



Genova, 15 Novembre 2010

No. 1454

**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 45 (8/12 Novembre 2010) CISTERNE

I noli delle VLCC dovrebbero stabilizzarsi dopo aver perso nella settimana in esame la metà circa dei profitti recuperati a inizio novembre. La maggior parte dei carichi per novembre è stata coperta e i noleggiatori stanno fissando le VLCC disponibili per i primi 10 giorni di dicembre. Le perdite maggiori sono state riscontrate sulla principale rotta di traffico dal Medio Oriente all'Asia, dove i noli per il Giappone, che a inizio novembre erano balzati a 42.000 dollari al giorno si sono stabilizzati a poco più di 19.000 dollari. I noli più alti le VLCC li hanno ottenuti dal West Africa dove per le destinazioni del Golfo americano si sono affermati a oltre 20.000 dollari al giorno e per la Cina intorno a 17.000 dollari. Sono 54 le VLCC a doppio scafo e 12 quelle a scafo singolo disponibili nei prossimi 30 giorni per caricare ai terminali mediorientali e si stima che circa 96 carichi siano stati fissati per novembre e ne restino meno di 10 ancora da coprire. I noli delle **Suezmax** per i viaggi dal West Africa alla costa atlantica americana sono più che raddoppiati nella settimana avendo raggiunto Ws 105 in chiusura di settimana pari a oltre 26.000 dollari al giorno, sulla base dei dati del Baltic Exchange. Anche i noli dal Mar Nero ai porti del Mediterraneo sono triplicati con un aumento consistente dei profitti medi. I ritardi per il maltempo che stanno interessando lo Stretto del Bosforo, sono di sostegno alle Suezmax che operano dal Mar Nero. Sviluppi positivi si sono avuti per i carichi su lunghe distanze dal Mediterraneo agli Stati Uniti e all'Asia, anche se il costo del bunker ha superato i 500 dollari per tonnellata annullando in parte i recuperi dei noli base Worldscale. Le **Aframax** hanno registrato equivalenti timecharter prossimi a zero dollari su molte rotte pur con un numero soddisfacente di fissati che tuttavia anche se raddoppiasse avrebbe poco effetto sui noli. Deludenti anche le altre rotte di traffico come dal Mare del Nord per l'Europa occidentale dove noli di Ws 90 equivalgono a meno di 6.000 dollari al giorno. Per i viaggi dal Baltico all'Europa occidentale il nolo di Ws 70 corrisponde a un valore timecharter inferiore a zero. L'unica consolazione per gli armatori è di incorrere in controscallie, come per i carichi dal Mar Nero dove la traversata degli Stretti turchi comporta ritardi. Una delle poche rotte dove i guadagni hanno superato i costi operativi è quella dai Caraibi alla costa atlantica americana. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, l'eccedenza di navi, unitamente alla mancanza di carichi, continua a tenere sotto pressione i noli nel settore occidentale. Le Medium Range sono state fissate per viaggi attraverso l'Atlantico a Ws 122,5 per 37.000 tonnellate di carico. Un'abbondanza di Large Range in Continente ha fatto diminuire i noli per 60.000 tonnellate dal Baltico agli Stati Uniti a Ws 117,5 con effetti negativi anche sullo stoccaggio galleggiante. Anche le Handysize impiegate in Nord Europa hanno visto scendere i noli a Ws 177,5 per 22.000 tonnellate di carico. Più stabile il mercato dei Caraibi, dove carichi da 38.000 tonn. per la costa atlantica americana sono stati coperti a Ws 135, mentre i carichi di ritorno in Nord Europa sono stati fissati intorno a Ws 100 per gli stessi quantitativi. I mercati ad est di Suez si sono rivelati più stabili. Le Large Range 1 sono state fissate per 55.000 tonn. dal Medio Oriente al Giappone intorno a Ws 107,5 mentre le LR2 sulla stessa rotta per 75.000 tonn. hanno ottenuto Ws 90 circa. Questi noli rappresentano un equivalente timecharter rispettivamente di 3.000 e 3.500 dollari sulla base di un round trip senza tempi di inattività. Non si prevede che il mercato possa scendere sotto questi livelli ma purtroppo neppure che possa salire sul breve termine. I carichi di jet-fuel dal Medio Oriente a UK Cont. sono stati coperti a circa 1,525 milioni di dollari per 65.000 tonnellate e le Medium Range da Singapore al Giappone hanno ottenuto Ws 122 per 30.000 tonnellate.

