



Genova, 30 Agosto 2010

No. 1443

**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 34 (23/27 Agosto 2010)

### CISTERNE

Le **VLCC** che operano nel mercato spot dal Medio Oriente all'Asia rischiano di confrontarsi con i noli più bassi dell'anno, con una previsione di circa 5.000 dollari al giorno equivalente timecharter. Si calcola che per ogni carico che arriva in mercato siano disponibili due VLCC e i noli potrebbero rimanere a questi livelli anche in settembre, a meno di qualche evento imprevisto. Il nolo di riferimento del Baltic Exchange per i viaggi dall'Arabia Saudita al Giappone è sceso a Ws 49 equivalente a 11.176 dollari al giorno, circa la metà di una settimana fa. Per i viaggi dal Medio Oriente agli Stati Uniti, il Baltic Exchange riporta un nolo di Ws 38 con un equivalente timecharter di 1.740 dollari al giorno. Una buona notizia è che sta ritornando la domanda di VLCC per stoccaggio, e un fissato sarebbe già stato concluso a 38.000 dollari al giorno per 30-90 giorni di impiego. Avrebbe senso in questo mercato attendere a fissare. La Frontline calcola che un giorno di attesa costerebbe circa 0,4 punti Worldscale su un viaggio Golfo Arabo/Singapore per cui se la nave sta ferma per 25 giorni basta solo un aumento di 10 punti Worldscale per avere alla fine lo stesso profitto. Le **Suezmax** hanno avuto un'altra settimana di attività limitata in Africa occidentale che ha portato i noli a valori molto bassi che si spera abbiano almeno toccato il fondo. Per i viaggi verso gli Stati Uniti sono stati pagati noli intorno a Ws 65. Situazione precaria anche in Mediterraneo-Mar Nero, ma in quest'area i noli sono leggermente migliori con fissati conclusi a circa Ws 80. Le **Aframax** hanno visto scendere, per la settima volta in tre mesi, sotto i 10.000 dollari al giorno l'equivalente timecharter a causa di una ridotta attività di mercato e di una crescente *tonnage list*. Ma nonostante i profitti giornalieri molto vicini ai costi operativi, i noli spot hanno registrato un significativo miglioramento rispetto ai livelli dello scorso anno a quest'epoca, quando erano scesi a valori negativi e gli armatori in pratica pagavano i noleggiatori per usare le loro navi. A metà settimana, il Baltic Exchange riportava un equivalente timecharter medio di 8.378 dollari al giorno, poco al di sopra dei costi operativi stimati in 7.500-8.000 dollari al giorno. In Nord Europa, esaurita la copertura dei carichi di fine mese, che aveva portato i noli sino a Ws 115 pari a poco più di 16.000 dollari al giorno, i noli sono scesi a Ws 105 o 12.282 dollari, e la lentezza dei noleggiatori a fissare per settembre potrebbe produrre un aumento delle navi disponibili e una nuova diminuzione dei noli. In Mediterraneo si è avuto il calo più pesante dei noli spot, con fissati inter-Med. conclusi intorno a Ws 97 pari a 9.189 dollari al giorno. Il mercato delle **Product Tanker pulite** in Atlantico si mantiene su toni deboli con un nolo corrente per una Medium Range dal Nord Europa agli Stati Uniti intorno a Ws 135. Qualche miglioramento è stato realizzato dalle Large Range 1 per i viaggi dal Baltico agli Stati Uniti con i noli a Ws 130 base 60.000 tonnellate, che dovrebbero rimanere stabili anche nella prossima settimana. Le Handysize hanno ottenuto Ws 175 per 22.000 tonn. di carico per i viaggi in Europa nord-occidentale. Dai Caraibi per la costa atlantica americana, i noli sono scesi a Ws 125 base 38.000 tonn. Mentre i carichi di ritorno per l'Europa sono stati fissati a Ws 70-72,5 con lo stesso quantitativo. Noli più o meno stabili nei mercati ad est di Suez, le LR1 sono state fissate dal Medio Oriente per il Giappone a Ws 165 con 55.000 tonn. di carico e le LR2 a Ws 145 con 75.000 tonn. sulla stessa rotta. Le MR hanno ottenuto noli di Ws 185 per i viaggi Singapore/Giappone e i carichi di jet-fuel dal Medio Oriente a UK Cont. sono stati fissati a 2,15 milioni di dollari lumpsum per 65.000 tonnellate.

