



Genova, 1° Novembre 2010

No. 1452

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 43 (25/29 Ottobre 2010) CISTERNE

I noli spot delle **VLCC** sono finalmente risaliti recuperando nella settimana almeno 20 punti Worldscale per i viaggi dal Golfo mediorientale al Far East. Sono ora circa 77 le VLCC alla ricerca di impiego in Medio Oriente in confronto a 116 alcune settimane fa. I noli hanno raggiunto Ws 65 che corrisponde a circa 29.000 dollari al giorno base timecharter, ma in base alle previsioni dovrebbero rafforzarsi ulteriormente. Per ottobre, sono stati riportati 96 fissati di VLCC, in confronto a 112 in maggio e 111 in luglio, e sino ad ora 60 fissati di VLCC sono stati riportati per date di novembre, un aumento notevole dai livelli di ottobre. Gli armatori di **Suezmax** non sono disposti a veder scendere i loro profitti al di sotto dei 10.000 dollari al giorno sulla rotta di riferimento dal West Africa alla costa atlantica americana. La non eccessiva presenza di navi nell'area sembrerebbe sostenere questa decisione, ma la quindicina di Suezmax trattenute dagli scioperi in Francia potrebbero rappresentare un pericolo se dovessero ritornare in Atlantico alla ricerca di impiego. Il nolo per i viaggi dal West Africa è rimasto intorno a Ws 72,5-75 pari ad un equivalente timecharter calcolato dal Baltic Exchange di circa 12.000 dollari al giorno. Si spera che questi livelli vengano mantenuti, per effetto del rafforzamento del mercato del Medio Oriente per le VLCC che dovrebbe impedire a queste ultime di zavorrare sino all'Atlantico. Negli ultimi tre mesi, le VLCC fissate dal West Africa hanno rappresentato quasi il 25% dei fissati, di conseguenza riducendo la quota di Suezmax noleggiate. Il nolo per i viaggi dal Mar Nero al Mediterraneo è salito a Ws 87 o 13.942 dollari al giorno. A compensare l'aumento del naviglio disponibile, dopo che le Suezmax trattenute a Fos-Lavera avranno scaricato, i ritardi per il transito del Bosforo potrebbero aumentare dagli attuali tre-quattro giorni. Il mercato delle **Aframax** è stato privo di spunti quasi ovunque, con l'unica eccezione del mercato dei Caraibi, da dove molte navi si erano allontanate per il persistere di noli ai minimi, rendendo possibile a quelle rimaste di spuntare noli più alti, intorno a Ws 92,5-115. Negli altri mercati, la lista di navi è troppo lunga per poter supportare un aumento dei noli. In Mediterraneo, gli effetti degli scioperi a Fos-Lavera si sono esauriti, e nonostante 19 Aframax siano ancora bloccate nell'area, i noli stanno scendendo. Una situazione simile riguarda i mercati asiatici dove la presenza di navi supera di gran lunga la domanda. Le **Product Tanker pulite** non sono riuscite a mantenere il livello dei noli per i viaggi dal Nord Europa agli Stati Uniti che sono ritornati a Ws 130 per 37.000 tonnellate di carico. Sebbene la lista delle Large Range 1 in Continente continui ad aumentare, gli armatori mantengono la richiesta di Ws 122,5 per i viaggi con 60.000 tonnellate dal Baltico agli Stati Uniti, ma sembra poco probabile che potranno ottenere ancora per molto questi noli. Più positive, le Handysize che in Nord Europa hanno visto i noli rafforzarsi a Ws 210 per 22.000 tonnellate. Poche novità nei Caraibi dove i noli rimangono intorno a Ws 135 per 38.000 tonn. a destinazione della costa atlantica americana, o Ws 95 per i viaggi di ritorno in Europa con lo stesso quantitativo. Ad est di Suez, il mercato ha perso altri punti e le LR1 sono state fissate dal Medio Oriente al Giappone a Ws 105 per 55.000 tonnellate, mentre le LR2 sugli stessi viaggi con 75.000 tonnellate non hanno ottenuto più di Ws 90. Questi noli equivalgono a 1.141 dollari al giorno per le LR1 e 2.098 dollari al giorno per le LR2. Questo dovrebbe rappresentare il fondo e non si prevede che i noli possano scendere ancora. I carichi di jet fuel dal Golfo mediorientale a UK Cont. sono stati coperti intorno a 1,525 milioni di dollari lumpsum base 65.000 tonnellate. Le Medium Range che viaggiano da Singapore al Giappone hanno ottenuto noli intorno a Ws 125 per 30.000 tonnellate di carico.

