



Genova, 18 Ottobre 2010

No. 1450

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 41 (11/15 Ottobre 2010) CISTERNE

Un discreto livello di attività per le **VLCC** dal Golfo Arabo ha caratterizzato la settimana in esame, ma i noli hanno recuperato solo marginalmente a Ws 45 per il Far East, mentre per le destinazioni occidentali i valori sono decisamente negativi. Il mercato migliore è stato quello dal West Africa per il Golfo americano dove, sulla scia delle Suezmax, i noli delle VLCC sono migliorati a Ws 50 circa, pari ad un equivalente timecharter di 12.000 dollari al giorno. Molte navi disponibili ad est di Suez procedono in zavorra verso l'Atlantico, sottraendosi alla agguerrita concorrenza in Medio Oriente, dove i noli non coprono i costi in aumento del carburante, col rischio di vanificare i lievi miglioramenti ottenuti nell'area. Il greggio in transito su petroliere ammontava a inizio ottobre a 45,7 milioni di barili al giorno, il 6,7% in meno rispetto al picco stagionale di metà luglio, ma 2 milioni b/g più alto che nello stesso periodo dello scorso anno. E' quindi molto probabile che il crollo da metà luglio del mercato delle petroliere da greggio sia il risultato del minore greggio in transito combinato con l'uscita di molte navi dagli impegni di stoccaggio. L'aumento della domanda è stato vanificato dalla presenza di 45 VLCC consegnate nei primi nove mesi dell'anno, tra cui 15 nell'ultimo trimestre. La flotta globale in questa categoria comprende ora 550 navi. Dopo aver segnato una flessione per quasi tutta la settimana, i noli delle **Suezmax** sulla rotta dal West Africa agli Stati Uniti hanno compiuto un'inversione di tendenza in chiusura di settimana, per l'opposizione degli armatori ai tentativi di far scendere il mercato, e i noli sono risaliti a Ws 95 (pari a circa 22.000 dollari al giorno) dai precedenti bassi Ws 80. Ma il miglioramento potrebbe essere di breve durata e le pressioni dei noleggiatori riprendere il sopravvento. In Mediterraneo-Mar Nero, il nolo precedente di Ws 100 si è ridimensionato a Ws 92 circa, o 16.500 dollari al giorno. Nonostante lo sciopero ai porti francesi, che non mostra segnali di conclusione, e la coda di oltre 15 navi in attesa di scaricare che continua a crescere, le **Aframax** hanno registrato un ridimensionamento dei noli. Almeno due VLCC sono state fissate per viaggi di greggio dalla Turchia all'Asia o gli Stati Uniti e questo equivale a sette carichi di Aframax lasciando queste navi a lottare in Mediterraneo per i carichi più piccoli disponibili. Dal picco di quasi 25.000 dollari al giorno della settimana scorsa, l'equivalente timecharter è sceso a 18.400 dollari al giorno, o Ws 128. Un fissato per sostituzione è stato concluso a Ws 145, ma si tratta di una nave che garantiva una carica in Mar Nero entro il 17 ottobre, in assenza di altre navi nella stessa posizione. Lo stesso slittamento dei noli si è verificato in Mare del Nord e nel Baltico dove i noli sono scesi rispettivamente a Ws 100 e Ws 80. Anche peggiore la situazione nei Caraibi dove gli armatori non guadagnano praticamente nulla per trasportare greggio verso il Golfo americano, infatti, l'equivalente timecharter per i viaggi da Puerto La Cruz a Corpus Christi è sceso a 276 dollari al giorno per risalire a metà settimana a 634 dollari. Le **Product Tanker pulite** di classe Large Range 1 che trasportano nafta dal Medio Oriente al Giappone hanno visto scendere i loro profitti al minimo storico di 2.200 dollari al giorno e le troppe navi in mercato non fanno sperare in un miglioramento. Il cronico surplus di naviglio ha fatto scendere il nolo del Baltic Exchange per i carichi da 55.000 tonnellate dall'Arabia Saudita al Giappone a Ws 110 pari a 2.230 dollari al giorno. I contratti per novembre nel mercato cartaceo sono stati trattati ai bassi Ws 130, equivalenti a circa 7.750 dollari al giorno e per dicembre sono stimati a 10.000 dollari al giorno. Gli stessi viaggi sul mercato fisico per le LR2 con 75.000 tonnellate di nafta sono stati coperti a meno di Ws 100, equivalente a 4.996 dollari al giorno. I carichi da 60.000 tonnellate di jet fuel dal Medio Oriente all'Europa sono

