



Genova, 4 Aprile 2011
No. 1472

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 13 (28 Marzo/1° Aprile 2011) CISTERNE

I noli delle **VLCC** per i viaggi dal Golfo Arabo al Far East hanno perso il 30% in una settimana per la presenza di un numero di navi più che doppio, rispetto ai carichi per date 10-20 aprile, che ha consentito ai noleggiatori di spingere i noli al ribasso. Gli ultimi noleggi sono stati conclusi a WS 55 equivalente a circa 17.500 dollari al giorno, in confronto a Ws 61 e 25.500 dollari di una settimana fa. I cinesi della Unipecc hanno noleggiato nelle ultime due settimane più di dieci VLCC base contratto di trasporto dal Medio Oriente alla Cina. Alcuni armatori di navi disponibili nelle aree orientali potrebbero decidere di farle zavorrare verso l'Atlantico per cercare di ottenere profitti migliori, anche se in West Africa i noli stanno scendendo. Le **Suezmax** hanno registrato un indebolimento in tutte le aree di caricazione. Le navi presenti in West Africa per date di metà aprile sono aumentate notevolmente per la concorrenza da parte delle VLCC, che possono caricare un quantitativo doppio rispetto alle Suezmax e in tal modo sottraggono carichi a queste ultime. Gli ultimi fissati di Suezmax dal West Africa per il Golfo americano sono stati conclusi a Ws 88 o 20.477 dollari al giorno, dai precedenti Ws 110 e 35.000 dollari. Tuttavia, il discreto livello di attività in Atlantico dovrebbe portare ad una stabilizzazione dei noli. Anche il mercato del Mediterraneo-Mar Nero ha subito una correzione al ribasso per la minore domanda e l'aumento delle navi disponibili. Le **Aframax**, hanno registrato un calo precipitoso dei noli in Nord Europa, che a malapena raggiungono Ws 100 pari a circa 7.200 dollari al giorno, per la domanda ridotta e la presenza di molte navi. Anche nel Baltico, nonostante il persistere di ghiacci eccezionali, la domanda in calo ha fatto scendere i noli da un record di Ws 268 pari a 121.342 dollari al giorno, a Ws 135 o 37.915 dollari al giorno. Circa 170 navi sono bloccate nel Baltico e tre rompighiaccio lavorano per far entrare le navi a Primorsk. Anche il Mediterraneo registra un indebolimento anche se vi sono segnali di un inizio di ripresa. Fissati sono stati conclusi a Ws 100 che corrisponde a circa 8.000 dollari al giorno. Per le Aframax in attività ad est di Suez, i premi applicabili al Giappone si stanno estendendo anche ad altre aree come la Corea, ma la situazione potrebbe non durare. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, è proseguita l'attività sostenuta nell'area dell'Atlantico con i noli in costante ma lento aumento. La scarsità di navi in Continente ha spinto i noli delle Medium Range sino a Ws 225 per i viaggi verso la costa atlantica americana con 37.000 tonn. di carico. Le Large Range 1 hanno mantenuto noli stabili a Ws 155 per i viaggi dal Baltico agli Stati Uniti. Le Handysize hanno ottenuto noli di Ws 200 per i viaggi in Nord Europa. Dai Caraibi per la costa orientale americana i noli si sono rafforzati a Ws 210 per 38.000 tonn. e carichi di ritorno dal Golfo americano a UK Cont. Med. sono stati coperti a Ws 135 per 38.000 tonn. Anche ad est di Suez il mercato è stato relativamente fermo nella settimana, le navi si stanno diradando, e non si è ancora visto l'atteso recupero dei noli ma solo un lieve movimento al rialzo. Le Large Range 1 sono state fissate dal Golfo mediorientale al Giappone a Ws 130 per 55.000 tonn. di carico mentre le Large Range 2 hanno ottenuto per gli stessi viaggi con 75.000 tonn. noli di Ws 106,5. Carichi da 65.000 tonn. di jet-fuel dal Golfo mediorientale a UK Cont. sono stati coperti a 1,75 milioni di dollari lumpsum. Le Medium Range fissate da Singapore al Giappone con 30.000 tonn. hanno mantenuto noli di Ws 130 mentre quelle noleggiate dal Golfo mediorientale al Giappone hanno ottenuto noli intorno a Ws 132,5.