CARICO SECCO

La settimana appena conclusasi è stata oggetto di una certa volatilità sia sul fisico che sul cartaceo. Ad inizio settimana vi era un sentimento molto positivo con gli armatori che alzavano il tiro specialmente per le Panamax, ma verso mercoledì molte navi fissate sono cadute a soggetti, gli FFA hanno perso circa 2000 dollari al giorno per novembre e dicembre. Da vicino vediamo che le **Capesize**, seppur con qualche punto perso, rimangono su ottimi numeri con l'indice BCI affermatosi a 4262 punti e la media delle principali rotte t/c intorno a 43.500 dollari al giorno. E' il fronthaul la rotta che rimane meglio pagata, oggi intorno a 65.000 dollari al giorno mentre per rounds in Atlantico e Pacifico si registrano numeri rispettivamente intorno ai 47.000 e 40.000 dollari al giorno. Non molta attività sul periodo anche se è interessante riportare un lungo periodo concluso da COSCO che ha fissato la Mv *Samjohn Solidarity* (181000 dwt del 2010) per 5 anni a usd 27.750 al giorno. Per periodo più breve si riporta invece una nave più piccola e meno moderna, la mv *Fuyuan* (152000 dwt del 1992), fissata da Aht per 4/6 mesi a 31.000 dollari al giorno e consegna pronta in Cina. Come detto poco sopra e nonostante un buon inizio di settimana, per le **Panamax** non si sono visti grossi segnali positivi, con i numeri che rimangono piuttosto stabili; il BPI si afferma a 2371 punti con la media delle principali rotte t/c a usd 19.000 circa. Nel dettaglio, il Pacifico rimane più forte dell'Atlantico, con rispettivi round che pagano circa 19.000 e 17.000 dollari al giorno. Il fronthaul rimane intorno ai 27/28.000 usd/day mentre per la rotta opposta si prende poco meglio di 11.000 dollari al giorno. Discreta attività sul periodo soprattutto breve fino ad un anno per il quale si riporta la Mv *Loch Alyn* (75000 dwt del 2005), Enel relet, fissata per 11/13 mesi da noleggiatori americani Eagle Bulk Shipping a 23.000 dollari al giorno. Sul breve periodo, fino a 6 mesi, si riporta la Mv *Angelic Grace* (74500 dwt del 2001) fissata conto Norden appunto per 4/6 mesi a usd 24.000 al giorno base consegna Cina inizio Novembre. Mercato molto debole anche per il segmento delle **Handymax/Supramax**, con poca attività per entrambi i bacini di riferimento. In Golfo sono diverse le navi spot, situazione analoga all'India dove si contano circa 40 navi aperte nelle prossime due settimane. Le navi aperte in Mediterraneo partono in zavorra verso Gibilterra, vista la mancanza di carichi in uscita dal Mar Nero. 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 (appena sotto i 10.000 usd la rotta opposta), mentre il viaggio sul Far East per navi aperte in Mediterraneo e caricazione in Bsea è intorno ai 26.000, anche se sono molto pochi i carichi disponibili. Diverse navi si sono fissate intorno ai 20/21.000 dollari base consegna Gibilterra per fare viaggi via Sud America e riconsegna Far East. Poca attività anche sul periodo per il quale comunque si riporta la Mv *Lowlands Patrasche* (58.000dwt del 2007) fissata per 11/13 mesi a usd 21.200 per conto di noleggiatori cinesi.

