



Genova, 21 Febbraio 2011

No. 1466

**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 7 (14/18 Febbraio 2011)

### CISTERNE

Le **VLCC** hanno visto aumentare di oltre cinque volte i loro profitti base timecharter a 48.330 o Ws 80 nella settimana in esame per i viaggi dal Golfo mediorientale al Far East. La domanda di greggio della Cina ha battuto tutte le aspettative negli ultimi sei mesi e dovrebbe mantenere la tendenza almeno nella prima metà dell'anno. I 111 carichi fissati in febbraio sono più in linea con i mesi invernali di novembre e dicembre nell'emisfero settentrionale. Gli armatori da parte loro sono alla ricerca di viaggi più lunghi per bloccare i profitti più alti. Anche per i viaggi ad ovest di Suez i noli sono migliorati attestandosi a Ws 45. Le VLCC zavorrano dall'Asia verso il Medio Oriente per approfittare dei noli più alti e questo ha causato una mancanza di VLCC in Atlantico. Le **Suezmax** hanno chiuso la settimana con profitti in aumento a Ws 82 o 19.448 dollari al giorno per i viaggi dal West Africa agli Stati Uniti, tuttavia, anche se i noli per questi viaggi hanno recuperato 10 punti Worldscale in una settimana, l'impatto sui profitti degli armatori è minimo poiché il costo del bunker continua ad aumentare assorbendo una parte crescente del nolo. Un costo medio del fueloil 380 cst di 560 dollari per tonnellata su un nolo di Ws 82,5 sulla rotta West Africa/USA rappresenta un profitto giornaliero di 19.162 dollari per un viaggio di 35 giorni circa. Se il costo bunker fosse di 500 dollari (60 dollari in meno) i profitti salirebbero a 22.378 dollari al giorno, ma se aumentasse a 600 dollari per tonnellata l'utile scenderebbe a 17.018 dollari al giorno. Ottimismo anche per il mercato del Mar Nero Mediterraneo dove i noli sono saliti nella settimana a Ws 96 o 23.190 dollari al giorno, in confronto a Ws 81 e 13.147 dollari di una settimana prima. Le navi di qualità in quest'area non sono numerose e l'arrivo dei programmi di marzo potrebbe risvegliare l'attività e mantenere i noli a livelli soddisfacenti. Contrariamente alle sorelle maggiori, le **Aframax** che operano in Atlantico e in Pacifico sono sempre più penalizzate da un eccesso di concorrenza. Sebbene i noli Worldscale su alcune rotte siano in aumento, questo è dovuto esclusivamente ad una compensazione per il costo del bunker più alto. La flotta globale delle Aframax (85.000 a 119.999 dwt) è aumentata di 44 unità lo scorso anno per un totale di 864 navi a inizio 2011, con altre 144 unità in arrivo nei prossimi tre o quattro anni. Nel mercato del Mediterraneo le Aframax sono state fissate intorno a Ws 85, pari a 3.417 dollari al giorno. Uno dei pochi mercati a mostrare qualche segnale di movimento è quello del Mare del Nord, e del Baltico in particolare, dove le Aframax con classe ghiacci sono state molto richieste spuntando noli di Ws 90 o 14.959 dollari al giorno per i viaggi Primorsk /Wilhelmshaven con 100.000 tonnellate. Per i viaggi in Mare del Nord il nolo è salito a Ws 97 o 9.633 dollari al giorno. Nel settore delle **Product tanker pulite**, la scarsa attività in Atlantico ha fatto scendere ancora i noli delle Medium Range a Ws 132,5 per i viaggi UK Cont./USAC con 37.000 tonn. di carico. Anche le Large Range 1 si sono indebolite sulla rotta dal Baltico alla costa atlantica americana e i noli sono scesi a Ws 125 per 60.000 tonn. Nei Caraibi, i noli continuano a rimanere al livello di Ws 115 per i viaggi verso la costa atlantica americana con 38.000 tonn., mentre i viaggi di ritorno dal Golfo USA a UK Cont.Med. sono crollati al livello di Ws 75 per 38.000 tonn. I profitti per gli armatori sono vicini allo zero e il rincaro del bunker li penalizza ulteriormente ma il mercato dovrebbe aver toccato il fondo. Ad est di Suez si è avuto un aumento di attività ma la numerosa presenza di navi ha impedito per ora ai noli di risalire. Fissati di Large Range 1 dal Golfo mediorientale al Far East per 55.000 tonn. sono stati conclusi a Ws 115 mentre le Large Range 2 sulla stessa rotta con 75.000 tonn. sono state fissate a Ws 98. Carichi di jetfuel dal Medio Oriente a UK Cont. sono stati coperti a 1,75 milioni di dollari lumpsum per 65.000 tonn.

