



Genova, 2 Agosto 2010
No. 1440

Fonti:

Burke & Novi S.r.l.
Il Sole 24 Ore
Il Messaggero Marittimo
Corriere dei Trasporti
La Gazzetta Marittima
Lloyd's List
Lloyd's Ship Manager
Fairplay Shipping Weekly
Trade Winds - International Shipping Gazette
Journal pour le Transport International
Shipping News International
The Journal of Commerce (European edition)
B.P. Statistical Review of World Energy
H.P. Drewry: Shipping, Statistics & Economics
Intertanko port information & bunkers
International Bulk Journal
Containerisation International

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

CISTERNE

Il mercato delle **VLCC** ha subito una nuova perdita, toccando il livello minimo dalla fine dello scorso anno, per effetto delle navi rientrate dallo stoccaggio e delle nuove costruzioni che continuano ad arrivare numerose in mercato. L'attività di noleggio è stata soddisfacente, ma la *position list* è sempre molto consistente. I noli per i viaggi dal Medio Oriente al Far East sono scesi intorno a Ws 55 che equivale a circa 15.000 dollari al giorno, la metà di quanto gli armatori potevano ottenere a fine giugno. I carichi per il Golfo americano sono stati coperti a Ws 40-42,5 che corrisponde a circa 6.200 dollari al giorno. Per i prossimi 30 giorni è stimata la presenza di circa 100 VLCC nel Golfo mediorientale, per cui le previsioni non sono promettenti per gli armatori. Anche il mercato dell'Atlantico è sotto pressione, ma per ora il livello di nolo dei fissati per gli Stati Uniti è rimasto praticamente invariato a Ws 60. Le **Suezmax** hanno visto scendere i loro profitti in una settimana a 15.000 dollari al giorno sulla rotta dal West Africa al Golfo americano poiché i noleggiatori hanno preferito fissare le VLCC oppure tenere in sospeso i carichi. Gli armatori mantengono la loro richiesta di Ws 80 ma i noleggiatori cercano di imporre noli di Ws 75, un sensibile calo dal picco di Ws 102,5 o 27.000 dollari al giorno del 21 luglio scorso. Neppure il mercato del Mediterraneo e Mar Nero ha offerto conforto agli armatori poiché i noli sono scesi in 10 giorni da Ws 125 o 39.000 dollari al giorno a Ws 95 pari a 20.000 dollari. I carichi rimasti in mercato vengono inondati di offerte e nuovi minimi potrebbero essere raggiunti. Sulla rotta da Ceyhan alla costa orientale americana le Suezmax sono state fissate a Ws 76. Dopo il recupero della settimana precedente in Mare del Nord e Mediterraneo, i noli delle **Aframax** sono diminuiti sensibilmente. Per i viaggi Sullom Voe/Wilhelmshaven i noli sono scesi da Ws 134 o 27.000 dollari al giorno, a Ws 108 e 12.730 dollari. Anche i carichi da Primorsk a Wilhelmshaven sono stati fissati a noli più bassi, e cioè Ws 91 o 13.530 dollari al giorno, da Ws 104 e 21.000 dollari della settimana precedente. Più carichi sono stati fissati in Mediterraneo e Mar Nero che in Mare del Nord, ma vi sono sempre molte navi disponibili per agosto, tuttavia i noli per queste caricazioni sono rimasti intorno a Ws 120 e 125 rispettivamente. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, i noli per le Medium Range con benzina dal Nord Europa agli Stati Uniti sono scesi ai minimi da quattro settimane dopo la chiusura dell'*arbitrage* che ha portato ad un accumulo di navi al largo delle coste nordeuropee. Per questi viaggi i noli sono scesi a Ws 177 pari a 12.000 dollari al giorno, 5.000 dollari in meno rispetto alla settimana scorsa. Il motivo fondamentale di queste cadute dei noli continua ad essere l'eccesso di naviglio, un problema di difficile soluzione. Per i viaggi dal Mar Nero al Mediterraneo con gasolio, i noli delle MR sono stati più alti del 75% rispetto all'Atlantico, pari a circa 19.000 dollari al giorno, per cui gli armatori starebbero decidendo di far zavorrare le navi in Mediterraneo, col risultato di un probabile calo anche in quest'area. Le Large Range 1 hanno ottenuto noli in aumento a Ws 153 equivalente a 13.000 dollari al giorno per i viaggi con 55.000 tonn. di nafta dal Medio Oriente al Giappone, probabilmente per una limitata disponibilità di navi sino al 20 agosto. Le LR2 sono state fissate per gli stessi viaggi con 75.000 tonn. a Ws 138 pari a 17.770 dollari al giorno, in aumento dai precedenti Ws 114 o 10.100 dollari al giorno. Le previsioni sono che i noleggiatori cercheranno di mettere fine all'aumento dei noli per le LR tenendo in sospeso i carichi per qualche tempo.