## CARICO SECCO

La settimana è iniziata con un generale sentimento positivo riscontratosi sui noli per tutti i size di riferimento. Questo ottimismo è prevalentemente da ricollegare al mercato cartaceo (FFA) oggetto di una crescita importante e all'ingresso in mercato di nuovi carichi da parte dei grossi players mondiali. Analizzando i settori da vicino, si evidenzia che oggi le **Capsize** girano a noli mediamente intorno ai 33.000 dollari al giorno con l'indice BCI affermatosi Venerdì a 3449 punti. E' il fronthaul la rotta più pagata che vale oggi circa 55.000 dollari al giorno, mentre per veloci rounds in Atlantico e Pacifico si registrano numeri intorno ai 32/33.000 dollari al giorno. Si è vista anche una discreta attività sul periodo, per il quale è interessante riportare la Mv *Pacific Creation* (180.000 dwt) fissata per 11/13 mesi a usd 30.000 al giorno con consegna presso cantiere di costruzione in Cina. Come per le sorelle maggiori, anche le **Panamax** hanno avuto una buona settimana, soprattutto la prima metà in concomitanza di una buona ascesa di valori sul mercato cartaceo che come sempre influenzano molto l'attività sul fisico. La media delle principali rotte T/C si è affermata a circa 24.000 dollari al giorno (BPI 2978 punti), con round in Atlantico intorno ai 25.500 dollari contro i 22.500 che si ottengono in Pacifico. Anche per le Panamax è il fronthaul la rotta meglio pagata, che grazie alla grande domanda di tonnellaggio per caricazione Golfo (US Gulf) vede i noli arrivare a circa 35.000 usd/day contro i circa 13.000 dollari che si ottengono per riposizionare la nave dal Pacifico in Atlantico. Molta attività sul periodo, sia per periodi brevi fino a sei mesi, a confermare un generale ottimismo per il Q4 dell'anno in corso, sia per periodi più lunghi fino a 2/3 anni. In tale merito si ritiene opportuno riportare la Mv *Coral Seas* (74.500dwt del 2006) fissata per 4/6 mesi a usd 25.750 al giorno con consegna Nord Cina da parte di operatori cinesi Grand China Shipping, stessi operatori che ad inizio settimana hanno fissato la Mv *Penda Bulker* (76.500 dwt del 2005) per un periodo di 3 anni a usd 23.250 al giorno per consegna Far East a metà Ottobre. Per il segmento delle **Handymax/Supramax** bisogna analizzare separatamente il bacino Atlantico da quello Pacifico. Se è vero che nel primo la settimana è iniziata con una discreta attività e con diversi nuovi carichi introdotti in mercato (Continente/Golfo/Ncsa), è altrettanto vero che in Pacifico il mercato è rimasto piuttosto tranquillo, con l'Indonesia in piene festività Ramadan (non si caricheranno navi tra il 9 e il 12 Settembre prossimi) e con l'uscita di iron ore dall'India per la Cina molto limitata. Per vedere qualche numero più da vicino sulle rotte delle Supramax, è proprio l'uscita dal US Gulf per Continente o Mediterraneo a rimanere la meglio pagata a circa 34.000 dollari al giorno per navi aperte in posizione (12/13.000 circa la rotta opposta), mentre il viaggio sul Far East per navi aperte in Mediterraneo e caricazione in Bsea rimane intorno 29/30.000 per le moderne Supramax e nei mezzi 20 per le più piccole Handymax. Discreta attività sul periodo, soprattutto breve fino a 6 mesi, per il quale si riporta la Mv *Casta Diva* (52,400dwt del 2006) fissata da Norden per 4/6 mesi a usd 24.200 al giorno con consegna pronta in Sud Corea.

## COMPRAVENDITA

Il mercato del carico secco alla fine delle vacanze estive ha dato segno di ripresa e diverse navi a periodo sono state fissate a noli più alti; di conseguenza l'attività di compravendita, che era rimasta molto tranquilla all'inizio di agosto, ha dato segni di ripresa e diversi affari sono stati conclusi soprattutto per navi Supramax. Diverse ispezioni sono in corso ed ora si dovrà attendere se queste si tradurranno poi in vendite effettive, ma comunque sia nelle Supramax che nelle Panamax regna un certo ottimismo. Il mercato delle cisterne continua

a mostrare segni di debolezza, di conseguenza l'attività di compravendita è molto limitata. Anche nelle nuove costruzioni si è notato un forte rallentamento nell'ultima settimana.

