



Genova, 25 Ottobre 2010

No. 1451

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 42 (18/22 Ottobre 2010) CISTERNE

Il mercato delle VLCC in Medio Oriente non mostra segnali di cambiamento con molte più navi disponibili che carichi da trasportare. Solo 96 VLCC sono state fissate per caricazione in ottobre e i noleggiatori continuano ad approfittare del basso livello dei noli per coprire le loro posizioni. I noli sono al livello di Ws 45 per le destinazioni orientali e Ws 33 per quelle occidentali. L'equivalente timecharter è da metà agosto pari o al di sotto dei costi operativi di circa 10.000 dollari al giorno. Questa situazione deprimente nell'area ha fatto sentire i suoi effetti negativi anche nel mercato del West Africa, dove le VLCC che scaricano in Atlantico, e sono le prime candidate in questo mercato, devono affrontare la concorrenza di quelle che arrivano in zavorra da est. Il nolo dal West Africa al Golfo americano è rimasto invariato intorno a Ws 52,5. I noli delle **Suezmax** hanno risentito in West Africa della concorrenza delle VLCC e si sono ridimensionati intorno a Ws 80 pari a 15.580 dollari al giorno, per i viaggi verso gli Stati Uniti. In Mediterraneo e Mar Nero, grazie ai ritardi ai porti francesi che hanno bloccato 14 Suezmax, i noli si sono stabilizzati intorno a Ws 102 pari a circa 30.000 dollari al giorno, ma almeno 30-40 navi dovrebbero essere bloccate dagli scioperi per poter vedere qualche miglioramento. La situazione ai porti francesi, in particolare del Mediterraneo, aveva contribuito a sostenere il mercato delle **Aframax**, i cui noli erano saliti a Ws 155 per carichi da 80.000 tonnellate, ma la successiva chiusura delle raffinerie francesi ha ridotto la domanda di greggio dal Mediterraneo, indebolendo i noli che nella settimana in esame si sono stabilizzati a Ws 112,5-115 pari a circa 14.000-15.000 dollari al giorno. Senza dubbio il mercato sarebbe stato molto peggiore se inizialmente non fosse stato per gli scioperi. Secondo le ultime informazioni, 69 navi con il carico a bordo sono in attesa di scaricare mentre è in atto a Fos-Lavera il 25° giorno consecutivo di sciopero. Le aree al largo di Fos sono sature e gli scarsi spazi disponibili verranno assegnati alle navi non interessate dagli scioperi e quindi in grado di ormeggiare. Le **Product Tanker pulite** hanno avuto una settimana molto attiva nel settore occidentale e i noli per le Medium Range da UK Cont. alla costa atlantica americana hanno mantenuto il livello di Ws 137,5 per 37.000 tonn. di carico. Dal Baltico agli Stati Uniti, le LR1 sono state fissate a Ws 122,5 base 60.000 tonnellate. Le Handysize per i viaggi in Nord Europa si sono rafforzate a Ws 185. Dai Caraibi, i noli per la costa atlantica americana sono rimasti stabili a Ws 135 con 38.000 tonnellate di carico, mentre per i viaggi di ritorno dal Golfo americano a UK Cont. si sono rafforzati a Ws 95 sempre per 38.000 tonnellate. Il mercato del Mediterraneo ha registrato un rafforzamento con noli intorno a Ws 150 per 30.000 tonnellate. Ad est di Suez, un ulteriore indebolimento ha interessato le LR1 e LR2, che dal Medio Oriente al Giappone sono state fissate a noli rispettivamente di Ws 107,5 e 92,5 per carichi da 55.000 e 75.000 tonnellate. Tuttavia, questo mercato dovrebbe aver toccato il fondo e non è probabile una nuova caduta. Carichi di jet-fuel dal Medio Oriente a UK Cont. sono stati coperti a 1,525 milioni di dollari lumpsum per 65.000 tonnellate, mentre le Medium Range sono state fissate a Ws 125 per i viaggi da Singapore al Giappone.

