



Genova, 7 Marzo 2011
No. 1468

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

📌 ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 9 (28 Febbraio/4 Marzo 2011) CISTERNE

In ripresa le **VLCC** sulla rotta dal Medio Oriente al Far East con i noli saliti a Ws 63 pari a 21.586 dollari al giorno, in seguito alle tensioni dovute al conflitto in Libia. Una cinquantina di carichi rimangono da fissare per marzo ed è probabile che i noli aumenteranno ulteriormente nella settimana prossima. Praticamente invariati o marginalmente in calo i noli per i viaggi dal West Africa al Golfo americano, ma anche qui la tendenza è per il rafforzamento per il numero limitato di navi in Atlantico e di un mercato delle Suezmax più forte. La forte attività di noleggio in West Africa ha ridotto la disponibilità di navi in Mediterraneo e Mar Nero e i noli delle **Suezmax** sono balzati in queste aree ad un equivalente timecharter di 45.000 dollari al giorno, il massimo da nove mesi. Gli armatori hanno di fatto preso il controllo del mercato riuscendo a raddoppiare il livello dei noli. Carichi da Novorossiysk ad Augusta sono stati coperti a Ws 120 pari a 45.000 dollari al giorno, in confronto a Ws 100 o 24.000 dollari di inizio settimana. Da Ceyhan in Turchia al Nord Europa una Suezmax è stata fissata a Ws 140 e la scarsità di navi presenti fa prevedere noli che potrebbero arrivare a Ws 180 nei prossimi giorni. Nel Baltico, le Suezmax con classe ghiacci hanno ottenuto noli sino a 100.000 dollari al giorno per carichi di fueloil per gli Stati Uniti. Dal West Africa per il Golfo americano le Suezmax sono state fissate a Ws 108 o 33.000 dollari al giorno. La crisi in Nord Africa sta producendo effetti positivi per le **Aframax** anche in aree dove in precedenza erano in difficoltà. I noli in Mediterraneo potrebbero raggiungere i 67.000 dollari al giorno, un aumento del 1.600% rispetto a solo una settimana fa. Un noleggio sarebbe già stato concluso a Ws 210 pari a 67.893 dollari al giorno per un viaggio inter-Med. ma è incerto se sia andato a buon fine. Il mercato del Mar Nero registra una carenza di navi anche perché i noleggiatori evitano di prendere in considerazione quelle impegnate con la Libia per il rischio di ritardi. Le aspettative sono che anche qui si possano vedere noli di Ws 200. Se gli armatori saranno decisi e se terranno a mente il costo del bunker, i noleggiatori non avranno altra scelta che pagare noli più alti. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, la scarsa disponibilità di navi in Nord Europa e i nuovi carichi per il West Africa hanno fatto salire i noli delle Medium Range a Ws 205 per i viaggi da UK Cont. alla costa atlantica americana con 37.000 tonn., mentre dal Baltico per la stessa destinazione le Large Range 1 sono state fissate a Ws 130 con 60.000 tonn. di carico. Il rafforzamento del mercato transatlantico ha portato benefici anche ai traffici dai Caraibi dove carichi da 38.000 tonn. per la costa orientale americana sono stati fissati a Ws 140 e i carichi di ritorno dal Golfo americano per UK Cont. Med. sono stati coperti a Ws 105 sempre per 38.000 tonn. In Mediterraneo, per effetto delle tensioni in Nord Africa, carichi da 30.000 tonn. sono stati fissati a Ws 215. Noli stabili ad est di Suez, con le Large Range 1 fissate a Ws 115 con 55.000 tonn. per i viaggi dal Medio Oriente al Far East e le Large Range 2 a Ws 97,5 con 75.000 tonn. di carico sulla stessa rotta. Tuttavia, poiché il bunker continua a rincarare, il profitto per gli armatori è inferiore. Gli armatori di LR1 hanno deciso di non accettare meno di Ws 130, oltre che per il rincaro del bunker anche per il rischio sempre più alto di subire attacchi dai pirati. Carichi di jet-fuel da 65.000 tonn. dal Medio Oriente a UK Cont. sono stati coperti a noli di 1,8 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

