



Genova, 28 Marzo 2011

No. 1471

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 12 (21/25 Marzo 2011)

CISTERNE

Le **VLCC** (oltre 200.000 dwt) hanno avuto una settimana di discreta attività dal Medio Oriente, ma i noli hanno proseguito in una lenta ma costante diminuzione, e gli sforzi degli armatori di mantenerli al di sopra di Ws 60 o 18.000 dollari al giorno, non avranno probabilmente risultato poiché i noleggiatori sembrano intenzionati a farli scendere al di sotto di questo valore. Nei mercati occidentali, la presenza di navi rimane limitata ma, a causa del rallentamento della domanda, gli armatori non sono riusciti per ora a modificare a loro favore il mercato. Per i viaggi dal West Africa al Golfo americano, le VLCC sono state fissate intorno a Ws 71 pari a 36.500 dollari al giorno. Dopo aver mantenuto per quattro settimane l'equivalente timecharter di circa 30.000 dollari al giorno, i noli delle **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) sulla rotta di riferimento dal West Africa agli Stati Uniti potrebbero diminuire nei prossimi giorni. Un aumento delle VLCC libere in Atlantico dai precedenti noleggi, ha iniziato a pesare sul mercato verso la fine della settimana e ci si aspetta uno slittamento verso il basso. In aggiunta, molte delle Suezmax noleggiate in febbraio per carichi di inizio marzo, stanno scaricando e saranno nuovamente alla ricerca di impiego. I noli per questi viaggi sono rimasti intorno a Ws 110 pari a 34.120 dollari al giorno. Anche in Mediterraneo-Mar Nero i bei tempi sono finiti e i profitti continuano a scendere. Le Suezmax sono state fissate dal Mar Nero a Ws 115 o 37.838 dollari al giorno, da un recente massimo di Ws 144 e 57.000 dollari. L'eccesso di navi in Atlantico potrebbe essere assorbito dal notevole numero di carichi di fueloil diretti all'Asia dal Nord Europa, probabilmente per effetto della maggiore domanda del Giappone. Una Suezmax è stata fissata per questo traffico al nolo lumpsum di 3,8 milioni di dollari. I noli delle **Aframax** (80.000-125.000 dwt) in Mediterraneo sono più che triplicati a inizio settimana da 5.400 dollari al giorno o Ws 95, a 21.850 dollari o Ws 132,5. La situazione eccezionale dei ghiacci nel Baltico ha mantenuto i noli nelle ultime settimane a livelli che non si vedevano da anni, pari a un profitto di oltre 100.000 dollari al giorno. Tuttavia, in chiusura di settimana i noli sono scesi bruscamente ad un equivalente di 26.500 dollari. La situazione a Primorsk è incerta, ma altri porti del Baltico stanno tornando alla normalità e il mercato si sta ridimensionando. Il settore del Mare del Nord è piuttosto tranquillo e i noli stanno ritornando a Ws 100. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, si è aperta, per i traffici dal Nord Europa agli Stati Uniti, una opportunità di *arbitrage*, in cui i prodotti petroliferi vengono acquistati in un mercato e venduti in un altro a prezzi più alti, con una corsa dei trader a noleggiare Medium Range (25.000-50.000 dwt) per approfittare dei prezzi più alti sul mercato americano. Gli Stati Uniti hanno un deficit di benzina di 5,3 milioni di barili che ha fatto salire il costo del prodotto e aumentare la domanda di trasporto. Il deficit è aumentato del 30% circa dall'inizio di marzo e i noli hanno chiuso la settimana a Ws 210 pari a circa 17.800 dollari al giorno. Vi è stata una minore attività nei trasporti di benzina dal Nord Europa al West Africa, ma dai Caraibi alla costa atlantica americana i noli sono saliti a Ws 202,5 pari a circa 20.000 dollari al giorno. Le Large Range 1 (45.000-80.000 dwt) e 2 (80.000-160.000 dwt) hanno mantenuto noli costanti per i carichi di nafta dall'Arabia Saudita al Giappone, rispettivamente di Ws 124,5 o circa 3.800 dollari al giorno e Ws 106,5 pari a 5.670 dollari al giorno.