CARICO SECCO

Per le **Capesize** Luglio si conclude con una settimana più positiva rispetto alle precedenti con il BCI che prende fino a circa 1800 punti e con la media delle 4 rotte a 14400 anche se molti sono restii nel pronunciarsi in quanto è ancora più un mercato cartaceo che fisico e parecchie sono ancora le navi che zavorrano per un impiego. L'Atlantico vede una ripresa con il round voyage a 13500/14000 usd che comunque rimane una rata poco attraente mentre in Pacifico la differenza delle rate è più evidente rispetto ai giorni precedenti con il round voyage a 11500 usd ma sono sempre molte le navi aperte rispetto agli stem ed alcuni armatori preferiscono attendere lo sviluppo del mercato nei prossimi giorni. Poco attivo il backhaul che rimane al di sotto dei 5000 dollari mentre il fronthaul riporta livelli sui 30000 usd. Anche per le **Panamax** si ha una costante crescita dei livelli specialmente nel bacino Atlantico, il fronthaul per stem di Agosto è fissato a 30000 usd mentre il transatlantic è sui 23000 usd. Il tonnellaggio scarseggia e i noleggiatori preferiscono coprire in fretta gli ultimi carichi. Lo short period vede alti 20 usd anche se molti armatori preferiscono fissare sullo spot contando in una ripresa dei noli da settembre, anche per via dei carichi di grano dal Golfo. In Pacifico il round è sempre sotto i 20000 usd mentre il backhaul è sui 12/13000 usd, una Kamsarmax per periodo (12 mesi) ottiene 21000 dollari dely Cina. Il mercato delle **Handy/Supramax** vede l'Atlantico abbastanza attivo con più carichi dal Continente e dal Mar Nero. Per il fronthaul i livelli sono sui 25000 usd. Anche in Pacifico, la presenza di ordini mantiene i numeri stabili con il Pacific round voyage a 18000 usd, mentre il backhaul rimane sui 13000 usd. Il Med - Usg è al di sotto dei 10000 usd mentre il Usg-Med è sui mezzi 20 usd. Il sentimento degli armatori resta comunque positivo in quanto i livelli attuali non dovrebbero più scendere fino all'inizio dell'ultimo trimestre dell'anno quando si prevede un'ascesa delle rate.

COMPRAVENDITA

Nonostante il livello dei noli abbia evidenziato nelle ultime due settimane una certa ripresa, l'attività di compravendita ha raggiunto livelli davvero minimi dovuti anche al periodo di vacanze estive. Nell'elencazione delle vendite, si evidenzia come nel corso della settimana trascorsa, e nel settore del secco, sia avvenuto un solo passaggio di proprietà per un paio di Panamax Resales da 75.000 DWT ex SASEBO con consegna Settembre ed Ottobre 2010 ad un prezzo intorno ai 45 milioni di dollari ad interessi Greci. Tra le petroliere, si elenca un numero di vendite, anche se molto poco rappresentative, leggermente superiore rispetto alle settimane passate. Le demolizioni rimangono su livelli stabili sia per quanto riguarda il numero di unità spiaggiate che in merito ai prezzi pagati costantemente sopra i 420 USD per Ldt.

