



Genova, 14 Marzo 2011

No. 1469

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 10 (7/11 Marzo 2011)

CISTERNE

I noli delle **VLCC** (oltre 200.000 dwt) hanno superato l'equivalente timecharter di 30.000 dollari al giorno sulla rotta dal Medio Oriente all'Asia. Le major petrolifere si sono affrettate a noleggiare navi per caricazione nella terza settimana di marzo portando eccitazione in mercato. Il nuovo livello di profitto è significativo, essendo quello a cui la Frontline, maggiore compagnia armatrice di VLCC, pareggia i costi. I noli si sono attestati a Ws 70 pari a 32.089 dollari al giorno, da Ws 58,97 o 13.950 dollari al giorno il 25 febbraio scorso, meno della metà necessaria per pareggiare i costi. Otto VLCC sono state noleggiate per viaggi dal Medio Oriente all'Asia martedì 8 marzo, due in più della media giornaliera di sei fissati per destinazioni sia orientali che occidentali. Si prevede che viaggi dal Medio Oriente alla Cina verranno fissati a noli anche più alti, pari a circa 40.000 dollari. La disponibilità di navi è a buoni livelli ma sarebbe da escludere un balzo dei noli, ma un aumento graduale anche perché i noleggiatori continuano ad avere un discreto controllo della situazione. I noli delle **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) dal West Africa hanno toccato il livello di Ws 110 ma si stanno indebolendo a causa di una riduzione della domanda e di una maggiore presenza di navi. In Mar Nero-Mediterraneo i noli hanno raggiunto il massimo da nove mesi di 57.000 dollari al giorno equivalenti timecharter ma potrebbero diminuire in linea con quanto avviene per le Aframax sullo stesso mercato. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) hanno infranto la barriera dei 100.000 dollari al giorno per la prima volta in oltre 19 mesi, e la compagnia russa Gazprom ha fissato una nave con classe ghiacci per un carico dal porto di Primorsk per l'Europa nord-occidentale. La domanda ridotta e il gran numero di navi di nuova costruzione aveva fatto diminuire i noli per le petroliere da greggio per gran parte del 2009 e 2010. La mancanza di navi con classe ghiacci nella regione del Baltico manterrà probabilmente i noli a livelli elevati nei prossimi giorni. Tuttavia, al rialzo nel Baltico ha fatto riscontro un calo in Mediterraneo. I noli dalla Libia, che erano aumentati la settimana scorsa a Ws 215 o circa 70.000 dollari al giorno, sono scesi a Ws 140 o 27.000 dollari al giorno con nuove contrazioni in vista per la scarsa disponibilità di carichi. Un certo numero di fissati dalla Libia è stato cancellato anche se i porti rimangono operativi, e queste navi si sono aggiunte alle altre in mercato. Forti recuperi anche nei Caraibi dove i noli delle Aframax sono saliti da Ws 130 a Ws 187,5 che corrisponde a 48.500 dollari al giorno per un viaggio verso il Golfo americano. Le **Product Tanker pulite** hanno registrato un'attività più moderata in Atlantico, con i noli delle Medium Range (25.000-50.000 dwt) stabilizzati intorno a Ws 200 per i viaggi da UK Cont. alla costa atlantica americana con 37.000 tonn., e una tendenza all'indebolimento. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) si sono rafforzate per i viaggi dal Baltico alla costa atlantica americana con noli di Ws 160 per 60.000 tonn. di carico. Per effetto di un aumento delle esportazioni verso l'America Latina e un mercato transatlantico sostenuto, i noli dai Caraibi per la costa atlantica americana sono saliti a Ws 190 per 38.000 tonn. e anche i carichi di ritorno dal Golfo americano per UK Cont. Med. si sono rafforzati a Ws 120 sempre per 38.000 tonn. L'attività in Mediterraneo è costante ma i noli hanno raggiunto il picco e stanno scendendo al di sotto di Ws 200 per 30.000 tonn. I mercati ad est di Suez non mostrano grossi cambiamenti. Le Large Range 1 sono state fissate a Ws 120 dal Medio Oriente al Far East con 55.000 tonn. mentre le LR2 (80.000-120.000 dwt) hanno ottenuto noli di Ws 102,5 per 75.000 tonn. sugli stessi viaggi. La tendenza del mercato è positiva e dovrebbe rimanere stabile. Carichi di jet-fuel da 65.000 tonn. dal Medio Oriente a UK Cont. sono stati coperti a 1,8 milioni di dollari lumpsum. Le Medium Range sono state fissate da Singapore al Giappone a Ws 125 con 30.000 tonn. mentre per i viaggi dal Medio

Oriente al Giappone le stesse navi hanno ottenuto noli di Ws 130 per 35.000 tonn. di carico.