## COMPRAVENDITA

L'attesa e sperata ripresa del mercato del secco si è effettivamente concretizzata non appena sono terminate le festività per il nuovo anno nel Far East. Da un punto di vista numerico, l'indice del Baltic Dry Index riassume tale crescita in circa il 22% rispetto a due settimane fa; tuttavia un semplice numero non può comunque fotografare correttamente il complesso scenario del trasporto marittimo nonché le moltitudini di interrelazioni che decretano lo stato di salute dei commerci. Le chiavi di lettura sono molteplici e complesse da interpretare correttamente rispetto alla propria sfera di attività; una parte dell'opinione ritiene che siano ancora troppe le unità in uscita dai cantieri, anche se è difficilissimo conoscere quante navi verranno effettivamente consegnate secondo programma senza che siano bilanciate da equivalenti demolizioni, l'altra parte, evidentemente più fiduciosa, continua piazzare ordinativi presso i cantieri. L'attività di compravendita di navi di seconda mano è risultata ancora lieve soprattutto per le bulkcarrier; la transazione che evidenziamo riguarda la MV *BLUE EVEREST* (180.116 DWT - Costr. 2010 Daehan) ceduta ad un compratore libico (la GNMTC) per circa 62,6 Mil. di USD con un contratto di noleggio a scafo nudo al venditore di 1 anno a circa 17.000 USD per giorno. Si sono avuti maggiori movimenti tra le petroliere e quasi tutti i compratori sono risultati basati nel Far East. Il livello della demolizione risulta leggermente inferiore a quanto espresso nelle ultime settimane tuttavia sempre intorno ai 500 USD per LDT; tuttavia, visto che presto le spiagge del Chittagong pare vengano "riaperte" alla ricezione di nuove unità da demolire bisognerà vedere dove virerà il mercato.

## ALTRE NOTIZIE

Una eventuale chiusura del Canale di Suez, ancora non completamente esclusa anche dopo l'uscita di scena del Presidente Mubarak, potrebbe avere conseguenze meno negative di quanto si pensa. Solo le importazioni di gas naturale liquefatto del Regno Unito e del Belgio sarebbero a rischio. I benefici maggiori sarebbero per lo shipping, mentre i perdenti sarebbero certamente i pirati somali. Il 5% circa, o 2,5 milioni di barili al giorno, del greggio trasportato via mare nel mondo viaggia attraverso il Canale o l'oleodotto Sumed. Tuttavia, la dipendenza dalla via d'acqua è stata ridotta negli ultimi quattro anni di oltre 1 milione di barili al giorno poiché gli importatori hanno diversificato le loro fonti di approvvigionamento. Lo Stretto di Hormuz, porta di accesso al Golfo mediorientale, è una strozzatura molto più importante e potrebbe essere a rischio se i disordini nel mondo arabo si diffondessero a sud-est nel Golfo. Se la dipendenza dal Canale di Suez per il greggio è diminuita, il quantitativo di gas metano trasportato attraverso il Canale è quasi raddoppiato negli ultimi due anni da 40 milioni di metri cubi nel 2009 a 76 milioni di metri cubi lo scorso anno. La grande maggioranza del gas metano è trasportato verso nord ai mercati europei, gli Stati Uniti e il Messico (38 milioni di metri cubi nel 2009 saliti a 71 milioni metri cubi lo scorso anno). Il motivo principale è la produzione del Qatar, il maggiore singolo produttore mondiale e fornitore significativo dell'Europa. I più esposti in caso di chiusura del Canale sarebbero Regno Unito e Belgio. Il primo è la destinazione di oltre un terzo del gas metano trasportato nel Canale che soddisfa il 78% dei suoi consumi. Il Belgio riceve un sesto dei carichi ed è molto vulnerabile poiché la rotta attraverso Suez alimenta il 93% del suo fabbisogno. Tuttavia, il Belgio ha la flessibilità per compensare una

