



Genova, 23 Agosto 2010

No. 1442

**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 NELLE SETTIMANE 32-33 (9/20 Agosto 2010)

### CISTERNE

I noli delle **VLCC** continuano a rimanere depressi, col rischio che il settore non ritorni a valori più remunerativi nei restanti mesi dell'anno. Le speranze degli armatori sono per l'emergere di un nuovo *contango* dei prezzi petroliferi, che rinnovi la domanda di VLCC per lo stoccaggio di greggio, o di un inverno rigido che crei ritardi e tenga le navi fuori dal mercato spot. Dall'inizio di agosto, la media dei noli equivalenti timecharter del Baltic Exchange per la rotta dall'Arabia Saudita al Giappone è di 12.040 dollari al giorno, in confronto a 19.528 dollari in luglio e 56.927 in giugno, e questo nonostante i circa 110 carichi dal Medio Oriente sia in luglio che in agosto. Si ha notizia di alcuni noleggi per il Far East conclusi a Ws 50 che corrisponde a poco più di 15.000 dollari al giorno, ma si teme che nei prossimi giorni si possano vedere noli inferiori ai costi operativi stimati in circa 8.500-9.000 dollari al giorno. Per gli armatori ha poco senso impiegare una nave del valore di 100 milioni di dollari per trasportare un carico che vale 160 milioni di dollari e guadagnare 5.000 dollari al giorno. Il problema sono le nuove costruzioni che continuano ad arrivare in mercato, unitamente alle navi che escono dallo stoccaggio. Secondo dati recenti, le VLCC a doppio scafo hanno raggiunto un record di 489 navi a inizio agosto, da 476 in giugno e 451 all'inizio dell'anno. Un numero di carichi ridotto a fronte di una abbondante presenza di navi ha permesso ai noleggiatori nell'ultima settimana di far scendere i noli delle **Suezmax** per i viaggi dall'Africa occidentale alla costa atlantica americana a Ws 71,7 o 12.042 dollari al giorno, da Ws 86 e 19.325 dollari della settimana precedente. La prospettiva che i noli scendano al di sotto di 10.000 dollari al giorno per la seconda volta dall'inizio dell'anno appare sempre più reale. Il nolo più basso del corrente anno è stato registrato il 7 luglio scorso a Ws 65,9 o 9.060 dollari al giorno. La caduta dei noli in West Africa ha messo sotto pressione i mercati del Mediterraneo e del Mar Nero che hanno chiuso venerdì 20 agosto a Ws 86 equivalente a 15.060 dollari al giorno, da Ws 91 e 18.027 dollari a inizio settimana. I noli delle **Aframax** per i viaggi inter-Med sono quasi raddoppiati prima del Ferragosto a 25.000 dollari al giorno equivalente timecharter, e molti armatori hanno deciso di far zavorrare le loro navi dal Mare del Nord e dai Caraibi, ma quando arriveranno a destinazione, il recupero potrebbe essersi già esaurito. I noli sono già scesi a Ws 133 o 22.522 dollari al giorno ma i prossimi fissati potrebbero essere conclusi a valori inferiori. In Mare del Nord e nel Baltico, la riduzione delle navi presenti ha già fatto migliorare il mercato e i noli per i viaggi Sullom Voe/Wilhelmshaven sono saliti da meno di 2.000 dollari al giorno a 17.623 dollari pari a un nolo Worldscale di Ws 115. L'accumulo di navi in Nord Europa continua a penalizzare le **Product Tanker** pulite Medium Range che operano nel mercato spot dell'Atlantico, i cui noli per i viaggi con benzina da Rotterdam a New York sono scesi nell'ultima settimana a Ws 135, pari ad un equivalente timecharter di circa 5.900 dollari al giorno, meno dei costi operativi. La settimana precedente, il nolo su questa rotta era di Ws 145 o 7.233 dollari al giorno. Dai Caraibi per la costa atlantica americana le Medium Range sono state fissate intorno a Ws 130 con 38.000 tonn. mentre i carichi di ritorno dal Golfo americano a UK Cont. Med. sono stati coperti a Ws 70. Più stabili i noli per le Large Range 1 e 2 nelle aree ad est di Suez. Per i viaggi dal Medio Oriente al Far East con nafta queste navi hanno ottenuto rispettivamente noli di Ws 163 e Ws 142,5 ma un rallentamento dell'attività di noleggio potrebbe mettere a rischio la stabilità del mercato.