#### 🔍 ALTRE NOTIZIE

La congestione portuale e i traffici costieri cinesi stanno assorbendo più del 10% della flotta globale di portarinfuse secche, una percentuale destinata ad aumentare se condizioni meteo avverse penalizzeranno l'attività portuale e i volumi delle importazioni aumenteranno nuovamente. Questi sono solo due di una serie di fattori che invogliano ad un cauto ottimismo per i mercati dei carichi secchi. Attualmente, 263 navi o il 5,5% della flotta complessiva da carico secco, sono interessate dalla congestione portuale, tra cui 118 Capesize, o l'11,1% delle navi in questa classe, 113 Panamax e 32 Handymax. Se si considerano i traffici costieri cinesi e la congestione portuale, questi due elementi da soli riguardano oltre il 10% della flotta da carico secco. I trasporti costieri cinesi normalmente non vengono considerati dagli analisti, ma questo traffico genera una domanda di almeno 200 milioni di tonnellate a trimestre, pari al 6% della capacità delle bulkcarrier. Questa è una delle ragioni per cui il settore dei carichi secchi è stato in grado di assorbire tutte le nuove costruzioni che sono state consegnate ultimamente. Nonostante i volumi deludenti di minerale di ferro trasportati verso la Cina dall'inizio dell'anno, vi è un maggiore ottimismo per i traffici di carbone. I volumi del carbone da coke verso l'Europa sono quasi ritornati ai livelli di due anni fa, prima della crisi economica, e le importazioni del Giappone sono più o meno in linea con quelle del 2008, mentre in Cina è in atto una forte crescita. Il tasso di utilizzazione della flotta globale da carico secco è la chiave del successo del settore con una stima del 92,5% nel secondo trimestre per i 490 milioni dwt di navi da carico secco in servizio. Ma il notevole afflusso di nuove costruzioni minaccia di far scendere questo tasso di utilizzazione.

La capacità della flotta globale delle portacontainer si sta espandendo ad un ritmo molto più rapido che in passato e il pieno impatto del recente boom di ordinativi inizia a farsi sentire. In soli nove mesi, la capacità è aumentata di un milione di teu raggiungendo 14 milioni di teu. Erano stati necessari 13,5 mesi per passare da 12 milioni a 13 milioni di teu. Il livello di 14 milioni di teu è stato toccato la settimana scorsa con una flotta salita a 4.841 navi, mentre in gennaio contava 4.719 unità per 13 milioni di teu. La percentuale di crescita dall'inizio dell'anno è del 7,2%, sostenuta non solo dalle nuove costruzioni che si aggiungono alle navi esistenti, ma anche da un rallentamento delle demolizioni e da minori ritardi di consegna. Tuttavia, l'arrivo di nuove navi è il fattore principale con 15 unità superiori a 10.000 teu di capacità unitaria consegnate da giugno. La fiducia sta ritornando nei mercati dei trasporti a container e gli armatori hanno iniziato ad assegnare nuovi ordinativi in numero significativo, superando le preoccupazioni di un eccesso di capacità che hanno dominato il settore negli ultimi 18 mesi. Ma circa una dozzina di nuove costruzioni da 12.500-13.000 teu è senza contratto e nonostante l'ottimismo vi sono ancora molti dubbi sulla effettiva sostenibilità della ripresa della domanda. Inoltre,

molti armatori che non gestiscono in proprio le loro navi hanno problemi di liquidità e un accesso al credito ancora molto difficile. Questo potrebbe in parte mitigare l'eccesso di ordinazioni ai cantieri che ha caratterizzato le passate riprese del settore.

La produzione di greggio nel Golfo del Messico sarà inferiore di 100.000 barili al giorno rispetto al previsto nel 2011 a causa del disastro della *Deepwater Horizon*. Secondo la International Energy Agency, l'alt alle ricerche petrolifere nella regione da parte degli Stati Uniti ha fatto sospendere molti progetti di sviluppo togliendo dal mercato interno questo quantitativo. La IEA valuta che almeno otto progetti hanno congelato 60.000 barili al giorno di produzione che altrimenti sarebbe arrivata in mercato nel corrente anno. La produzione persa nel Golfo del Messico aumenterà a 100.000 barili al giorno nel 2011 poiché un certo numero di progetti verrà ritardato da sei a 12 mesi. Il volume perso è pari a circa il 5% della produzione complessiva della regione, stimata in 1,7 milioni di barili al giorno, e rappresenta un carico di Suezmax ogni 10 giorni. Il progetto più importante sospeso è quello di Cascade-Chinook dove la compagnia petrolifera brasiliana Petrobras doveva iniziare la produzione tramite pozzi sottomarini collegati alla prima FPSO del Golfo americano. La messa al bando delle perforazioni ha anche sospeso lo sviluppo del Tobago Field che fa parte del progetto a maggiore profondità nel mondo, il Perdido della Shell. La IEA ritiene che, uno o due anni di ritardo di tutti i progetti di estrazione in acque profonde nel Golfo americano ridurranno la prevista produzione di greggio nella regione di 100-300.000 barili al giorno. Secondo il governo americano, almeno 4,9 milioni di barili sono fuoriusciti dal pozzo Macondo, che rappresenta in assoluto il maggiore incidente petrolifero offshore del mondo.