CARICO SECCO

Settimana piuttosto debole con il mercato statico e in discesa per alcuni size di riferimento come vedremo poco oltre. La Cina ha chiuso i battenti un giorno in anticipo per

festeggiare il "Qingming Festival" e riaprirà mercoledì 6 Aprile. Come sempre, le festività cinesi si fanno sentire sull'andamento del mercato e soprattutto sul volume di navi/carichi fissati in Pacifico. Per le **Capesize** l'indice BCI si è affermato venerdì a 1792 punti con la media delle principali rotte T/C a circa 10.550 dollari al giorno. Per round in Atlantico si ottengono circa 12.000 usd mentre in Pacifico i numeri sono sempre molto bassi, oggi a circa 7.300 dollari al giorno. La rotta di backhaul è sempre negativa, intorno a - 1.000 dollari, ed è stato riportato il fissato della nave *Mv Meredith Victory* (179.000 dwt del 2009) aperta in Cina e fissata per consegna Australia riconsegna Med a 1.000 usd al giorno. Sul periodo poca attività anche se qualche fissato per breve periodo è stato concluso. A tal proposito possiamo riportare la *Mv Rosco Maple* (179.764 dwt del 2010) fissata per 4/6 mesi a usd 13.750 al giorno base consegna pronta a Qingdao. Le **Panamax** hanno avuto una flessione di circa 1.000 dollari nell'arco della settimana e per entrambi i bacini di riferimento. L'indice BPI venerdì ha chiuso la settimana affermandosi a 1925 punti con la media delle rotte intorno a 15.400 dollari. I bacini Atlantico e Pacifico sono perlopiù paritetici con i noli intorno ai 15.500 dollari, mentre rimane il fronthaul la rotta più pagata oggi intorno a 25.000 usd al giorno. Discreta attività sul periodo ma solamente per una durata inferiore ai 6 mesi, mentre non si vedono navi fissate per periodi medio-lunghi superiori all'anno. Possiamo riportare la *Mv Rosco Lemon* (75.700 dwt del 2002) consegna Cina fissata per 4/6 mesi a 16.500 dollari al giorno da noleggiatori cinesi COSCO. Per quanto concerne le più piccole **Handymax/Supramax** la situazione è equivalente con un trend negativo per entrambi i bacini di riferimento. Sia in Atlantico che in Pacifico sono pochissimi i carichi nuovi mentre ci sono molte navi aperte nei prossimi 10 giorni; per dare numeri concreti sono circa 46 le navi aperte in nord Cina e 34 quelle nel sud-est Asiatico per le prossime 2 settimane. Con un occhio ai numeri l'uscita dal Golfo per Cont / Med paga circa 26.000 usd al giorno (5.500 la rotta opposta), mentre il trip sul Far East per navi aperte in Mediterraneo oggi è intorno ai 22.500 usd. In Pacifico invece la rotta sull'India con consegna sud Cina e caricazione Indonesia paga circa 16.200 dollari, mentre l'uscita dall'India (East coast) sulla Cina paga circa 15.000 dollari, un paio di migliaia in più per caricazione/consegna West coast. Qualche fissato in più per periodi medio lunghi per i quali riportiamo la *Mv Dai Shan Hai* (56.900 dwt del 2010) fissata con consegna Med. pronta per 3/5 mesi a usd 13.800 conto Lauritzen, mentre per l'anno riportiamo la *Mv Port Maubert* (53.000 dwt del 2008) per consegna US Gulf a 18.000 usd conto Sam Shipping. In Pacifico un breve periodo, circa 4/6 o 5/7 mesi, si conclude intorno a 16.000 usd soggetto posizione/consumi ecc.

ALTRE NOTIZIE

I valori delle navi stanno scendendo per effetto di vendite giudiziarie. Una bulkcarrier post-Panamax di nuova costruzione da 92.500 dwt è stata venduta a 35 milioni di dollari, quasi il 25% in meno di una gemella venduta tre mesi fa. La nave, costruita dai cantieri cinesi Jangsu New Yangzijiang, per conto degli armatori italiani D'Amato di Navigazione, era prevista in consegna in aprile e fa parte di una serie di circa sei navi. La transazione riflette non solo l'aumento delle pressioni sui valori delle navi poiché l'eccesso di disponibilità deprime i noli, ma anche la crescente riluttanza delle banche a sostenere armatori clienti e invece il desiderio di liberarsi di proprietà legate a ipoteche in default. La nave di D'Amato è stata venduta a 9 milioni di dollari in meno rispetto al prezzo che la Mercator pagò nel novembre 2010 per la *Benedetta D'Amato* delle stesse dimensioni e specifiche,

