



Genova, 13 Settembre 2010

No. 1445

**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 36 (6/10 Settembre 2010) CISTERNE

Molti armatori di **VLCC** hanno preferito ritirare le loro navi dal mercato piuttosto che fissarle a noli inferiori ai costi operativi per la terza settimana consecutiva. Il mercato ai minimi da 10 mesi riflette un importante surplus di capacità di trasporto, dopo il ritorno in mercato delle navi impegnate nello stoccaggio, la consegna di nuove unità da parte dei cantieri e la presenza di numerosi relet di compagnie petrolifere. A questo si aggiunge un calo della domanda petrolifera in Asia e la manutenzione stagionale delle raffinerie in molte aree del mondo. Negli ultimi tre mesi, sono state consegnate 16 nuove VLCC, a cui si sono aggiunte 22 petroliere che hanno terminato il periodo di stoccaggio, e tutto questo ha fatto aumentare del 14% la flotta operativa. Sono 55 le VLCC disponibili per caricare in Medio Oriente nella restante parte del mese, a fronte di circa 15-20 carichi ancora da coprire per cui molte navi si sommeranno a quelle di ottobre. Il nolo per la rotta TD3 dal Golfo Arabo al Giappone è sceso a Ws 47 pari a 8.533 dollari al giorno base timecharter, da Ws 49 e 10.900 dollari al giorno della settimana precedente, ma per le destinazioni occidentali l'equivalente timecharter è di circa 2.000 dollari al giorno soltanto. La media dei profitti equivalenti timecharter del Baltic Exchange è di 3.600 dollari al giorno, il livello peggiore dal novembre 2009. Per i viaggi dal West Africa agli Stati Uniti, le VLCC sono state fissate a Ws 45 pari a circa 8.000 dollari al giorno. Dopo aver toccato il fondo, il mercato delle **Suezmax** è in leggera ripresa grazie anche ad un miglioramento della domanda. I noli dal West Africa agli Stati Uniti sono risaliti a Ws 68. In Mar Nero e Mediterraneo, l'attività è scarsa e il mercato rimane piatto. I noli spot delle **Aframax** su tutte le principali rotte sono inferiori ai 6.000 dollari al giorno e sono previsti rimanere invariati. In Mare del Nord, i noli sono scesi a Ws 72,5 o circa 4.000 dollari al giorno. L'unica possibilità di ripresa è per i viaggi in Mediterraneo, ma solo se la domanda migliorerà. Nei Caraibi, i noli delle Aframax hanno perso ancora qualche punto e sono ora attestati intorno a Ws 110. Le **Product Tanker pulite** registrano un rallentamento di mercato in Atlantico con i noli mediamente a Ws 127,5-130 base 37.000 tonnellate. Il declino dei noli dal Medio Oriente ha penalizzato le Large Range 1 anche in Atlantico con noli di Ws 120 per 60.000 tonnellate da UK Cont. per la costa atlantica americana. Scarsi segnali di miglioramento dai Caraibi per gli Stati Uniti con fissati a Ws 125 per carichi da 38.000 tonnellate. Le Medium Range fissate dal Golfo USA all'Europa hanno ottenuto noli di Ws 70 per 38.000 tonnellate di carico, e le LR1 per gli stessi viaggi Ws 60 con 60.000 tonnellate. Per le condizioni molto deboli in Atlantico, alcuni armatori hanno deciso di far zavorrare le navi verso est, peggiorando ulteriormente la situazione nell'area. Questo, unitamente ad un minor numero di carichi di nafta in mercato ha portato i noli per i viaggi Medio Oriente/Far East a Ws 140 per le LR2 con 75.000 tonnellate e a Ws 150 per le LR1 con 55.000 tonn. Le Medium Range fissate dal Golfo Arabo al Giappone sono rimaste al livello di Ws 170 mentre per i viaggi Singapore/Giappone sono state fissate a Ws140.

