



Genova, 11 Ottobre 2010

No. 1449

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 E-mail address: tankers@burkenovi.com dry@burkenovi.com
sandp@burkenovi.com accounting@burkenovi.com

☛ ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 40 (4/8 Ottobre 2010) CISTERNE

Sebbene l'attività di noleggio per le **VLCC** abbia registrato un miglioramento, questo non è stato sufficiente a far salire i noli dal Medio Oriente che continuano a rimanere a livelli invariati. Al contrario, dal West Africa i noli hanno segnato un recupero con una decina di VLCC fissate per il Golfo americano intorno a Ws 62,5 pari a 26.870 dollari al giorno. Per quanto riguarda la presenza di navi in Medio Oriente nei prossimi 30 giorni, almeno tre VLCC sarebbero disponibili per ciascun carico. Questi ultimi potrebbero essere inferiori come numero in ottobre, non più di 90-100 carichi di cui 64 già coperti. I noli per trasportare 280.000 tonnellate dall'Arabia Saudita agli Stati Uniti sono scesi a Ws 31 equivalente a un minimo record di meno 8.275 dollari al giorno. Le opinioni sono molto divergenti sulla possibilità che il mercato si riprenda nel quarto trimestre, un periodo solitamente di domanda stagionale più alta. Infatti, mentre i noli spot sono ai minimi, il mercato a periodo e quello cartaceo mandano segnali positivi. Il fissato più recente per un anno di timecharter è stato concluso a 34.000 dollari al giorno e il valore degli FFA per il quarto trimestre 2010 è pari a 20.900 dollari al giorno, segno che qualcosa potrebbe muoversi. Una notevole e improvvisa ripresa della domanda di **Suezmax** in West Africa ha fatto più che raddoppiare i noli per i viaggi verso gli Stati Uniti a Ws 97,7 pari a oltre 22.900 dollari al giorno equivalente timecharter, da meno di 10.000 dollari nelle ultime cinque settimane. Il gran numero di navi in eccedenza è stato quindi assorbito e gli armatori sono riusciti ad imporre noli più alti che probabilmente verranno mantenuti nelle prossime due settimane. Il miglioramento non si è limitato all'Atlantico, anche in Mar Nero-Mediterraneo le Suezmax hanno ottenuto noli in aumento a Ws 98,5 che equivale a 20.500 dollari al giorno e nei Caraibi una nave è stata fissata da Ceiba a Rotterdam a Ws 95. Le **Aframax** hanno potuto approfittare di una maggiore domanda in Mare del Nord ottenendo noli per i viaggi Sullom Voe/Wilhelmshaven di Ws 97,5. Da Primorsk per il Continente queste navi sono state fissate a Ws 72,5 base 100.000 tonnellate. Ma il mercato del Mediterraneo-Mar Nero è stato il migliore della settimana, per effetto degli scioperi ai porti francesi, e i noli sono passati dai bassi Ws 90 sino a Ws 130 e potrebbero ancora salire, ma tutto dipende dalla durata degli scioperi. Il mercato delle **Product Tanker pulite** continua a registrare pressioni al ribasso in Atlantico e i noli sono scesi a Ws 125 per 37.000 tonnellate di carico, con profitti trascurabili per gli armatori. Le Large Range 1 fissate dal Baltico agli Stati Uniti hanno registrato noli intorno a Ws 125 per 60.000 tonnellate, leggermente meno dei precedenti livelli. Le Handysize attive in Nord Europa hanno ottenuto noli di Ws 170. Per i viaggi dai Caraibi alla costa atlantica americana i noli sembrano aver raggiunto il picco massimo, con fissati a Ws 130 base 38.000 tonnellate, mentre i carichi di ritorno per l'Europa sono stati coperti a Ws 85 per lo stesso quantitativo di carico. Dopo la caduta dei noli ad est di Suez, il mercato per le LR1 e 2 deve ancora stabilizzarsi. La mancanza di carichi unitamente all'abbondanza di navi ha fatto scendere i noli a Ws 110 per le LR2 dal Medio Oriente al Giappone con 75.000 tonnellate e a Ws 120 quelli delle LR1 con 55.000 tonnellate per gli stessi viaggi. Le perdite della settimana scorsa per le Medium Range sembrano essersi arrestate e i noli per 30.000 tonnellate Medio Oriente/Giappone hanno mantenuto il livello di Ws 145, mentre per i viaggi Singapore/Giappone sono rimasti invariati a Ws 130 sempre per 30.000 tonnellate. Carichi da 65.000 tonnellate di jetfuel dal Medio Oriente a UK Cont. sono stati fissati a 1,6 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