COMPRAVENDITA

La settimana appena trascorsa, ha registrato un numero inferiore di vendite nel settore delle bulkers e le poche transazioni riguardano navi moderne con livelli sempre interessanti. A titolo di riferimento evidenziamo l'ottimo livello strappato dalla MV "RUBY STREAM" (76.728 DWT - Costr. 2005 SASEBO) acquistata da interessi greci per circa 39 Mil di usd, e la MV "RUBY STAR" - 34.000 dwt costr. 2010 SHINAN ceduta a Coreani per circa 33 Mil di usd. Il settore delle tankers risulta sempre molto penalizzato a causa delle rate di nolo molto basse; addirittura i noli relativi alle VLCC difficilmente superano le poche migliaia di dollari/giorno. La difficile situazione, che permane oramai

da tempo, ovviamente influisce pesantemente sulle vendite in quanto i livelli ottenuti dall'impiego delle navi non giustificano i prezzi a libro del tonnellaggio. Sono quindi pochissimi i compratori disposti ad esporsi ai livelli eventualmente richiesti. Tuttavia, classica eccezione che conferma la regola, si riporta che la Aframax MT "PACIFIC SPIRIT" - 113.091 dwt costr. 2008 NEW TIMES è passata di mano ad interessi asiatici per circa 56 Mil di usd. I livelli offerti dai demolitori, si confermano molto interessanti superando abbondantemente i 400 dollari per ldt.

🔦 ALTRE NOTIZIE

Le rate flat della Worldscale sono previste aumentare per il 2011 del 17-20% sui principali traffici di petroliere sulla base di un prezzo medio del bunker salito a 467,48 dollari per tonnellata. La Worldscale Association rivede le sue rate flat ogni anno, usando una formula complessa ideata 40 anni fa, da cui può essere ricavato un equivalente timecharter in dollari al giorno. Uno dei costi principali nella formula è il prezzo del carburante marino che si basa sulla media del costo bunker nei 12 mesi terminati il 30 di settembre dell'anno precedente. Sulla base di stime correnti, il nolo per la rotta TD3 del Batlic Exchange (Arabia Saudita/Giappone) che in settembre è stato in media di Ws 48 con un equivalente timecharter di circa 10.000 dollari al giorno, corrisponderebbe a Ws 39 ai prezzi correnti del bunker sulla base delle rate flat della Worldscale per il 2011. Un nolo spot di Ws 48 sulle rate flat del 2011 equivale base timecharter a 22.000 dollari al giorno. In teoria, se i profitti timecharter non subissero turbolenze, i noli flat più alti comporterebbero una notevole riduzione dei noli spot. Lo scorso anno le rate flat della Worldscale per il 2010 scesero del 25% circa, una delle maggiori riduzioni annue che si ricordino poiché il costo del bunker diminuì dai 554,05 dollari del 2009 a 341,16 dollari per tonnellata nel 2010. In particolare, lo scorso anno, per il brusco calo delle rate flat, gli operatori adottarono lentamente la nuova Worldscale, con un certo numero di navi fissate nel gennaio 2010 ancora alle rate del 2009, e la stessa cosa potrebbe accadere nel corrente anno. Sarà interessante vedere come la stagionalità, i prezzi correnti del bunker e le nuove rate flat si adegueranno e quale effetto questo avrà sui noli e sui profitti.

Anche se non vi è ancora conferma, una VLCC della Frontline sarebbe stata noleggiata per un anno da novembre alla Shell a 30.000 dollari al giorno, un nolo che, se corretto, sarebbe leggermente inferiore ai 30.900 dollari al giorno che, secondo la Frontline, le sue navi necessitano per pareggiare i costi. La nave non è stata identificata tra le nuove costruzioni della Frontline. Fissati al livello di circa 33.500 dollari al giorno sono stati riportati per navi più vecchie, il 30% circa in meno rispetto al nolo di 45.000 dollari al giorno che si poteva ottenere in giugno, prima del crollo del mercato spot. Anche il mercato dei derivati segnala che i profitti delle VLCC saranno sotto pressione almeno per i prossimi due anni. Infatti i contratti per l'anno di calendario 2011 per i trasporti di greggio dall'Arabia Saudita al Giappone sono valutati in 23.000 dollari al giorno mentre per Cal12 sono indicati in 25.000 dollari. Ma altre buone notizie sono in arrivo per i noleggiatori, poiché gli armatori sembrano incapaci di astenersi dall'ordinare nuove VLCC, anche quando i profitti