## CARICO SECCO

Per le **Capesize** la settimana, iniziata abbastanza a rilento, vede una ripresa dell'attività nei giorni centrali. Il transatlantic round voyage ottiene 42/43000 usd mentre il fronthaul è sui 65000 usd. In Pacifico il mercato fisico è stato abbastanza movimentato anche se i livelli non hanno seguito esattamente lo stesso trend ma vedono comunque un aumento dei noli con il Pacific round voyage sui 36/37000 usd. Il backhaul rimane relativamente tranquillo ma il numero maggiore di stem delle ultime settimane ha portato un discreto

aumento delle rate che sono ora sui 18000 dollari. Lo short period è abbastanza attivo e riporta alti 30000 usd con dely Far East, la nave 'Er Buenos Aires' invece ottiene 45000 usd per 4/6 mesi con dely Immingham, mentre vi sono voci di un anno di periodo fissato a 35000 dollari al giorno. Per quanto riguarda le **Panamax** si notano fissati con livelli più alti rispetto alla settimana precedente anche grazie alla presenza di nuovi stem coperti facilmente. Nei due bacini i livelli competono, il transatlantic round voyage è sui 27/28000 usd come il round voyage in Pacifico dove i noli si rafforzano per tutta la settimana per via della congestione in Indonesia ed il mercato del carbone molto attivo. Il fronthaul è ora sui 37000 usd ed il backhaul è sui 15000 usd. Per le **Handy/Supramax** le rate vedono un aumento lieve ma costante per tutta la settimana, anche se alcune navi dopo aver zavorrato non sono riuscite ad ottenere il livello prefissato. Alcuni carichi poco urgenti sono stati posticipati da Settembre ad Ottobre per attendere un mercato più favorevole. Si inizia invece a captare un certo movimento dal PG e dall'India che potrebbe materializzarsi soprattutto quando i monsoni saranno finiti. Il NOPAC round voyage per le Supramax sfiora i 20000 usd, riportando un leggero miglioramento rispetto alla settimana precedente. Il Med - Usg è vicino ai 12000 usd mentre l'Usg-Med è sui 33000 usd. Il backhaul è sui 13000 usd.

#### COMPRAVENDITA

Con la seconda settimana di settembre ancora in corso, si è potuta registrare una certa ripresa degli indici nel mercato del secco ed anche del relativo numero di transazioni, dopo la relativa calma dei mesi estivi con ben nove unità passate di mano. Anche sul fronte dei valori espressi, si evidenziano prezzi stabili o in salita soprattutto per quanto concerne il tonnellaggio più moderno. A titolo di riferimento, la MV "ETERNAL ATHENA" (46.710 DWT - Costr. 2003 Oshima) è stata acquistata da interessi Greci a circa 31,5 Mil di USD e la MV "MILTADIS JUNIOR II" (36.682 DWT- Costr. 2003 - Tianjin Xingang) ha ottenuto un'interessante 26 Mil di USD. Sul versante delle tankers, persiste il momento difficile ed i valori sia sui livelli di nolo, che nel numero di vendite sono poco rappresentativi. Le gemelle MT "FORMOSA THIRTEEN" e "FORMOSA FOURTEEN" (45.700 DWT - Costr. 2005 - zincate - Shin Kurushima) sono state cedute a circa 26,5 Mil di USD e inoltre la MT ST. GEORG" (47.141 DWT - Costr. 2002 Onomichi) è stata comperata da interessi Irlandesi a circa 21,75 Mil di USD. Il livello delle demolizioni si conferma su valori interessanti; la media si aggira poco oltre i 400 USD per LDT per le navi da carico liquido mentre quelle da carico secco ottengono qualche decina di dollari in meno.

#### 🔍 ALTRE NOTIZIE

Le condizioni di estrema debolezza del mercato delle petroliere hanno indotto la compagnia armatoriale norvegese Frontline a togliere altre due VLCC dal mercato spot fissandole a noli più alti del 20% rispetto ai recenti fissati simili. Si tratta della VLCC *Front Eminence* di 321.000 dwt costruita nel 2009 fissata per 43.000 dollari al giorno a noleggiatori non ancora noti per cinque anni da novembre, mentre la *Golden Victory* di dieci anni più vecchia ha ottenuto 40.000 dollari al giorno per tre anni con l'opzione di altri due. Il nolo concordato per la *Front Eminence* si confronta con l'ultimo fissato per cinque anni concluso a inizio luglio quando la S. Oil noleggiò la *Blue Pearl* della Korea Line per 36.000 dollari al giorno. Un timecharter per tre anni di una VLCC è stato concluso la settimana scorsa a 33.500 dollari al

giorno. Nel febbraio di quest'anno, la TMT di Taiwan noleggiò per cinque anni a 48.000 dollari al giorno la VLCC *Sanko Queen* della Nissan Kaiun. La Frontline ha ora oltre un quarto della sua flotta di 51 VLCC impegnata a lungo termine, confermando una nuova strategia per uscire dal depresso mercato spot, ma intende portare a un terzo le sue VLCC impegnate in contratti a lungo termine. La previsione di un mercato spot debole e di una pesante riduzione delle VLCC impiegate nello stoccaggio galleggiante nel corrente anno ha visto altri armatori impegnare a lungo termine le loro navi. Sebbene i noli spot siano previsti aumentare nell'ultimo trimestre dell'anno, nel 2011 le consegne di nuove VLCC raggiungeranno un picco che potrebbe ulteriormente deprimere i noli spot. Circa 75 nuove VLCC arriveranno in mercato il prossimo anno aggiungendosi alle 546 VLCC che costituiscono la flotta in questa categoria.