Nonostante le festività cinesi, questa settimana per le **Capesize** c'è stata più attività in entrambi i bacini con rate in costante miglioramento ed il BCI che arriva a 4109. Il Tubarao/Qingdao che riportava 27.5 usd è ora sui 29 usd e gli armatori non sono scesi da questo livello. Il transatlantic round voyage vede quasi 45000 usd mentre il fronthaul è sui 60000 usd. In Pacifico ci si aspettava un mercato meno movimentato ma si riportano parecchi fissati in quanto le majors sono uscite in mercato con molti stem e questo ha portato una crescita delle rate con il Pacific round voyage sui 38000 usd ed il backhaul sui 18000 dollari. Per le **Panamax** in Golfo i carichi restano pochi e si ha difficoltà ad impiegare le navi già committed, per cui alcuni armatori valutano aree di caricazione alternative. Il transatlantic round voyage scende a 18000 usd mentre il fronthaul è al di sotto dei 30000 usd. Le festività in Oriente hanno naturalmente inciso sul mercato specialmente in Pacifico dove la settimana risulta calma attendendo più attività nei prossimi giorni quando la Cina tornerà al lavoro a pieno ritmo. Il round voyage è sui 18000 dollari mentre il backhaul riporta 10/11000 usd. Il periodo riporta livelli sui 23/24000 usd, la nave *FLIPPER 1996 73726 DWT* dely Far East fine ottobre ottiene 23000 usd per 11/13 mesi per conto Cargill. Per le **Supramax**, la rata media TC riporta un piccolo miglioramento di circa 400 punti che, coincidendo con l'inizio dell'ultimo quarto dell'anno, porta un sentimento di ottimismo tra gli armatori. Anche i valori FFA sono positivi in questi giorni ed in alcuni casi gli armatori si sentono forti nel respingere le rate proposte dai noleggiatori e privilegiando uno o pochi leg rispetto a periodi più lunghi. L'East Coast Sud America rimane ancora abbastanza tranquillo con pochi fissati di grano e zucchero riportati. Il Usg-Med è ora sui 31000 usd mentre il Med-Usg vede 11000 usd. In Pacifico l'esportazione di iron ore dall'India è quasi ferma, e la situazione non dovrebbe cambiare nelle prossime settimane fino a novembre. Il round voyage vede 17/18000 usd, il backhaul è sui 12000 usd mentre lo short period è sotto i 20000 usd. Da evidenziare la *African Blue Crane 2007 56000 dwt* dely Kashima early-mid October trip via Nopac redel Singapore-Japan pagata da Oldendorff 19000 usd al giorno.

COMPRAVENDITA

Persiste la situazione alquanto depressa per le petroliere il cui mercato è in generale caratterizzato da rate di nolo piuttosto basse e da una offerta di stiva molto rilevante; basti pensare che circa 125 unità VLCC sono in attesa di impiego nel Golfo Persico. Il relativo numero di transazioni rimane abbastanza limitato e sono veramente pochissimi i compratori disposti ad investire nel settore ed altrettanto pochi i venditori disposti a cedere per valori che, nella maggior parte delle occasioni, significherebbe realizzare una perdita rilevante. Le società quotate continuano a raccogliere fondi per reinvestirli in tonnellaggio nuovo o moderno come ad esempio la Navios Maritime Acquisition che raccoglierà, con la prossima operazione di mercato, tra gli investitori circa 370 Mil. di USD, oppure la Knightsbridge Tankers in procinto di chiamare a raccolta circa 100 Mil. di USD che verranno usati sia per diminuire il debito che per l'acquisizione della MV "GOLDEN ZHEJIANG" (176.000 DWT - Costr. 2012). Altre transazioni interessanti da evidenziare, sono la Kamsarmax resale acquisita dalla giovane società Vita Management la quale ha investito circa 41 Mil. di USD per acquistare la resale MV "TSUNEISHI SS-1" (82.191 DWT - Costr. 2012 Tsuneishi); oppure la vendita, sempre ad interessi Greci, della Supramax MV "KING HALO" (53.490 DWT - Costr. 2005 Imabari) per circa 32,5 Mil di USD. La demolizione è sempre abbastanza attiva, soprattutto nel Far East, con livelli piuttosto costanti tra i 450 ed i 500 USD per LDT.