rimasti invariati a 1,6 milioni di dollari lumpsum. L'eccesso di disponibilità riguarda anche le Medium Range con profitti giornalieri medi, per le navi che riescono ad ottenere carichi, pari ai costi operativi. Anche se la domanda è abbastanza buona, una o due navi di nuova costruzione entrano in servizio ogni settimana. Solo gli armatori di MR fissate per i viaggi da UK Cont. al West Africa con benzina hanno la possibilità di coprire i costi operativi, poiché i forti ritardi ai porti di scarica tengono occupate le navi più a lungo e le controstallie che i noleggiatori pagano sono l'unico modo per l'armatore di realizzare un utile.

CARICO SECCO

La settimana per le **Capesize** è iniziata abbastanza a rilento ma la disponibilità di alcuni carichi in Atlantico ha portato un aumento della rata media T/C fino a 44737 usd. Il transatlantic round voyage vede 49000 usd mentre dal Golfo per Far East si hanno livelli anche superiori ai 65000 usd, cosa che non si riflette sui carichi dal Sud America dove gli stem di Novembre riportano livelli inferiori. In Pacifico il round voyage è sui 34/35000 usd mentre il backhaul rimane abbastanza tranquillo. Per le **Panamax** il Pacifico rimane calmo, si pensava di vedere una ripresa rilevante dopo le festività cinesi ma questo non è accaduto ed il BPI vede un calo soprattutto da metà settimana; ciò nonostante gli FFA continuano ad essere ottimisti sul Q4. Il round voyage è sui 18000 usd mentre il backhaul riporta 10000 dollari. In Atlantico le rate scendono per via del numero di navi disponibili, il Transatlantic round voyage è sui 17000 usd e il fronthaul è sui 28/29000 dollari. Le **Handy/Supramax** vedono una settimana poco attiva e, anche se di poco, le rate riportano un calo per tutta la settimana. Per le Supramax aperte in Continente non è semplice trovare impiego e molti armatori valutano di zavorrare. L' ECOSA è pressochè fermo, il Usg-Med ottiene 30000 dollari mentre il Med-Usg è sui 10000 usd. Per il NOPAC si vedono 18/18500 usd circa mentre il backhaul è sui 12/13000 usd.

COMPRAVENDITA

Una volta terminate le festività cinesi, sono tornati su livelli standard il numero di transazioni compiute per quanto riguarda le navi da carico secco con una maggiore attenzione alle navi costruite durante gli anni '80 e '90. L'unica eccezione riguarda la MV "SUPER STAR" (34.250 DWT - Costr. Corea 2009) acquisita da interessi Coreani appunto a circa 33 Mil. di USD. Anche tra le petroliere si sono potute osservare diverse transazioni anche se sempre investimenti low cost capital ed unità poco rappresentative; tranne che per la moderna MT "DAUNTLESS" 46.168 DWT - Costr. 1999 HHI) ceduta a compratori del Medio Oriente ad un livello intorno a 18,5 Mil di USD, le altre vendite riportate riguardano naviglio più datato. La notizia più interessante da riportare, riguarda la società giapponese Marubeni Corp. che ha investito circa 700 Mil. di USD per diventare proprietaria con la BW GAS al 49% di 8 LNG moderne in maniera da diversificare il suo portafoglio. E' da notare che queste navi sono già a TC per lungo periodo alla NIGERIA LNG (compagnia fondata sulla base di una partnership tra la Shell, la Total, Eni e la compagnia nazionale petrolifera Nigeriana). La demolizione si mantiene su livelli stabili oramai da diverse settimane tra i 450 e 480 USD per LDT.

🔔 ALTRE NOTIZIE

I noli timecharter per le petroliere VLCC hanno toccato un nuovo minimo, dopo il noleggio di una nave di Lykiardopulo costruita nel 1993 ma di buona qualità, per due anni a 31.250 dollari al giorno. Il nolo riflette sia la tendenza al ribasso dei noli