CARICO SECCO

La settimana lasciataci alle spalle non è certo stata brillante sul fronte dei numeri visti, anche se verso la seconda metà della stessa sembra essere cresciuto l'ottimismo per i prossimi mesi, soprattutto grazie a nuovi carichi con date di Novembre e Dicembre. Mercato piuttosto statico per le **Capesize**, l'indice BCI si è affermato a 4373 punti con la

media delle principali rotte t/c intorno a 45.000 dollari al giorno. Nello specifico vediamo che la rotta migliore rimane il fronthaul molto vicina ai 70.000 dollari al giorno (sembra che Cosco abbia fissato una nave di Hanjin su questa rotta) mentre per veloci rounds in Atlantico e Pacifico si registrano numeri rispettivamente intorno ai 52.000 e 38.000 dollari al giorno. Discreto movimento sul periodo soprattutto breve fino a 6 mesi, dove è sempre Classic Maritime a dimostrarsi piuttosto attiva, prova ne è la Mv *Dhl Pacific* (175.000 dwt del 2010) fissata a usd 35.000 al giorno per 4/6 mesi con gli Armatori che preferiscono non esporsi in un mercato molto incerto e volatile, anche se a metà settimana in mercato c'erano voci che un grosso player di minerale abbia preso una 180.000 dwt moderna per 4/6 mesi a numeri intorno ai 34/35.000 dollari al giorno. Per le **Panamax** invece, il BPI si afferma a 2219 punti con la media delle principali rotte t/c a usd 17.800 circa. Come anticipato, si sono visti nuovi carichi sia in Atlantico che in Pacifico, ventata di ottimismo per le moltissime navi aperte nei prossimi giorni. La domanda di carbone in Cina è prevista aumentare e i livelli sui futures rimangono ben più alti dei numeri che si vedono sul fisico spot. Nel dettaglio vediamo che il Pacifico rimane ancora più forte dell'Atlantico, con veloci round che valgono rispettivamente 17.000 e 16.000 dollari al giorno. Il fronthaul si afferma a 27.000 usd/day mentre per la rotta opposta si prende poco meglio di 10.000 dollari al giorno. Attività tranquilla sul periodo per effetto della staticità del mercato cartaceo, ma ciò detto è stato concluso qualche fissato sia per periodi brevi che di media durata fino a 2 anni. In quest'ottica riportiamo: Mv *Marielena* (82.000 dwt del 2008) fissata per 4/6 mesi a usd 22.500 al giorno consegna pronta in India, mentre per un anno riportiamo la Mv *Jiu Long Feng* (73.000 dwt del 2002) fissata a 22.000 sempre per consegna India da parte di Sinometals. Per quanta riguarda le post-Panamax (91/93.000 dwt) Cargill ha fissato due navi similari per 22/25 mesi di periodo a 22.000 dollari al giorno. Mercato molto calmo per le più piccole **Handymax/Supramax**, pochi carichi nuovi e quindi poca attività per entrambi i bacini di riferimento, con qualche carico 55.000 mts 10 pct coperto dalle panamax. Per vedere qualche numero più da vicino sulle rotte delle Supramax, l'uscita dal UsGulf per Continente o Mediterraneo vale circa 28.000 dollari al giorno per navi aperte in posizione (circa 10.000 circa la rotta opposta), mentre il viaggio sul Far East/PG per navi aperte in Mediterraneo e caricazione in Bsea rimane intorno 26/27.000 (24/25.000 per le Hmax). Qualche movimento in più sul periodo breve si è visto e riportiamo la Mv *Bulk Titan* (58.000 dwt del 2010) fissata con consegna pronta in Cina da parte di Cargill a usd 19.700 al giorno per 3/5 mesi t/c.