## COMPRAVENDITA

Le vacanze estive continuano ad influenzare l'attività della compravendita anche se le rate di nolo del carico secco continuano a migliorare, non solo sullo spot ma anche sul breve periodo. Poche le transazioni di navi di seconda mano concluse, mentre la settimana è stata dominata dalla forte ripresa delle ordinazioni di nuove costruzioni, soprattutto per le navi cisterna di capacità da 157.000 dwt sino alla taglia VLCC.

## 📌 ALTRE NOTIZIE

Il Brasile è sempre più impegnato a sviluppare la sua produzione di greggio tramite l'esplorazione delle sue vaste riserve offshore, valutate dalla International Energy Agency in 12,6 miliardi di barili e per la maggior parte localizzate in acque profonde al largo delle sue coste sud-orientali. Oltre a rappresentare rifornimenti per i mercati internazionali, lo sviluppo di queste risorse offshore ha fatto del Brasile un importante mercato per le petroliere. Un tempo, il Brasile importava l'80% circa del suo fabbisogno di greggio, ma dal 2009 è diventato esportatore netto con una produzione media di poco inferiore a 2,5 milioni di barili al giorno. I numerosi giacimenti che hanno iniziato ad essere sfruttati negli ultimi anni, confermano che la tendenza all'aumento della produzione è destinato a continuare nel corrente anno, con una previsione di 2,67 milioni b/g. Questo viene evidenziato dai volumi di noleggi riportati. Dall'inizio dell'anno si contano 56 noleggi di Suezmax dal Brasile, un numero che supera già il totale del 2009. Gli otto fissati di VLCC riportati dall'inizio dell'anno, che dovrebbero oltrepassare nell'intero 2010 i 12 fissati del 2009, confermano il potenziale del Brasile come significativa fonte di domanda tonnellate-miglia. I viaggi di Suezmax dal Brasile per il Golfo americano sono i più frequentemente riportati, ma con l'espansione della produzione e delle esportazioni, i viaggi verso mercati più lontani avranno un ruolo maggiore. Tramite gli investimenti nella ricerca in acque profonde e l'impiego dell'etanolo come combustibile per i trasporti interni, il Brasile si è assicurato una posizione di leader mondiale e negli anni a venire i modelli di traffico di petroliere da e per il Brasile confermeranno questa crescente importanza.

I noli di bulkcarrier Panamax e Supramax potrebbero aumentare per l'aspettativa di carichi extra di grano su lunghe distanze, in seguito alla sospensione delle esportazioni dal Mar Nero che orienterà gli acquirenti europei ed egiziani verso i mercati americani. Le ultime stime indicano una caduta delle esportazioni di grano dalla Russia da 18 milioni di tonnellate per l'anno terminato il 30 giugno 2010 a 3 milioni di tonnellate nella stagione 2010-2011. La sospensione è iniziata dal 15 agosto e durerà sino alla fine dell'anno, e l'Ucraina e altri paesi che si affacciano sul Mar Nero probabilmente seguiranno la Russia in questa decisione. Si ha già notizia di caricazioni cancellate dalla regione e di altre bulkcarrier noleggiate per caricare grano dal Golfo americano. Altri importatori europei di grano probabilmente importeranno maggiori quantitativi dagli Stati Uniti e si ritiene che le esportazioni americane aumenteranno del 25% circa. Anche le esportazioni dall'Australia potrebbero aumentare, con la conseguente espansione delle tonnellate-miglia per la destinazione di queste esportazioni alla regione del Mediterraneo. L'Egitto, un forte

importatore, aveva firmato contratti per l'acquisto di 540.000 tonnellate di grano dalla Russia per consegna tra il 1° agosto e il 10 settembre. La regione del Mar Nero è diventata sempre più importante per i traffici mondiali di grano. Le esportazioni dal Kazakhstan, Ucraina e Federazione Russa sono state mediamente di 36 milioni di tonnellate l'anno negli ultimi due anni, il 63% in più della media dei precedenti due anni ed equivalente alle esportazioni complessive australiane nella stagione 2008-2009. Sino all'introduzione della sospensione, la Russia era il terzo maggiore esportatore mondiale di grano. I traffici via mare di grano e altri cereali sono previsti raggiungere 235 milioni di tonnellate nel 2010. Paesi come Stati Uniti, Australia ed Argentina potrebbero coprire la differenza, e l'aumento delle tonnellate-miglia dovrebbe favorire le piccole Supramax e Panamax. Tuttavia, le rate di nolo devono ancora concretizzare questo ottimismo con il nolo medio timecharter del Baltic Exchange per le Panamax che ha chiuso a inizio settimana a 21.411 dollari al giorno, 475 dollari in più soltanto, e per le Supramax a 18.067 dollari, un aumento di 67 dollari.