costruita dallo stesso cantiere. Un contratto per sette anni con la North China Shipping al nolo di 21.000 dollari al giorno ha rappresentato in questo caso un premio sul prezzo. Un'altra vendita forzata ha riguardato una Capesize del 2011 della fallita Korea Line acquistata dall'armatore greco Livanos per 55 milioni di dollari, in questo caso un prezzo leggermente inferiore ai 57 milioni di dollari quotati per un resale bulkcarrier di pronta disponibilità. I valori delle navi sono diminuiti negli ultimi cinque mesi sia per le navi da carico secco che per le petroliere, nonostante un aumento della domanda di materie prime poiché un gran numero di nuove unità stanno entrando in mercato e deprimono i noli. Le navi di grandi dimensioni hanno registrato il calo più drammatico, le VLCC di cinque anni sono scese, secondo le valutazioni del Baltic Exchange da 90,4 milioni di dollari di inizio ottobre 2010 agli 81,9 milioni di dollari correnti. Le Capesize sono scese da 55,3 milioni a 47,1 milioni di dollari nello stesso periodo.

Le gasiere impiegate per trasportare ammoniaca, usata nella produzione di fertilizzanti, dall'Ukraina agli Stati Uniti ottengono noli più alti per un anno di timecharter per effetto dell'aumento della domanda durante la stagione della semina in Nord America. I noli per un anno per le unità di medie dimensioni da 35.000 metri cubi sono saliti a circa 620.000 dollari al mese (20.400 dollari al giorno) da 540.000 dollari al mese a quest'epoca dello scorso anno. I prezzi hanno raggiunto i 500 dollari per tonnellata fob per i carichi dal porto ucraino di Yuzhny, nel Mar Nero, alla Florida negli Stati Uniti, il maggiore importatore a livello mondiale. Tuttavia, anche se i noli sono saliti, rimangono sempre inferiori ai livelli di inizio 2006 quando gli armatori potevano realizzare un profitto di oltre un milione di dollari al mese per l'aumentata domanda americana. L'aumento dei prezzi non è dovuto solo alla maggiore domanda americana ma anche alle interruzioni della produzione per manutenzione in Qatar e Malaysia, oltre che in Libia per i noti conflitti politici. L'ammoniaca è la seconda maggiore materia prima, come volume, trasportata dalle gasiere, con 19 milioni di tonnellate nel 2010, in confronto a 54 milioni di tonnellate di gas di petrolio (principalmente propano e butano) e circa 11 milioni di tonnellate di gas petrolchimici che rappresentano il terzo tipo di commodity trasportata da queste navi. La flotta globale comprende 255 LPG completamente refrigerate di capacità variante da 1.000 a 87.000 metri cubi.

La Intertanko, associazione degli armatori indipendenti di petroliere che raggruppa 250 armatori di 3.000 navi, ha chiesto alla Worldscale di incorporare i costi in aumento della pirateria nella struttura delle rate di nolo poiché la minaccia di dirottamenti e sequestri fa salire di decine di migliaia di dollari i costi dei viaggi attraverso l'Oceano Indiano. Gli armatori membri della Intertanko devono necessariamente far transitare le loro navi in quest'area per consegnare il greggio per conto dei noleggiatori, per cui dovrebbe essere prevista una suddivisione degli oneri. I singoli viaggi delle petroliere vengono fissati a rate di nolo calcolate e pubblicate dalla Worldscale, sulla base di una formula che copre costi fissi come diritti portuali e bunker e da cui è ricavato un ammontare in dollari al giorno. Ma

la Intertanko vorrebbe che la Worldscale formalizzasse i costi sostenuti dagli armatori di petroliere inserendoli nella Worldscale per compensare le spese del transito nelle aree infestate dai pirati. Circa 43 petroliere da greggio e 33 Product Tanker sono tra le 445 navi attaccate dai pirati nel 2010, e i pirati somali stanno estendendo il loro range di attacco con 27 navi e 639 membri di equipaggio tenuti in ostaggio in attesa del riscatto. I costi aggiuntivi comprendono le distanze extra percorse per evitare i pirati, i costi assicurativi, il pagamento di attrezzature di difesa anti-pirateria, che potrebbe comprendere guardie armate, e i compensi extra dell'equipaggio. Il comitato esecutivo di Intertanko e Worldscale si riunirà in maggio per discutere la proposta già presentata qualche tempo fa. La Worldscale non è stata molto positiva inizialmente, ma la situazione della pirateria non sta migliorando per cui il problema deve essere discusso nuovamente.

