



Genova, 9 Agosto 2010

No. 1441

**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](http://www.burkenovi.com) E-mail address: [tankers@burkenovi.com](mailto:tankers@burkenovi.com) [dry@burkenovi.com](mailto:dry@burkenovi.com)  
[sandp@burkenovi.com](mailto:sandp@burkenovi.com) [accounting@burkenovi.com](mailto:accounting@burkenovi.com)

## ☛ ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 31 (2/6 Agosto 2010)

### CISTERNE

Il mercato delle **VLCC** ha continuato a deteriorarsi con i noli scesi per i viaggi dal Golfo mediorientale al Far East a Ws 47 pari a 6.530 dollari al giorno base timecharter, il minimo degli ultimi otto mesi. Più bassi ancora i noli per le destinazioni occidentali, con navi fissate a Ws 39 equivalente a 935 dollari al giorno. In meno di tre settimane, da metà luglio, i noli per le destinazioni asiatiche sono scesi dell'83% poiché le navi di nuova costruzione hanno fatto aumentare lo squilibrio tra offerta e domanda di navi. Per le prossime quattro settimane è prevista la presenza in Medio Oriente di un record di 93 VLCC, superiore a quello di 92 navi nell'aprile 2009. La lunga lista di navi renderà molto difficile la ripresa dei noli, a meno che gli armatori non si oppongano decisamente a questi livelli come già stanno facendo Frontline e Maersk Tankers che hanno deciso di togliere le loro navi dal mercato fino a quando la situazione non migliorerà. Andamento altalenante per le **Suezmax**, che hanno approfittato della maggiore domanda per le cariche di fine agosto riuscendo a fissarsi dal West Africa per gli Stati Uniti a Ws 90, pari a circa 20.000 dollari al giorno, valori simili a quelli registrati a fine luglio. Lo stesso non è accaduto per il mercato del Mar Nero, dove fissati sono stati conclusi intorno a Ws 89 equivalente a 15.125 dollari al giorno. Le **Aframax** che operano nei mercati asiatici del greggio e del fueloil potrebbero registrare una rarefazione dei carichi nella prossima settimana, e di conseguenza un calo dei noli spot, per effetto del Ramadan che inizierà l'11 agosto per concludersi a inizio settembre. Molti carichi potrebbero essere stati già fissati in anticipo, e l'attività di noleggio per il fueloil dal Golfo Arabo a Singapore dovrebbe essere scarsa, con effetti anche sui traffici delle Aframax dall'Asia sud-orientale all'Australia ed una crescita delle navi in surplus. Questa situazione non dovrebbe però creare problemi alle Aframax di nuova costruzione che arrivano in mercato poiché possono essere fissate per carichi di prodotti puliti dove i noli sono ora più alti. E' più facile per queste navi passare dal pulito allo sporco che viceversa. Nei mercati ad ovest di Suez, queste navi continuano a perdere terreno, ma la caduta dei noli sembrerebbe prossima ad arrestarsi ai livelli correnti di Ws 92,5 per i viaggi in Nord Europa e di Ws 95 per quelli in Mediterraneo. La tendenza al ribasso per le **Product Tanker pulite** Medium Range sembra essersi arrestata sulla rotta dal Nord Europa agli Stati Uniti dove i noli sono risaliti da un minimo di Ws 170 a Ws 177 base 37.000 tonnellate. A questo hanno contribuito anche 4-5 fissati da UK Cont al West Africa. Le Large Range 1 sono state fissate a Ws 140 per 60.000 tonnellate UKCont/USAC-West Africa. Il mercato dei Caraibi per la costa atlantica americana è sceso a Ws 140 base 38.000 tonnellate, mentre i viaggi di ritorno verso l'Europa hanno pagato Ws 90 per gli stessi quantitativi di carico. L'aumento dei noli visto la settimana scorsa sui mercati ad est di Suez è proseguito e le LR1 sono state fissate dal Medio Oriente al Giappone con 55.000 tonn. a Ws 160 mentre le LR2 hanno ottenuto per gli stessi viaggi con 75.000 tonn. noli di Ws 140. Le Medium Range hanno ottenuto noli di Ws 160 da Singapore al Giappone con 30.000 tonn. mentre carichi di 55.000 tonn. di jet fuel dal Medio Oriente a UK Cont sono stati fissati a 2 milioni di dollari lumpsum.