I giorni delle VLCC a scafo singolo sembrano agli sgoccioli. In un raro esempio di piena adesione alle normative marittime, la flotta delle VLCC a scafo singolo verrà praticamente decimata entro la fine dell'anno, come previsto dalla Convenzione Marpol. La flotta delle VLCC ha avuto la maggiore proporzione di navi a scafo singolo di ogni altro settore delle petroliere, ma le preoccupazioni che una parte ancora notevole di queste navi continuerà a navigare dopo il 2010 sono in gran parte infondate, con non più di una decina di navi ancora in servizio attivo. Lo scorso anno a quest'epoca le VLCC monoscafo erano ancora circa un centinaio ma recentemente sono scese a circa 56 pari a poco più del 10% su una flotta complessiva di 546 VLCC. E, ancora più importante, solo 23 di queste navi sono ancora in attività, mentre 17 sono inattive, sei in disarmo e altre 10 sono destinate ad essere convertite in bulkcarrier o FPSO entro la fine dell'anno. Per le 23 navi restanti ancora in attività è sempre più difficile trovare impiego. Infatti, nella attuale recessione di mercato con abbondanza di navi moderne e di qualità non vi è alcun interesse da parte dei noleggiatori nelle unità a scafo singolo e questo si riflette nel numero dei fissati spot. In agosto, su 152 fissati di VLCC solo 11 hanno riguardato unità di questo tipo, di cui quattro fissate per Taiwan, due per la Thailandia e cinque per l'India. La Corea del Sud è ora virtualmente fuori da questo settore, e anche la Cina recentemente ha preferito noleggiare navi moderne. La restante flotta attiva di VLCC a scafo singolo è di costruzione abbastanza recente e si stima che due terzi delle navi abbiano meno di 20 anni di vita. Più di 80 nuove VLCC sono previste arrivare in mercato nel corrente anno, ma a causa dei ritardi il numero dovrebbe limitarsi a 60 o 70 navi. Questo significa che per la fine dell'anno le nuove VLCC entrate in servizio risulteranno in parte compensate dal numero delle unità a scafo singolo che ne usciranno. I problemi del mercato dei noli sarebbero molto peggiori senza il ritiro dai traffici delle VLCC obsolete nei tempi stabiliti.

Il numero delle petroliere impiegate come depositi di greggio e prodotti petroliferi è diminuito al livello più basso da 18 mesi poiché i trader hanno scaricato i carichi nel Golfo americano e ai terminali dell'Europa nord-occidentale. A fine agosto

erano 58 le petroliere impiegate nello stoccaggio, in confronto a 64 all'inizio del mese e 76 a fine giugno. Il numero comprendeva 18 VLCC, due Suezmax, 30 Large Range 2 e otto Large Range 1. In confronto, nel novembre 2009 era stato raggiunto il picco massimo con 149 petroliere, con sensibili benefici per il mercato. Il quantitativo di greggio in depositi galleggianti è sceso da quasi 8 milioni di tonnellate a fine luglio a circa 5 milioni all'inizio di settembre, con oltre la metà del volume corrente detenuto dalla National Iranian Tanker Co. che impiega 10 VLCC e una Suezmax. Quattro di queste petroliere si trovano in Mar Rosso o al largo dello Yemen in attesa di pompare il carico nell'oleodotto ad Ain Sukhna da dove verrà convogliato a Sidi Kerir in Mediterraneo. Il calo delle petroliere da greggio è compensato da un aumento del 10% delle petroliere che hanno a bordo prodotti petroliferi, salite di quattro unità a 39 in totale nell'ultimo trimestre per effetto di volumi crescenti di jettfuel stoccati in Nord Europa o in Mediterraneo. I trader sono ora meno interessati allo stoccaggio in quanto i futures di greggio si sono appiattiti, ma se il *contango* si presenterà nuovamente, questa possibilità verrà presa nuovamente in esame.

