



Genova, 18 Aprile 2011

No. 1474

**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 15 (11 /15 Aprile 2011)

### CISTERNE

Solo una quindicina di fissati di **VLCC** sono stati conclusi dal Golfo mediorientale da lunedì a mercoledì, in confronto a 24 negli stessi giorni della settimana precedente. I noli continuano a rimanere al di sotto dei costi operativi, essendo scesi del 44% nelle ultime due settimane, da 12.321 dollari al giorno a 6.924 dollari al giorno, mentre per il Golfo americano sono arrivati a un valore negativo di 12.892 dollari il 5 aprile per risalire leggermente a meno 9.258 dollari a metà settimana. Solo cinque carichi resterebbero da fissare per aprile, sui 115 già fissati per caricazione nel mese, mentre le VLCC disponibili sono 41. Nella regione dell'Atlantico i noli sono diminuiti ulteriormente a causa delle navi in arrivo in zavorra dal Golfo mediorientale. Le VLCC sono state fissate dal West Africa per il Golfo americano a Ws 56, da Ws 60 della settimana precedente, che equivale a circa 18.000 dollari al giorno. Le **Suezmax** hanno chiuso la settimana con noli dal West Africa al Golfo americano a Ws 83 circa, o 15.660 dollari al giorno, con un leggero recupero sulla settimana precedente. Il miglioramento compensa appena il rincaro del bunker, senza profitto extra per gli armatori. Un aumento dell'attività potrebbe verificarsi la prossima settimana in previsione delle festività pasquali, tuttavia l'abbondante presenza di navi, comprese molte VLCC, dovrebbe mantenere invariati i noli. Di sostegno alle Suezmax, un certo numero di carichi sono emersi per viaggi attraverso l'Atlantico da aree di caricazione diverse dal West Africa, come il Baltico o la costa orientale del Regno Unito per il Golfo USA. Dall'inizio dell'anno, tra le 153 Suezmax fissate per questa destinazione, sette avevano caricato in Nord Europa, un numero comunque inferiore alle 26 unità riportate per caricazione in Mediterraneo e Nord Africa. Per i viaggi dal Mar Nero al Mediterraneo i noli sono rimasti invariati a Ws 81 circa con un equivalente timecharter di 7.000-8.000 dollari al giorno, e anche in quest'area non si prevedono grossi cambiamenti. Le **Aframax** hanno registrato un nuovo calo dei noli dal Baltico, dopo le previsioni che le navi con classe ghiacci potrebbero presto non essere più necessarie per caricare a Tallinn ed altri porti del Baltico bloccati dai ghiacci. I noli per i viaggi con 100.000 tonn. da Primorsk a Wilhelmshaven sono scesi a Ws 90, o anche meno, che corrisponde a circa 6.000 dollari al giorno, contro un picco di Ws 268 e 121.340 al giorno meno di un mese fa. Le previsioni sono tuttavia per una nuova possibile flessione. Anche in Mare del Nord i noli sono scesi a Ws 100 che equivale a 3.000-4.000 dollari al giorno e l'attività appare rallentata. L'area del Mediterraneo e Mar Nero risente di una mancanza di attività e di molta disponibilità di navi pronte. Alcuni fissati sono stati conclusi per viaggi inter-Med. intorno a Ws 85, equivalente a 3.000-4.000 dollari al giorno. L'unica certezza è che il costo crescente del bunker dovrebbe escludere un ulteriore declino dei noli. Dal Mar Nero per il Mediterraneo il nolo prevalente è stato di Ws 88 equivalente a meno 370 dollari al giorno. La regione dei Caraibi è stata più attiva con noli di Ws 130 circa (= 10.700 dollari al giorno) per il Golfo americano con la possibilità di un leggero rafforzamento. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, le Large Range 2 hanno ottenuto noli in aumento del 38% nella settimana per carichi da 75.000 tonnellate di nafta dal Medio Oriente al Giappone, dopo la riapertura di alcuni impianti petrolchimici. Noli di Ws 125 pari a 10.722 dollari al giorno sono stati pagati per questi viaggi, mentre le Large Range 1 che trasportano 55.000 tonn. sulla stessa rotta sono state fissate a Ws 133 pari a 3.538 dollari. Le raffinerie giapponesi sono ritornate alla piena attività, e questo aiuta la domanda, tuttavia i profitti di LR1 e 2 rimangono limitati ma è improbabile che possano scendere. In contrasto con l'attività e i noli in aumento ad est di Suez, nelle aree occidentali i noli delle Medium Range hanno accusato una caduta per effetto della mancanza di interesse dovuta al venir meno dell'arbitrage. I