possibile interruzione di questo flusso data la sua prossimità a fonti alternative di gas e energia elettrica come la Germania, la Francia e l'Olanda.

La crescente domanda di greggio da parte delle economie emergenti continuerà a trainare gli investimenti nel settore offshore con un numero rilevante di giacimenti scoperti in acque più profonde. I giacimenti esistenti stanno esaurendo le riserve, una flotta crescente di navi per lo sviluppo e la produzione sarà necessaria per trovare nuove fonti di greggio e gas. In confronto agli Stati Uniti, dove otto tonnellate di greggio vengono consumate per persona e per anno, la crescente potenza della Cina consuma solo 800 tonnellate l'anno. Il mercato offshore diventerà un settore sempre più remunerativo poiché il numero di giacimenti scoperti ad una profondità di oltre 1500 metri è in aumento e questo richiederà impianti e installazioni molto più costosi ma fornirà anche impiego costante per sostituire l'esaurimento del greggio nei giacimenti esistenti. Il settore offshore continua ad attirare l'attenzione dell'industria marittima, e compagnie ad alto profilo come la Seadrill di John Fredriksen e la Dryships di Gorge Economou hanno ordinato nuove unità. Entrambe queste compagnie stanno investendo massicciamente in navi per la ricerca petrolifera la cui costruzione costa circa 600 milioni di dollari ciascuna, sei volte più di una VLCC di nuova costruzione. Ma queste navi impegnate a lungo termine con le compagnie petrolifere possono contare su un guadagno di circa 400.000-500.000 dollari al giorno, contro i 10.000 dollari circa al giorno per le VLCC nel mercato spot per gran parte degli ultimi sei mesi. Le navi per la ricerca petrolifera sono il settore dove si hanno i maggiori investimenti dell'industria off-shore. All'inizio del 2011, l'orderbook globale contava 36 di queste navi per un totale di 2.036 tonnellate di stazza lorda e rappresentava quasi l'83% delle 60 navi in attività per 2.463 tonnellate di stazza lorda.

Le miniere cinesi hanno aumentato la produzione nel 2010, in seguito ai rincari sul mercato spot del minerale di importazione. Le miniere esistenti stanno esaurendo la capacità extra di riserva, ma la domanda di minerale cinese sarà sempre influenzata dalla sua qualità inferiore. Le acciaierie preferiscono il minerale di importazioni di qualità migliore, anche se quello cinese ha in parte colmato un calo delle forniture nel 2010. Con i progetti di espansione non ancora completati, è probabile che le acciaierie cinesi aumenteranno gli acquisti da fornitori più piccoli e non tradizionali. Questa tendenza è emersa nel 2010 quando i Quattro Grandi (Australia, Brasile, India e Sud Africa) che rappresentano la parte del leone nelle importazioni cinesi, hanno registrato una diminuzione, mentre altre nazioni hanno realizzato un aumento. Le importazioni di minerale dall'Australia sono aumentate dell'1% a 265 milioni di tonnellate nel 2010 in confronto al 2009, e quelle dal Brasile sono diminuite dell'8% a 131 milioni di tonnellate. In India, dove è stata imposta una limitazione delle esportazioni dallo stato di Karnataka, il quantitativo è sceso del 10% a 97 milioni di tonnellate e le esportazioni del Sud Africa sono calate del 13% a 30 milioni di tonnellate. Per contro, altri Paesi hanno aumentato le loro