### CARICO SECCO

La settimana delle **Capesize** non registra nessun cambiamento del BCI il lunedì in quanto gli armatori preferiscono vedere come il mercato si sviluppa con le majors nei giorni seguenti. Dal giorno successivo l'indice cresce in positivo infondendo un certo ottimismo nel mercato e portando interesse anche per il periodo fino ad un anno. In Atlantico molti

carichi sono coperti da navi che zavorrano dal Pacifico (poco attivo al momento) con noli più attraenti. Il Tubarao/Quindao vede 19,25 usd pmt . Il transatlantic Round voyage ottiene 17/17500 usd mentre il fronthaul è sui 37/37500 usd. Il backhaul è abbastanza fermo con pochi fissati riportati. Anche nel mercato delle **Panamax** sono molte le navi che zavorrano per cercare carichi dal Golfo che dalla seconda metà del mese dovrebbe offrire molti stem di grano. Il transatlantic round voyage è sui 22000 usd. Il periodo è stato abbastanza attivo con numeri sopra i 25000 usd per il breve periodo e 22/22500 per periodo di un anno. Il Pacifico non è molto attraente in questi giorni e il brutto tempo sulle coste indiane e del Pakistan non aiuta la situazione portando un aumento delle navi spot e una discesa ulteriore dei livelli. Il Pacific round voyage è sui 18000 usd mentre il backhaul È sugli 11/12000 usd. Per quanto riguarda le **Handymax/Supramax** si ha una settimana con noli in costante perdita per tutta la settimana. In Atlantico, in particolare, sono presenti alcuni carichi di zucchero e grano dal Sud America ma si risente ancora molto del periodo estivo e si aspetta la fine del mese per avere una reale ripresa. Il Usg-Med è sui 25/26000 usd e il Med-Usg è al di sotto dei 10000 dollari. In Pacifico il round voyage vede 17000 usd, i monsoni in India portano ancora problemi nell' impiegare le navi verso i porti colpiti e le navi fissate con iron ore per la Cina chiedono 21000 usd. Il Pg-Ec India è pagato meno di 15000 usd.

#### COMPRAVENDITA

Il periodo estivo continua ad influenzare anche l'attività di compravendita potendo riportare un numero abbastanza limitato di movimentazioni. Nonostante tutto, i prezzi continuano a rimanere abbastanza sostenuti; a titolo di riferimento un compratore tedesco ha acquisito 2 x 57.000 DWT Resale Bulkera (Costr. 2010 Xiamen) per circa 33 Mil. di USD ciascuna. Tra le petroliere, evidenziamo che la Bright Oil ha comprato 2 x 115.600 DWT Aframax (Costr. 2009 Hanjing) per circa 115 Mil. di USD. Le demolizioni registrano una flessione dei prezzi offerti i quali hanno raggiunto la media circa di 380 USD per Ldt.

#### 📌 ALTRE NOTIZIE

Le nuove raffinerie che entreranno in produzione in Arabia Saudita e India nei prossimi cinque anni, potrebbero generare domanda sufficiente su lunghe distanze da impiegare sino al 35% della flotta esistente di Product Tanker superiori ai 60.000 dwt. I carichi di prodotti petroliferi da queste nuove raffinerie verso l'Europa e gli Stati Uniti faranno aumentare la domanda tonnellate-miglia e daranno il via ad una crescita a lungo termine dei traffici di prodotti via mare. Tuttavia, pur con i cambiamenti da tempo attesi nelle dinamiche dei traffici globali per la flotta mondiale di 2.600 unità, il mercato continuerà a registrare una eccedenza di navi sino al 2012. La produzione di tre nuove raffinerie saudite (a Ras Tanura, Yanbu e Jubail), unitamente al nuovo impianto Jamnagar II in India, raggiungerà 100 milioni di tonnellate l'anno entro il 2015. Il trasporto di questi carichi verso l'Europa nord-occidentale, richiederebbe annualmente 14,5 milioni dwt di Product Tanker pulite, pari a poco più di un terzo della flotta esistente di capacità superiore a 60.000 dwt. Il quadro a medio termine si preannuncia abbastanza soddisfacente per queste navi, in particolare per la flotta delle Large Range che sarà impegnata su nuove rotte a lunga distanza, ma il futuro immediato non è altrettanto roseo. E' troppo presto, infatti, per affermare che una ripresa sostenibile per le Product Tanker è

ormai prossima, poiché il settore è sempre oberato da un pesante surplus di navi. La flotta ha subito una rapida espansione proprio mentre la crisi finanziaria ha fatto contrarre i consumi globali di greggio nel 2009, per la prima volta in 28 anni. Il settore delle Medium Range è stato particolarmente colpito, poiché negli Stati Uniti la produzione di greggio è crollata e l'utilizzazione delle raffinerie è diminuita per la differenza di prezzo tra greggio e prodotti. Solo dal 2011 si potrà evidenziare una riduzione del divario tra domanda e offerta poiché le demolizioni elimineranno gradualmente l'eccesso di navi dai mercati, le consegne di handysize e handymax rallenteranno e la domanda di greggio aumenterà notevolmente anno dopo anno. Ma sarà solo dal 2012 che si ristabilirà un equilibrio e la domanda supererà l'offerta.