profitti sono scesi del 22% sulla rotta dall'Europa nord-occidentale a New York da 16.528 dollari al giorno (Ws 209,3) il 6 aprile scorso a 12.859 dollari al giorno (Ws 191,2) la settimana scorsa. Questo ha avuto effetti negativi anche per i viaggi dai Caraibi per la costa atlantica americana, dove i noli hanno perso il 9% scendendo a Ws 190 o 15.715 dollari al giorno. Molto migliore per le MR il mercato del Mediterraneo per i traffici di gasolio e nafta dove i noli sono saliti da Ws 190 a Ws 198,5.

#### COMPRAVENDITA

Le notizie di maggior rilevanza della settimana trascorsa, riguardano diverse operazioni di finanziamento sul mercato pubblico da parte di alcune compagnie quotate in borsa; tali operazioni hanno la finalità precipua di permettere nuovi investimenti in naviglio ed, in secondo luogo, di ripianare parte degli impegni pregressi. Tra le altre, evidenziamo la *TORM* che ha in programma nella seconda metà del presente anno di raccogliere sul mercato circa 100 Mil. di USD, la *NewLead Holdings* la quale ha emesso obbligazioni sul mercato Norvegese rimborsabili entro il 2016 per un controvalore di circa 120 Mil. di USD, la *Eitzen Chemical* la quale ha privatamente venduto azioni per circa 55 Mil. di USD con finalità di sostenere adeguatamente la liquidità per i prossimi 18 mesi ed anche la *Box Ships Inc.* (sister company della *Paragon Shipping*) che ha ottenuto sul mercato intorno 132 Mil. di USD per procedere a diverse operazioni con le consociate di passaggi di proprietà di tonnellaggio nonchè per acquisire sul mercato nuovo tonnellaggio. Sul versante della compravendita, nonostante il mercato non sia tra i più favorevoli, l'elenco delle navi oggetto di compravendita è sempre piuttosto rilevante. Tra le altre, si segnala la vendita della *Panamax Bulker MV "RONDEAU"* (77.000 DWT - Costr. 2006 *NAMURA*) venduta da / a giapponesi per circa 33 Mil. di USD ed un T/C superiore all'anno molto al di sopra del mercato corrente, oppure la *Supramax MV "DARYA VISHNU"* (56.056 DWT - Costr. 2006 *MITSUI*) ceduta a compratori del Far East per un sostenuto 29,5 Mil. di USD. A quanto pare la *Panamax MV "MADDALENA D'AMATO"* (74.716 DWT - Costr. 2001 *Hudong*), nell'ambito delle cessioni che l'armatore deve affrontare per ripianare la situazione generale, è stata ceduta per un valore intorno a 26 Mil. di USD; questa vendita è stata conclusa in contemporanea con la cessione della *Product Carrier "FABRIZIA D'AMATO"* (40.081 DWT - Costr. 2004 *SHINA*) a compratori italiani per un valore intorno a 24,5 Mil. di USD. Demolizioni sempre sugli scudi con valori interessanti che, in media, si attestano sempre intorno a 500 USD per LDT.