Le nuove sanzioni imposte all'Iran dall'Unione Europea, potrebbero privare la compagnia armatoriale iraniana NITC della copertura assicurativa, potenzialmente estromettendo dai traffici la quarta maggiore flotta di VLCC del mondo. La NITC ha una flotta di circa 40 petroliere da greggio per 10 milioni dwt che potrebbero rimanere senza copertura assicurativa già dalla fine del mese. L'estensione delle sanzioni alle assicurazioni, che hanno già colpito la Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL) impedendole di far navigare le sue navi, è stata proposta dalla Commissione Europea ma dovrà essere messa in atto dai singoli governi nazionali. Il Regno Unito sarà in prima linea per gli importanti Lloyd's di Londra nel mercato delle assicurazioni scafo e il ruolo del Paese come centro di gestione dei club P&I. Le petroliere devono disporre di una copertura per la responsabilità ambientale con i club P&I, la Steamship Mutual, i club UK and West of England, fornitori di *blue cards* che rappresentano un indispensabile requisito per viaggiare in acque internazionali. Il rischio ambientale rende l'assicurazione un argomento più importante per gli armatori di petroliere che per gli operatori di portacontainer e bulkcarrier, per cui l'impatto sulla NITC potrebbe essere devastante. L'esclusione dalle assicurazioni fa parte di un più ampio gruppo di sanzioni imposte all'Iran dalle Nazioni Unite, Stati Uniti, Regno Unito e altri Paesi per i timori che stia sviluppando armi nucleari. La flotta della NITC comprende 25 VLCC di portata unitaria sino a 318.000 dwt, oltre a Suezmax ed Aframax, ed è difficile prevedere dove potrà trovare adeguata copertura se sarà costretta a lasciare il mercato assicurativo londinese, anche se ne esistono altri in Cina, Russia, Corea e Giappone, ma non allo stesso livello di quello inglese.

I prezzi del minerale di ferro su base trimestrale e spot sono destinati ad allinearsi nell'ultimo trimestre dell'anno e influenzeranno i modelli di traffico e i noleggi delle bulkcarrier Capesize. Il minerale di ferro dal Brasile e dall'Australia verrà

venduto nel quarto trimestre a prezzi che saranno inferiori sino a 5 dollari per tonnellata rispetto ai prezzi spot correnti. Il produttore brasiliano Vale ha reso noto che ridurrà del 10% i prezzi del minerale per i mesi di ottobre, novembre e dicembre in confronto al trimestre precedente. Questo corrisponde ad un prezzo per consegna in Cina di 135-138 dollari per tonnellata, sulla base di un contenuto di ferro del 62%. L'australiana Rio Tinto ha confermato che il suo prezzo trimestrale verrà ridotto del 13% a circa 127 dollari per tonnellata per un contenuto Fe del 62%. Tuttavia questo è un prezzo base fob che non comprende il costo del nolo per la Cina, attualmente intorno a 12 dollari per tonnellata. Vale, Rio Tinto e BHP Billiton, che insieme controllano il 70% circa dei traffici mondiali via mare di circa 960 milioni di tonnellate, hanno abbandonato alla fine di marzo il sistema dei prezzi di contratto annuali che durava da 40 anni. I prezzi trimestrali vengono liberamente stabiliti sulla media dei valori spot dei precedenti tre mesi, escluso il mese precedente all'inizio di ciascun trimestre. Sulla base della media del Steel Index per giugno, luglio e agosto, il prezzo del minerale nel quarto trimestre dovrebbe essere intorno a 138 dollari per tonnellata. Mantenere il costo del nolo nel quarto trimestre quanto più basso possibile è di importanza vitale per il produttore brasiliano Vale mentre si sta attivando per ridurre lo svantaggio del costo del trasporto rispetto ai concorrenti australiani che sono geograficamente più vicini al principale mercato, quello cinese. Il nolo dal Brasile è ora di 29,45 dollari per tonnellata, circa 17,50 dollari più alto che quello dall'Australia. Il prezzo di Vale per il terzo trimestre non è mai stato rivelato ma è considerato del 35% più alto rispetto ai livelli del secondo trimestre.