COMPRAVENDITA

Si mantiene alto l'interesse dei compratori intorno alle navi da carico secco potendo sempre riportare un numero di vendite interessanti per un ampio ventaglio di tipologia di navi che vanno dalle Capesize da 170.000 DWT alle più piccole Handysize di circa 30.000 DWT di portata. Al momento, la tipologia di nave che ha ricevuto maggiori attenzioni da parte degli armatori, risulta essere la Kamsarmax da 82.000 DWT di portata, a titolo di riferimento si riporta la vendita della MV "KAMSARMAX GOLD" (82.981 DWT - Costr. 2006 Tsuneishi) ceduta ad interessi greci per un livello di circa 41/42 Mil. di USD. Nella lista di vendite riportate, si potrà notare che il settore delle navi da carico liquido rimane sempre piuttosto statico con poche vendite; tuttavia a differenza delle scorse settimane, si può notare come siano passate di mano unità di più recente costruzione. Demolizione sempre sugli scudi con livelli, almeno in India, stabilmente più elevati dei 450 USD per LDT.

📌 ALTRE NOTIZIE

Il prezzo del petrolio continua a rimanere in tensione intorno a 83 dollari a barile, senza un vero motivo fondamentale, dopo le oscillazioni record che lo hanno visto passare dai 49 dollari del gennaio 2007 ai 147 del luglio 2008 e poi dai 33 dollari del gennaio 2009 agli attuali 83 dollari. Questi movimenti bruschi hanno avuto immediate ripercussioni sulla dinamica dei prezzi dei prodotti industriali, dei trasporti e delle tariffe, bloccando sul nascere la ripresa nei paesi più industrializzati. I dati relativi al 2009 mostrano in pieno questa crisi: la produzione del greggio è crollata del 7,3%, il declino più ampio dal 1983. I consumi mondiali sono diminuiti dell'1,1% come non succedeva dal 1980 e la produzione di gas naturale è calata per la prima volta nella sua storia del 2,4%. La recente riunione di Vienna dell'Opec, l'organizzazione dei paesi produttori di petrolio, ha avuto in agenda proprio il difficile compito di stabilizzare il prezzo del petrolio, il cui livello ideale sarebbe intorno ai 72 dollari al barile.

Il gigante minerario brasiliano Vale ha incrementato la sua produzione di minerale di ferro nel terzo trimestre dell'anno al livello più alto da prima della crisi finanziaria, a conferma del fatto che la domanda della materia prima continua a crescere. Nei tre mesi terminati il 30 settembre, Vale ha prodotto 82,6 milioni di tonnellate, 3 milioni di tonnellate in meno del suo record di 85,9 milioni di tonnellate prodotti nel terzo trimestre 2008. I problemi operativi al terminale marittimo di Ponta da Madeira sono stati risolti, permettendo alla produzione di Carajas di salire a livelli record. La produzione è aumentata dell'8,9% su base trimestrale principalmente per la rilevante performance di Carajas che è responsabile per il 70% dell'espansione. Nei primi nove mesi dell'anno, Vale ha prodotto un volume complessivo di 227,5 milioni di tonnellate di minerale di ferro, il 30% in più rispetto ai 174,5 milioni di tonnellate dello stesso periodo del 2009. Per confronto, i rivali australiani Rio Tinto hanno prodotto nel terzo trimestre dell'anno un quantitativo record di 47,6 milioni di tonnellate.

La speranza degli armatori che un aumento della domanda globale di greggio nei prossimi due anni possa contribuire a far migliorare i profitti delle loro navi potrebbe essere delusa, secondo le previsioni della banca di investimento americana Oppenheimer & Co. che ha rivisto al ribasso le sue aspettative di guadagno per il 2010 e 2011 e indicato per il 2012 una crescita ridotta. I noli spot per tutti i segmenti di petroliere hanno registrato valori minimi nel terzo trimestre, inferiori ai costi di gestione. Mentre la domanda di trasporto verso l'Asia continua a segnare una forte crescita, la domanda da parte dei maggiori paesi consumatori nell'emisfero occidentale resta debole determinando distanze di viaggio più brevi. Inoltre, il ritmo delle consegne di nuove petroliere ha subito una accelerazione e lo stoccaggio si è ridotto. I noli dovrebbero segnare un aumento graduale nei prossimi mesi per la maggiore domanda invernale di fueloil, ma le prospettive di una significativa ripresa nel quarto trimestre sono molto scarse. Per le VLCC, Oppenheimer ha ridotto le aspettative di profitto a 31.000 dollari al giorno, da una