📌 ALTRE NOTIZIE

Una serie di sanzioni messe a punto dagli Stati Uniti per il programma nucleare adottato dall'Iran, e formalmente adottate la settimana scorsa anche dall'Unione Europea, rende più difficili gli approvvigionamenti per la nazione mediorientale. L'Iran è al quinto posto nel mondo tra i maggiori produttori di greggio, ma deve importare circa il 40% del suo fabbisogno di benzina poiché non dispone di sufficiente capacità di raffinazione. Normalmente, durante la stagione estiva l'Iran necessita di 11-13 carichi al mese le cui dimensioni standard sono di circa 33.000 tonnellate ciascuno. Solo tre carichi di benzina hanno raggiunto l'Iran in luglio, forniti dalla raffineria turca Tupras e dalla Unipecc, ramo trading della cinese

Sinopec. Un altro carico è previsto arrivare dal Venezuela al porto iraniano di Bandar Abbas. Le nuove sanzioni rendono le cose difficili e molte navi vengono dirottate per cui l'Iran otterrà solo una frazione del suo fabbisogno. Gli armatori sono restii ad inviare le loro navi ai porti iraniani e questo è il motivo per cui l'Iran sta cercando compagnie alternative e Paesi da cui importare benzina. Associazioni armatoriali hanno messo a punto clausole da inserire nei contratti di noleggio per permettere agli armatori di rifiutare di consegnare prodotti raffinati all'Iran. Gli analisti ritengono tuttavia che alcuni dei tradizionali fornitori, come Cina e Turchia, rimarranno fedeli.

Un importante stato dell'India meridionale, il secondo maggiore produttore di minerale di ferro del Paese, ha sospeso le esportazioni dai suoi porti. Una restrizione delle esportazioni di minerale indiano rischia di penalizzare il mercato internazionale del valore di 88 miliardi di dollari, rafforzando i prezzi e costringendo la Cina a rivolgersi nuovamente all'Australia e al Brasile. La decisione dell'India, mirata a sopprimere le estrazioni illegali e l'evasione fiscale, colpirà le esportazioni dalle miniere di Karnataka, che hanno prodotto circa 46 milioni di tonnellate di minerale o un quinto della produzione complessiva indiana di 215 milioni di tonnellate nei 12 mesi terminati a marzo 2009. La notizia dovrebbe sostenere ulteriormente i prezzi, dopo i recuperi di quasi il 10% nell'ultima settimana, grazie alla ripresa della domanda cinese per gli acquisti delle acciaierie.

Anche se gli armatori hanno limitato recentemente le ordinazioni di portarinfuse secche, l'orderbook mondiale per questo tipo di navi continua ad aumentare, registrando una crescita in ciascuno degli ultimi tre mesi, e all'inizio di luglio comprendeva 3.387 navi per 297,5 milioni dwt. Il numero include 783 Capesize pari al 75% della flotta corrente in questo settore. Il carico di lavoro di navi da carico secco rappresenta la parte più consistente dell'orderbook globale di nuove costruzioni che all'inizio di luglio ammontava a 7.920 navi per 497,4 milioni dwt. In giugno, sono stati assegnati 121 ordinativi di navi di ogni tipo per 9,9 milioni dwt. Dopo la caduta del Baltic Dry Index, meno contratti di bulkcarrier sono stati assegnati in giugno in confronto a maggio e aprile, nondimeno i nuovi contratti di giugno risultano superiori di oltre il 300% su base annua in termini di numero di navi. La brasiliana Vale rappresenta il 17% degli ordinativi di giugno, avendo ordinato tre VLOC da 400.000 dwt ai cantieri Daewoo. Quando i profitti sono alti, gli armatori ordinano più navi come è accaduto nel 2007, quando i profitti medi delle bulkcarrier toccarono il massimo storico di 44.240 dollari al giorno e le ordinazioni raggiunsero 176 milioni dwt di nuova capacità bulkcarrier, più che nei precedenti quattro anni insieme. Nel settore delle petroliere, in giugno sono stati assegnati 16 nuovi contratti di costruzione, per 2,3 milioni dwt. Nel frattempo, in giugno si è avuto il minor numero di navi consegnate dai cantieri nel corrente anno, pari a 101 unità per 4,9 milioni dwt. Gli armatori devono pagare prezzi più alti, l'indice di prezzo compilato da un noto gruppo di analisti londinesi è salito ancora raggiungendo il livello di 141,6 il 1° luglio, lo 0,6% in più in un mese, pur essendo