per le VLCC negli ultimi mesi che l'età della nave, anche se il contratto non rappresenta una grossa flessione se confrontato con i livelli correnti per queste navi. I noli per un anno di timecharter hanno perso quasi il 30% negli ultimi tre mesi poiché un eccesso di offerta di navi sul mercato spot continua a deprimere il mercato. La scorsa settimana la AET ha noleggiato una VLCC del 2008 della Shipping Corporation of India per 12 mesi a 33.500 dollari al giorno per i primi sei mesi e 36.750 dollari per i successivi sei mesi. Una moderna VLCC poteva ottenere nel giugno scorso un nolo di 45.625 dollari al giorno per 12 mesi, ma i livelli correnti indicano uno slittamento ai valori del novembre 2009, quando toccarono il minimo da sei anni. Prima di allora, un anno di timecharter valeva intorno a 31.000 dollari al giorno nel terzo trimestre 2003, ma arrivò a 90.000 dollari nel luglio 2008. L'equivalente timecharter calcolato dal Baltic Exchange che è una media delle rotte di traffico dal Golfo mediorientale al Giappone e anche al Golfo americano, è ora a meno 1.995 dollari poiché i carichi mensili si sono ridotti e nuove navi continuano ad aggiungersi alla flotta corrente.

Le speranze di una ripresa del mercato delle cisterne nel quarto trimestre hanno ricevuto un nuovo colpo dopo i risultati di una recente inchiesta che escludono un ritorno dei contratti per stoccaggio prima del secondo trimestre 2011. Inoltre, una nuova ondata di ordinativi per VLCC e Suezmax fa temere che tagli e slittamenti dell'orderbook mondiale difficilmente potranno limitare i danni. Se si considerano i dati della International Energy Agency e si confronta la futura produzione non-Opec con un livello costante di produzione Opec, potrebbe verificarsi un nuovo surplus di offerta di greggio rispetto alla domanda, forse già nel trimestre in corso, ma più probabilmente nel secondo trimestre del prossimo anno. Questo surplus potrebbe dare origine ad un *contango* sufficiente da riportare di attualità lo stoccaggio, in particolare nel secondo trimestre 2011 quando le raffinerie metteranno in atto la manutenzione, col risultato di una eccedenza di greggio. Le recenti consegne di nuove unità VLCC e Suezmax renderanno irrilevante un aumento della domanda per i prossimi due anni. Le speranze di una rapida ripresa si basavano sul fatto che alcune delle navi ordinate ai prezzi più alti non avrebbero ottenuto il finanziamento, ma quello che si sta verificando è una nuova ondata di ordinazioni di VLCC e Suezmax che mette tutto nuovamente in discussione. Si sta profilando una crescita abbastanza rilevante della flotta incentrata in queste due categorie di navi per tutto il prossimo anno e anche nel 2012. La crescita della domanda di trasporto è innegabile, in particolare in vista dell'aumento della capacità di raffinazione in Cina e India, ma per i prossimi due anni l'espansione della flotta supererà di gran lunga quella della domanda.

Normalmente, alla Golden Week corrisponde una sospensione dell'attività di mercato in Cina, il motore dell'economia mondiale. Ma queste festività appena terminate non hanno influenzato il mercato delle Capesize i cui profitti sono aumentati del 21,5%. E' anche aumentata la congestione ai porti cinesi con la riduzione della disponibilità di navi e conseguenti pressioni sui noli. Queste

tendenze sono diventate più evidenti nelle ultime settimane. I traffici costieri cinesi sono aumentati del 20% poiché maggiori quantitativi di minerale di ferro di produzione interna sono stati trasportati dalle miniere del nord verso le acciaierie nel sud della Cina. Si ritiene che questi traffici assorbano dal 4% al 5% dell'intera flotta da carico secco. Non è necessario che i cinesi siano al lavoro perché il mercato si mantenga florido, molti fissati vengono conclusi a pochi giorni dall'inizio delle festività. I noli di Panamax e Supramax sono rimasti invariati nella scorsa settimana e il mercato delle Capesize ha avuto i maggiori benefici di un traffico di minerale più attivo. Le previsioni sono tuttavia per una flessione dei profitti delle bulkcarrier verso l'inizio dell'anno a causa del numero crescente di Capesize previste entrare in mercato. Un totale di 206 unità sono previste essere consegnate nel secondo semestre del corrente anno, seguite da 282 nel 2011. La Cina ha fatto maggiore affidamento nel corrente anno sulla sua produzione interna e ha in parte attinto alle scorte accumulate lo scorso anno. Questo potrebbe portare alla ricostituzione delle stesse nel 2011, un fattore positivo per le importazioni poiché i costi di produzione cinesi sono in aumento. Inoltre, la congestione continua a sostenere il mercato e a questo contribuiscono altri fattori come i viaggi in zavorra più lunghi dal Pacifico all'Atlantico.