Il mercato dei carichi secchi dovrà affrontare un periodo lungo e doloroso prima di veder risalire i noli, se gli armatori non riusciranno a ridurre le dimensioni della flotta esistente. Dovrebbe essere incentivata la demolizione, approfittando dei prezzi interessanti offerti. I prossimi 12 mesi saranno cruciali e gli armatori, che siano venditori o compratori, dovranno prendere decisioni difficili. Il declino delle rate di nolo nell'ultimo trimestre del 2010 ha portato un significativo rallentamento nell'attività di compravendita, e con il numero di moderne navi usate che aumentano ogni giorno, gli acquirenti hanno molte candidate tra cui scegliere, col risultato che i prezzi potrebbero subire una correzione al ribasso. Per quanto riguarda le dimensioni della flotta, nel corrente anno sono previste in consegna 250 Capesize standard che per essere assorbite necessiteranno di un significativo aumento della domanda. Questo fa sorgere la domanda se l'India svilupperà le sue infrastrutture a sufficienza da avere un impatto sul mercato delle Capesize e se la domanda aggiuntiva deriverà da una diminuzione dei prezzi del minerale di ferro sufficiente a rendere non competitiva la produzione cinese. Anche nel settore delle Panamax, il 2011 sarà problematico dato il numero elevato di consegne, ma la concomitanza di ordinativi cancellati, demolizioni e domanda in crescita, potrebbe mantenere i profitti degli armatori a livelli accettabili. Lo scorso anno, non meno di 50 Panamax su 220 previste in consegna, quasi il 28%, furono cancellate, ma il 2011 si presenta come un anno degno di nota con 280 Panamax previste in consegna pari al 18% della flotta esistente. Lo scorso anno si è avuto il boom in un nuovo segmento (post-Panamax e baby Capesize da 83.000 a 120.000 dwt) poiché gli armatori intendevano aumentare i volumi di carico su certi traffici dove le Capesize sono escluse da pescaggi ridotti o installazioni inadeguate. Nel corrente anno, dovrebbero arrivare in mercato 170 di queste navi, pari al 63% della flotta esistente. Ma i profitti di queste navi ne hanno risentito nel 2009 e 2010, in confronto alle classiche Panamax. I caricatori non hanno per ora sentito il bisogno di adattare le dimensioni dei loro carichi a queste navi e tocca ora agli armatori dimostrare che l'offerta di navi può creare domanda.

Le compagnie di linea specializzate nel trasporto di autoveicoli sono in difficoltà poiché gli stock di automobili prodotte in Giappone si sono esauriti in quanto i fabbricanti stanno lavorando a ritmi ridotti e i fornitori di componenti hanno sospeso le forniture, col risultato che le navi che arrivano in Giappone non trovano nulla da caricare. A sua volta, questo creerà probabilmente una carenza di naviglio disponibile in maggio e giugno sui mercati europei ed americani, che esportano marchi come Mercedes, BMW e Volkswagen in Cina, dove la domanda di auto di lusso è in pieno boom. La grande incertezza è quanto questa situazione può durare e gli effetti che la strozzatura potrebbe avere nella restante parte dell'anno. Le tre maggiori compagnie di linea giapponesi, NYK, K Line e MOL, tutte con notevoli flotte di car carrier stanno studiando una soluzione al problema, una di queste potrebbe essere di far zavorrare le navi in Europa e negli Stati Uniti dopo che hanno scaricato, ma il costo del bunker ai livelli correnti appare troppo oneroso. Più probabilmente, per il momento, le navi dovranno aspettare nel Pacifico fin tanto che i fabbricanti di auto e le compagnie di linea non avranno un quadro più chiaro della situazione.