sempre inferiore del 6,6% su base annua. Ad esempio, il prezzo di riferimento di una VLCC di nuova costruzione è passato a fine maggio da 102 a 104 milioni di dollari, ma in confronto a un anno fa risulta inferiore del 16,8%. In giugno circa 3,5 miliardi di dollari sono stati investiti complessivamente in nuove costruzioni, portando il totale dall'inizio dell'anno a 22,8 miliardi di dollari.

Le vendite di portacontainer di seconda mano sono in forte aumento, nonostante la sorprendente assenza di vendite giudiziarie. Il primo semestre dell'anno segna l'inizio di quello che può essere considerato uno spostamento paradigmatico nella proprietà di portacontainer poiché armatori greci e cinesi stanno risalendo nelle graduatorie anche se hanno ancora molta strada da fare prima di scalzare gli armatori tedeschi dalla loro posizione dominante. Le transazioni complessive sul mercato dell'usato hanno raggiunto il livello record di 215.940 teu nel primo semestre dell'anno, circa 50.000 teu in più che nello stesso periodo del 2004, quando furono vendute 104 navi. In confronto, solo 96 navi hanno cambiato proprietario nel 2010 ma la capacità è maggiore per la vendita di navi più grandi. Questo evidenzia come un maggior numero di compagnie armatoriali di bulkcarrier e petroliere stiano affacciandosi in questo mercato. Gli acquisti da parte di greci e cinesi hanno rappresentato rispettivamente più di un terzo e circa la metà delle vendite di navi di seconda mano negli ultimi 18 mesi. Il naviglio è stato acquistato prevalentemente da armatori tedeschi e giapponesi che insieme rappresentano circa la metà della capacità venduta dal gennaio 2009. Si stima che gli armatori greci abbiano acquistato 56 portacontainer dal gennaio 2009 per un totale di 173.000 teu, mentre i cinesi hanno acquistato 33 navi per 63.000 teu nello stesso periodo. La maggior parte delle navi proviene da armatori tedeschi che hanno venduto 73 navi per 128.000 teu, seguiti dai giapponesi con 40 navi e 110.000 teu. Il dominio della Germania nel mercato delle portacontainer rimane schiacciante pari al 35,1% delle proprietà, segue il Giappone con il 9,2% e la Grecia con solo il 6,4%. La sorpresa nel corrente anno è stata la mancanza di vendite forzate, si pensava che molte navi in difficoltà sarebbero arrivate in mercato, ma queste sono state relativamente assenti. Gli armatori in difficoltà hanno ricevuto il sostegno delle banche marittime che si sono astenute dal rilevare la proprietà della nave di armatori tecnicamente in bancarotta.

Il mercato delle oil bulk and ore carrier (OBO), un settore che molti ritenevano in declino, è stato rivitalizzato da un ordinativo per 11 navi giganti della serie "Whale" da parte della compagnia di Taiwan TMT. Ma vi sono interrogativi sulla possibilità per queste navi di trovare impiego nei mercati per i quali sono state progettate. Quando, alla fine del prossimo anno, tutte le 11 nuove costruzioni OBO ordinate dalla TMT alla sudcoreana Hyundai saranno state consegnate, la TMT avrà la maggiore flotta di navi come tonnellaggio (circa 3,5 milioni dwt) collocandosi al primo posto in un settore che è rimasto indietro agli altri in termini di crescita delle flotte. La serie di OBO della TMT, delle dimensioni di VLCC o VLOC, fa sorgere dubbi su quanto queste navi dovranno essere flessibili e versatili