Le ultime statistiche cinesi danno altri preoccupanti segnali per i mercati marittimi che la sua crescita economica e commerciale sta rallentando. Gli ultimi dati indicano infatti che l'aumento delle importazioni di minerale ha segnato in luglio un rallentamento del 22,7% su base annua per 116,8 miliardi di dollari, in confronto al 34,1% di giugno, il quarto mese consecutivo di rallentamento delle importazioni su base annua. Questo è in parte attribuibile ad un aumento delle esportazioni, cresciute del 38,1% a 145,5 miliardi di dollari, un nuovo record ma in leggero calo rispetto al tasso di crescita del 43,9% su base annua di giugno. La flessione è in parte attribuibile ad un aumento delle esportazioni in previsione della revoca dello sgravio fiscale governativo su alcune esportazioni. Vi sarebbero già indicazioni che la crescita delle esportazioni a container ha raggiunto il picco prima del previsto. L'apparente rallentamento della crescita delle importazioni riflette l'azione del governo per raffreddare la rapida espansione economica cinese, ma poiché il mondo marittimo è così dipendente dalla Cina, in particolare per le importazioni di carichi secchi e greggio, questa tendenza non potrà che allarmare il mondo armatoriale. La Cina ha importato 51,2 milioni di tonnellate di minerale di ferro in luglio, circa l'8,5% in più dei 47,2 milioni di tonnellate di giugno, ma questo fa seguito a quattro mesi di declino con le importazioni in calo del 12% su base annua. L'aumento di luglio è in parte dovuto ad un aumento delle polizze di carico firmate prima del 1° luglio, il tempo limite per i prezzi del minerale nel terzo trimestre. Le esportazioni di acciaio della Cina continuano ad aumentare con 4,6 milioni di tonnellate esportati in luglio che portano il totale dall'inizio dell'anno a 28,1 milioni di tonnellate, più del doppio della cifra per lo stesso periodo del 2009. Le importazioni di greggio sono scese in luglio del 15,5% rispetto a giugno a 18,8 milioni di tonnellate, il 4,5% in meno rispetto al luglio 2009, e il primo decremento su base annua dal marzo 2009, un ulteriore segnale di rallentamento della crescita economica. Un altro aspetto delle recenti statistiche è un surplus commerciale in ampliamento a 28,7 miliardi di dollari, il più alto dal gennaio 2009. Questo farà

aumentare le pressioni sulla Cina affinché intraprenda azioni più positive per rivalutare lo yuan, ma i segnali di rallentamento potrebbero frenare la disponibilità del governo cinese a rivalutare la divisa nazionale, che potrebbe smorzare la domanda di esportazione ma ridurre il costo delle importazioni, col rischio che gli Stati Uniti impongano qualche forma di limitazione delle importazioni dalla Cina.

Il rallentamento della crescita nel settore delle Product Tanker, unitamente alle previsioni di una maggiore domanda di prodotti raffinati e delle tonnellate-miglia tra nuove raffinerie e aree di consumo, rende ottimisti che il peggio della recessione sia alle spalle. Dopo due o tre anni di notevoli consegne di nuove costruzioni, che hanno limitato i noli per le navi di questo tipo, gli effetti positivi di un ridotto carnet di ordini potrebbero presto farsi sentire. Il settore del greggio vedrà una crescita maggiore di capacità di trasporto, con pressioni sul mercato in generale, ma per le Product Tanker si avrà un sostanziale miglioramento in confronto a quello che si prevedeva solo pochi mesi fa. Nel settore delle Medium Range che conta 1.265 navi, le nuove consegne sono state 137 nel 2009, mentre dall'inizio del corrente anno sono state consegnate 65 navi e altre 69 arriveranno entro dicembre. Ma il prossimo anno il numero delle MR in consegna scenderà a 95 e nel 2012 a 45 unità. Anche per il settore delle Product Tanker più piccole, tra 10.000 e 29.999 dwt, le consegne toccheranno il picco nel corrente anno, sei navi sono già arrivate e altre 12 entreranno in mercato prima della fine dell'anno, ma nel 2011 le consegne scenderanno a 12 e nel 2012 a tre soltanto. Una ripresa in tempi rapidi è da escludere, tuttavia si iniziano a vedere segnali di miglioramento e nel terzo trimestre del 2010 i noli spot potrebbero superare quelli dello stesso periodo dello scorso anno. Nei giorni scorsi, la International Energy Agency ha rivisto al rialzo le sue previsioni di consumo globali nell'anno in corso del 2,2% a 86,6 milioni di barili al giorno, con un ulteriore aumento a 87,9 milioni di barili al giorno nel 2011. Un altro segnale positivo è che i margini della raffinazione stanno salendo e questo farà aumentare la produzione e quindi la disponibilità di carichi.