La settimana in esame ha visto il mercato piuttosto statico anche se un certo ottimismo nell'aria ha portato diversi fissati in Atlantico e numeri leggermente migliori anche in Pacifico. Per le **Capesize**, oggi le navi che continuano a soffrire maggiormente, l'indice BCI

si afferma a 1427 punti con la media delle principali rotte time charter a circa usd 5.700 al giorno. Per round in Atlantico si ottengono circa 6.000 usd mentre in Pacifico i numeri sono ancora più deboli, intorno ai 4.000 dollari al giorno. Da evidenziare per questo size la rotta di backhaul che continua la sua discesa e si afferma venerdì ad un livello negativo di circa - 6.000 dollari. Sul periodo, attività sempre piuttosto tranquilla e si riporta la Mv *Anangel Harmony* (180.000 dwt del 2010) fissata per 4/6 mesi a 15.000 usd al giorno con consegna pronta in Cina per conto Clearlake. Per le **Panamax**, come detto, si è visto un mercato piuttosto tranquillo per entrambi i bacini di riferimento, con l'Atlantico che verso la fine della settimana è stato leggermente più movimentato con molte navi fissate per veloci round e di conseguenza con molte meno navi aperte nei prossimi 10 giorni. Le aspettative per la stagione del grano e quindi per tutto il secondo trimestre sono elevate, e questo si riflette ovviamente anche sugli FFA e sul periodo breve. Vedendo qualche numero da vicino, venerdì l'indice BPI ha chiuso a punti 1983 con la media delle rotte t/c a 15.900 dollari al giorno. Per veloci round in Atlantico e Pacifico si ottengono rispettivamente 16.000 e 15.000 usd/day, mentre il fronthaul paga oggi circa 26/27.000 dollari. Sul periodo si è riscontrato un certo interesse per brevi periodi e in tal merito si riporta la Mv *Altair* (74.000 dwt del 2001) fissata venerdì per 4/6 mesi a 16.500 dollari al giorno conto GMI e consegna metà Marzo in N.Cina. Situazione molto simile anche per le più piccole **Handymax/Supramax**, con l'Atlantico sostenuto da diversi carichi nuovi in Sud America prevalentemente con destinazione Far East da metà marzo in avanti. Nel dettaglio, l'uscita dal Golfo per Cont / Med paga circa 24.000 usd al giorno (6.000 la rotta opposta), mentre il trip sul Far East per navi aperte in Mediterraneo oggi è intorno ai 22.000 usd. In Pacifico il mercato sembra essersi riassetato dopo la precedente settimana piuttosto frizzante, con navi che vengono fissate a circa 15.000 dollari per consegna S.Cina, caricazione Indonesia e riconsegna India, mentre l'uscita dall'India sulla Cina paga circa 17/17.500 dollari. Attività sul periodo pressoché limitata anche se si riportail fissato della Mv *Parnon* (56.000 dwt del 2011) aggiudicata da noleggiatori Hudson per un anno a usd 14.950 e consegna dal cantiere in Cina.

ALTRE NOTIZIE

Gli armatori di petroliere dovranno affrontare costi più alti per caricare ai porti della Libia, avendo gli assicuratori marittimi dichiarato la Libia zona di guerra con la possibilità di imporre un premio assicurativo aggiuntivo per gli armatori. Questo significa che tutti gli armatori dovranno notificare in anticipo ai loro assicuratori se intendono entrare in acque o porti libici. La produzione della Libia, terzo maggiore produttore africano risulta ridotta di due terzi, pari a circa un milione di barili al giorno, e lo stato di molti porti rimane incerto. Circa 634 Aframax, 97 Suezmax e 34 Panamax, oltre a sette VLCC, hanno caricato nel 2010 ai 12 terminali petroliferi della Libia. I noli per i trasporti di greggio dalla Libia ai porti dell'Europa nord-occidentale sono saliti nelle ultime due settimane a 67.000 dollari al giorno poiché gli armatori richiedono un premio. I maggiori premi di assicurazione non sono stati sino ad ora tanto alti da impedire i traffici petroliferi e verrebbero compresi nelle rate Worldscale concordate tra armatori e noleggiatori. Nel 2001 i premi rischi guerra erano intorno allo 0,5% del valore scafo. Per una VLCC di nuova costruzione che vale circa 100 milioni di dollari si tratterebbe di un premio di 500.000 dollari che su un carico di 2 milioni di barili equivale a 0,25 dollari a barile.