## COMPRAVENDITA

Le vendite riportate nella settimana in esame confermano quello che è il sentimento generale nei due settori principali della marina mercantile e che oramai si ripete da parecchi mesi a questa parte. Continuano le vendite poco significative tra le petroliere ove chi ha comperato ai prezzi considerati normali fino ad un paio di anni or sono, è difficilmente disposto a discutere quanto oggi i compratori potrebbero eventualmente proporre. Chi è fiducioso nel futuro a medio termine del settore, ed ha i fondi per poter investire, probabilmente rivolge il suo sguardo verso altre opportunità tra le quali contratti di NB oppure resale; l'esempio più recente riguarda la Navios Maritime che sta trattando da vicino l'acquisizione di 2 x 75.000 DWT LR1 tankers dalla Corea per un valore intorno i 43,5 Mil. di USD ciascuna. L'unica vendita di seconda mano significativa che si può evidenziare, è quella relativa alla MT "MOUNT MCKINNEY" (40.000 DWT - Costr. 2004 Saiki) la quale è stata ceduta ad un livello intorno a 25 Mil di USD. Diverso discorso per le navi da carico secco che, anche se non esenti, hanno sofferto molto meno la crisi mondiale; le unità oggetto di compravendita sono relative ad un ampio ventaglio sia di tonnellaggio che come età. Tra le altre evidenziamo che la greca Empire Navigation si è assicurata per circa 63,5 Mil. di USD la MV "BLUE ANNAPURNA" (180.000 DWT - Costr. 2010 Daehan) ed i brasiliani della Norsul hanno acquistato la Panamax bulker MV "GOLDEN SHADOW" (73.732 DWT - Costr. 1997 Sumitomo) per un livello intorno a 26,7 Mil. di USD. Anche la demolizione, con l'India chiusa, si conferma sempre sui livelli precedenti ben oltre i 400 USD per LDT.

## 📍 ALTRE NOTIZIE

I carichi di greggio Opec dal Medio Oriente e dal West Africa sono previsti aumentare questo mese, diretti principalmente verso la Cina. Nelle quattro settimane che termineranno il 27 novembre, i quantitativi saliranno a 23,55 milioni di barili al giorno, in confronto a 23,28 milioni b/g durante il mese di ottobre. L'Opec, che fornisce il 40% circa del greggio mondiale, sostiene che la Cina continuerà a dominare la domanda globale nei prossimi cinque anni. Le raffinerie cinesi potenzieranno la capacità negli ultimi due mesi dell'anno e questo dovrebbe far aumentare il flusso di greggio verso la Cina. In previsione della stagione invernale, le compagnie petrolifere cinesi hanno noleggiato il 44% in più di VLCC in ottobre. L'aumento della domanda ha fatto salire di dieci volte a inizio novembre, in soli quattro giorni di mercato, i noli spot delle VLCC. La flotta globale delle petroliere si espanderà di 86,5 milioni dwt nei prossimi due anni, pari al 27% circa della capacità esistente. Le navi extra supereranno il precedente record di 79,8 milioni dwt stabilito tra il 1974 e il 1975.

I noli delle Capesize sul mercato spot potrebbero registrare nuove flessioni dalla prossima settimana per l'aumento del surplus di naviglio nella regione dell'Atlantico. Si attende che i produttori brasiliani Vale, inattivi da un mese, rientrano in mercato per noleggiare altre bulkcarrier, in modo che lo slittamento dei noli possa arrestarsi. L'attesa rende meno ottimisti gli osservatori su una ripresa del mercato in dicembre. Vale solitamente aspetta sino all'ultimo per imporre i noli più bassi possibile e se ritiene sia meglio aspettare sino all'inizio del 2011, il mercato