ALTRE NOTIZIE

Gli operatori di bulkcarrier Capesize sino a 150.000 dwt ordinate a prezzi elevati dovranno affrontare sfide importanti in un prossimo futuro. Lo sostiene in un

recente rapporto, la banca tedesca DVB, con la previsione di una situazione di liquidità negativa e un surplus di circa 200 navi nel 2012. Almeno il 40% dell'orderbook corrente di 267 cosiddette "piccole Capesize" (83.500-150.000 dwt), sono state ordinate nel 2007 ad un prezzo medio di 71 milioni di dollari e altre 41 nel 2008 ad una media di 77 milioni di dollari. Gli armatori si trovano quindi con un patrimonio costoso e con previsioni di profitto in calo a 11.000 dollari al giorno nel 2012. Il livello di pareggio per le navi ordinate nel 2007 è di ben 39.000 dollari al giorno e si basa su un finanziamento al 100% su un periodo di otto anni al 4% e costi operativi di circa 8.000 dollari al giorno. Anche per le Capesize ordinate nel 2010 ad un prezzo medio di 46 milioni di dollari, il livello breakeven giornaliero è di 26.000 dollari. I prezzi di costruzione di queste bulkcarrier si sono praticamente dimezzati dal picco raggiunto nel 2008, da 77 milioni di dollari a 39 milioni nel 2010. Il valore corrente delle unità di cinque anni non sarà sostenibile mentre i noli continuano a scendere per l'eccesso di navi. Gli armatori hanno già subito una perdita del 58% del valore da 101 milioni di dollari nel 2008 a 42 milioni nel 2009, sebbene lo scorso anno si sia avuta una ripresa per la forte domanda. Anche se la crescita della domanda sarà robusta nei prossimi due anni, il brusco aumento nella disponibilità di navi creerà un surplus di piccole Capesize da 186 a 201 unità entro il 2012. Le demolizioni sono previste aumentare poiché i profitti non giustificheranno riparazioni costose, soste in bacino e visite di classe, ma questo sarà limitato dall'età media della flotta di soli 11 anni. L'età della demolizione dovrà diminuire ben al di sotto della media di 28 anni degli ultimi cinque anni, per avere un impatto significativo sulla disponibilità. Tenuto conto delle demolizioni, cancellazioni, slittamenti e posticipi, la flotta delle piccole Capesize è prevista espandersi del 15,6% nel 2011 a 461 unità e 49 milioni dwt e del 16% a 542 navi e 57 milioni dwt nel 2012. La principale materia prima trasportata dalle Capesize sino a 150.000 dwt è il carbone, seguito dal minerale di ferro e dal grano.

Secondo le previsioni di un noto ufficio di analisti e shipbroker norvegesi, il livello di utilizzazione per l'intera flotta mercantile è previsto in diminuzione anche nel corrente anno poiché un vasto numero di nuove costruzioni verrà consegnato dai cantieri asiatici. Nonostante una previsione di crescita della domanda dell'8% nel 2011 e della stessa percentuale per i prossimi anni, all'incirca lo stesso livello degli anni del boom, il problema è una debolezza del mercato unitamente ad un orderbook eccessivo per i mercati marittimi. Circa 59 milioni di tonnellate lorde di navi sono previste entrare in servizio nel corrente anno, in confronto a 43 milioni lo scorso anno e 35 milioni nel 2012, il tasso di utilizzazione per la flotta mercantile complessiva scenderà dall'85% del 2010 all'83% nel corrente anno per salire all'86% il prossimo anno. L'unica speranza è che vengano mantenuti i ritardi di consegna, che lo scorso anno hanno visto solo il 60% delle bulkcarrier e il 70% delle petroliere effettivamente consegnate. In tal caso, l'utilizzazione potrebbe rimanere all'85% nel corrente anno e salire al 90% nel 2013, lo stesso livello come nel periodo di boom del 2003-2008. Per le petroliere, nonostante un volume di produzione più alto da parte dell'Opec e rotte più lunghe, è difficile che una espansione della flotta del 7%

possa essere assorbita anche in uno scenario tendente al rialzo. Lo stesso vale per le bulkcarrier per le quali i traffici sono previsti in aumento del 6-7% e la congestione portuale invariata anche nel corrente anno. Nonostante queste note ottimistiche, le consegne di nuove costruzioni avranno il loro peso su questi fattori positivi. Con circa 140 milioni dwt di navi previste entrare in servizio nel corrente anno, e un'aspettativa di solo 15-20 milioni dwt di navi vendute per demolizione, la crescita della flotta raggiungerà il 14-15%.