I prezzi del greggio che superano i 105 dollari a barile rappresentano una minaccia per la domanda globale di greggio nel 2011 oltre a deprimere i noli delle petroliere. Un rincaro del 10% abbassa la domanda mondiale di greggio dello 0,6%. Al contrario, una variazione dell'1% nella domanda o nella produzione di greggio vedrebbe salire o scendere i prezzi del 16%. In base alle stime della International Energy Agency, la domanda di greggio è prevista aumentare di 1,5 milioni di barili al giorno nel corrente anno per raggiungere 89,3 milioni b/g. Circa la metà di tutto il greggio prodotto a livello mondiale è trasportata da petroliere. Con prezzi del greggio a 105 dollari a barile e oltre, la domanda inizia a diminuire su base annua. In questo scenario, le tonnellate-miglia diminuirebbero e le previsioni della domanda di petroliere dovrebbero essere ridotte. I noli delle petroliere hanno toccato il minimo da otto anni nel 2009, dopo una contrazione della domanda per la prima volta in oltre due decenni, che ha ridotto i carichi di greggio in un periodo di consegne record di nuove petroliere. La domanda di greggio è aumentata del 3,4% nel 2010, ma la flotta è cresciuta al ritmo più rapido degli ultimi trent'anni. Secondo le previsioni, la flotta delle VLCC aumenterà del 4,4% nel 2011, dopo essere cresciuta del 6,2% nel 2010. I noli delle VLCC per il 2011 e 2012 sono stati rivisti al ribasso già due volte negli ultimi tre mesi e sono ora rispettivamente di 23.000 e 19.000 dollari al giorno, inferiori ai costi operativi che per le VLCC della Frontline, il maggiore armatore di VLCC, sono di 31.000 dollari al giorno.

La decisione del governo indiano di aumentare dal prossimo 1° aprile i diritti di esportazione sul minerale di ferro dal 5% al 20% ridurrà probabilmente i carichi di bulkcarrier Supramax per la Cina a partire dal secondo trimestre dell'anno, oltre ad incentivare gli acquisti delle acciaierie cinesi prima dell'entrata in vigore della nuova tassazione. La previsione dell'aumento aveva già fatto aumentare del 55% nell'ultimo mese i noli delle Supramax per i viaggi dalla costa orientale indiana alla Cina, da 11.500 dollari a 17.900 dollari al giorno. I prezzi del minerale che sono scesi a circa 185 dollari per tonnellata dal record di oltre 200 dollari di inizio aprile, molto probabilmente aumenteranno nuovamente. L'India è il terzo maggiore esportatore mondiale di minerale di ferro dopo Australia e Brasile, con un export di 100 milioni di tonnellate l'anno, per la maggior parte destinato alla Cina. Separatamente dall'aumento delle tasse federali sull'export di minerale di ferro, lo stato indiano di Karnataka aveva sospeso le esportazioni di minerale dallo scorso luglio. La decisione indiana farà riguadagnare all'Australia quote di mercato che aveva perso a favore dell'India.

Le importazioni di greggio della Cina potrebbero arrivare a 350 milioni di tonnellate, equivalenti a 6 milioni di barili al giorno, entro il 2015, a beneficio delle VLCC che operano su viaggi lunghi dal Medio Oriente, Africa occidentale e Sud America. Secondo un recente rapporto di analisti americani, la produzione interna cinese è prevista rimanere invariata a circa 200 milioni di tonnellate l'anno nel periodo 2011-2015, incentivando la crescita delle esportazioni da regioni chiave