continuerà a scendere sino alla fine dell'anno. Anche altri noleggiatori sono in attesa nel mercato dell'Atlantico, tra cui Oldendorff che avrebbe tre carichi disponibili ma non ha ancora preso impegni. Il nolo sul viaggio fronthaul dal Brasile alla Cina è rimasto ai bassi 28 dollari per tonnellata, un dollaro in meno della settimana scorsa e, in assenza di attività da parte dei maggiori protagonisti, i noleggiatori cercheranno di imporre noli ai bassi 27 dollari. Il motivo delle pressioni al ribasso sarebbe il previsto arrivo di navi in zavorra dal bacino del Pacifico che sta diventando sempre più affollato da un eccesso di navi. Quello che preoccupa è che la maggior parte dei carichi nel Pacifico sino a fine novembre è già stata fissata. Gli armatori che decidono di far zavorrare le loro navi in Atlantico sanno che nell'area è già presente un eccesso di navi, ma la possibilità che Vale ed altri noleggiatori possano fissare più carichi di carbone o minerale, rende quest'area strategicamente importante. Nel frattempo, continua ad essere poco chiara la tendenza della domanda cinese di minerale di importazione, mentre il prezzo spot del minerale con contenuto Fe del 62% reso in Cina ha raggiunto 161-162 dollari per tonnellata, cinque dollari in più in una settimana, un rincaro in parte dovuto alla costituzione di scorte da parte delle acciaierie cinesi. La mancanza di minerale esportato dall'India in seguito alla sospensione delle esportazioni da Karnataka e una stagione dei monsoni più lunga del solito, hanno contribuito all'aumento. Ma la Macquarie Bank stima in un recente rapporto che la domanda reale di minerale sia inferiore del 7,5% rispetto ai livelli di aprile quando il prezzo per tonnellata arrivò a 190 dollari.

Il progetto del governo cinese di sviluppare le risorse minerali della Cina, potrebbe aver ripercussioni negative sulle grandi bulkcarrier a partire dal 2012. Beijing ha infatti lanciato il suo maggiore progetto di esplorazione per contenere la crescita delle importazioni. In base al progetto, le importazioni di minerale di ferro potrebbero ridursi del 50% nei prossimi cinque anni, e quelle di rame del 75%, ma gli analisti ritengono che questo non avrà ripercussioni dirette sull'industria dei trasporti marittimi almeno sino al 2012. Ma l'impatto di una maggiore produzione cinese di minerali, in particolare di ferro, inizierà a farsi sentire quando il problema del surplus di capacità metterà in ginocchio i traffici di rinfuse secche. Tra due anni, i cambiamenti dei modelli di traffico potrebbero rivelarsi catastrofici per i trasporti marittimi, portando alla mancanza di impiego per le Capesize. Il progetto cinese rappresenta un duro colpo per gli operatori con interessi nelle grandi portarinfuse. Sono i recenti aumenti dei quantitativi di minerale di ferro importati dalla Cina che hanno sostenuto il mercato dei carichi secchi dal 2004. Nel 2000, la Cina importava 50 milioni di tonnellate di minerale, in confronto ad un totale mondiale di 410 milioni di tonnellate, nel 2010 la Cina importerà 640 milioni di tonnellate, contro poco più di un miliardo di tonnellate per il resto del mondo. Questa tendenza ha visto la Cina passare da meno dell'8% al 60% dei traffici mondiali complessivi di minerale. Un aumento delle VLOC avrà un effetto devastante sul mercato. Attualmente, sono 83 le navi di questo tipo in attività con una capacità di 24 milioni di tonnellate, ma 85 sono in costruzione per altri 28 milioni di tonnellate. La

maggior preoccupazione per il mercato sono le 35 navi da 400.000 dwt in ordinazione per 14 milioni dwt, pari alla metà della capacità delle nuove VLOC.