precedente previsione di 42.000 dollari. Anche le Suezmax risulteranno pesantemente colpite con profitti ridotti di circa un quarto a 22.000 dollari al giorno nel quarto trimestre, contro i precedenti 28.000 dollari. Le Aframax possono aspettarsi una riduzione di 2.500 dollari dalle precedenti previsioni di profitto di 18.000 dollari al giorno. Sebbene un previsto aumento della domanda mondiale di greggio a 88,2 milioni di barili al giorno nel 2011 sia destinato a creare una maggiore domanda di petroliere di 370 milioni dwt, la disponibilità media attiva delle petroliere è prevista aumentare a 434 milioni dwt entro il prossimo anno, lasciando un surplus di 63,7 milioni dwt, col risultato che il livello di utilizzazione della flotta è destinato a scendere all'85%. In confronto, negli anni del boom non vi era naviglio sufficiente a far fronte alla richiesta. Per il 2012, è previsto un fabbisogno mondiale di 90,4 milioni b/g di greggio che creerà la domanda per 349 milioni dwt di petroliere, contro una flotta di 457 milioni dwt, mantenendo il tasso di utilizzazione all'86% circa dell'offerta.

I noleggiatori stanno mostrando una crescente preferenza per le navi moderne, e le petroliere Suezmax inferiori ai cinque anni di età rappresentano nel corrente anno il 50% dei fissati spot su base mensile, un aumento rispetto al 35%-40% di inizio 2009 che si collega ad una caduta dei noleggi di navi non a doppio scafo costruite più di 15 anni fa. Dati i quantitativi record di nuove costruzioni consegnati dai cantieri, non sorprende che i noleggiatori scelgano navi moderne per trasportare i loro carichi. L'impiego di navi di oltre 20 anni di età, tipicamente non a doppio scafo, è calato notevolmente negli ultimi due anni. All'inizio del 2009, circa il 7% di tutti i fissati spot mensili nel settore delle Suezmax riguardavano navi superiori ai 20 anni di età, una percentuale scesa al 5% all'inizio del 2010. In settembre nessuna di queste navi è stata riportata. Nello stesso tempo, il numero delle Suezmax a scafo singolo demolite è aumentato a nove unità dall'inizio dell'anno, in confronto a cinque navi nell'intero 2009 e a due soltanto nel 2008. La maggior parte delle vecchie Suezmax che operano sul mercato spot, comprese quelle a doppio scafo della prima generazione costruite nei primi anni '90, viene noleggiata per trasportare greggio dal Medio Oriente all'India e al Bangladesh dove le normative portuali sull'età delle navi non sono tanto severe come in Atlantico. Altre rotte sulle quali operano le navi più vecchie sono quelle dal Mediterraneo alla Cina e, in qualche caso, alcune compagnie petrolifere con sede negli Stati Uniti hanno noleggiato Suezmax della prima generazione a doppio scafo per occasionali viaggi dal West Africa al Golfo americano.