Una forte discordanza è emersa nel settore delle petroliere circa la direzione che prenderà il mercato nel quarto trimestre 2010. Durante una conferenza che si è tenuta a New York, il presidente della Scorpio Tankers, specializzata in product tanker, ha dichiarato che i noli spot mediamente di 44.000 dollari al giorno per le VLCC e di 30.000 dollari al giorno per le Suezmax, registrati durante il secondo trimestre 2010, saranno il livello massimo del mercato, senza alcuna possibilità che nel quarto trimestre questi valori risultino migliori. Ma i dirigenti di General Maritime, Overseas Shipholding Group e Teekay ritengono che una ripresa sia possibile per la fine dell'anno. Lo scetticismo della Scorpio sarebbe dovuto al desiderio di proclamare la superiorità del titolo azionario della società che non ha esposizione nei trasporti di greggio. Gli analisti di Wall Street prevedono che i noli medi spot per le VLCC ritorneranno a 40.000 dollari al giorno nel quarto trimestre, ma secondo altri queste previsioni sono troppo ottimistiche. Oggi il nolo delle VLCC è inferiore ai 10.000 dollari al giorno e se si inizia il quarto trimestre a questi livelli, perché la media arrivi a 40.000 dollari al giorno, i fissati di novembre e dicembre dovrebbero essere a 60.000 o 70.000 dollari al giorno e questo è molto improbabile. Secondo la General Maritime, i noli spot delle VLCC sono abissali unicamente per una normale debolezza stagionale, mentre il nolo odierno per noleggiare una VLCC per più di 12 mesi è di 40.000 dollari al giorno. Questo è attribuibile alla convinzione dei noleggiatori di una forte domanda entro due o tre

anni. L'Opec dovrebbe aumentare la produzione nel 2011 oppure non tenere conto della non adesione ai limiti esistenti. La flotta delle petroliere sarà più equilibrata come offerta e domanda. Più di metà della flotta a scafo singolo sarà probabilmente eliminata del tutto nel corrente anno e l'altra metà nel 2011 con una stima di un 20% di VLCC in costruzione che subiranno ritardi. La debolezza dei noli nel terzo trimestre sarebbe dovuta alla Cina che ha optato per forniture sotto costo dal Medio Oriente. Ma questo dovrebbe terminare verso la fine dell'anno col ritorno a forniture più tradizionali. Rimane da vedere se questo risulterà in un migliore quarto trimestre. Intanto, si avrà la consegna di una VLCC ogni quattro giorni nei prossimi 16 mesi, quasi due nuove VLCC ogni settimana sino alla fine del 2011.

La Grecia sta gareggiando con la Cina per diventare la più attiva acquirente al mondo di navi di seconda mano e di portacontainer resale di nuova costruzione. Gli armatori greci sono sempre stati identificati con i traffici di carichi secchi e petroliere per cui il loro crescente interesse in portacontainer nel corrente anno ha sempre un'aria di novità. Ma le portacontainer difficilmente sostituiranno petroliere e bulkcarrier come prima scelta degli armatori greci, tuttavia il recente interesse non può neppure essere considerato una tendenza passeggera. Si tratta di una naturale evoluzione di molti armatori greci di lunga esperienza nei mercati marittimi e della loro determinazione a superare i cicli marittimi quanto più efficacemente possibile. Sino ad ora, i greci controllavano non più del 5% della capacità container del mondo, rimanendo indietro rispetto a Germania, Giappone, Danimarca, Cina e Taiwan. Ma recentemente sono stati gli acquirenti più attivi di navi di seconda mano e di resale e, come nei settori delle portarinfuse secche e delle petroliere, si sono contesi il naviglio con la Cina. Secondo dati recenti, gli armatori greci hanno acquisito 56 portacontainer per complessivi 173.000 teu nei 18 mesi sino a metà 2010. Nello stesso periodo, le compagnie cinesi hanno acquistato 33 navi per 63.000 teu. Lo scorso anno, la maggiore acquisizione di portacontainer da parte dei greci è passata quasi inosservata, oscurata dal più importante acquisto del valore di 325 milioni di dollari della flotta Allocean Group da parte della Lomar Corp. Le 26 navi della Allocean comprendevano 11 portacontainer di capacità unitaria sino a 2.500 teu che sono diventate la spina dorsale della flotta della famiglia Logothetis che conta 12 portacontainer. L'interesse era ed è apertamente speculativo e non è stato sino ad ora consolidato da altri acquisti, ma complessivamente l'attività dei greci nel settore delle portacontainer ha acquistato velocità nel corrente anno. Dall'inizio dell'anno sono stati confermati 29 acquisti di portacontainer da parte dei greci per una spesa di 768 milioni di dollari, circa un quarto delle 114 transazioni di compravendita avvenute nel mondo. Per confronto, gli armatori cinesi si sono attestati al secondo posto in termini di attività avendo acquistato 24 portacontainer per 137 milioni di dollari.