I noli delle petroliere a livelli depressi e i timori per l'eccesso di nuove costruzioni, farebbero ritenere che l'ordinazione di nuove VLCC non sia la migliore scelta di investimento. Tuttavia, questo è esattamente quello che stanno facendo gli armatori, l'ultimo dei quali, la Mitsui OSK Lines (MOL) ha recentemente firmato un contratto di costruzione con la Mitsubishi Heavy Industries per due VLCC. Inoltre, la settimana scorsa è stato riportato un ordinativo per due VLCC in Cina per conto di un armatore ancora ignoto. Questi ultimi ordinativi si aggiungono alle oltre 20 VLCC ordinate nel terzo trimestre dell'anno quando il mercato era in ginocchio, a fronte di un orderbook che comprende già poco meno di 200 VLCC, pari al 37% della flotta. Il tempismo è molto importante e gli armatori che ordinano ora sperano forse che quando riceveranno in consegna le navi, nel 2012 e 2013, il mercato avrà superato il periodo peggiore e sarà sulla via della ripresa. Gli armatori sono più propensi ad ordinare VLCC al costo di 105 milioni di dollari a nave e consegna tra due o tre anni, piuttosto che pagare 95 milioni di dollari per una nave moderna di seconda mano da gestire in un mercato moribondo. Infatti, le VLCC di cinque anni sono meno costose ma vi sono due distinti svantaggi: la consegna immediata in un mercato depresso e le specifiche decise da un altro armatore. L'ondata di ordinazioni è anche un segnale che vi è un certo ottimismo nel mercato, nonostante il prevalente scetticismo degli analisti. Inoltre, la International Energy Agency prevede una crescita della domanda di greggio di due milioni di barili al giorno per il corrente anno e da 1 a 1,4 milioni b/g per il prossimo anno, che dovrebbe assorbire altre 20 o 30 VLCC ogni anno, e questo livello di crescita è previsto continuare di pari passo con l'espansione economica di Cina e India. L'impatto delle circa 60 VLCC previste in consegna il prossimo anno potrebbe essere mitigato dalla eliminazione della flotta a scafo singolo e si ritiene che gli armatori saranno presto pronti a demolire la prima generazione di VLCC a doppio scafo. Quindi, in teoria, la consegna di una nuova VLCC tra due o tre anni potrebbe inserirsi nella ripresa della domanda di trasporto di greggio, mentre la crescita della flotta rallenterà. Vi sono solo 25 VLCC previste in consegna dopo il 2012, e chi ordina una VLCC ora è in vantaggio rispetto a coloro che hanno ordinato al picco del mercato nel 2008 quando valevano da 110 a 150 milioni di dollari a seconda del costruttore, circa un terzo in più del costo corrente di una nuova VLCC.

Le tariffe per le merci in container hanno continuato a diminuire nelle ultime settimane, ma rimangono ben al di sopra dei livelli deprimenti dello scorso anno. Secondo gli ultimi rilievi, i ricavi medi sono stati di 2.916 dollari per container da 40 piedi nelle quattro settimane sino a metà ottobre, in confronto a 3.104 dollari nel mese precedente e 3.181 dollari da metà luglio a metà agosto. Tuttavia, il confronto con i dati del 2009 dimostra l'importanza della ripresa dei traffici a container. L'espansione dei carichi si è virtualmente arrestata, con volumi nelle ultime quattro settimane di 428.000 teu, solo l'1% più alti che nello stesso periodo del 2009. Nella

prima parte dell'anno, i carichi erano aumentati del 30% in alcuni mesi, in confronto allo stesso periodo del 2009, poiché i fabbricanti avevano iniziato a ricostituire gli stock dopo aver esaurito le scorte, in seguito al crollo dei traffici globali per la crisi bancaria. La recente flessione della crescita dei volumi e lo slittamento delle tariffe dopo l'estate riflette il normale andamento stagionale, con i traffici che rallentano alla fine del picco estivo quando le merci per il Natale vengono spedite dall'Asia all'Europa e al Nord America.

Il presidente del gruppo siderurgico cinese Baosteel, Dai Zhihao, prevede una crescita della domanda di bulkcarrier Handysize e Very Large Ore carrier da 400.000 dwt poiché nuovi modelli stanno emergendo nei traffici mondiali di minerale di ferro. L'industria marittima vedrà un impatto importante come risultato di un inevitabile spostamento del centro della domanda globale di acciaio dalla Cina ad altre parti del mondo. La domanda della Cina evolverà da crescita elevata a moderata. Nel breve termine, il consumo di minerale di ferro rimarrà sostenuto ma a questo seguirà un livello inferiore di consumi dal medio al lungo termine. Questo rifletterebbe il passaggio da una crescita a forte velocità dell'industria siderurgica cinese ad una moderata. Con il procedere dello sviluppo della Cina, la domanda di acciaio diminuirà, così come in passato il centro della produzione di acciaio si è spostato dagli Stati Uniti e l'Europa al Giappone prima di arrivare in Cina. Mr. Dai ritiene che l'India sia un Paese in via di sviluppo con un crescente fabbisogno di minerale di ferro e acciaio e prevede che userà la sua produzione interna per alimentare la sua domanda di minerale. Miniere nuove o riattivate in Africa diventeranno più importanti e poiché molte sono piccole vi sarà una maggiore necessità di navi Handysize. Aumenteranno anche le opportunità per le grandi portarinfuse da 400.000 dwt. Altri fattori che avranno una influenza sui trasporti saranno la crescente propensione delle compagnie minerarie e siderurgiche a costituire una propria flotta, con lo scopo di evitare fluttuazioni del mercato.