📌 ALTRE NOTIZIE

L'accelerazione delle consegne di navi da parte dei cantieri è inarrestabile, poiché 55 milioni dwt di nuove navi sono state ordinate nell'anno in corso, nonostante i pressanti richiami di analisti ed esperti ad incentivare le demolizioni, ridurre gli ordinativi e rinegoziare i contratti di costruzione. Il settore dei carichi secchi non è riuscito ad agire abbastanza rapidamente da prevenire un periodo prolungato di noli depressi. Per la flotta delle portarinfuse secche è prevista una crescita nel corrente anno di oltre il 15% con l'arrivo in mercato di 25,7 milioni dwt di nuove costruzioni seguito da un nuovo aumento del 14% il prossimo anno. E questo a fronte di una crescita della domanda di trasporto via mare del 5% soltanto. Non si è mai avuta una espansione tanto rapida, il numero delle navi che entrano in attività è enorme e la domanda non può assorbire tanta capacità. Le speranze di cancellazioni su larga scala sono irrealizzabili e armatori ed operatori devono affrontare la realtà di un cronico surplus. Dovranno passare almeno tre anni prima che il livello di crescita della disponibilità eguagli quello della domanda, per cui ci si deve attendere un mercato depresso sino al 2013. Gli armatori sono quasi obbligati a far costruire nuove navi, infatti le compagnie quotate in borsa devono dimostrare che crescono e assegnano ordinazioni per essere considerate attive. Gli armatori privati hanno motivazioni differenti, ma hanno anche loro progetti di espansione ed è difficile resistere ad acquistare navi quando i prezzi sono tanto bassi. Dal crollo dei mercati marittimi nel settembre 2008, dopo il collasso della Lehman Brothers, i prezzi delle nuove costruzioni sono scesi del 40-45% e le grandi Capesize sono diminuite da 100 milioni di dollari ad un minimo di 55 milioni, per recuperare recentemente a circa 60 milioni di dollari. Non sono da escludere ritardi di consegna che per il corrente anno potrebbero essere del 40% e nel 2011 del 35%. Ma il 2012 potrebbe essere un anno di recessione per le rinfuse secche e il tasso di slittamento potrebbe salire al 45% prima di scendere nuovamente al 40% nel 2013. A questo si aggiungeranno maggiori volumi di navi vendute per demolizione, poiché la preferenza dei noleggiatori andrà alle navi più moderne e gli armatori saranno praticamente obbligati a disfarsi delle vecchie navi. Molti armatori hanno sino ad ora limitato l'eliminazione delle vecchie navi ma verrà il tempo in cui la demolizione avrà nuovamente il sopravvento.

Molti analisti prevedono una caduta consistente dei noli delle portarinfuse secche dall'inizio del 2011 poiché l'eccedenza di navi eserciterà ulteriori pressioni sul mercato spot. Gli armatori di bulkcarrier cercheranno di aumentare la loro copertura a timecharter per assicurarsi liquidità garantita mentre il mercato rischia un periodo di recessione di due anni. Nei giorni scorsi, la media del Baltic Exchange per i noli timecharter delle Capesize si aggirava intorno ai 40.000 dollari al giorno, a fronte di contratti FFA trattati per novembre a 33.250 dollari e per il quarto trimestre a 33.500 dollari. Comunque lo si consideri, l'eccesso di capacità di trasporto interesserà il mercato nel futuro prevedibile e la volatilità sarà sempre presente. La flotta globale delle bulkcarrier è prevista aumentare da 485 milioni

dwt dell'agosto scorso a 631 milioni dwt nel dicembre 2013, quando le Capesize costituiranno la metà di tutta la capacità di carico secco.