CARICO SECCO

Per le **Capesize** (oltre 80.000 dwt) la settimana è testimone di una ripresa dei noli con la rata media TC che passa da 5270 a usd 10507 anche se non si ha ancora idea se questo trend continuerà ancora per tanto in quanto mancano dalla scena alcune navi che torneranno presto in mercato. In Atlantico il transatlantic round voyage riporta 12000 dollari mentre il Tubarao-Quingdao vede 20 usd pmt. In Pacifico si riscontra più attività anche per via della richiesta di tonnellaggio spot da parte delle miniere australiane con fissati sugli 8/8,50 usd per W Australia RV. Il Pacific round voyage è sui 9500 usd mentre il tripback rimane in negativo. Il periodo riporta un fissato di un anno a 16500 usd anche se gli armatori non sono ancora molto disponibili nel fissare su questi livelli preferendo osservare il mercato del prossimo periodo. Per le **Panamax** (60.000-80.000 dwt) il mercato appare abbastanza fermo e a rilento rispetto alla settimana passata. Il transatlantic round voyage è sui 17000 usd mentre un'attività maggiore si ha da ECS America per il Far East con livelli abbastanza stabili, Bunge sembra aver fissato più navi dal Sud America a circa 27000 usd al giorno + 800000 usd di bb. In Pacifico si vedono livelli sui 19/20000 usd dop India e 18/19000 usd dop Sud Asia per trip con grano via Sud America, ed essendo alta la richiesta per questi stem ne ha tratto beneficio anche il periodo breve. Resta ancora il dubbio di come il mercato reagirà all'arrivo di 26 Panamax rilasciate da KLine, come si attende la reazione al disastro ambientale accaduto in Giappone, secondo maggiore importatore per le merci alla rinfusa nel settore carico secco. Per le **Handysize e Supramax** (10.000-60.000 dwt) i livelli sono in aumento per via della disponibilità di stem, destando interesse soprattutto i carichi da Nord e EC S America anche per navi aperte in Med/Continente. Il Usg Med è sui 25000 usd mentre il Med Usg vede 6000 usd. Dal Continente si vedono parecchi carichi di scrap anche se gli armatori non sono molto propensi nel riposizionarsi in Med. Il Pacific round voyage rimane sui 16000 dollari nonostante le navi di KLine in mercato, il trip back è sui 10000 usd mentre il fronthaul è sopra i 21000 usd. Il periodo è ancora abbastanza attivo anche se i noleggiatori resistono nel pagare noli più alti. La *Navios Meridian* (50.000 Dwt) dely Tokoyama ottiene 15000 dollari per 1 anno redely ww.

ALTRE NOTIZIE

Il devastante terremoto in Giappone e lo tsunami che ne è seguito hanno distrutto o danneggiato un numero ancora imprecisato di acciaierie, raffinerie e impianti elettrici. Almeno cinque acciaierie delle più importanti sono inattive e le stime iniziali fanno ritenere che potrebbero rimanere chiuse per un periodo sino a sei mesi con un calo della domanda di minerale di ferro di almeno 20 milioni di tonnellate. E' probabile che i noli per le bulkcarrier Capesize, le più usate per i traffici asiatici di minerale, diminuiranno poiché le acciaierie useranno meno minerale. In un mercato in cui i noli spot sono aumentati mediamente del 90% in meno di una settimana, la cancellazione del miglioramento farà venir meno la fiducia del mercato. Lo tsunami ha spazzato via la maggior parte delle scorte delle centrali alimentate a carbone. Le Panamax, le più popolari nei trasporti di carbone, continueranno ad avere una performance migliore delle Capesize se gli impianti nucleari del Giappone rimarranno fuori uso per un periodo prolungato e il

Giappone dovrà usare più carbone termico per produrre energia elettrica a beneficio dei noli delle Panamax. Il Giappone ha scarse risorse naturali e importa via mare su larga scala materie prime come minerale, carbone e greggio. Lo scorso anno ha importato 130 milioni di tonnellate di minerale di ferro, collocandosi al secondo posto dopo la Cina, e per il corrente anno le proiezioni sono di 137,4 milioni di tonnellate. Per quanto riguarda il carbone, sia per acciaieria che per la produzione di energia elettrica, le importazioni sono state rispettivamente di 76,8 e 120,9 milioni di tonnellate. Le importazioni di greggio hanno raggiunto nel 2010 mediamente 3,91 milioni di barili al giorno.