L'espansione del finanziamento navale da parte della Cina rappresenta un aspetto incontrovertibile del mercato, in particolare da quando la crisi finanziaria si è manifestata e molte tradizionali banche marittime hanno ridotto o cessato del tutto la loro attività in questo settore. Proprio questo ha indotto le banche cinesi a colmare, almeno in parte, il vuoto lasciato dalle banche occidentali. La loro attività si propone di finanziare gli armatori stranieri, ma è meno chiaro se questo sarà un aspetto permanente o una decisione temporanea necessaria per sostenere i costruttori navali cinesi. Le banche cinesi che forniscono finanziamenti offrono prestiti semplici sulla base di ipoteche in collaborazione con banche marittime occidentali, principalmente per navi costruite presso cantieri cinesi, e ci si chiede se e quando le banche cinesi inizieranno a finanziare gli armatori stranieri senza il coinvolgimento di banche occidentali e se offriranno strutture e pacchetti diversi di finanziamento. Secondo alcuni operatori, le banche cinesi potrebbero iniziare prima di quanto ci si aspetti a finanziare transazioni marittime internazionali che non

hanno il coinvolgimento dei cinesi poiché la capacità bancaria esistente è insufficiente a far fronte alla richiesta corrente di finanziamento per le nuove costruzioni e non vi sono segnali che le banche occidentali ritorneranno al precedente volume di prestiti. Altri sono più cauti e ritengono che mentre le banche cinesi aumenteranno probabilmente la loro attività di finanziamento, anche agli armatori stranieri, questo continuerà ad essere legato ad una presenza cinese, sia nella forma di navi costruite in Cina che noleggiate a compagnie cinesi. Il finanziamento navale da parte di banche cinesi continua ad essere dominato da tre grandi gruppi bancari: ICBC, Bank of China e Export-Import Bank of China che insieme rappresentano il 75% circa del settore e hanno una quota del mercato globale stimata nel 19% circa.

Il governo indiano ha compiuto passi per promuovere l'industria della costruzione navale nazionale, oltre che attirare maggiori investimenti per espandere i trasporti costieri. Il ministero dei trasporti permetterà ora alle navi costruite in India battenti bandiera straniera di operare lungo le coste indiane, in concorrenza con gli armatori locali, per i carichi nazionali. Le nuove normative permetteranno, inoltre, agli armatori nazionali di gestire nei traffici costieri anche le navi noleggiate a scafo nudo. Il governo indiano ritiene che la decisione sarà di sostegno sia alla costruzione navale che ai trasporti costieri dove molti armatori stranieri sarebbero interessati ad investire. Sino ad ora, questi traffici erano riservati esclusivamente agli operatori nazionali e alle navi di bandiera indiana. Un rappresentante della compagnia statale Shipping Corporation of India (SCI) ritiene che gli armatori stranieri avranno interesse ad accedere a questi traffici e faranno costruire le navi da costruttori locali che sono da due anni alla disperata ricerca di lavoro. Sino ad ora, solo una compagnia armatoriale straniera, la American Eagle Tankers, sussidiaria della MISC della Malaysia, ha registrato lo scorso anno una nave in India da gestire nei traffici costieri, e intende procedere al cambio di bandiera per altre quattro navi.

Le difficoltà di ottenere carburanti marini che rispondano agli standard di qualità correnti non impedirà alla domanda di aumentare. La domanda di bunker è cresciuta dal 2003 ad un tasso annuo composto del 4,8% e continuerà su questa strada almeno sino al 2013. Questo si confronta con un tasso annuo di crescita del 2,4% tra il 1971 e il 2002. Il motivo di una crescita più alta, persino in un periodo di recessione per i trasporti marittimi, è l'orderbook in forte espansione. Nell'agosto scorso, la flotta delle Capesize comprendeva 1.088 unità con un orderbook di altre 702 navi, pari al 65% delle Capesize già in attività. Per le VLCC, la situazione è leggermente migliore, le navi in ordinazione sono 197, o il 36% della flotta esistente di 546 unità, ma quello che è negativo per l'industria dei trasporti marittimi può rappresentare un fattore positivo per l'industria dei bunkeraggi.