Le bulkcarrier superiori ai 90.000 dwt noleggiate nel terzo trimestre dell'anno risultano aumentate, di fatto soppiantando le unità più piccole, poiché la capacità delle nuove costruzioni consegnate dai cantieri è aumentata. Nei tre mesi terminati a fine settembre, il Baltic Exchange ha riportato 39 noleggi a viaggio e periodo per bulkcarrier da 90.000-99.999 dwt, in confronto a otto soltanto nello stesso trimestre del 2009. Al contrario, le navi da 60.000 a 69.999 dwt sono diminuite di 31 unità, da 116 nel terzo trimestre del 2009 a 85 nel trimestre appena terminato. La domanda di Kamsarmax tra 80.000 e 89.999 dwt ha evidenziato un costante aumento con 98 navi noleggiate nel terzo trimestre, il 63% in più rispetto ai fissati riportati tra luglio e settembre del 2009. In confronto, l'attività di noleggio per le Panamax da 70.000 a 79.999 dwt è rimasta compatibile, variando da 623 a 696 noleggi negli ultimi cinque trimestri. Tuttavia, complessivamente, il numero delle Panamax fissate è salito nel terzo trimestre al livello più alto rispetto agli ultimi tre mesi del 2009, con 854 fissati riportati a periodo o a viaggio, in confronto a 788 nel secondo trimestre del 2010 e ha fatto riscontro alla diminuzione dei noli medi timecharter delle Panamax a 15.600 dollari al giorno.

La pratica della velocità ridotta per limitare i consumi di carburante e compensare gli scarsi profitti, ha fatto diminuire negli ultimi 12 mesi del 20% le vendite di bunker ai porti medio-piccoli, poiché gli armatori preferiscono rifornire le loro navi presso centri di bunkeraggio più grandi per evitare prezzi più alti altrove. La riduzione della velocità delle portacontainer da 24 nodi nel picco massimo del mercato del 2007 e 2008, a 12-14 nodi nel corrente anno, ha contribuito a ridurre di almeno 350.000 teu la capacità della flotta globale, ma i consumi più bassi hanno anche aiutato le compagnie di linea a tagliare notevolmente i costi in un periodo in cui la maggior parte delle navi viaggiava in perdita. Il settore delle portacontainer ha avuto una perdita di 15 miliardi di dollari nel 2009. Nelle ultime sei settimane, i profitti per le petroliere sono stati vicini o inferiori ai costi operativi, in particolare per le navi più grandi, di conseguenza molte hanno ridotto la velocità da 14,5 a 13,5 nodi. Questo permetterà alle VLCC più vecchie di consumare circa 15 tonnellate di bunker in meno al giorno risparmiando quasi 6.500 dollari al giorno. Con la crisi finanziaria, armatori ed operatori hanno l'opportunità di acquistare bunker in modo più efficiente. Annualmente, vengono venduti circa 400 milioni di tonnellate di bunker e il mercato è valutato in 200 miliardi di dollari.

Il rallentamento della domanda di portacontainer nei mercati dei noli alimenta i timori degli armatori di un aumento dell'inattività. Il mercato è molto tranquillo e non è chiaro se questo dipende dalle festività in Asia o se i motivi sono altri. Le compagnie di linea hanno già iniziato a ritirare capacità dal mercato per riequilibrare offerta e domanda poiché la maggiore domanda in previsione del Natale si è ormai conclusa. Si ritiene che la capacità container senza impiego

potrebbe aumentare entro la fine dell'anno sino a un milione di teu, in confronto ad una flotta inattiva che ora ammonta a 250.000 teu. Probabilmente, la capacità verrà tagliata principalmente sui traffici dall'Asia all'Europa dove il 10% della flotta attualmente in attività potrebbe essere rimosso. La maggior parte delle navi sarà superiore ai 3.000 teu di capacità. Comunque la domanda ritornerà ad aumentare nella prossima primavera per rimanere relativamente stabile nel 2011.