esportazioni di minerale alla Cina del 17%. L'Iran, il quinto maggiore fornitore dei cinesi, ha registrato un aumento del 113% a 15 milioni di tonnellate. Il Venezuela ha fornito alla Cina 5 milioni di tonnellate, il 73% in più rispetto al 2009, e il Messico ha più che raddoppiato le sue esportazioni alla Cina a 3 milioni di tonnellate. La Malaysia ha esportato 2 milioni di tonnellate. Questi protagonisti relativamente piccoli diventeranno sempre più importanti con il crescere della produzione cinese, e se il governo iraniano aumenterà del 50% la tassa sull'export di minerale, l'attenzione delle acciaierie cinesi verso paesi come Malaysia e Messico non potrà che aumentare. Questa tendenza costituisce una buona notizia per gli armatori. Le forniture di questi Paesi provengono spesso da piccole miniere prive di catene di logistica apposite o impianti di carica di elevata capacità. La consegna richiede navi più piccole e noli più alti. Le Handysize, Supramax e Kamsarmax potrebbero beneficiarne ma le loro sorelle maggiori, le Capesize, la classe più colpita dall'eccesso di capacità, non saranno altrettanto favorite.

I creditori della Korea Line Corp. (KLC) verranno probabilmente suddivisi in gruppi differenti, uno dei quali sarà in grado di ricevere i pagamenti dalla compagnia in amministrazione controllata anche in assenza dell'approvazione del tribunale. Secondo casi precedenti, le compagnie di investimento che hanno dato a noleggio a scafo nudo le navi con opzioni di acquisto non necessitano di dover attendere l'approvazione del tribunale per ricevere i loro pagamenti poiché gli stessi ricadono sotto i diritti di "creditori con benefici comuni". Ma gli armatori con contratti spot o a timecharter potrebbero ricevere un trattamento diverso e saranno costretti a seguire le procedure del tribunale. Nel frattempo, la KLC rimane senza protezione dai suoi creditori negli Stati Uniti, tra le altre giurisdizioni legali. In California, i fornitori di bunker World Fuel Services (WFS) hanno sospeso il rifornimento di bunker alla bulkcarrier della KLC *New Horizon* avanzando diritti anche sugli eventuali fondi in possesso di agenti marittimi, clienti, compagnie di stivaggio e dello stesso comandante della nave.

Molti fattori negativi riguardano la flotta delle VLCC, nonostante la recente risalita dei noli. Gli esperti evidenziano il volume delle consegne nell'anno in corso e richiamano l'attenzione sul fatto che vi sono scarsi riscontri che gli armatori stiano intensificando le demolizioni. Nel 2010, 55 nuove costruzioni sono arrivate in mercato e nelle prime tre settimane del corrente anno ben nove unità di questo tipo sono state consegnate, e le previsioni sono per l'arrivo di altre 84 nuove unità nel corso dell'anno che dovrebbero competere con le numerose navi alla ricerca di impiego. Per quanto riguarda le demolizioni, non si hanno riscontri che possano fare ben sperare. Circa 51 petroliere a scafo singolo sono sempre presenti, ma si nota l'assenza di navi vendute per demolizione. Un totale di 19 petroliere lasceranno il mercato per essere trasformate in bulkcarrier o unità offshore ma nessuna nave è stata programmata per ora per progetti di conversione. Tuttavia, se tutti i progetti andassero a buon fine secondo i programmi, più navi potrebbero lasciare la flotta in confronto al 2010. I profitti medi delle VLCC sono stati di 21.985

dollari al giorno nel 2010, ma si sono rafforzati del 102% la scorsa settimana, con 40 fissati riportati che hanno fatto scendere la disponibilità di navi nel Golfo mediorientale per i prossimi 30 giorni a 68 unità.