L'incertezza sulla direzione che prenderanno i prezzi del greggio continua ad allarmare l'industria marittima. Una proiezione del costo del bunker 380 cSt quando il greggio varia da 100 a 200 dollari al barile, ha evidenziato che sulla base di un prezzo di 100 dollari a barile per il greggio Brent, il bunker costerebbe 573,50 dollari per tonnellata con un aumento approssimativo di 100 dollari per tonnellata per ogni 20 dollari a barile di aumento del greggio. Questo porterebbe ad un prezzo del bunker di 1.122,43 dollari per tonnellata se il Brent costasse 200 dollari a barile. E' inevitabile che un rincaro del greggio porti ad un aumento del costo del bunker, e un prezzo superiore a 1.000 dollari per tonnellata è motivo di preoccupazione. Attualmente, per una petroliera VLCC, il costo del bunker è di circa 57.000 dollari al giorno. Se il greggio aumentasse a 140 dollari a barile e il bunker intorno a 800 dollari per tonnellata, il costo salirebbe a circa 70.000 dollari al giorno. Con un prezzo del greggio di 200 dollari, il costo sarebbe di 98.000 dollari al giorno, ipotizzando un prezzo del bunker di 1.125 dollari circa per tonnellata. In questo scenario, un nolo di Ws 82,5 sarebbe necessario per una VLCC su un viaggio dal Medio Oriente all'Asia solo per coprire i costi operativi. Naturalmente questo presuppone una velocità normale, non quella ridotta che molti armatori hanno messo in atto per risparmiare sul costo del bunker.

Un aumento di 500.000 barili al giorno di greggio di produzione mediorientale nel corrente anno potrà più che compensare la crescita della flotta di VLCC di circa sei nuove unità ogni mese. La previsione fa seguito alle pressioni sull'Opec affinché aumenti la produzione nel corrente anno per mettere un freno ai crescenti prezzi del greggio. Un aumento di 500.000 barili al giorno corrisponde a 91 carichi di VLCC e potrebbe far salire i profitti di queste navi di almeno 12.000 dollari al giorno. Inoltre, le maggiori forniture potrebbero creare un *contango* più pronunciato e far tornare di attualità lo stoccaggio galleggiante, oltre a ridurre l'offerta di navi e di conseguenza mandando i noli ai livelli della prima metà del 2010. Considerato che i prezzi del greggio di solito non aumentano durante i mesi invernali ma piuttosto durante l'estate, un tale sviluppo non è del tutto inverosimile. Sono spesso gli avvenimenti imprevisti che danno luogo ad un mercato migliore e questo potrebbe derivare da prezzi del greggio superiori a 100 dollari a barile e dall'aumento di produzione dell'Arabia Saudita. Il paese mediorientale controlla la maggior parte della capacità di produzione di riserva dell'Opec e ha già in

precedenza aumentato la produzione per contenere l'aumento dei prezzi del greggio ed evitare l'impatto dannoso sulla crescita economica mondiale.

I ghiacci nel Baltico e la rivolta in Libia potrebbero rivelarsi importanti per far uscire dalla recessione il mercato delle petroliere. La domanda di Aframax con classe ghiacci nel Baltico ha fatto quasi esaurire la disponibilità di queste navi facendo aumentare i noli, mentre le incertezze che riguardano la Libia fanno prevedere cambiamenti nei modelli di traffico che potrebbero far aumentare i profitti di Suezmax e VLCC. Il mercato del Baltico per le Aframax con classe ghiacci è il più remunerativo al momento con noli che hanno superato la barriera di 100.000 dollari al giorno. Si tratta di un nolo tre volte superiore a quello di una VLCC nei traffici dal Golfo Arabo al Far East. Una stagione invernale particolarmente rigida nella regione del Baltico ha fatto anche aumentare la domanda di combustibile per riscaldamento oltre che per la produzione di energia elettrica. Questo ha avuto effetti positivi anche sulle Aframax senza classe ghiacci in Nord Europa e in Mediterraneo con profitti intorno a 55.000 dollari al giorno. Tuttavia, con il recedere dei ghiacci, anche l'impressionante aumento dei noli avrà fine. Ma, a parte il fattore Baltico, benefici per le petroliere potrebbero derivare anche dalla rivolta in Libia, e la riduzione delle esportazioni di greggio libico potrebbe non rappresentare una cattiva notizia per il mercato. Il greggio della Libia è di tipo leggero, molto simile a quello del West Africa, e questa regione potrebbe sostituirsi alla Libia per le forniture all'Europa. Poiché la maggior parte dei carichi verso l'Europa è trasportata da Suezmax, ne potrebbe risentire la domanda di VLCC impegnate nei trasporti di greggio dal West Africa alla Cina, Corea del Sud e Giappone. L'aumentata produzione mediorientale potrebbe essere in parte destinata al Far East per compensare la caduta delle esportazioni dal West Africa, ma anche agli Stati Uniti che stanno aumentando la capacità delle raffinerie nazionali.