per realizzare un profitto quando i mercati delle petroliere e delle bulkcarrier sono depressi. Tuttavia, mentre le condizioni sul breve termine sono negative per le petroliere, gli analisti sono ottimisti sul lungo termine per la crescita delle esportazioni dal Medio Oriente e dall’Africa, sebbene le dimensioni della flotta Capesize possano ostacolare la crescita della domanda nei mercati delle rinfuse secche. La TMT ha già ricevuto in consegna tre delle 11 OBO, altre due entreranno in servizio prima della fine dell’anno e le restanti nel 2011. La prima della serie, la *A Whale* di 318.700 dwt, è stata consegnata a fine 2009 e sino ad ora ha trasportato un carico di minerale dal Brasile per l’Asia e uno di greggio dal Medio Oriente all’India. La seconda nave, la *B Whale* di 317.000 dwt, ha compiuto un solo viaggio dal Brasile alla Cina, mentre la terza, *C Whale*, ha lasciato il cantiere di costruzione all’inizio di luglio per gli Emirati Arabi Uniti dove è all’ancora al largo di Fujairah. Molti si sono interrogati sulla convenienza di far costruire queste grandi navi, visto il massiccio orderbook per VLCC convenzionali (188) e bulkcarrier Capesize (746), ma la loro versatilità dovrebbe metterle in condizione di operare bene nel mercato corrente, a seconda di dove sarà la domanda. In estate, molto spesso stagione di stagnazione per le petroliere, si dedicheranno ai trasporti di minerale. Con il loro doppio scafo e le grandi dimensioni, le navi della TMT differiscono notevolmente dalle OBO già attive nei mercati globali. La flotta mondiale comprende 73 unità, di cui 58 hanno il doppio scafo, ma solo due navi sono state costruite negli ultimi 10 anni e solo altre 10 hanno meno di 15 anni di età. Oltre 35 OBO hanno almeno 20 anni e possono ottenere impiego limitato nel settore petrolifero. In passato, il concetto delle OBO non ha mai veramente funzionato. Le navi venivano impiegate o come bulkcarrier o come petroliere poiché avevano difficoltà a passare da un tipo di carico all’altro di viaggio in viaggio. La pulizia delle cisterne è diventata più efficiente per le moderne OBO, progettate con nuove tecnologie, per cui le loro prestazioni dovrebbero migliorare.

I nuovi ordinativi per i cantieri cinesi nel secondo semestre dell’anno potrebbero risultare del 50% inferiori ai livelli del primo semestre, secondo dati dell’associazione cantieristica cinese. Negli ultimi sei mesi del 2010 gli ordinativi potrebbero limitarsi a 12,2-16,3 milioni dwt, in confronto a 23,8 milioni dwt registrati da gennaio a giugno. I cantieri cinesi hanno ricevuto nuovi ordinativi in media per 4 milioni dwt al mese nella prima metà dell’anno, per un totale di 23,6 milioni dwt, in confronto ai 4,8 milioni dwt dello stesso periodo del 2009. Il volume delle navi completate dai cantieri cinesi è aumentato a 29,6 milioni dwt nel periodo, da 15,8 milioni dwt, e ha permesso al Paese di aggiudicarsi una quota di mercato di circa il 41%. Tuttavia, le previsioni non sono molto positive. Un più stretto controllo da parte del governo, fa ritenere che la domanda di minerale di ferro e carbone di importazione risulterà ridotta. Questo porterà una maggiore incertezza per gli operatori di carico secco che avevano in programma di potenziare le loro flotte. Anche il mercato delle petroliere rimarrà stagnante sul breve termine poiché un gran numero di navi è già in ordinazione presso cantieri cinesi. Il problema della cancellazione di ordinativi sembrava essere stato risolto per i cantieri cinesi nel

2010, ma molti armatori continuano a chiedere di ritardare le consegne o di rinegoziare i contratti esistenti per ridurre i prezzi. In vista di queste incertezze, i nuovi ordinativi dei cantieri cinesi per l'intero 2010 non superarono i 35-40 milioni dwt, mentre i volumi completati raggiungeranno i 55 milioni dwt. Lo scorso anno, i dati corrispondenti sono stati rispettivamente di 26 milioni e 42 milioni dwt.