produttrici di greggio. Le importazioni di greggio e olio combustibile dal Golfo mediorientale potrebbero aumentare di oltre il 60% rispetto ai livelli del 2009 superando 140 milioni di tonnellate entro il 2015. Questo corrisponde a 538 carichi aggiuntivi all'anno di VLCC. Nel 2010 i fissati di VLCC dal Golfo mediorientale sono stati 1.261 ma i volumi delle esportazioni dall'Africa occidentale per la Cina potrebbero aumentare di almeno il 50%, sempre entro il 2015. Il ritmo della crescita delle importazioni cinesi di greggio è previsto in media nel 4-5% annuo nei prossimi cinque anni. Nel 2010 le importazioni sono salite del 17,5% rispetto all'anno precedente ad un record di 4,79 milioni di barili al giorno facendo della Cina il secondo maggiore consumatore dopo gli Stati Uniti. Gli investimenti cinesi in progetti di ricerca petrolifera e nella raffinazione in Africa, Medio Oriente, Brasile e Venezuela potrebbero dare luogo a domanda aggiuntiva sia spot che a periodo per la flotta di petroliere da greggio. Sulla base delle tradizionali condizioni di *arbitrage* per il fueloil, i movimenti dalla regione dei Caraibi a Singapore, un centro chiave di rifornimento in Asia, potrebbero aumentare di 25 carichi per VLCC all'anno. Una proporzione maggiore di questi volumi di greggio verrebbe trasportata da VLCC poiché gli armatori di navi posizionate nella regione dell'Atlantico riducono i tempi di zavorra e aumentano i profitti nave prendendo carichi dal Sud America o dal West Africa per la Cina. La produzione interna di greggio della Cina ha raggiunto 190 milioni di tonnellate o 3,8 milioni b/g nel 2009, di poco inferiore al picco del 2008. Complessivamente, la domanda cinese di greggio è salita da 100 milioni di tonnellate o 2 milioni b/g nel 1990 a quasi 8 milioni di b/g o 400 milioni di tonnellate nel 2009. Medio Oriente ed Africa forniscono circa tre quarti delle importazioni cinesi di greggio. Nonostante il pesante orderbook di petroliere, le importazioni cinesi di greggio dovrebbero avere un impatto significativo sulla domanda di navi sostenendo le rate di nolo nel periodo in esame.

Una riduzione del 75% delle esportazioni di greggio della Libia per un periodo prolungato potrebbero risultare in una riduzione della domanda di petroliere base tonnellate-miglia del 5% circa nel corrente anno. Le esportazioni libiche sono stimate in 1,25 milioni di barili al giorno, per la maggior parte destinate a raffinerie italiane, tedesche, francesi spagnole ed altre in Europa, via pipeline o nave. Un'analisi dei potenziali cambiamenti dei traffici di greggio se tre quarti del greggio prodotto ed esportato dalla Libia fosse ritirato dal mercato, ipotizza un aumento delle esportazioni dall'Africa occidentale verso l'Europa nord-occidentale e il Mediterraneo mentre il previsto aumento dell'export dal Medio Oriente per coprire il deficit della produzione libica verrebbe destinato alle raffinerie asiatiche. L'Arabia Saudita avrebbe già aumentato la produzione di 700.000 b/g a 9 milioni di b/g per compensare la minore produzione della Libia. In base allo scenario ipotizzato, una riduzione del 75% vedrebbe 750.000 b/g di greggio libico sostituito da 600.000 b/g di greggio esportato da paesi dell'Africa occidentale e 150.000 b/g provenienti da altre fonti del Mediterraneo. Circa 450.000 b/g di produzione aggiuntiva del Medio Oriente potrebbe sostituire 300.000 b/g dal West Africa e

150.000 b/g dal Mediterraneo normalmente destinati alla Cina che verrebbero dirottati in base allo scenario. L'effetto netto vedrebbe le tonnellate-miglia delle Aframax ridotte da 1.346 miliardi a 1.315 miliardi. Per le VLCC le tonnellate-miglia salirebbero del 2,4% nel 2011 in confronto all'aumento del 5,1% in precedenza ipotizzato.