La Cina ha stabilito un nuovo record per le importazioni di greggio su base mensile, con 5,7 milioni di barili al giorno importati in settembre, il 15% in più rispetto ad agosto. Dall'inizio dell'anno, la Cina ha importato mediamente 4,9 milioni b/g di greggio al mese, un aumento del 24,4% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. La domanda di greggio ha segnato un aumento dell'8,5% in agosto su base annua, secondo la International Energy Agency, più del doppio rispetto alla percentuale di aumento di luglio, e anche tutte le categorie di prodotti hanno segnato una crescita vivace. Per il corrente anno, la domanda cinese di greggio è prevista mediamente a 9,1 milioni b/g, con un aumento del 9,3% su base annua, e 9,5 milioni b/g nel 2011 con un ulteriore aumento del 4,2%.

I volumi di greggio e prodotti petroliferi puliti trattati nel mercato dei derivati nel terzo trimestre del 2010 risultano aumentati del 22% in confronto allo stesso periodo dello scorso anno. Circa 80 milioni di tonnellate sono stati trattati in luglio, agosto e settembre, in confronto a 65 milioni nel terzo trimestre 2009, un periodo generalmente considerato come il punto più basso degli ultimi sei anni per il mercato fisico, quando i noli scesero al di sotto dei costi operativi per molti tipi di petroliere, in particolare per le Product Tanker. Tuttavia, i volumi del terzo trimestre 2010 sono inferiori del 14% rispetto al trimestre precedente, quando 93 milioni di tonnellate furono oggetto di contrattazioni, il livello più alto dal collasso dei mercati di fine 2008. Secondo alcuni osservatori, si starebbe tornando ai vecchi giorni della stagionalità del mercato, ci si aspetta infatti che il mercato fisico si calmi nel terzo trimestre e che questo si rifletta nel mercato cartaceo. L'attività è stata maggiore del previsto, nonostante che i noli nel mercato fisico siano a livelli depressi da otto settimane. Il mercato degli FFA è ancora lontano dai livelli

precedenti la crisi che hanno visto un massimo di 427 milioni di tonnellate per un valore di 8,7 miliardi di dollari nel 2008, diminuiti a 315 milioni di tonnellate nel 2009. Sino ad ora, 266 milioni di tonnellate sono stati oggetto di contrattazioni nei primi nove mesi del 2010. Il declino non è così significativo come nel molto più grande mercato FFA dei carichi secchi che ha visto i volumi dimezzarsi nel 2009 a un miliardo di tonnellate senza alcuna previsione di crescita nel 2010. Circa il 7%-10% dei volumi FFA di petroliere è ora trattato su base dollaro per tonnellata, anziché sulla base delle rate Worldscale, una procedura adottata all'inizio del 2010 per mitigare le anomalie dei noli equivalenti timecharter per il 2011 e oltre. I noli depressi con molti armatori in difficoltà e le compagnie finanziarie che riprendono il predominio, sono i fattori principali del declino negli ultimi due anni.

Le prospettive per le Product Tanker pulite nella restante parte dell'anno e nel 2011 non sono così negative come per le petroliere da greggio, anche se recentemente i noli per le unità più grandi hanno toccato i minimi dell'anno. Secondo le previsioni di analisti londinesi, i risultati delle Product Tanker nel corrente anno saranno non solo superiori a quelli del 2009, ma registreranno anche una attenuazione degli effetti dovuti alle numerose consegne di nuove unità dai cantieri nel 2008 e 2009. Grazie soprattutto all'elevato tasso di demolizione, la crescita su base annua è scesa al 2,5% per la classe da 10.000 a 79.000 dwt, dall'8,7% del 2008 e dal 5,5% del 2009. Il mese scorso ha visto 320.000 dwt di navi ritirate dai traffici ma solo 340.000 dwt di nuove navi che si sono aggiunte alla flotta. Uno dei più forti indicatori che è stato toccato il fondo è l'attività degli investitori. Le vendite di navi di seconda mano sono aumentate nel corrente anno e 5,6 milioni dwt di product tanker da 10.000 a 70.000 dwt hanno cambiato proprietario, in confronto a 2,4 milioni dwt per l'intero 2009. Ma i prezzi hanno segnato una flessione: nel 2007 due handysize con classe ghiacci del 2006 furono vendute per 58 milioni di dollari ciascuna. L'ultima vendita comparabile fu conclusa nel marzo scorso a 26 milioni di dollari.