La compagnia armatoriale iraniana NITC ha assegnato un ordinativo per 12 VLCC del valore di 1,3 miliardi di dollari a due cantieri cinesi, Dalian Shipbuilding Industry e Shanghai Wai Gao Qiao Shipyards, con finanziamento per il 90% del valore ed un anticipo del 10%. Le banche coinvolte sono cinesi controllate dallo stato, ma non sono noti i tassi di interesse applicati. Il costo delle VLCC è di 103 milioni di dollari a nave e la costruzione inizierà nel 2011 per consegna entro il 2013. Le dimensioni del prestito in un mercato delle VLCC che stenta ancora a riprendersi dalla crisi, rappresentano una sovvenzione ai cantieri nazionali da parte delle banche statali cinesi. Secondo la NITC, le banche cinesi hanno ricevuto istruzioni di assistere i cantieri con prestiti a basso costo e la NITC ha approfittato di questa politica, svincolandosi dalla Corea del Sud per le condizioni di finanziamento più severe praticate dal Paese asiatico. Una istituzione finanziaria europea ha reagito alla notizia sostenendo che i termini non sono di mercato e che le usuali condizioni ai tassi correnti hanno un rapporto 65%-35% oppure 70%-30%. La NITC non è l'obiettivo della raffica di sanzioni imposte all'Iran dagli Stati Uniti, Unione Europea e Nazioni Unite come deterrente allo sviluppo di armi nucleari in Iran. Le sanzioni si applicano per ora alle importazioni in Iran e non all'export di greggio.

Non è mai esistito uno squilibrio tanto grande dell'orderbook mondiale tra bulkcarrier handysize e unità più grandi, a quanto sostiene Klaus Nybord, amministratore delegato della Pacific Basin. In termini percentuali della flotta esistente, il carnet di ordini per handysize da 25.000 a 34.999 dwt è pari al 38%, in confronto al livello delle Capesize dell'81%. Per le Handymax la percentuale è di circa il 48%. Questo drastico squilibrio porta a ritenere che la classe di navi più piccola, nella quale opera la Pacific Basin, potrebbe avere risultati migliori rispetto alle navi più grandi, nel futuro prevedibile. Tuttavia, la situazione estrema in cui i noli delle handysize sono equivalenti a quelli delle Capesize potrebbe non durare a lungo. Altri fattori suggeriscono previsioni positive per Handysize ed Handymax, come l'elevato tasso di consegne ritardate di nuove unità che si ritiene sia intorno al 44% circa rispetto ai programmi degli ultimi 12 mesi. Si tratta di una significativa flessione, molto simile a quanto accaduto nel 2009 e che potrebbe essere destinata a continuare. Alla base di questo potrebbe esserci il forte aumento dei prezzi delle

nuove costruzioni che ha incoraggiato alcuni cantieri a non completare il processo di costruzione per assicurarsi contratti migliori da altri potenziali committenti. La flotta della Pacific Basin comprendeva a fine luglio 171 navi, tra cui 125 bulkcarrier da carico secco e 39 tra rimorchiatori e chiatte.