I noli delle petroliere per timecharter di uno e tre anni potrebbero toccare il minimo degli ultimi otto anni nel 2011 poiché il numero elevato di nuove navi annullerà gli effetti della migliorata domanda di greggio. Tre delle quattro principali classi di petroliere, Suezmax, Aframax e Panamax, che trasportano greggio o fueloil realizzeranno un modesto recupero dei noli nel corrente anno rispetto ai valori del 2010, ma insieme alle VLCC, che potrebbero vedere noli spot mediamente più bassi che nel 2010, tutte le categorie di petroliere registreranno noli a livelli inferiori alla media a lungo termine. Un miglioramento è previsto tra il 2010 e il 2015, ma non sarà superato il picco registrato dal 2004 al 2008 quando le VLCC realizzavano profitti di 92.000 dollari al giorno, quasi tre volte i livelli correnti. Il settore delle petroliere continuerà a registrare tempi difficili e gli armatori dovranno trovare modi innovativi per adattarsi a condizioni di mercato in evoluzione e massimizzare i profitti. I noli medi delle petroliere sono crollati ai minimi di 10 anni nel 2009 e 2010 quando la crisi finanziaria provocò una contrazione della domanda globale di greggio per la prima volta in 25 anni, mentre un numero record di navi, ordinate ai tempi del boom, arrivavano in mercato. Tuttavia, la domanda cinese di greggio importato da aree più lontane, in Medio Oriente, West Africa e Sud America, sarà di sostegno ai noli delle VLCC con un aumento notevole dal 2012. I noli timecharter per uno e tre anni, ora al livello più basso dal 2002, scenderanno ulteriormente per tutti e quattro i tipi di petroliere ma ritorneranno a salire nel 2014 e 2015. Le previsioni sono per un 36% dell'orderbook di VLCC posticipato nel 2011, ma la flotta aumenterà dalle 547 unità attuali a 695 entro il 2015. Una crescita anche maggiore è prevista per le Suezmax che aumenteranno nello stesso periodo del 30% da 381 a 487 unità. Nel 2012 la consegna di 62 Suezmax supererà il precedente record di 48 petroliere consegnate nel 2010.

Compagnie armatoriali quotate in borsa stanno perdendo centinaia di migliaia di dollari al giorno in mancati pagamenti di noli da parte della Korea Line in bancarotta, con la perdita maggiore per le 11 Supramax bulkcarrier della Eagle Bulk Shipping pari a circa 5,8 milioni di dollari al mese. I pagamenti dei noli sono stati sospesi dopo l'istanza di amministrazione controllata presentata dalla compagnia coreana nello scorso gennaio. Circa 11 compagnie registrate nelle Marshall Islands, ciascuna proprietaria di una singola Supramax della Eagle Bulk noleggiata per timecharter di otto o nove anni, sono tra i 91 creditori inseriti nella richiesta di amministrazione controllata. I noli delle Supramax variano da 18.400 a 18.850 dollari al giorno che fanno salire i mancati pagamenti a circa 192.000 dollari al giorno. Altre dieci compagnie quotate in borsa avevano stipulato contratti con la

Korea Line , tra cui Golden Ocean Shipping, DryShips, FreeSeas, Genco Shipping & Trading, Navios Maritime Holdings, Navios Corp., Paragon Shipping e Star Bulk Carriers. La Golden Ocean ha rifiutato di indicare la sua esposizione verso la Korea Line, ma dalla documentazione risulta che le Panamax *Golden Eminence* e *Golden Empress* del 2010 sono noleggiate sino a metà 2015 a noli di 26.600 dollari al giorno, circa 12.000 dollari in più del nolo del mercato spot, con una perdita per la compagnia armatrice di circa 1,6 milioni di dollari al mese. Circa 23 delle 71 navi legate a creditori della Korea Line, quasi tutte Handysize o Supramax, sono di proprietà di compagnie pubbliche. Quando sospese i pagamenti dei noli, la Korea Line aveva circa 150 navi a noleggio, dopo aver registrato perdite per quasi 800 milioni di dollari in due anni. L'azione del tribunale comporterà probabilmente pagamenti di noli più bassi per le navi a contratto a lungo termine. E' possibile, tuttavia, che i noli non vengano pagati per altri quattro mesi sino alla prima riunione dei creditori in programma per giugno. La maggior parte dei contratti riguarda navi di nuova costruzione consegnate nel 2010, meno di due anni dopo il collasso dei noli dei carichi secchi, i cui armatori avevano già perso milioni di dollari in contratti cancellati e consegne anticipate di navi a fine 2008 e inizio 2009.