Il prezzo delle bulkcarrier potrebbe scendere del 20% ai livelli dei primi anni 2000, prima del boom dei carichi secchi. La norvegese Arctic Securities è l'ultima banca di investimento a rivedere al ribasso i profitti nel settore delle portarinfuse secche, dove i noli si sono più che dimezzati negli ultimi tre mesi, quando un'ondata di nuove navi ordinate prima della crisi finanziaria di fine 2008 ha lasciato i cantieri di costruzione per iniziare a navigare. Sulla base delle previsioni per i noli, il valore delle navi è previsto diminuire poiché i ricavi sui noleggi a lungo termine non sostengono i prezzi correnti. Non è prevista una ripresa dei noli prima della metà del 2012 e le demolizioni ritorneranno ai livelli di metà anni '80. I noli giornalieri delle Capesize sono stati rivisti al ribasso nel 2011 e 2012 ad una media di 15.000 dollari al giorno, purché il 30% dell'orderbook di carico secco non si materializzi. Sulla base delle previsioni di crescita per l'industria siderurgica cinese, con una limitata domanda di minerale di ferro e un aumento più lento della domanda tonnellate-miglia, non si prevede che l'equilibrio tra offerta e domanda venga raggiunto prima del 2012, mentre l'industria assorbe l'accumulo di naviglio. Secondo recenti stime, il carnet di ordini di bulkcarrier comprende 3.198 navi, di cui 631 Capesize superiori a 100.000 dwt pari a 23 milioni dwt, e 946 Panamax di 60.000-100.000 dwt per 76 milioni dwt. La flotta delle portarinfuse è aumentata del 14,8% nel 2010 raggiungendo 527 milioni dwt con 10,8 milioni dwt consegnati dall'inizio dell'anno. Su base annua, questo equivale a oltre 90 milioni dwt, ma quello che verrà consegnato dai cantieri nei prossimi due anni è ancora incerto. Per il corrente anno si prevedono 75 milioni dwt e 33 milioni dwt demoliti col risultato di una crescita netta della flotta dell'8,5%. Lo scorso anno sono stati demoliti 5,7 milioni dwt di bulkcarrier e nel 2009 10,4 milioni dwt.

Le speranze di una riduzione degli attacchi di pirateria alle navi, per non parlare della completa eliminazione del problema, sembrano fuori portata. I singoli armatori e i leader industriali fanno la loro parte nell'alzare il profilo del problema con politici sia della regione che dei Paesi le cui navi vengono sequestrate mentre i traffici vengono dissestati. Il costo della pirateria è stimato da 7 miliardi di dollari sino a 12 miliardi di dollari per anno e il costo umano è anche peggiore, con numerose uccisioni di membri di equipaggio sequestrati, ed un livello di violenza fisica e mentale in costante aumento. Vi sono anche timori di collegamenti tra i pirati e i terroristi somali che hanno legami con al-Qaeda. Tutti sono dell'idea che un'azione sia necessaria per fermare questo problema cronico, e qualche progresso è stato fatto. Mr. Jack Lang, consigliere speciale per la pirateria del Segretario Generale delle Nazioni Unite Ban Ki-moon, ha suggerito la costituzione di tre nuovi tribunali specializzati, due in Somalia e uno in Tanzania con giurisdizione in Somalia. Ad appoggiare i nuovi tribunali sarebbero nuove leggi di diritto penale, nuove carceri e la condivisione di prove forensi contro i capi dei pirati. E' un piano

che dovrebbe essere portato avanti e il costo stimato in circa 25 milioni di dollari non è di molto superiore al riscatto pagato per due VLCC ai livelli correnti.