Solo 18 mesi fa, l'economia mondiale era in profonda recessione e per l'industria dei trasporti a container si evidenziò un forte aumento della capacità e i noli crollarono. Gli armatori cercarono di ritardare o di cancellare almeno parte del grande quantitativo di naviglio che avevano ordinato, in seguito ad un declino senza precedenti dei traffici mondiali. Le navi inattive furono poste in disarmo in gran numero raggiungendo il picco tra ottobre e novembre 2009 con 576 unità pari a 1.186,832 teu o il 9% della capacità mondiale. Un anno e mezzo dopo, le compagnie di linea sembrano in piena ripresa. All'inizio di luglio, la compagnia francese CMA CGM ha dichiarato un profitto per il primo trimestre 2010 di 38 milioni di dollari, mentre nel corrispondente periodo dello scorso anno aveva avuto una perdita di 26 milioni di dollari. Allo stesso modo, la compagnia tedesca Hapag-Lloyd ha ribaltato la sua perdita operativa del primo trimestre 2009 di 175,9 milioni di dollari in un profitto di 16,9 milioni di dollari nell'analogo periodo di quest'anno. La ripresa dei traffici mondiali è avvenuta ad un ritmo più rapido del previsto. La crescita che si prevedeva ad una sola cifra nel primo trimestre 2010 è stata in effetti del 17%. In risposta alla ripresa dei traffici, le compagnie hanno riattivato parte dei servizi in precedenza sospesi e ne hanno introdotti di nuovi. All'inizio di luglio le navi in disarmo erano scese a 208 per 298.045 teu, il 2,18% circa della flotta mondiale e una riduzione del 75% negli ultimi otto mesi. Molte delle navi ancora in disarmo sono troppo piccole o troppo vecchie per essere riattivate, un terzo della flotta supera i 25 anni di età e circa due terzi hanno più di 20 anni. Per ragioni di economia, gli armatori che gestiscono le loro navi riattiveranno il proprio naviglio prima di considerare il noleggio di navi da armatori che non si occupano della gestione. Poiché il 70% delle navi ancora in disarmo appartiene a questi ultimi, è probabile che la restante flotta inattiva verrà demolita se i prezzi saranno quelli giusti.

I pedaggi di transito del Canale di Suez rimarranno congelati almeno sino alla fine del 2010 e una eventuale decisione se aumentarli o meno verrà presa verso la fine dell'anno. I pedaggi non sono aumentati dal 2008 poiché l'Egitto si è battuto per mantenere i traffici nonostante la recessione e la minaccia della pirateria nel Golfo di Aden che ha indotto alcuni operatori a deviare le navi sulla rotta del Capo di Buona Speranza. Le navi transitate dal Canale nell'anno fiscale terminato il 30 giugno sono diminuite del 9,6% a 17.504, mentre i proventi sono scesi del 4,2% a 4,54 miliardi di dollari. Nondimeno i proventi hanno registrato in gennaio il primo recupero mensile dal novembre 2008, un segnale di ripresa dopo la pesante recessione economica globale. Per la stretta relazione tra i traffici mondiali e i transiti nel Canale di Suez, questi ultimi avevano registrato un notevole declino nel

2009 rispetto al 2008. Nella prima metà del 2010, il numero delle navi che hanno usato il Canale è aumentato del 3,3% rispetto a un anno prima, mentre i profitti sono saliti del 13%. I lavori di dragaggio hanno fatto aumentare il pescaggio massimo a 20 metri. Il Canale di Suez, e un oleodotto adiacente, convogliano più di 4 milioni di barili di greggio al giorno, o il 4,7% della produzione globale.