La compagnia russa Transneft, monopolista degli oleodotti russi, ha reso noto di aver dirottato le consegne di greggio da Primorsk verso il Mar Nero per il ghiaccio di spessore eccezionale che ha bloccato il porto russo sul Baltico. Le interruzioni delle esportazioni russe si aggiungono alle preoccupazioni dei mercati sulla stabilità delle consegne dal Medio Oriente e dal Nord Africa dopo la completa perdita delle esportazioni dalla Libia a causa della rivolta. Più di 100 navi, tra cui molte con a bordo greggio e prodotti raffinati, sono rimaste bloccate dai ghiacci ai porti russi questa settimana mentre le autorità devono fronteggiare le peggiori condizioni meteo dal 2003. Anche se la situazione a Primorsk si risolverà, non vi saranno petroliere sufficienti per caricare alla fine di marzo. I ritardi coinvolgono carichi di greggio, gasolio e nafta tra gli altri prodotti. Circa 14 petroliere sono bloccate al porto di Primorsk dopo aver caricato per la scarsa disponibilità di rompighiaccio.

La Korea Line ha iniziato ad inviare avvisi di conclusione anticipata di contratti a periodo per alcune delle bulkcarrier che aveva noleggiato. Non si conosce ancora

il numero esatto di armatori contattati dalla compagnia coreana, ma per ora tre armatori greci, Paragon Shipping, Star Bulk e Newlead Holdings hanno confermato di aver ricevuto l'avviso di conclusione con effetto immediato dei contratti di noleggio. Il noleggio della Panamax *Pearl Seas* della Paragon Shipping doveva decorrere sino al prossimo agosto al nolo di 37.300 dollari al giorno con l'opzione di una estensione per ulteriori due anni a 32.500 dollari al giorno. La Paragon non ha ricevuto pagamenti da metà febbraio. La Star Bulk Carriers ha ricevuto l'avviso per la Supramax *Star Gamma* che era noleggiata sino a dicembre al nolo di 38.000 dollari al giorno. A differenza delle navi della Paragon e della Star Bulk, fissate a noli più che doppi rispetto al mercato corrente, la Newlead Holdings non riceveva un nolo elevato per la sua Handysize *Newlead Prosperity* noleggiata a 12.936 dollari al giorno sino al terzo trimestre 2017. Mentre armatori come Paragon, Star Bulk e Golden Ocean si sono impegnati per citare in giudizio la Korea Line, la Eagle Bulk Shipping che ha 10 navi noleggiate più tre nuove costruzioni in consegna nel 2011, tutte a 18.400 dollari al giorno, ha rivelato di aver raggiunto con la compagnia asiatica un accordo informale che prevede di lasciare invariati i timecharter mentre la Eagle Bulk noleggerà le navi sul mercato spot in attesa della riabilitazione della compagnia di Seoul. La Eagle Bulk era in credito con la Korea Line il 4 marzo scorso per 8,3 milioni di dollari.