Il volume complessivo degli ordinativi ricevuti dai cantieri cinesi ha toccato il picco massimo da due anni raggiungendo 11,2 milioni dwt. Il nuovo aumento ha portato il totale dei nuovi contratti di costruzione ricevuti nei primi otto mesi dell'anno a 44,5 milioni dwt, quattro volte il volume di 10,9 milioni dwt ottenuti nello stesso periodo dello scorso anno. Le petroliere hanno rappresentato una parte significativa dei nuovi ordinativi negli ultimi mesi, a conferma del crescente successo della Cina nell'assicurarsi commesse da armatori stranieri. In agosto, sono state ordinate petroliere per 2,5 milioni dwt, pari al 22% dei nuovi ordinativi. L'associazione cantieristica cinese sostiene che il tasso di cancellazione di ordinativi sta mostrando segnali di miglioramento nel corrente anno con 40 navi per 749.000 dwt cancellate presso i cantieri cinesi tra gennaio ed agosto 2010, in confronto a 84 navi per 4 milioni dwt cancellate nello stesso periodo dello scorso anno. Tuttavia, i ritardi di consegna continuano ad essere presenti. Un totale di 70 milioni dwt di nuove navi è programmato per consegna nel corrente anno, ma sino a fine agosto risultava completato solo il 57%. Tra gennaio ed agosto, i cantieri cinesi hanno costruito un totale di 40,3 milioni dwt di navi, un aumento del 72,7% in confronto ai 23,4 milioni dwt nell'anno precedente.

L'ordinativo per una serie di portacontainer da 13.000 teu assegnato da Zodiac Maritime ai cantieri coreani STX Offshore & Shipbuilding segnala una flessione del 25% dei prezzi delle nuove costruzioni in confronto al picco di mercato del 2007 e 2008. La Zodiac farà costruire quattro navi con l'opzione di altre quattro più due. Il prezzo sarebbe di 125 dollari a nave, leggermente più alto di quello indicato in una pubblicazione sudcoreana la settimana scorsa, ma sempre inferiore di oltre 40 milioni di dollari rispetto a due anni fa prima del crollo del mercato. Da allora, i costi di costruzione sono diminuiti, per effetto dei prezzi più bassi dell'acciaio e per il fatto che le navi vengono ora progettate per velocità di servizio di 20-21 nodi, anziché i precedenti 25 nodi. I prezzi delle portacontainer di nuova costruzione sono saliti dai minimi di inizio d'anno dopo essersi quasi dimezzati dal picco di metà 2008. Ad esempio, una unità da 3.500 teu sarebbe costata 65,5 milioni di dollari nel giugno 2008, ma il prezzo è sceso a circa 36 milioni di dollari alla fine del 2009, prima di risalire a 46,5 milioni di dollari alla fine di settembre. Questo prezzo è comunque inferiore del 30% rispetto a due anni fa. E' difficile valutare l'effettiva tendenza dei prezzi per le portacontainer durante il periodo intercorrente poiché non vi è stato in pratica alcun ordinativo dalla seconda metà del 2008 sino al corrente anno. Il prezzo più basso delle nuove costruzioni riflette la tendenza alla caduta del valore delle portacontainer negli ultimi due anni, ma anche le rate di

nolo più basse che gli operatori sono disposti a pagare agli armatori nel mercato corrente.

Il numero delle banche che hanno ridotto la loro capacità di finanziamento agli armatori è triplicato nell'ultimo anno e, secondo le stime di un gruppo armatoriale greco, 13 delle principali 40 banche mondiali hanno ora adottato una politica di riduzione del credito, in confronto a quattro nel 2009. In termini di quota di mercato, questo ha fatto aumentare le banche con capacità ridotta a oltre il 40% del portafoglio globale complessivo di 436 miliardi di dollari nel 2010. Si tratta di una percentuale doppia rispetto al 21% dello scorso anno quando il portafoglio globale delle prime 40 banche mondiali era di 463 miliardi di dollari. Le banche ancora attive nel finanziamento marittimo saranno maggiormente selettive sulle compagnie con cui impegnarsi e la loro preferenza ricadrà sulle compagnie quotate in borsa e di alta qualità, col risultato di un doppio mercato molto pronunciato. Per quanto riguarda il denaro necessario per finanziare l'orderbook globale di oltre 6.000 navi, è difficile calcolare l'esatto valore, ma una stima approssimativa di 250 miliardi di dollari può essere indicata per ipotizzare il fabbisogno di finanziamento. Considerato un 70% di finanziamento, la domanda è stimata in 175 miliardi di dollari nei prossimi quattro anni.