I grandi gruppi industriali stanno riservando i trasporti di minerale di ferro alle bulkcarrier supersize con cambiamenti strutturali significativi per la principale rotta delle Capesize dal Brasile alla Cina. Il mercato spot dove vengono pagati i noli più alti, quello delle Capesize, potrebbe sparire quasi completamente ad opera di acciaierie e compagnie minerarie. Queste ultime hanno ordinato ai cantieri talmente tante navi per trasportare i propri carichi, che poco altro traffico potrebbe rimanere per le altre navi su queste rotte, una volta che tutte le navi saranno state completate. Infatti, compagnie minerarie e grandi imprese siderurgiche stanno investendo miliardi di dollari nella costruzione di una nuova generazione di Very Large Ore Carrier (VLOC) da 200.000 dwt e oltre, presso cantieri navali asiatici. La flotta esistente delle VLOC conta già 187 navi per 44 milioni dwt, di cui circa 70 unità consegnate negli ultimi tre anni. Altre 194 VLOC per 51,3 milioni dwt arriveranno in mercato entro il 2014 portando le dimensioni della flotta complessiva a 95,5 milioni dwt. Se queste navi, con una capacità di 250.000 dwt ed oltre, compissero cinque viaggi all'anno ciascuna dal Brasile all'Asia, potrebbero trasportare circa 270 milioni di tonnellate, un quantitativo più o meno corrispondente alle esportazioni del Brasile nel corrente anno. Tutte queste navi renderanno più difficile la gestione delle altre navi in mercato. La rotta fronthaul dal Brasile alla Cina è non solo quella a maggiore crescita come volumi, ma anche un forte traino per i noli spot e generatore di domanda tonnellate-miglia per le 1.060 Capesize della flotta mondiale. Circa 670 Capesize sono state noleggiate sul mercato spot nei primi sette mesi dell'anno, di cui oltre 120 per caricare minerale dal Brasile. Ma una proporzione maggiore di viaggi è organizzata da compagnie minerarie o acciaierie usando le proprie navi o sotto contratti di trasporto a lungo termine e questi viaggi non sono riportati. Circa 1.300 fissati spot di Capesize sono stati riportati al Baltic Exchange nel 2008, ma sono stati complessivamente circa 5.400 i viaggi compiuti da Capesize. E' all'interno di questo mercato poco trasparente che opereranno le VLOC. Per le loro dimensioni e le limitazioni portuali, le VLOC da 250.000 dwt e oltre sono tipicamente ordinate da proprietari di carichi o da armatori che hanno concluso contratti di trasporto per 20-25 anni.

Il carbone potrebbe superare il minerale di ferro come tipo di carico più importante per le bulkcarrier da carico secco. La domanda da parte di India e Cina dovrebbe far superare ai trasporti di carbone via mare il miliardo di tonnellate nel corrente anno. Il carbone metallurgico, usato per la produzione di acciaio, è previsto arrivare a 265 milioni di tonnellate, un aumento del 17% su base annua, mentre il carbone termico per la produzione di energia elettrica è previsto aumentare del 4% a 713 milioni di tonnellate. Si tratta di quantitativi quasi uguali a quelli del minerale di ferro, stimati in 895 milioni di tonnellate nel 2009 e previsti superare il milione di

tonnellate nel 2010. India e Cina, insieme, rappresentano l'80% della crescita della domanda di carbone nel corrente anno, ma i due Paesi hanno anche il minore uso di energia elettrica pro-capite nel mondo industrializzato, per cui la loro domanda di energia in aumento creerà una tendenza a lungo termine che favorirà il mercato del carbone e di conseguenza quello dei carichi secchi. La maggior parte delle forniture per questi due paesi arriverà da Indonesia e Nord America mentre sul lungo termine l'Australia beneficerà dell'aumento programmato di capacità di produzione. Anche i traffici di cabotaggio dal Nord della Cina alle aree produttive nel Sud del Paese hanno assorbito un numero crescente di bulkcarrier dai mercati internazionali. I traffici cinesi interni via mare sono previsti raggiungere 500 milioni di tonnellate nel corrente anno, in aggiunta al miliardo di tonnellate stimato per il mercato globale via mare.

La decisione della Russia di sospendere le esportazioni di grano dal Mar Nero dal 15 agosto sino al 1° dicembre, in seguito alle temperature eccezionalmente alte e agli incendi che hanno devastato i raccolti, rischia di pesare ulteriormente sui noli delle bulkcarrier. A inizio settimana, la Russia aveva ridotto le sue previsioni di raccolto di grano a 70-75 milioni di tonnellate, da una precedente stima di 85 milioni di tonnellate, di cui 24 milioni destinati all'esportazione. In Mar Nero l'unica speranza era la prossima stagione del grano che normalmente inizia a fine agosto e che porta ad un aumento della domanda aggiuntiva di navi, ma quest'anno la domanda è molto ridotta e vi sono molte navi presenti. Non mancano gli altri tipi di carico in uscita dal Mar Nero verso il Far East, come acciaio, fertilizzanti e ridotti carichi di grano, ma nettamente inferiori al solito. L'annuncio della Russia ha fatto salire i prezzi del grano ai massimi da 23 settimane dopo che erano già aumentati per i timori per il mercato russo.