Le preoccupazioni di una stagnazione della domanda di minerale di ferro in Cina, per effetto delle misure di contenimento dell'espansione del mercato immobiliare, sembrano infondate, a quanto riporta la Credit Suisse Equities. I progetti di infrastrutture su larga scala e il continuo spostamento della popolazione verso le aree urbane, sono destinati a sostenere la crescita della domanda di acciaio e, di conseguenza, il fabbisogno di minerale di ferro per almeno un altro decennio. Secondo le stime, la domanda cinese di minerale via mare aumenterà almeno del 6-8% annuo nei prossimi cinque anni e rappresenterà nel 2015 una quota di mercato di oltre il 76% dei trasporti globali. Nel 2009, la Cina ha importato 628 milioni di tonnellate. Vi è molto panico e molte voci discordanti in questo settore. Uno degli argomenti più importanti è la chiusura degli altiforni, ma ogni impianto da 300 metri cubi che viene chiuso è sostituito da uno da 3.000 metri cubi per cui vi è solo crescita. Questo aumento delle installazioni per la produzione di acciaio si basa su importanti obiettivi di infrastrutture, come nuove strade, linee ferroviarie, ponti, aeroporti e abitazioni poiché la popolazione urbana continua ad aumentare. Il 53%

della popolazione cinese, circa 720 milioni di persone, abita già in aree urbane, ma il Paese intende aumentare il numero di circa il 60%, o 850 milioni di persone nel 2020. Attualmente, solo 11 città cinesi hanno linee ferroviarie di transito urbane ma è in corso la costruzione in 19 altre città e molte ancora seguiranno. In aggiunta, 134 nuovi aeroporti verranno costruiti entro il 2020 per l'obiettivo del governo che entro il 2030 il 95% della popolazione viva entro 100 km da un aeroporto. Con la maggiore domanda di materiali da costruzione, più materie prime saranno necessarie e quindi nuovi porti dovranno essere costruiti ed ampliati per accogliere navi di dimensioni maggiori. Dopo il 2015, una minaccia ai traffici di minerale via mare verso la Cina potrebbe derivare dall'industria della demolizione, il cui impatto potrebbe diventare evidente dal 2015. Secondo le previsioni, la quota dell'industria del rottame d'acciaio nel mercato complessivo dell'acciaio cinese è intorno al 16-17% della produzione nel 2010. Ma è prevista aumentare a oltre il 20% nel 2015 e al 30% della produzione siderurgica nel 2020 quando maggiori quantitativi del materiale verranno importati e il Paese espanderà rapidamente la capacità dei suoi cantieri di riciclaggio.

I timori per la qualità delle navi costruite in Cina da cantieri di recente costituzione, sarebbero all'origine della vendita di una bulkcarrier Handysize di nuova costruzione per 24 milioni di dollari, uno sconto del 20% sui livelli correnti per navi di questo tipo costruite nella Corea del Sud, Giappone o presso cantieri cinesi di prim'ordine. Si tratta della *New Sailing Star* di 32.000 dwt costruita nel 2010 dai cantieri Zhejiang Zhenxing Shiprepair & Building Co. di proprietà privata, che hanno costruito per ora solo questa nave. Il prezzo è di 8,5 milioni di dollari inferiore ai 33 milioni di dollari pagati recentemente per la *Super Star* costruita nel 2009 dai cantieri sudcoreani Shinan Heavy Industries, e dotata di gru di bordo. La differenza di prezzo della *Super Star* riflette non solo le migliori prospettive per i prezzi delle Handysize in generale ma anche dubbi sostanziali sulle capacità dei cantieri meno conosciuti e sulla qualità delle navi che producono. Simili giudizi erano stati espressi per la Corea del Sud, in confronto ai cantieri giapponesi, quando la sua industria cantieristica si stava sviluppando. Molti dubitano che i nuovi cantieri cinesi siano in grado di costruire navi di qualità, avendo accettato ordinativi prima ancora che le loro strutture venissero costruite. La *New Sailing Star* era stata ordinata dalla Cosco Hunan, sussidiaria della compagnia governativa cinese Cosco. Non si conosce il nome dell'acquirente. Il prezzo più fermo della *Super Star* e delle Handysize in generale è in contrasto con l'ultima vendita di una moderna Supramax da 57.000 dwt per 36 milioni di dollari che dimostra un avvicinamento dei prezzi tra i due tipi di bulkcarrier.