I disordini in Libia porteranno miglioramenti per le petroliere VLCC e Suezmax a danno delle Aframax, per i cambiamenti dei modelli di traffico mentre le raffinerie europee cercano di coprire il deficit di 1,6 milioni di barili al giorno dovuto all'assenza della Libia. Alcuni armatori di Aframax hanno ottenuto un premio sui noli per caricare in Libia ma se questo traffico scomparirà completamente, le perdite per questi armatori potrebbero essere pesanti. Gran parte del greggio libico è esportato verso i Paesi del Mediterraneo centrale; la domanda esiste sempre e potrebbe aumentare ancora in aprile quando le raffinerie del bacino dell'Atlantico ritorneranno in attività dopo la manutenzione. L'Arabia Saudita ha creato due nuovi tipi di greggio ibridi per tentare di compensare la caduta, ma le raffinerie europee probabilmente si rivolgeranno al West Africa per il loro fabbisogno. Questo farà salire le tonnellate-migliaia ma, trattandosi di rotte più lunghe, non saranno a vantaggio delle Aframax che nel 2010 hanno trasportato il 60% dell'export libico. Lo scorso anno, la Cina ha ritirato il 10% del greggio prodotto dalla Libia e anche altri paesi asiatici hanno aumentato negli ultimi anni i loro approvvigionamenti. Le nazioni asiatiche non possono mettere un freno alla loro domanda di greggio, per cui se la Cina riceverà meno greggio dalla Libia e quello del West Africa sarà dirottato all'Europa, più rifornimenti alla Cina saranno coperti dall'Arabia Saudita a beneficio di VLCC e Suezmax.

L'emergenza nucleare in Giappone potrebbe portare ad un boom degli ordinativi di metaniere a beneficio soprattutto dei costruttori sudcoreani Hyundai e Samsung, secondo un rapporto della Mirae Asset Securities della Corea del Sud. La previsione è avvalorata dalla affiliata australiana dell'agenzia di rating Fitch che recentemente ha dichiarato che i settori australiani dell'export di carbone termico e gas naturale liquefatto sono in prima linea per soddisfare il fabbisogno di combustibile primario del Paese asiatico. Di conseguenza, i carichi spot di gas naturale potrebbero aumentare di almeno 9 milioni di tonnellate l'anno. Nel frattempo, la MISC della Malaysia, terzo maggiore armatore ed operatore mondiale di metaniere, in termini di capacità di gas, ha visto il suo titolo azionario toccare il massimo da 32 mesi alla borsa di Kuala Lumpur, dopo che la compagnia madre Petronas si è detta ottimista sulle prospettive per l'export verso il Giappone. Tra gli altri maggiori operatori del settore, figurano Qatargas, Mitsui OSK e NYK. I recenti disastrosi avvenimenti in Giappone potrebbero rappresentare una pietra miliare per la costruzione navale. Era già stato previsto un aumento della domanda di questo tipo di navi, dopo le nuove scoperte di giacimenti di gas, e con i progetti

del Qatar di aumentare la capacità di ulteriori 10 milioni di tonnellate rispetto al livello esistente di 77 milioni di tonnellate. Il Giappone sarà un importante obiettivo di mercato avendo consumato nel 2009 il 35% del gas naturale mondiale. La domanda di gas naturale come fonte di energia alternativa è destinata ad aumentare e potrebbe portare ad un ulteriore deficit di navi. Infatti, solo 10 nuove metaniere sono state ordinate a livello mondiale negli ultimi tre anni, in stridente contrasto con gli importanti orderbook per la maggior parte degli altri tipi di navi. I cantieri sudcoreani, compresi Hyundai Heavy Industries e Samsung, hanno costruito il 90% delle metaniere completate dal 2000. All'inizio di questo mese, risultavano in ordinazione 26 metaniere per una capacità complessiva di 3,6 milioni di metri cubi, che corrisponde al 7% soltanto della flotta globale, in confronto al 26% per le petroliere, il 29% delle portacontainer e il 49% delle bulkcarrier. Il prezzo di una nuova metaniera da 160.000 metri cubi è di circa 202 milioni di dollari, da un picco di 250 milioni di dollari del 2008.