Le 14 metaniere più grandi del mondo hanno consegnato solo 20 carichi nel 2009 e 33 dall'inizio dell'anno. E' inevitabile che con otto navi di classe Q-Max, o il 60% di questa flotta, inattiva al largo di Khor Fakkan o in Dubai, la Qatargas sia alla ricerca di nuovi mercati. Le navi Q-Max, tutte noleggiate dalla Qatargas, furono costruite per trasportare LNG dal Qatar ai mercati mondiali, in particolare gli Stati Uniti e l'Europa. Queste navi hanno una capacità di 260.000-266.000 metri cubi e ne esistono 14 nella flotta attiva mentre una nave è ancora in costruzione nella Corea del Sud. La "*Mozah*" è stata la prima Q-Max consegnata, essendo arrivata nel Golfo mediorientale nell'ottobre 2008. La nave è stata raggiunta da 11 gemelle sino all'ottobre 2009 e da due altre nel 2010. Dalla data della consegna, le 14 navi sono state sotto-utilizzate passando molte settimane inattive. La grande maggioranza dei carichi per Q-Max hanno avuto come destinazione il terminale LNG South Hook in UK, che ha ricevuto il primo carico nel marzo 2009 e in totale 44 carichi di queste dimensioni. Spagna e Giappone hanno ricevuto singoli carichi, mentre Francia, Corea del Sud e Stati Uniti ne hanno ricevuto due ciascuno. Gli Stati Uniti erano previsti diventare un importante mercato di gas naturale su Q-Max, ma la crescita della produzione interna di gas naturale ha per ora impedito a questo mercato di

materializzarsi. La flotta delle Q-Max ha consegnato oltre l'80% dei suoi carichi al Regno Unito. La mancanza di domanda dagli Stati Uniti ha portato alla dipendenza dal mercato britannico e a molte navi inattive. Nella prima metà del 2010, le metaniere Q-Max hanno passato una media di 68 giorni senza impiego. Non sorprende quindi che la Qatargas cerchi di diversificare i suoi mercati, e il Giappone con la prima consegna il 13 luglio è l'ultimo Paese ad aggiungersi alla lista piuttosto esclusiva di solo sei paesi che hanno ricevuto carichi Q-Max sino ad ora. Il Giappone è già il primo importatore del mondo di gas naturale liquefatto con il 30% delle importazioni globali di LNG. Il Qatar ha fornito l'11% del gas naturale importato dal Giappone nei primi sei mesi del 2010, per la maggior parte trasportato in navi da circa 137.000 metri cubi. Il porto di Nagoya è in grado di ricevere le Q-Max, ma quello che limita la ricerca di altri mercati è la capacità di ricezione dei terminali, la maggior parte dei quali è dimensionata a navi da 125.000 a 170.000 metri cubi

Il passaggio da un sistema di prezzo annuale verso uno trimestrale per il minerale di ferro, unitamente alla crescita di un prospero mercato spot, potrebbe modificare le dinamiche del mercato dei carichi secchi. I trasporti via mare hanno riguardato 895 milioni di tonnellate nel 2009 e le stime di quanto sia stato venduto sul mercato spot variano dal 20% al 50%. Tutti i 116 milioni di tonnellate di minerale indiano esportato nel 2009 sono stati venduti in questo modo, mentre giganti minerari come Rio Tinto, BHP Billiton e Vale hanno venduto anch'essi quanto hanno potuto a prezzi spot, in particolare quando questi erano maggiori dei prezzi di contratto. Questi sviluppi, unitamente alla fluttuazione delle rate di nolo, hanno contribuito ad aprire traffici *arbitrage* per minerale di ferro da consegnarsi in Cina. Vale vuole accaparrarsi il controllo non solo delle logistiche di trasporto ma anche del mercato spot del minerale. La flotta di grandi portarinfuse della compagnia trasporterà il minerale sino a centri giganti di trasbordo e distribuzione in Asia, dove potrà essere venduto sul mercato spot e ricaricato verso i terminali delle acciaierie sulla costa cinese. Questo replica la strategia di molti trader cinesi che ammassano minerale ai porti dove le scorte hanno raggiunto 75 milioni di tonnellate. Da quando, nel marzo scorso, il sistema di riferimento dei prezzi è crollato, Vale ha quasi raddoppiato i prezzi del minerale di ferro in base al nuovo sistema trimestrale, che in parte si basa sui prezzi spot nei precedenti tre mesi. Vale sta anche aumentando la sua produzione che dovrebbe raggiungere 300 milioni di tonnellate nel corrente anno e conta di potenziare nel 2011 i suoi impianti minerari di Carajas di 30 milioni di tonnellate e di altri 90 milioni di tonnellate nel 2013, sebbene su quest'ultimo punto manchi ancora l'approvazione definitiva. Se tutti i progetti di Vale che riguardano il minerale di ferro, compresi gli aumenti della capacità delle infrastrutture, vengono sommati insieme, gli investimenti di Vale potrebbero raggiungere circa 20 miliardi di dollari.