Il cronico surplus di rinfuse secche che già deprime in noli spot con l'entrata in servizio di un numero record di nuove costruzioni, e le previsioni di alcuni analisti che il peggio deve ancora venire, non sono motivi di rallegramento per gli armatori che guardano al futuro a breve termine. Gli armatori che hanno ordinato navi negli anni del boom, iniziano a preoccuparsi per le diminuzioni che subiranno le rate di nolo e per il loro impatto sui livelli breakeven. Il gruppo tedesco DVB si chiede se siano gli armatori o le banche che li hanno finanziati a doversi preoccupare di più e

se le navi che stanno arrivando massicciamente in mercato realizzeranno profitti sufficienti da permettere agli armatori di rimborsare i prestiti. Gli armatori che non hanno ancora ottenuto il finanziamento per le nuove costruzioni o per le navi acquistate di seconda mano, potrebbero dover affrontare periodi difficili mentre le banche continuano a ritirarsi dal mercato. La Petrofin Research ha rilevato che tra le prime 40 banche nel mondo, quelle che hanno ridotto i finanziamenti al settore armatoriale sono più che triplicate nell'ultimo anno, passando da quattro a 13. Ma anche se il finanziamento da una banca è ottenibile, le condizioni dei prestiti sono molto più rigide rispetto a due anni fa. Infatti, è sempre più difficile ottenere 10 anni di finanziamento e nella quasi totalità dei casi le banche impongono cinque anni per il rimborso. In conclusione, non vi sarà disponibilità di finanziamento per tutti e le compagnie che necessiteranno di prestiti dovranno continuare ad impegnarsi al massimo nelle loro relazioni con le banche.

La decisione della compagnia mineraria brasiliana Vale di creare una flotta di ore carrier Chinamax da 400.000 dwt potrebbe avere effetti molto negativi sul mercato delle portarinfuse secche. Il progetto è di far costruire 80-100 navi di questo tipo per ridurre al minimo il differenziale dei noli tra Brasile e Australia alla Cina. I noli delle Capesize potrebbero scendere ai livelli del 1977 di 10.000-12.000 dollari al giorno. Vale ha già messo in atto la sua partecipazione ai trasporti del minerale verso l'Asia. Infatti, dal 2009 ha cercato di entrare nel mercato dei trasporti passando dalle vendite base FOB a quelle CFR per cui il costo del nolo e quello del minerale sono disgiunti e il nolo rappresenta ora una parte molto minore nel costo alla consegna. Il progetto di far costruire sino a 20 navi Chinamax in Cina e nella Corea del Sud, con altre 16 che verranno fatte costruire da armatori privati presso cantieri asiatici, è destinato a trasformare il mercato nei prossimi cinque anni, producendo a quanto sostiene Vale un taglio permanente ai costi dei trasporti dall'Atlantico al Pacifico. L'acquisizione di 22 bulkcarrier di seconda mano e VLCC nel periodo seguito alla crisi finanziaria globale ha già contribuito a far raggiungere l'obiettivo di Vale di mantenere i noli al di sotto del 20% del costo del minerale. La prima delle Chinamax da 400.000 dwt verrà consegnata il prossimo giugno, e ciascuna nave sarà in grado di trasportare 1,8 milioni di tonnellate di minerale l'anno tra il Brasile e la Cina.

Un recente studio sui costi operativi navali, segnala che dall'inizio dell'anno i costi di gestione hanno ripreso la loro tendenza all'aumento, dopo essere diminuiti lo scorso anno per la prima volta dal 2002. La diminuzione nel 2009 è stata in media del 2% per le bulkcarrier, del 3% per le petroliere e dell'8% per le portacontainer, in confronto ad un massiccio aumento pari al 19% l'anno precedente durante il boom del mercato marittimo. Le prime indicazioni per il corrente anno indicano un incremento complessivo, più modesto tuttavia di quello medio annuo dal 2002. La media nei nove anni per le bulkcarrier e le petroliere, e negli ultimi sette anni per le portacontainer, è stata tra il 6% e il 7%. Il costo equipaggi è quello a più alta crescita e con il 45% del totale rappresenta il maggiore singolo costo operativo, ed è

destinato a proseguire nel suo aumento anche per la necessità di dotare di equipaggio le nuove navi consegnate dai cantieri. La brusca caduta dei costi per riparazioni e manutenzione lo scorso anno, rappresenta una opportunità unica per ridurre i costi in una delle poche aree discrezionali di spesa che possono essere comprese a fronte di pressioni di budget, ma il persistere del contenimento non può continuare senza causare problemi a lungo termine. Sebbene i costi operativi siano diminuiti nel 2009, la riduzione complessiva è stata relativamente modesta in confronto agli aumenti negli anni precedenti.