Secondo un recente rapporto, i profitti derivanti dai trasporti di benzina dall'Europa verso gli Stati Uniti potrebbero aumentare del 24% nel secondo trimestre dell'anno, poiché le interruzioni delle importazioni giapponesi faranno dirottare carichi dall'Atlantico e aumentare la domanda di navi. Gli FFA saliranno a 14.000 dollari al giorno su questa rotta, da 11.252 dollari recentemente. Il terremoto e lo tsunami hanno imposto la chiusura di impianti che acquistavano nafta dall'Europa e le raffinerie europee dovranno trovare mercati alternativi che a loro volta faranno aumentare la domanda e i profitti per le navi in Atlantico, in un periodo in cui i guadagni nella maggior parte dei mercati marittimi sono in calo. E' molto probabile che si svilupperà in Europa un surplus di benzina o nafta o di entrambi, e le raffinerie vorranno esportare quanto più possibile verso i mercati americani per sostenere i margini interni. Gli impianti petrolchimici giapponesi usano la nafta per produrre etilene, un materiale utilizzato per la produzione della plastica, e il 22% circa della capacità è stato cancellato dal disastro dell'11 marzo. I carichi di nafta dall'Europa per l'Asia subiranno probabilmente un crollo del 78% a 100.000 tonnellate questo mese. Le previsioni per la nafta sono piuttosto negative poiché sei impianti petrolchimici sono fuori uso e buona parte dell'attività di produzione di Sony, Toyota e Toshiba è stata sospesa. Per le raffinerie europee, questo significa una eccedenza di nafta e un modo per superare il problema è quello di ricavarne benzina destinandola agli Stati Uniti, il maggiore mercato per questo carburante. La benzina costa a New York almeno il 6% in più che in Europa e lo spread è abbastanza ampio da permettere ai trader di realizzare un profitto. Più carichi significano maggiore domanda di product tanker Medium Range, le più usate su questa rotta.

La Cina spera che gli importanti investimenti in nuova capacità di produzione di minerale di ferro sia in territorio nazionale che all'estero metterà fine al dominio del mercato da parte delle grandi compagnie minerarie, come Vale, Rio Tinto e BHP Billiton. Questo potrebbe avere un impatto importante sui trasporti di minerale e

sulle strategie dei maggiori protagonisti. Con l'aumento della produzione nazionale e la diversificazione delle fonti di approvvigionamento, la Cina diventerà meno dipendente da questi tre grandi produttori. Secondo Mr. Wu Rongqing della China Mining Association, le riserve globali di minerale sono talmente ricche da poter soddisfare i consumi per i prossimi cento anni. Negli ultimi anni, la domanda cinese ha sorpassato la produzione interna e ha fatto aumentare la sua dipendenza dai tre maggiori produttori. Nonostante le importazioni cinesi siano leggermente diminuite nel 2010, i prezzi sono saliti del 61%. Mr. Wu ritiene che si passerà da una situazione di produzione carente a una eccedenza nel 2013 quando nuova capacità sarà disponibile. La Cina aumenterà la sua produzione di minerale grezzo a 1,5 miliardi di tonnellate entro il 2015, e quella di minerale semi-lavorato raggiungerà 760 milioni di tonnellate, riducendo la dipendenza dalle importazioni dal 63% nel 2010 al 42% nel 2015. In aggiunta a questo, la produzione controllata dalla Cina all'estero è destinata a più che raddoppiare a 200 milioni di tonnellate. Questo potrebbe avere conseguenze per il mercato globale del minerale, e i tre principali produttori mondiali perderanno in parte il controllo dei traffici principali verso la Cina. L'eccedenza di produzione farà scendere i prezzi e aumentare la domanda con un opportuno stimolo per i mercati dei carichi secchi, ma non sarà di beneficio per le compagnie minerarie che hanno optato di investire direttamente in navi.

