo elettrico della Cina ha subito un rallentamento, in un mese non festivo, dall'ottobre 2009, in parte per effetto di una base molto bassa nel giugno 2009, ma gli economisti sorvegliano strettamente il consumo come un segnale di più ampio rallentamento industriale. La recente caduta del consumo di carbone non sembra il risultato di una decisione delle centrali di smaltire le scorte poiché queste rimangono costanti, ma non vi è stato

neppure alcun segnale di una brusca caduta di prezzo che possa far pensare che la domanda sia scesa improvvisamente.

L'indebolimento del mercato delle portarinfuse secche ha indotto alcuni armatori a considerare la demolizione per le navi più vecchie. I prezzi più fermi offerti sia in India che in Pakistan, rendono questa possibilità più interessante anche grazie alle previsioni positive per i prossimi mesi di alcuni acquirenti cash. Demolitori indiani hanno acquistato una Capesize, la seconda in due settimane e la sesta nave di questo tipo demolita dall'inizio dell'anno. Secondo le ultime statistiche, 133 bulkcarrier per 2,9 milioni dwt sono state vendute per demolizione nei primi sei mesi dell'anno, per la maggior parte piccole handysize. Si tratta di un rallentamento rispetto al 2009, quando 405 bulkcarrier per 12,4 milioni dwt furono avviate alla demolizione. Tuttavia, condizioni di mercato più deboli potrebbero accelerare l'attività nella restante parte dell'anno.

Il tasso di slittamento delle consegne di petroliere sta accelerando con quasi un quarto delle navi in programma per consegna nel primo semestre dell'anno ritardato o cancellato, in confronto al 16% del 2009. Sono circa 60 le petroliere superiori ai 27.000 dwt che non sono state completate nel primo semestre come da programma, comprese 22 Medium Range, 13 Aframax e 10 VLCC. Nel 2009, 79 delle previste 484 petroliere programmate non furono consegnate. I ritardi possono essere attribuiti al maggiore onere dei pagamenti ai cantieri per la consegna e alle rinegoziazioni dei contratti. I contratti delle navi che usciranno dai cantieri nel corrente anno e nel 2011, furono assegnati successivamente rispetto alle navi consegnate nel 2009 e a prezzi più alti per cui il tasso di cancellazione e il ritardo potrebbero aumentare. Il maggiore tasso di slittamento è stato registrato per le navi Panamax e Large Range 1 per le quali si stima una percentuale pari al 33%, in confronto all'11% nel 2009. Anche per le VLCC i posticipi sono in aumento e il maggiore aumento dei prezzi di costruzione si è visto in questo settore dove le navi ordinate nel 2007 per consegna nel corrente anno costano 150 milioni di dollari in confronto a 110 milioni per quelle ordinate nel 2006 che dovevano essere consegnate lo scorso anno. Sono 10 su 38 le VLCC programmate per consegna nel corrente anno, ma ancora presso i cantieri, in confronto ad un tasso di slittamento dell'11% nel 2009 quando sette VLCC non furono consegnate come da programma. Ma il numero maggiore di mancate consegne si è registrato nel settore delle Product Tanker Medium Range in cui 22 navi su 77, o il 28%, non sono state consegnate. Lo scorso anno lo slittamento era stato del 22% con 55 MR non consegnate nei tempi previsti.

La domanda di container è bruscamente salita negli ultimi mesi con un aumento dei prezzi e un accumulo di produzione che non si vedeva da anni e che crea serie preoccupazioni per le compagnie di linea. La causa è la ridotta disponibilità di finanziamento e poche compagnie sono in grado di acquistare l'attrezzatura container ora urgentemente necessaria per soddisfare la ripresa dei traffici e il

continuo afflusso di nuove portacontainer. D'altra parte, l'industria del leasing si è largamente imposta per colmare il divario e sta registrando uno dei periodi più attivi e redditizi degli ultimi anni. Anche la dominante industria cinese di produzione di container sta registrando un anno in ascesa ma anche problematico e in parte per gli stessi motivi. La capacità mondiale annua di costruzione di container rimane vicina a 5 milioni di teu, nonostante alcune perdite permanenti nel 2009. Per ironia, la carenza attuale di container verrebbe rapidamente risolta da una nuova recessione. Questa prospettiva, insieme all'esaurirsi del picco stagionale ha visto molte compagnie di leasing astenersi dall'impegno in ulteriori ordinativi da ottobre. Neppure le compagnie di linea hanno in progetto nuovi investimenti, nonostante la previsione di un imminente prezzo di 3.000 dollari per container da 20 piedi. Al contrario, i prezzi dei nuovi container potrebbero stabilizzarsi o anche diminuire nel prossimo anno. Nondimeno, la carenza di container è reale e non sparirà almeno fin tanto che i fabbricanti di container non aumenteranno sensibilmente la produzione.