I noli ai minimi potrebbero costringere gli armatori di bulkcarrier Capesize a demolire almeno 80 delle navi più vecchie nel corrente anno. L'indebolimento del mercato rende infatti più difficile per queste vecchie navi trovare impiego e fa aumentare l'incentivo per gli armatori ad inviarle ai centri di demolizione. In aggiunta, per 38 Capesize di 20 anni di età sta per scadere la visita di classe quinquennale e anche in questo caso gli armatori potrebbero scegliere di demolire le navi piuttosto che pagare per la revisione. Inoltre, i prezzi che gli armatori possono spuntare dai demolitori sono saliti a 470 dollari per tdl in Cina, un prezzo simile a quello pagato in India. I prezzi sono sostenuti da una forte domanda per ogni tipo di prodotti di acciaio. Circa 80 Capesize per 12 milioni dwt saranno destinate alla demolizione nel corrente anno, comprese quelle già vendute dall'inizio dell'anno che ammontano a 2 milioni dwt. Ma il totale potrebbe salire a 20 milioni dwt nel 2011 se i prezzi offerti rimarranno attraenti e il mercato delle Capesize resterà debole. La previsione per il corrente anno è superiore ai circa 5 milioni dwt di Capesize, Panamax, Handymax e Handysize demolite nel 2010, di cui 2,5 milioni dwt o 18 unità rappresentati da Capesize. Le demolizioni nel settore dei carichi secchi potrebbero raggiungere 33 milioni dwt nel 2011 poiché i noli mediamente di 15.000 dollari al giorno per le Capesize e 12.000 dollari al giorno per le Panamax dovrebbero rappresentare un incentivo ad eliminare vecchie navi piuttosto che farle viaggiare. A evidenziare quanto sia difficile realizzare un profitto per gli armatori di Capesize, basta pensare che il livello breakeven per una di queste navi è di circa 12.500 dollari al giorno. Circa 13,6 milioni dwt di Capesize o 88 navi, superano i 25 anni di età e sono chiaramente nella zona demolizione poiché le sollecitazioni limitano notevolmente la vita attiva dopo i 20 anni. Se si

comprendono anche le Capesize di 20 anni di età, circa 202 navi per 34,1 milioni dwt sono potenziali candidate alla demolizione. L'orderbook è pari al 50% della flotta esistente e la flotta globale delle Capesize comprende 1.188 unità pari a 213 milioni dwt che entro la fine dell'anno si espanderanno a 1.374 navi.

Le compagnie armatoriali di portarinfuse secche sono ora maggiormente a rischio di una riduzione della liquidità che in precedenti recessioni. Una nuova analisi appena pubblicata evidenzia come queste compagnie stiano esaurendo le riserve di cassa più rapidamente che in passato, e molte di quelle più piccole potrebbero essere costrette molto presto a vendere o demolire le loro navi per evitare perdite potenzialmente devastanti. La ricerca è stata inizialmente promossa da fornitori di bunker, preoccupati per il notevole aumento dei ritardi di pagamento nel mercato delle portarinfuse, e ha esaminato il cashflow da attività operative che ha rivelato lo stato sempre più precario del settore. Inoltre, l'indagine ha valutato l'impatto che i profitti più bassi hanno avuto sulla capacità delle compagnie armatoriali di far fronte all'onere degli interessi passivi, e hanno scoperto un rapporto molto più basso nel 2010 che non nel 2009 in termini di copertura del pagamento degli interessi. La conclusione dell'indagine è che armatori ed operatori di navi da carico secco non hanno risorse illimitate e esauriranno la liquidità durante il 2011 se i noli non miglioreranno significativamente.

La consegna della prima tranche di 12 delle 36 Very Large Ore Carrier in costruzione per la compagnia mineraria brasiliana Vale è in forte ritardo e solo metà dell'ordinativo verrà completato entro la fine del 2012. I cantieri Jiangsu Rongsheng sono in ritardo di almeno sei mesi sui programmi di consegna di parte dell'ordinativo di 12 bulkcarrier giganti, per un valore complessivo di 1,6 miliardi di dollari assegnato da Vale nel luglio 2008. Un portavoce del cantiere costruttore ha reso noto che le prime Chinamax non saranno pronte prima di agosto, sei mesi dopo la data concordata, e cinque o sei VLOC verranno consegnate entro la fine del 2012. In origine, l'ordinativo prevedeva che 12 navi dovessero essere completate entro il 2012. La società di classifica per le navi in costruzione, Det Norske Veritas, ha dichiarato che ritardi anche maggiori sono molto probabili. Un cantiere sudcoreano dovrebbe consegnare la prima bulkcarrier da 400.000 dwt nel prossimo novembre, prima delle navi della Rongsheng. La DNV classificherà anche otto VLOC da 400.000 dwt ordinate presso i cantieri STX Shipbuilding nel novembre 2009 dalla STX Pan Ocean, a sette mesi di distanza dall'ordinazione di Vale per 12 navi Chinamax con la Rongsheng. I ritardi alleviano solo in parte le preoccupazioni per l'eccesso di bulkcarrier superiori a 150.000 dwt nel 2011, poiché la situazione rimane estremamente seria per la flotta delle Capesize. Circa 95 delle 535 bulkcarrier superiori ai 150.000 dwt in ordinazione presso cantieri asiatici superano i 250.000 dwt e i ritardi dei cantieri Rongsheng rappresentano circa cinque delle 30 VLOC in programma per consegna nel corrente anno.