Un piccolo numero di petroliere sarebbero disposte a caricare in Libia, nonostante l'imposizione da parte delle Nazioni Unite di una no-fly zone sul paese. Per quanto se ne sa, la Libia produce ancora circa 400.000 barili di greggio al giorno, in confronto a 1,6 milioni b/g prima della rivolta. Questo supera il consumo interno che è stimato in 270.000 b/g e sia il governo di Geddafi che la fazione ribelle stanno cercando di vendere il surplus per finanziare la lotta. Inoltre, caricare greggio in Libia è completamente legale e non vi è traccia di errore per gli armatori che fanno scalo in Libia. Secondo broker londinesi che non vogliono essere nominati, contratti di noleggio continuano ad essere conclusi, ma tutto viene tenuto riservato. L'unica cosa è che le navi di bandiera libica non sono gradite e alcune compagnie petrolifere rifiutano di noleggiarle. Ma anche la registrazione in Libia non è un impedimento all'accettazione da parte di alcuni noleggiatori con sede a Londra

Il settore delle bulkcarrier Panamax potrebbe registrare una ripresa dell'attività di demolizione se la media dei noli timecharter continuerà a fluttuare nel range di 16.000-18.000 dollari al giorno. La concomitanza di prezzi di demolizione in aumento e rate di nolo in caduta ha alla fine riportato gli armatori di Panamax sui mercati della demolizione. Dall'inizio dell'anno, 11 Panamax sono state vendute per demolizione, il numero più alto dal secondo trimestre 2009 con un guadagno medio per gli armatori di 450 dollari per tdl. Con il miglioramento dei noli nella seconda metà del 2009 e nel 2010, i volumi delle demolizioni di Panamax hanno segnato un calo notevole. Ma il numero crescente di nuove costruzioni in consegna da parte dei cantieri asiatici e le inondazioni in Australia che hanno ridotto il

volume dei carichi, hanno fatto nuovamente diminuire le rate di nolo. La ripresa dell'attività di demolizione fa ritenere che livelli di nolo di 16.000-18.000 dollari al giorno rappresentano una soglia sensibile che può convincere gli armatori delle navi più vecchie ad abbandonare il mercato dei noli. Tuttavia, con 276 navi in ordinazione per il 2011, che potrebbero scendere a circa 220 se si considerano ritardi e cancellazioni per un 20%, la demolizione continua ad avere un impatto relativamente ridotto sull'equilibrio del mercato. Ma non è solo la categoria delle Panamax a registrare volumi di demolizione in aumento dall'inizio dell'anno, in totale, 116 bulkcarrier sono state vendute per demolizione, quasi la metà delle 258 unità demolite lo scorso anno.

I cantieri cinesi stanno disperatamente tentando di alleggerire il numero di nuove costruzioni cancellate o ordinate su base speculativa, in particolare di Supramax (53.000-59.000 dwt). I responsabili di molti cantieri cinesi stanno girando il mondo nel tentativo di scaricare il naviglio indesiderato e tagliare le commissioni. L'aggressiva politica di marketing segna un cambiamento rispetto alla strategia precedente che faceva affidamento su una rete di broker sia in Cina che all'estero. La pratica è più comune per i cantieri con un numero elevato di Supramax in carnet, più facili da vendere rispetto alle navi più grandi. Nelle ultime settimane, si sono avuti vari resale, come quello da parte dell'australiana Oswal Group Global che ha venduto due navi da 57.000 dwt in ordinazione presso i cantieri Yangzhou Guoyu, insieme ad altre due consegnate dal cantiere lo scorso anno. Questi cantieri, istituiti nel 2007 all'inizio del boom, sono specializzati nella costruzione di Supramax con un totale di 11 navi da 57.000 dwt in carnet. A livello mondiale, sono circa 650 le navi di questo tipo in costruzione, prevalentemente presso cantieri cinesi e giapponesi. Mentre molti armatori sono in genere poco inclini ad ordinare Supramax, altri le preferiscono per la loro versatilità. Le compagnie statali cinesi sono state particolarmente attive negli ultimi anni, e questo potrebbe significare che Beijing riconosce che i cantieri nazionali sono sotto pressione in questo momento.

L'offerta di acquisto di Product Tanker è in aumento per la crescente domanda asiatica di prodotti petroliferi puliti, in particolare poiché alcune raffinerie giapponesi danneggiate dallo tsunami non sono in grado di produrre per il mercato interno. Tuttavia, le transazioni andate a buon fine sono limitate per la mancanza di product tanker in vendita. Una trattativa è in corso per una Medium Range di cinque anni ad un prezzo superiore ai 31 milioni di dollari, che rappresenta un rafforzamento dato che un anno fa una nave del 2006 di 45.800 dwt fu venduta dalla compagnia greca Prime Marine Management per 26,5 milioni di dollari ad altri armatori greci. Una vendita confermata è quella della *Cariad* di 45.632 dwt del 1996 venduta per 11 milioni di dollari.