correnti non coprono i costi operativi. Secondo gli ultimi calcoli, sono 19 le VLCC da consegnarsi entro la fine dell'anno, mentre il prossimo anno vedrà l'arrivo di 91 unità e il 2012 di altre 62 navi, per un totale di 172. Il prezzo di costruzione medio per le navi che arriveranno in mercato entro l'anno è di circa 118 milioni di dollari, ma per il prossimo anno è più vicino a 140 milioni di dollari mentre per il 2012 il valore è di circa 110 milioni di dollari. Quando queste navi furono ordinate, gli armatori si aspettavano forse che le VLCC avrebbero guadagnato più di 200.000 dollari al giorno, ma se continueranno in questa pratica, saranno fortunati se realizzeranno 20.000 dollari al giorno. Le navi di prossima consegna mostrano un livello breakeven vicino a 50.000 dollari la giorno, e se questo e il valore dei contratti FFA sono esatti, le navi in consegna nel 2011 perderanno circa 10 milioni di dollari l'anno.

La messa al bando delle petroliere a scafo singolo che andrà in vigore alla fine del corrente anno doveva, nelle intenzioni, portare sollievo al settore delle petroliere, gravato da un gran numero di nuove costruzioni che entreranno in servizio nei prossimi 18 mesi. Tuttavia, per una serie di ragioni, la demolizione è stata poco incisiva nel corrente anno. Infatti, per la maggior parte dell'anno i noli sono stati vantaggiosi, in particolare se confrontati con il 2009. Solo negli ultimi mesi i profitti sono crollati al di sotto di quelli dello scorso anno. Questo ha indotto gli armatori di vecchie navi libere da ipoteca a continuare a gestirle attraverso gli alti e bassi del mercato spot. Inoltre, il ritiro del Bangladesh dal mercato della demolizione negli ultimi sei mesi ha avuto un impatto importante, non solo sulla demolizione di petroliere ma sull'insieme dei mercati. Il Bangladesh non ha rivali nella demolizione, in particolare per le petroliere. Un'altra ragione è che il numero effettivo delle petroliere a scafo singolo in attività è diminuito recentemente. La flotta delle VLCC comprende oltre 530 navi, di cui solo circa 32 (il 6%) a scafo singolo ancora attive. Tuttavia, il loro impiego è sporadico per cui molte di queste navi hanno completato due o tre viaggi dall'inizio dell'anno. Alcune navi sono state ferme per vari mesi tra un fissato e l'altro e questo ha portato ad un maggior numero di VLCC vendute per demolizione, circa 15 dall'inizio dell'anno. La maggior parte delle VLCC demolite dal 2000 era a scafo singolo, con qualche eccezione di navi a doppie fiancate o a doppio fondo. Le Suezmax a scafo singolo rappresentano una percentuale più piccola della flotta complessiva in attività con cinque navi attive su una flotta di 400 circa. In questa categoria, le demolizioni hanno riguardato otto navi. Il settore delle Aframax comprende 23 navi a scafo singolo su una flotta complessiva di circa 850 navi; le demolizioni hanno riguardato 15 unità, di cui 10 a scafo singolo, quattro a doppie fiancate e una a doppio scafo, più della metà delle quali demolite in Pakistan.