Gli atti di pirateria verso le navi mercantili hanno raggiunto nei primi nove mesi del 2010 il picco degli ultimi cinque anni, con 39 azioni compiute in confronto a 36 nello stesso periodo dello scorso anno e 11 nei primi nove mesi del 2006. Dei 289 attacchi di pirateria osservati tra gennaio e settembre di quest'anno, 126 casi sarebbero ad opera di pirati somali, pari al 44%. I pirati hanno abbordato 128 navi nel mondo, colpendone 52 con armi da fuoco. Un totale di 70 navi sarebbero sfuggite agli attacchi. I pirati hanno usato armi da fuoco in 137 incidenti e da taglio in 66, uccidendo un membro d'equipaggio, ferendone 27 e prendendo in ostaggio 773 persone. Sebbene gli attacchi nel Golfo di Aden siano diminuiti drasticamente in confronto al 2009, probabilmente per il cattivo tempo, l'International Maritime Bureau sollecita a non allentare la vigilanza, ora che la stagione dei monsoni è terminata. Nel Sud della Cina gli atti di pirateria sono triplicati a 30 in confronto al 2009 e un aumento della pirateria è stato notato anche in Bangladesh e in acque indonesiane. In Nigeria, 11 attacchi sono stati riportati, ma si ritiene che il numero reale sia notevolmente superiore.

Più di 140 cantieri navali cinesi hanno registrato perdite nel corrente anno e questo porterà ad un consolidamento del mercato. Nel 2006 circa 80 cantieri navali hanno chiuso in perdita, in confronto a oltre 140 nel corrente anno. In Cina esistono circa 347 cantieri navali, ma molti tra quelli più piccoli o ancora in costruzione hanno lottato dalla fine del 2008 per attirare capitali e ordinativi. Secondo rilievi recenti, un centinaio di cantieri in Cina sarebbero classificati come inattivi. Il numero di imprese costruttrici di navi che hanno subito perdite è aumentato notevolmente dopo la recessione e la situazione potrebbe peggiorare con la potenziale riduzione di nuovi ordinativi. L'industria della costruzione navale in Cina è destinata al consolidamento e i cantieri più importanti sembrano avere il potere di acquisire cantieri in perdita a valutazioni sottocosto, sostenuti da politiche governative favorevoli. La natura altamente frammentata del settore cantieristico cinese in rapida evoluzione è evidenziata dal fatto che i primi cinque cantieri navali detengono il 33% di tutti gli ordinativi, in confronto al 70% per i cinque principali cantieri nella rivale Corea del Sud. Con la riduzione degli ordinativi dal picco del 2007-2008, il numero dei cantieri in grado di ottenere e portare a termine i contratti è diminuito allo stesso modo, a causa di fattori operativi e bilanci deboli. Dopo la riduzione dei prezzi di costruzione del 30-40% rispetto al picco di mercato, e la disponibilità di spazi presso i cantieri più affermati, gli armatori hanno un minimo

incentivo ad assegnare ordinativi ai cantieri più deboli. Nel settembre 2006, il governo cinese si era dato l'obiettivo di guidare la costruzione navale mondiale nel 2015. Questo traguardo è stato raggiunto molto prima, avendo superato già lo scorso anno la Corea del Sud in termini di nuovi ordinativi ricevuti. Nella prima metà del corrente anno, la Cina ha superato la Corea del Sud sia come ordinativi ottenuti che come contratti ultimati e carico di lavoro, poiché i suoi cantieri hanno attratto un'ondata di nuovi ordinativi di bulkcarrier che i coreani erano meno disposti a costruire per i margini ridotti. Se gli ordinativi di portacontainer saliranno, la Corea potrebbe riprendere la leadership.