Il corrente anno potrebbe essere quello di una resa dei conti per le finanze di molte compagnie armatoriali poiché l'eccesso di capacità e fattori esterni stanno avendo i loro effetti. Un certo numero di compagnie armatoriali stanno esaurendo la liquidità e le banche sono state sino ad ora pazienti e disposte a tenerle a galla ma tutto questo sta diventando più difficile. Queste affermazioni sono state fatte da Mr. Peter Stokes, dirigente del settore marittimo della Lazard, durante un'assemblea dell'International Maritime Industries Forum che si è tenuta a Londra. Sino ad ora armatori e costruttori navali hanno cercato di cavarsi d'impaccio in qualche modo, ma il problema rimane. Tassi di interesse artificialmente bassi hanno mantenuto alto il valore delle navi, ma il problema per le compagnie armatoriali non è tanto la gestione del loro indebitamento, ma il finanziamento dei loro impegni sulle nuove costruzioni. La maggiore minaccia per il mondo armatoriale è rappresentata dall'eccesso di capacità strutturale dell'industria cantieristica mondiale. Questo è un problema molto serio poiché le nuove costruzioni appaiono a buon mercato rispetto alle unità di seconda mano e gli armatori sono tentati di piazzare ordinativi multipli di navi la cui consegna potrebbe avvenire quando, si spera, i mercati dei noli si saranno pienamente ripresi. Questa è una minaccia che l'industria armatoriale deve contrastare tramite l'autodisciplina. La minaccia esterna è che le banche potrebbero essere costrette a ristrutturare e ricapitalizzare, col risultato di un adeguamento degli assets al mercato e un aumento dei tassi di interesse.

La flotta mondiale di linea ha raggiunto per la prima volta i 15 milioni di teu di capacità, essendo più che raddoppiata in otto anni da una consistenza di 7 milioni di teu nell'aprile 2003. Complessivamente, 5.965 navi per un totale di 197 milioni dwt sono coinvolte nei traffici di linea e comprendono tutti i tipi di navi impegnate su questi traffici. Del totale, il 96,5% o 5.756 navi della flotta di linea è completamente cellulare per 14,5 milioni di teu, mentre il restante 3,5% è composto

da portacontainer non-cellulari, navi multipurpose in servizio di linea con capacità di trasporto container e ro-ro che trasportano anche container. Sono stati necessari solo dieci mesi per passare da una consistenza di 14 milioni di teu nel maggio 2010 ai 15 milioni di teu correnti mentre il precedente aumento da 13 milioni di teu a 14 milioni ha richiesto 17 mesi. L'intervallo maggiore per raggiungere i 14 milioni di teu è dipeso in gran parte dagli effetti della crisi del 2009, con posticipi di consegna e aumento delle demolizioni, e dalla eliminazione delle navi non-cellulari dai traffici di linea. L'espansione della flotta mondiale è coincisa con la crescita delle dimensioni delle portacontainer e di conseguenza le tonnellate deadweight per slot sono scese da 15,7 dwt per teu nel luglio 2001, quando la flotta ammontava a 6 milioni di teu e 94 milioni dwt, agli attuali 13,1 dwt per teu. La flotta comprende anche le navi che sono in disarmo che tuttavia si sono ridotte al livello più basso da oltre due anni. Sono ora solo 84 le navi inattive per 185.000 teu, un declino del 25% circa da febbraio quando 99 unità erano in disarmo. L'aumento della flotta si contrappone al continuo slittamento delle tariffe sulla maggior parte dei traffici, mentre le rate di nolo hanno continuato ad aumentare poiché gli operatori di navi di linea cercano di assicurarsi naviglio per soddisfare i nuovi servizi programmati per i prossimi mesi. Secondo recenti statistiche, solo poco più di 500.000 teu di capacità container è prevista in consegna tra aprile e la fine del corrente anno.

A dieci anni dalla vendita della sua ultima nave, la Cargill, gigante americano delle materie prime e uno dei maggiori noleggiatori del mondo nel settore dei carichi secchi, sarebbe intenzionata a compiere un rientro strategico nell'attività armatoriale se i prezzi delle navi continueranno a diminuire per effetto della massiccia eccedenza. Gert-Jan van den Akker, presidente della Cargill Ocean Transportation, ha reso noto di aver messo in atto strutture finanziarie ed armatoriali con due partner per investire nuovamente nel settore navale. Sebbene non sia stato reso noto in quali settori si concentrerà la Cargill, è probabile che il carico secco sarà l'obiettivo principale data la sua massiccia presenza nei noleggi di bulkcarrier di ogni capacità, dalle handysize alle Capesize. Se le giuste opportunità non si manifesteranno, è possibile che la Cargill non ritorni in un settore che ha lasciato nel 2001. Il gruppo Cargill è uno dei maggiori noleggiatori di navi da carico secco con un numero da 300 a 400 navi a timecharter in qualsiasi periodo che trasportano ogni anno circa 180 milioni di tonnellate di carico, di cui il 40% per la Cargill e il 60% per clienti esterni. Il nuovo approccio al mercato sarà da una diversa prospettiva, con l'intenzione di acquistare navi e tenerle per un dato numero di anni per poi rivenderle. Le navi trasporteranno carichi della Cargill, a meno che noli migliori non siano ottenibili sul mercato spot.