Il settore delle petroliere per prodotti chimici dovrebbe riequilibrarsi entro il corrente anno, poiché la contrazione dell'orderbook mondiale e la demolizione di vecchie navi dovrebbero contribuire alla ripresa dei mercati. Lo sostiene la Eitzen Chemical quotata alla borsa di Oslo precisando che la domanda di navi sotto i 60.000 dwt è prevista crescere del 6% creando un equilibrio positivo tra offerta e domanda entro il 2010. La flotta corrente in questa classe di navi ha raggiunto una consistenza di 5.696 unità per 107 milioni dwt. Per la categoria IMO-II e IMO-II/III, in cui rientrano le navi della Eitzen Chemical, l'orderbook è diminuito al 20% della flotta esistente, in confronto ad un massimo del 55% a inizio 2008. Molti armatori hanno cancellato, ritardato o convertito ordinativi negli ultimi mesi, ma mentre l'orderbook è ora sotto controllo, molto deve essere fatto come demolizioni. Eitzen ha già fatto demolire 3 milioni dwt di navi e questa pratica è destinata a continuare almeno fin tanto che i prezzi offerti saranno favorevoli. Sino ad ora, 69 navi sono state consegnate mentre 66 sono state demolite per cui in questo settore si è quasi



raggiunto l'equilibrio, ma l'eccesso di disponibilità degli ultimi anni deve essere assorbito prima che si abbia una significativa ripresa del mercato.

Circa il 10% dei fondi marittimi tedeschi KG si è rivolto agli investitori per nuovi capitali per far fronte agli effetti della crisi finanziaria. Secondo gli analisti della Deutsche Fondsresearch, 182 fondi KG hanno necessità di ristrutturare la loro base capitale, di cui 33 possiedono più di una nave. Mentre i primi fondi hanno reso pubblici i loro sforzi di ristrutturazione all'inizio del 2009, il più alto numero di annunci è stato fatto nel novembre scorso. Un altro picco si è avuto in aprile con 18 annunci, ma da allora il numero è diminuito. Gli analisti hanno concluso che il numero complessivo è troppo piccolo per preoccuparsi, dato che esistono in totale 1.800 fondi KG. Le compagnie KG hanno messo a punto un nuovo modello di fondo nato dalla necessità di capitali freschi costituendo fondi che raccolgono denaro per le KG esistenti in difficoltà. Almeno il 40% dei nuovi fondi istituiti nel secondo trimestre dell'anno era orientato a questi investimenti. Un altro 10% erano fondi opportunistici, alla ricerca di navi convenienti da acquistare. Nel frattempo, il numero di navi KG tedesche in disarmo si è ridotto a 25, l'80% in meno che a fine 2009 per effetto dei mercati più forti e dell'aumento delle vendite di navi.

Gli armatori di bulkcarrier hanno reagito all'indebolimento dei noli in luglio ordinando il numero di navi più basso da gennaio. Sono stati assegnati solo 53 contratti di costruzione per un valore di 1,2 miliardi di dollari. La maggior parte degli investimenti riguarda le Panamax che hanno totalizzato il 59,5% degli ordinativi di bulkcarrier per 702 milioni di dollari e hanno rappresentato il 38,1% di tutti gli investimenti nel settore dall'inizio dell'anno. I profitti delle bulkcarrier si sono nel frattempo ripresi da metà luglio. Anche i contratti di petroliere sono diminuiti, ma per la prima volta il loro valore ha superato quello delle bulkcarrier. Nel mese di luglio sono state infatti ordinate 22 petroliere per 1,6 miliardi di dollari e il maggiore ordinativo è stato quello assegnato dalla compagnia AET della Malaysia ai cantieri Daewoo per quattro VLCC da 320.000 dwt al prezzo di 107,5 milioni di dollari a nave. In totale 5,3 miliardi di dollari sono stati investiti in nuove costruzioni in luglio portando il totale dall'inizio dell'anno a 30,2 miliardi di dollari, un valore che supera già di 2,4 miliardi di dollari quello dell'intero 2009.