Le esortazioni di analisti ed osservatori a demolire le vecchie petroliere Suezmax, sono state in gran parte disattese dagli armatori che, al contrario, si sono lanciati in nuove ordinazioni ai cantieri col rischio che tutto questo abbia un impatto negativo sulla ripresa a lungo termine in questo settore. La domanda di greggio e di petroliere Suezmax inizia a mostrare segnali di vita ma gli armatori dovranno fare di più per equilibrare la flotta in aumento nei prossimi anni. Lo scorso anno solo sei Suezmax sono state demolite, in confronto a 30 unità nella precedente recessione del 2001-2002, ma poiché rimangono 18 unità a scafo singolo in una flotta di 374 Suezmax, la eliminazione delle vecchie navi non avrà effetti importanti in questo settore. Il miglioramento dei noli equivalenti timecharter nel mercato spot delle Suezmax nel primo semestre dell'anno, saliti a 33.200 dollari al giorno tra gennaio e giugno, ha alimentato una falsa speranza dando luogo alle ingenti ordinazioni di navi di quest'anno con 34 contratti di costruzione assegnati sino ad ora. Questa situazione è esattamente l'opposto di quello che servirebbe al mercato e gli armatori hanno dimostrato ancora una volta che i segnali del mercato a breve termine hanno una influenza maggiore sulle decisioni di quelli a lungo termine. Il risultato è che le Suezmax hanno ora il maggiore orderbook in confronto ad altre

petroliere da greggio, pari al 39% della flotta esistente. La flotta raggiungerà le 401 unità dalle 374 correnti, ma solo 380 di queste navi saranno disponibili per trasportare greggio poiché circa 21 navi saranno fuori mercato per riparazioni e manutenzione. Ma con 86 navi in consegna nel 2011 su un orderbook complessivo di 143 unità, la flotta delle Suezmax risulterà aumentata a 445 navi nel 2012.

Nonostante i timori di una recessione e il significativo impatto che questo potrebbe avere sui mercati azionari, le compagnie quotate in borsa potrebbero rompere con il passato e usare questo periodo come una opportunità per costituire le loro proprietà. Se le quotazioni dei titoli azionari scendono, è probabile che le compagnie quotate non metteranno in vendita le loro navi ma invece cercheranno di acquistare navi di seconda mano a prezzi più bassi, fin tanto che possono avere accesso ai capitali. Gli investitori sul mercato azionario di Wall Street stanno diventando sempre più preoccupati per la ripresa economica, vendendo più azioni di quante non ne acquistino nel breve termine, e le compagnie quotate negli Stati Uniti non sono escluse. Questo potrebbe ostacolare gli sforzi per raccogliere capitali costringendo le compagnie a riacquistare le proprie azioni. Tuttavia, anche se il mercato azionario sta attraversando un periodo burrascoso, le compagnie quotate alla borsa americana non dovranno necessariamente liberarsi delle navi in eccedenza col risultato di far scendere i prezzi dell'usato di navi moderne. Negli ultimi anni, le compagnie armatoriali si sono rivolte in gran numero a Wall Street per raccogliere nuovi capitali. Il ricavato è stato usato per acquisire nuove navi, impiegandole nei crescenti traffici asiatici, sia che si trattasse di portacontainer, bulkcarrier o petroliere. Da notare che, nonostante la volatilità del mercato azionario, le compagnie quotate in borsa sono aumentate come numero dalla crisi finanziaria e in generale sono state orientate all'acquisto sul mercato fisico dell'usato. In tal modo sono diventate un elemento stabilizzatore piuttosto che aver contribuito alle fluttuazioni dei prezzi dell'usato.