Per l'industria marittima potrebbe presentarsi un costo aggiuntivo equipaggi di 120 milioni di dollari se verrà accettata la proposta presentata dalla International Transport Workers' Federation di estendere la zona di doppia retribuzione per i marittimi a rischio di attacchi di pirateria dal Golfo di Aden all'Oceano indiano. Una decisione simile era già stata presa nel 2008, quando un'area del Golfo di Aden era stata dichiarata zona ad alto rischio e ai marittimi era stato riconosciuto il diritto a ricevere un bonus del 100% sui loro stipendi base mentre la nave transitava nella zona a rischio. La ITF propone ora di estendere la zona a rischio delineandola a nord con il Canale di Suez sino a 10 gradi sud e 78 gradi est, pari a vari giorni di navigazione. L'accordo del 2008 prevedeva la doppia retribuzione per due giorni soltanto e rappresentava un costo per il settore armatoriale di circa 30-40 milioni di dollari l'anno, ma l'onere potrebbe triplicare dati i tempi di transito più lunghi, e riguardare 60.000 transiti all'anno di navi nella regione.

La Cina ha ridotto al 7% il suo obiettivo di crescita economica per i prossimi cinque anni, in confronto ad una recente espansione a doppia cifra, leggermente meno del precedente obiettivo del 7,5%, sebbene nel 2010 la Cina abbia superato questa crescita con il prodotto interno lordo aumentato del 10,3%. Le previsioni indicavano per il corrente anno una crescita del 9-9,5%, leggermente inferiore al 2010, tuttavia sempre superiore all'obiettivo rivisto. La revisione riflette gli sforzi del paese di controllare l'inflazione, oltre all'intenzione di limitare la dipendenza dalle esportazioni. E' stata anche affermata l'intenzione di permettere allo yuan cinese di rivalutarsi gradatamente nei confronti delle valute straniere per favorire i consumi interni piuttosto che le esportazioni, ma senza cambiamenti drammatici. Queste affermazioni del governo cinese, anche se la crescita effettiva è superiore agli obiettivi ufficiali, indicano che la domanda di materie prime di importazione

continuerà probabilmente a moderarsi. L'altra grande economia asiatica a forte espansione, l'India, prevede una crescita del 9% nel prossimo anno finanziario che inizierà ad aprile, segnando il ritorno al tasso precedente la crisi finanziaria internazionale. Il pil dell'India è aumentato dell'8,2% su base annua negli ultimi tre mesi del 2010, in confronto all'8,9% del precedente trimestre, ma anche l'India deve affrontare una importante sfida per una inflazione superiore all'8% che potrebbe portare a nuove restrizioni.

La piena occupazione dei cantieri di demolizione indiani ha permesso alla Cina di accaparrarsi navi da demolire pagando circa 450-465 dollari per tdl per quasi tutti i tipi di navi. I cinesi hanno acquistato due Capesize di proprietà della compagnia brasiliana Vale costruite nel 1986 rispettivamente per 476 e 466 dollari per tdl. Ciascuna delle due navi ha a bordo circa 800 tonnellate di bunker. La vasta quantità di navi in arrivo ad Alang ha fatto svanire l'entusiasmo degli indiani che hanno offerto per le bulkcarrier prezzi più bassi di 40 dollari (circa 470 per tdl), ma anche i demolitori cinesi sono vicini alla piena capacità. Nella settimana, tre navi sono state vendute a demolitori cinesi, in confronto a una in India, due in Pakistan e nessuna in Bangladesh. I demolitori cinesi hanno acquistato 14 navi da demolire dall'inizio dell'anno in confronto a 81 navi per l'India, su un totale di 124 navi vendute dall'inizio dell'anno. L'India ha acquistato navi che normalmente sarebbero state prese dal Bangladesh, i cui cantieri sono chiusi da un anno, e poiché la Cina sta offrendo ottimi prezzi, il Pakistan dovrà alzare il gioco se vorrà competere.