#### ALTRE NOTIZIE

Una *VLCC* della *Shipping Corporation of India* è stata noleggiata alla *Indian Oil Corp.* per un anno al nolo di 27.750 dollari al giorno che rappresenta un aumento rispetto all'ultimo noleggio concluso. Infatti, a inizio marzo la *Shell* aveva fissato una nave simile per un anno timecharter a 25.000 dollari al giorno. Dall'inizio dell'anno, solo sei *VLCC* sono state fissate a timecharter, tra cui una dalla *Frontline* per due anni e altre tre unità per periodi più brevi inferiori ai 12 mesi. Il numero delle *VLCC* fissate dall'inizio dell'anno fa prevedere che i volumi visti nei tre anni precedenti non verranno raggiunti. Lo scorso anno, 32 *VLCC* furono fissate a timecharter, un numero inferiore ai 59 fissati del 2009 e ai 33 del 2008. Non sono molti gli armatori disposti ad impegnare navi a livelli inferiori ai 30.000 dollari al giorno. La *Frontline* di *John Fredriksen* ha annunciato un nolo breakeven di 34.500 dollari al giorno per il corrente anno per la sua flotta di *VLCC* che viene usato come

riferimento dagli altri armatori e shipbroker. Tuttavia, il nolo di 27.750 dollari al giorno concordato tra SCI e IOC è nettamente superiore ai noli correnti del mercato spot.

L'economia globale potrebbe risentire negativamente del rincaro del greggio, a quanto sostiene la International Energy Agency che nel suo rapporto mensile mantiene le sue precedenti previsioni della domanda globale di greggio per il corrente anno, pur avvertendo che prezzi superiori a 100 dollari a barile stanno iniziando a produrre effetti negativi. I consumi mondiali aumenteranno di 1,4 milioni di barili al giorno, o l'1,6% nel corrente anno ad una media di 89,4 milioni b/g. Dati preliminari segnalano già un rallentamento della domanda petrolifera, mentre le forniture globali si restringono poiché il conflitto in Libia riduce la capacità di produzione di riserva dei paesi dell'Opec. Dati di gennaio e febbraio indicano che il persistere di prezzi elevati potrebbero aver già iniziato ad intaccare la crescita della domanda. Esiste un rischio reale che un prezzo superiore a 100 dollari si rivelerà incompatibile per il proseguimento della ripresa economica. I rimedi più sicuri per i prezzi elevati potrebbero alla fine essere gli stessi prezzi alti. Dati recenti che riguardano la Cina, il secondo maggiore consumatore di greggio dopo gli Stati Uniti e motore di domanda tonnellate-miglia, indicano un incipiente rallentamento della crescita della domanda di greggio. L'Opec, responsabile per circa il 40% delle forniture globali ha una capacità effettiva di produzione di circa 3,9 milioni b/g ma questo livello è simile al sottile margine di flessibilità che ha contribuito a guidare il rincaro dei prezzi nell'ultimo decennio. Dati preliminari per marzo indicano che le forniture dell'Opec sono scese a 29,2 milioni b/g poiché i produttori non sono riusciti a compensare interamente le mancate forniture della Libia. Per ipotesi, se le forniture globali dovessero avvicinarsi ai livelli di marzo per il resto del 2011, le scorte dell'OCSE potrebbero scendere entro dicembre ai minimi degli ultimi cinque anni.

Con la produzione di greggio della Libia per il momento fuori mercato, i paesi europei cercano di reperire greggio altrove e, a sorpresa, l'Iran è il vincitore nel riassetto del mercato. La Libia esportava circa 1,6 milioni di barili di greggio alla settimana prima del conflitto, ma le sanzioni economiche e i danni alle infrastrutture hanno ridotto le esportazioni del paese a una quantitativo irrisorio. Le raffinerie dell'Europa meridionale, il maggiore mercato di esportazione per la Libia, hanno cercato di trovare altre fonti di rifornimento per sostituire il greggio libico e si sarebbero orientate verso una miscela di greggio saudita leggero e greggio iraniano più pesante. Il porto egiziano di Ain Sukhna è il punto focale di questo nuovo traffico europeo. Questo terminale del Mar Rosso alimenta direttamente l'oleodotto Sumed che permette alle petroliere dal Medio Oriente di trasferire il greggio verso il Mediterraneo senza passare dal Canale di Suez. Ain Sukhna ha visto aumentare il transito di Arab Light e Arab Super Light dal vicino porto saudita di Yanbu di 400.000 tonnellate dall'inizio delle ostilità in Libia, mentre il greggio pesante iraniano è più che triplicato passando da 500.000