La Fortescue Metals ha annunciato un aumento del 44% su base annua delle esportazioni di minerale di ferro nei 12 mesi terminati a giugno, mentre porta avanti i progetti di espansione delle sue attività minerarie e delle esportazioni. La compagnia mineraria australiana ha aumentato il volume del minerale esportato nell'intero anno 2009-2010 ad un record di 40,1 milioni di tonnellate, da 27,8 milioni di tonnellate nei 12 mesi terminati nel giugno 2009. In linea con la più ampia industria del minerale di ferro, la compagnia ha adottato un nuovo regime di indicizzazione dei prezzi dopo l'abbandono del sistema di riferimento che durava da molti anni. Il prezzo spot del minerale di ferro è di conseguenza aumentato del 70% nei 12 mesi terminati il 30 giugno scorso. Tuttavia, nonostante i risultati positivi della Fortescue, la connazionale BHP Billiton ha gettato un'ombra sul mercato con l'annuncio di un indebolimento a breve termine per la materia prima poiché la produzione di acciaio supera attualmente la domanda e potrebbe far diminuire la domanda di minerale, pur confermando le sue previsioni positive a medio termine per il minerale di ferro grazie alla mancanza di forniture a basso

prezzo. Nel medio termine la BHP si aspetta che la domanda di minerale rimanga molto dipendente dai mercati emergenti poiché il graduale ritiro degli stimoli del governo potrebbe limitare la crescita nel mondo sviluppato. Mentre la rapida crescita della Cina è prevista rallentare dai recenti massimi, i consumi interni rimarranno a livelli elevati e gli investimenti resteranno incentrati sulla materia prima.

La Corte Suprema del Bangladesh ha confermato una precedente ordinanza che sospende l'importazione di navi per demolizione a meno che non siano prima certificate come *toxic-free*. La decisione, accolta con favore dagli ambientalisti che da lungo tempo si battono per un maggiore controllo degli standard lavorativi ed ambientali presso i cantieri, rappresenta un ulteriore colpo per il settore della demolizione navale di Chittagong e potrebbe portare a prezzi più bassi da parte dei demolitori di altri paesi. I demolitori del Bangladesh non sono stati in grado di acquistare navi da maggio per effetto della disputa legale e quest'ultima delibera potrebbe tenerli fuori dal mercato per molti altri mesi. L'assenza del Bangladesh, che ha guidato il mercato della demolizione per molti anni sia come volumi che come prezzi, avrà effetti pesanti sulla capacità e favorirà i rivali di India e Pakistan che ne approfitteranno per abbassare i prezzi offerti. Se ci riusciranno e per quanto tempo dipenderà dall'offerta di navi, dai prezzi interni dell'acciaio e dalla domanda di entrambi questi mercati e dalla Cina. Forse gli stessi demolitori considerano il provvedimento come una opportunità per rivitalizzare un settore che è cruciale per l'economia del Bangladesh e che potrebbe fare del Paese il leader mondiale del riciclaggio verde.

I transiti attraverso il Canale di Panama hanno registrato un calo del 2,8% nel terzo trimestre. Mentre le navi da carico generale e le car-carrier sono aumentate in confronto allo stesso periodo dello scorso anno, le navi da carico secco, le portacontainer, le navi refrigerate e quelle passeggeri risultano leggermente diminuite. Ma nonostante le modeste fluttuazioni, la Panama Canal Authority sostiene che i dati del terzo trimestre indicano un ritorno alla stabilità del mercato e la stessa tendenza dovrebbe ripetersi anche nell'ultimo trimestre dell'anno fiscale in corso. Il Canale di Suez ha registrato recentemente i profitti giornalieri più alti dalla crisi finanziaria del 2008. Il 14 agosto scorso, il Canale ha realizzato un utile di 18,7 milioni di dollari con il transito di 65 navi che hanno trasportato oltre 3 milioni di tonnellate di carico, il maggiore quantitativo giornaliero dal dicembre 2008. I profitti della via d'acqua avevano accusato una flessione nel 2009 dopo il rallentamento dell'economia mondiale e dopo che gli atti di pirateria al largo della Somalia avevano costretto molte navi ad intraprendere la rotta del Capo di Buona Speranza, ma il Canale ha visto una ripresa nel corrente anno sia come profitti che come tonnellaggio transitato. L'Autorità del Canale di Suez consente da quest'anno il transito alle navi con pescaggio sino a 20 metri, che trasportano 220.000 tonnellate di carico, dopo i lavori di approfondimento dai precedenti 62 piedi.