Se verrà mantenuta la sospensione delle esportazioni di cereali dalla Russia, in seguito agli effetti devastanti della siccità e degli incendi sui raccolti nella scorsa estate, la ricaduta per le portarinfuse di media portata potrebbe essere molto positiva. La Russia è uno dei maggiori esportatori mondiali di frumento, orzo e segale e l'Egitto è il suo principale mercato, seguito da Turchia, Siria, Iran e Libia. La sospensione delle esportazioni sino alla fine dell'anno, per evitare carenze e aumenti dei prezzi sul territorio nazionale, potrebbe essere estesa sino al prossimo luglio, ma anche se terminerà a dicembre i clienti stranieri della Russia dovranno approvvigionarsi altrove. Lo scorso anno, la Russia aveva esportato circa 18,5 milioni di tonnellate di frumento e nel corrente anno potrebbero limitarsi a 6-8 milioni di tonnellate. Anche l'Ucraina è prevista ridurre il suo export ad appena 1,5 milioni di tonnellate, da 9,3 milioni lo scorso anno. Fortunatamente gli Stati Uniti prevedono un raccolto abbondante e contano di esportare 34 milioni di tonnellate nel corrente anno, un quantitativo notevolmente maggiore rispetto ai 24 milioni di tonnellate della stagione 2009-2010. Anche Argentina e Australia si aspettano raccolti ed esportazioni notevoli. Il reperimento di grano da fonti più lontane presenta vantaggi per gli operatori di bulkcarrier Handysize e Panamax, le navi più usate nei traffici di grano. Di conseguenza, la domanda base tonnellate-miglia è destinata ad aumentare a vantaggio dei noli spot. Questo aiuterà a contrastare gli effetti di un previsto calo delle esportazioni globali di grano nel corrente anno a 126 milioni di tonnellate dai 133 milioni del 2009.

La compagnia armatoriale giapponese K Line è intenzionata a salvare alcuni armatori locali subentrando nei contratti di costruzione in cui si sono evidenziati

problemi finanziari. In mancanza di questo aiuto, le compagnie assistite dalla K Line potrebbero essere costrette ad uscire dal settore, ma avranno un futuro più sicuro se potranno svincolarsi da alcuni dei loro impegni. La decisione di aiutare alcuni armatori che hanno difficoltà ad ottenere i finanziamenti per ordinativi assegnati prima della crisi finanziaria, potrebbe riguardare sia portacontainer che piccole bulkcarrier. La K Line ha 21 portacontainer in ordinazione, tra cui cinque da 8.000 teu e tre da 6.400 teu, ma ha in programma di potenziare il suo settore portarinfuse più rapidamente delle portacontainer, poiché la sua flotta di 74 Capesize è considerata troppo piccola per far fronte al suo fabbisogno futuro. La K Line ha 41 Capesize in ordinazione che porteranno la flotta complessiva a 100 unità entro il 2012, tenuto conto del ritorno di navi a noleggio. L'orderbook comprende anche un certo numero di bulkcarrier Panamax e Handymax. L'esatto numero di navi che si aggiungerebbe al bilancio della K Line in seguito al progetto non è noto e nessun accordo definitivo è stato ancora firmato. Ma lo scopo è di sostenere le piccole compagnie armatoriali giapponesi con cui la K Line ha relazioni da tempo e che non sono insolventi ma potrebbero rischiare il collasso senza questo intervento. Le banche possono essere riluttanti a finanziare piccole entità per la continua incertezza dei mercati, ma sono più ben disposte a fornire credito alle compagnie delle dimensioni della K Line.