Per le petroliere da prodotti chimici è in vista un miglioramento dell'equilibrio tra domanda e offerta, grazie alla riduzione degli arrivi di nuove costruzioni. Le principali compagnie armatrici di petrolchimiche hanno annunciato profitti ridotti nell'ultimo trimestre 2010, ma vi sono segnali che una ripresa è in arrivo. Un importante fattore è che il settore sta per emergere dall'eccesso di nuove costruzioni che penalizza tutti i mercati dello shipping. Mentre gli armatori hanno ripreso ad ordinare bulkcarrier e petroliere da greggio dopo il collasso del mercato del 2008, gli investimenti nelle petroliere per prodotti puliti sono stati scarsi. Infatti, dopo il 2011 l'orderbook scenderà notevolmente e la crescita della flotta è destinata ad essere negativa. L'orderbook si è già ridotto dal 55% del 2008 al 15% corrente e, in aggiunta, un 25% del rimanente potrebbe non venire costruito a causa delle difficoltà finanziarie di alcuni cantieri turchi. La crescita della flotta sta rapidamente calando e l'assegnazione di nuovi ordinativi rimarrà a bassi livelli. L'orderbook per consegna nel corrente anno ammonta a poco più di 1,6 milioni dwt ma scende bruscamente a circa 400.000 dwt nel 2012 per dimezzarsi ancora nel 2013. Le demolizioni nel 2012 e 2013 potrebbero essere grosso modo pari alle nuove unità che arriveranno in mercato. L'espansione netta della flotta sarà dell'8-9% nel corrente anno ma nel 2012 e 2013 si avrà una crescita negativa. L'orderbook è ad un livello particolarmente basso per le petrolchimiche più piccole che sono molto richieste in Far East. Il tipo di petroliere gestite dai maggiori operatori è molto vario, dalle piccole unità con cisterne in acciaio inox da 3.000 dwt alle più grandi petroliere per prodotti petroliferi puliti da 45.000 dwt. Anche sul fronte della domanda, il quadro è molto vario con la sensazione generale che i mercati transpacifici e del Golfo mediorientale siano quelli a più forte ripresa, mentre l'Europa, gli Stati Uniti e il Far East rimangono in recessione. Tutte le aree risentono di una concorrenza accentuata.

Gli investimenti delle tre maggiori compagnie petrolifere nazionali cinesi, China National Petroleum Corp, China Petroleum & Chemical Corp e China National Offshore Oil Corp, in oleodotti transnazionali nell'Asia settentrionale, centrale e sud-orientale ridurranno entro il 2015 il quantitativo di greggio che transita nello Stretto di Malacca verso la Cina dal 77% al 54%. Lo sostiene la International Energy Agency in un rapporto sugli investimenti cinesi all'estero. (Una minore dipendenza sullo traffico corridoio marittimo avrà luogo anche in presenza di volumi di greggio in aumento per la Cina, dai 3,1 milioni di barili al giorno correnti a quasi 3,5 milioni b/g nel 2015.) Questo non significa che lo Stretto di Malacca diventerà meno importante per la Cina, è solo la quota delle importazioni che transitano nello Stretto che diminuirà, non il volume complessivo. Gli oleodotti in cui le compagnie petrolifere cinesi stanno investendo comprendono il Myanmar Oil Pipeline, previsto diventare operativo nel 2013 o 2014 che trasporterà circa 500.000 barili al giorno, e l'oleodotto dal Kazakhstan alla Cina con una capacità di 400.000 b/g che

potrebbe aumentare a 600.000 b/g. Gli investimenti cinesi all'estero hanno rappresentato nel 2009 il 13% degli accordi di fusione ed acquisizione globali nel settore, saliti al 20% nel primo trimestre del 2010. Nello stesso anno, le compagnie petrolifere cinesi hanno investito quasi 16 miliardi di dollari in America Latina contribuendo allo sviluppo delle industrie del petrolio e del gas nella regione dove sono presenti significative riserve offshore in acque profonde. Un tale livello di attività non sorprende; nel 2009, quando la domanda mondiale di greggio scese di 1,2 milioni di b/g, quella della Cina aumentò di 0,7 milioni b/g. Le compagnie cinesi sono attive in 31 paesi e i loro investimenti contribuiscono allo sviluppo della produzione di greggio in Russia, Asia centrale, Africa ed America Latina.