Secondo le statistiche del Lloyd's List, da inizio anno sino a metà ottobre sono state consegnate dai cantieri 233 portacontainer per complessivi 1.198.856 teu. Altre 109 navi per 358.962 teu sono in programma per consegna nella restante parte del 2010 e, se queste navi arriveranno in mercato nei tempi previsti, il totale delle consegne

raggiungerà 1.557.818 teu, molto vicino al record del 2008 e il 45% in più rispetto al 2009. Sulla base delle informazioni correnti, nel 2011 circa 233 portacontainer saranno consegnate per un totale di 1.374.650 teu, leggermente meno che nel 2010, ma un aspetto interessante è che la capacità media delle navi è in costante aumento. Le dimensioni medie delle navi consegnate nel corrente anno saranno di circa 4.555 teu ma il prossimo anno saliranno a 5.900 teu e la tendenza continuerà nel 2012 quando la portata media delle navi è prevista in oltre 7.000 teu. L'espansione globale della flotta portacontainer in ciascuno dei prossimi due anni sarà del 9-10%. Il fatto che le consegne saranno sempre più dominate dalle grandi navi, mentre la demolizione riguarderà prevalentemente le navi di piccole dimensioni, conferma la continua sostanziale crescita netta della capacità. Questo significa che la ripresa della domanda vista nella prima metà del corrente anno dovrà essere sostenuta per altri due anni per far fronte alla crescente capacità.

L'orderbook globale di bulkcarrier risulta in diminuzione poiché gli armatori stanno investendo maggiormente in portacontainer. Sebbene il carico di lavoro di bulkcarrier Panamax sia aumentato in settembre per il secondo mese consecutivo, il numero complessivo è diminuito per il quarto mese consecutivo. Nello stesso tempo, il totale delle portacontainer in ordinazione è salito su base mensile per la prima volta dal luglio 2008. Secondo i calcoli di noti analisti londinesi, l'indice di prezzo delle nuove costruzioni è rimasto invariato a 141,4 ma il prezzo di riferimento di una Capesize è diminuito di un milione di dollari a 58 milioni. Alla fine del 2007, il prezzo di riferimento per la stessa nave era di 97 milioni di dollari. La flessione può essere attribuita alla recente brusca caduta della domanda di nuove costruzioni, che negli ultimi due mesi ha visto solo sei Capesize ordinate ai cantieri. In effetti, in settembre una sola nave è stata ordinata, in confronto ad una media di 11 navi al mese dall'inizio dell'anno. L'orderbook globale di navi è in generale diminuito in settembre per il 26° mese consecutivo con 39 navi in meno ordinate sino al 1° ottobre. L'orderbook comprende ora 7.450 navi per 476,1 milioni dwt, il 19,8% in meno in termini numerici e il 12,5% in meno come deadweight in confronto ad un anno fa. Sul fronte positivo per i cantieri, le compagnie di linea stanno rientrando in mercato in particolare per portacontainer più grandi sulla base delle migliorate prospettive di domanda globale dei consumatori e dei prezzi relativamente bassi praticati dai cantieri. In settembre, sono stati assegnati 28 contratti per portacontainer, di cui 16 per navi di almeno 8.000 teu di capacità. La cifra mensile rappresenta il 35,4% dell'attività nelle portacontainer degli ultimi 12 mesi. Gli investimenti complessivi in navi di tutti i tipi per 5,5 miliardi di dollari, segnano un aumento del 20,9% rispetto ad agosto e del 315,8% su base annua. Gli investimenti in petroliere hanno superato per la prima volta nel 2010 quelli per le bulkcarrier. Sul fronte delle consegne, 116 navi sono state completate in settembre, il 46,6% rappresentato da bulkcarrier. Nei primi nove mesi del corrente anno, sono state consegnate 678 bulkcarrier, il 76,6% in più rispetto allo stesso periodo del 2009.