La notizia pubblicata la settimana scorsa che il gruppo AP Moller-Maersk sta pensando di ordinare una serie di 10 portacontainer da 16.000 teu, potrebbe portare molto presto all'emergere di una super-portacontainer di capacità sino a 22.000 teu. Due anni fa, la STX Shipbuilding della Corea del Sud aveva rivelato un suo progetto di una unità di questa portata ma l'idea fu accantonata con l'emergere della crisi economica. L'interesse della Maersk in navi di queste dimensioni non è nuovo, la compagnia ha ora dichiarato che la sua nave ammiraglia, la portacontainer del 2006 *Emma Maersk*, e le altre sette navi della serie hanno una capacità di 14.770 dwt. Quando la nave fu varata come più grande portacontainer mai costruita, la compagnia fu molto vaga circa la sua capacità dando l'impressione

che fosse di circa 11.000 teu. Gli osservatori hanno evidenziato questo trucco della Maersk di minimizzare la capacità delle sue navi. Chiaramente avere più spazi disponibili sulle rotte di linea è un vantaggio competitivo in questi traffici dove regna una concorrenza spietata. Se il mercato si orienterà verso navi molto più grandi, sarà necessaria una progettazione ex-novo poiché i progetti correnti hanno quasi raggiunto i loro limiti.

Le esportazioni di carbone dall'Australia e dall'Indonesia potrebbero portare i volumi trasportati via mare a superare il miliardo di tonnellate per la prima volta entro il 2012. I primi e i secondi maggiori esportatori del mondo apriranno la strada verso il potenziamento della produzione e delle esportazioni nei prossimi cinque anni e l'Australia potrebbe raggiungere i 500 milioni di tonnellate nel 2015. Secondo le previsioni, nel 2012 i traffici via mare di carbone passeranno da 761 milioni di tonnellate del 2009 a un miliardo di tonnellate, con Australia e Indonesia che contribuiranno con quasi 80 milioni di tonnellate a questi volumi aggiuntivi. Le esportazioni australiane sono previste passare da 275,1 milioni di tonnellate nel 2009 a 308,7 milioni di tonnellate nel 2010 e raggiungere 390,6 milioni nel 2012. In Indonesia, nonostante un aumento della domanda interna, l'export salirà da 230 milioni di tonnellate nel 2009 a 243 milioni di tonnellate nel 2010, 287 milioni nel 2012 e 336 milioni di tonnellate nel 2015. I porti australiani localizzati sulla costa orientale hanno una cattiva fama per la loro congestione cronica poiché lo sviluppo delle infrastrutture non è riuscito a tenere il passo con la domanda di carbone, in particolare dalla Cina. Mentre i terminali dei sei maggiori porti carboniferi del Paese sono di proprietà di compagnie private in cui le compagnie minerarie hanno una partecipazione, il carbone è trasportato dalle miniere a mezzo ferrovie che sono di proprietà statale o gestite da operatori indipendenti. L'incapacità degli operatori ferroviari di adeguarsi ai crescenti quantitativi, è considerata la causa principale delle code di navi e dei ritardi ai porti.

Si è intensificata la domanda di navi per caricare cereali dagli Stati Uniti nel quarto trimestre, dopo la sospensione da parte della Russia delle esportazioni di grano sino alla fine dell'anno. L'armatore ed operatore danese Norden ha reso noto che acquirenti di grano stanno già noleggiando le sue navi per caricare in ottobre e novembre. Normalmente, passano da due a quattro settimane tra il noleggio della nave e la data di caricazione, ma un certo numero di noleggiatori è pronto a coprire il loro fabbisogno ai livelli di mercato più un piccolo premio per la situazione del grano in Russia. Un'ondata di calore record e la peggiore siccità da cinquant'anni, hanno distrutto i raccolti costringendo vaste aree della Russia a dichiarare la situazione di emergenza. La domanda di navi nel quarto trimestre si focalizza su bulkcarrier Panamax e Handymax per i carichi dagli Stati Uniti e dal Golfo del Messico. I noli delle Panamax sono aumentati del 14% a 23.460 dollari al giorno da inizio agosto, secondo dati del Baltic Exchange.