L'India potrebbe decidere di sospendere tutte le sue esportazioni di minerale di ferro per la necessità di privilegiare la domanda interna in costante espansione. Al terzo posto nel mondo tra i maggiori esportatori di minerale, l'India dovrà disporre di maggiori quantitativi per assicurarsi che le acciaierie nazionali abbiano le necessarie forniture della materia prima. Già in maggio, il governo indiano aveva prospettato la messa al bando delle esportazioni qualora ciò fosse stato necessario. La sospensione delle forniture indiane farebbe aumentare la concorrenza globale per i rifornimenti, col potenziale aumento dei prezzi praticati da fornitori australiani e brasiliani, i maggiori produttori mondiali. La Cina è il maggiore produttore di acciaio del mondo, con una quota il mese scorso del 43%, mentre Vale, BHP Billiton e Rio Tinto sono i tre principali fornitori di minerale di ferro. Limitare le esportazioni è inevitabile poiché il rapido sviluppo economico dell'India richiederà maggiori quantitativi di minerale per rifornire i suoi impianti siderurgici. La Cina dovrà guardare a nuove risorse, come l'Africa, in alternativa al minerale indiano.

La volatilità nel mercato spot dei carichi secchi continuerà a diminuire nei prossimi due anni poiché il numero ragguardevole di nuove costruzioni che entrano in servizio impedisce fluttuazioni significative nei mercati dei noli. Questo non sarà visto di buon occhio dagli armatori che corrono il rischio di operare nel mercato spot pur di avvantaggiarsi dei picchi del mercato dei noli. Un numero record di 1.258 nuove costruzioni bulkcarrier, petroliere e portacontainer sono entrate in servizio dall'inizio dell'anno facendo crescere la capacità di questi tre settori di oltre il 5%. E con i consistenti orderbook ancora da consegnare e gli armatori che continuano ad assegnare senza sosta ordinativi ai cantieri, nonostante l'evidenza di una eccessiva disponibilità di navi nei mercati, la situazione per gli armatori non appare rosea. In contrasto con i cantieri sudcoreani, che conoscono meglio il mercato dei trasporti via mare, i costruttori cinesi non sembrano preoccuparsi di quanto accade e continuano a costruire senza sosta. La maggiore preoccupazione per gli armatori indipendenti è il fatto che la Cina aspira a coprire il 50% di tutto il suo fabbisogno di trasporto per mezzo di naviglio nazionale.

I traffici costieri cinesi sono aumentati del 25% nel corrente anno e potrebbero ora rappresentare almeno il 10% dei traffici di rinfuse secche a livello mondiale. La maggior parte del traffico è costituita dal carbone, spostato dai porti del nord a quelli del sud del Paese, e cresciuto di 40 milioni di tonnellate o il 18% nella prima metà del 2010, rapportato allo stesso periodo del 2009. Questa aumentata domanda di carbone è stata di stimolo per la flotta delle bulkcarrier con trasporti in aumento da 221 milioni di tonnellate nella seconda metà del 2009 a 261 milioni di tonnellate nel primo semestre del corrente anno. L'aumento di 40 milioni di tonnellate in soli 12 mesi, indipendentemente dalla relativa brevità dei viaggi, è molto significativo. In termini di navi extra necessarie, ipotizzando un viaggio circolare di 15 giorni, i viaggi in più sarebbero 800 in un periodo di sei mesi, pari ad un maggiore fabbisogno di circa 68 navi. In pratica, questo traffico è suddiviso su una varietà di

tipi di navi, ma qualsiasi cambiamento del volume in scala su un breve periodo è sempre significativo. La maggior parte delle miniere di carbone è situata nel nord-est della Cina ma la domanda principale è nella parte più popolosa del sud del paese. La produzione interna per il 2010 è stimata dall'Energy Information Agency in oltre tre miliardi di tonnellate, di cui il 60% trasportato a mezzo ferrovia e il 30% tramite vie d'acqua interne o in traffici costieri. Le vecchie bulkcarrier acquistate dai cinesi per la maggior parte spariscono nei traffici di cabotaggio cinesi e vengono in effetti rimosse dal mercato internazionale. Inoltre, le bulkcarrier ordinate a cantieri cinesi, ma successivamente cancellate, sono state immesse nei traffici costieri, anziché essere vendute a nuovi acquirenti stranieri.