tonnellate a 1,9 milioni di tonnellate la settimana scorsa. Questo greggio trova la sua strada verso le nazioni sull'altra sponda del Mediterraneo tramite l'oleodotto Sumed e il porto di Sidi Kerir dove il greggio è miscelato per renderlo adatto alle raffinerie europee. Per ora, l'Europa sembra aver superato piuttosto bene la perdita del greggio libico, tuttavia il governo americano ha già compiuto passi per impedire che l'Iran approfitti troppo dei disordini nel mondo arabo. Se Washington riuscirà ad impedire che l'Iran esporti verso i nuovi mercati, questo potrebbe significare un nuovo sconvolgimento delle rotte del traffico petrolifero.

L'impegno dei cinesi a finanziare per miliardi di dollari le costruzioni navali degli armatori greci in Cina costituisce una interferenza di mercato che minaccia di portare ad un eccesso di naviglio. Lo sostiene il presidente della International Chamber of Shipping, Spyros Polemis, precisando che lo scopo è quello di ottenere più ordinativi di navi. Le ordinazioni dovrebbero essere basate sul fatto che un dato settore è carente di navi o che ha il potenziale di continuare a realizzare profitti. Queste sono forze di mercato, ma quando vi sono persone che forniscono denaro per altre ragioni, si tratta di una interferenza. In febbraio, la Cina ha offerto di raddoppiare un precedente impegno di finanziamento per 5 miliardi di dollari a sostegno degli armatori greci che ordinano navi in Cina. Se il finanziamento fosse fornito da banche europee o americane sulla base di criteri basati sul mercato, questo potrebbe essere accettabile. Ma il fatto che ciò sia a beneficio dell'industria della costruzione navale non è accettabile poiché esiste già una eccedenza di navi. Non vi è necessità di altre navi, anzi occorre fare una pausa negli ordinativi. Mr. Polemis non vede con favore l'emergere di cosiddette compagnie armatoriali industriali, o rami marittimi di grandi conglomerati che arrivano in mercato e cercano di diventare armatori.

I costruttori navali sudcoreani Daewoo potrebbero presto diventare armatori di navi, se riusciranno a rilevare il 50% di partecipazione in due società in joint-venture con la fallita Korea Line Corp. La Daewoo è comproprietaria della DK Maritime, operatrice di VLCC, e della KLDS che gestisce bulkcarrier Capesize e sta cercando di rilevare il 50% della partecipazione detenuta dalla Korea Line. La Daewoo vorrebbe ridurre le perdite su queste due compagnie e ha già fatto presente la sua intenzione, ma la cosa è ancora in discussione. La Korea Line, da parte sua, è disposta a vendere le sue quote a condizione di poter mantenere la gestione tecnica e commerciale delle navi interessate. Come DK Maritime, i due partner hanno in comproprietà quattro VLCC da 319.000 dwt, *Blue Pearl* e *Blue Topaz* (costruite nel 2010) già in attività, una in costruzione presso la Daewoo e un'altra, la *Blue Aquamarine* (costruita nel 2011) che ha lasciato il bacino non molto tempo fa ed è all'ancora fuori del cantiere di costruzione. Per quanto riguarda la KLDS, la compagnia controlla due navi costruite dalla Daewoo, *Lilac* e *Magnolia* di 180.000 dwt entrambe del 2009, impegnate sul mercato spot. I due partner hanno una lunga relazione, Daewoo è non solo il costruttore per la KLC ma è anche azionista e partner per la compagnia.



Le importazioni di minerale della Cina dal porto australiano di Port Hedland sono aumentate il mese scorso del 35% rispetto a un anno fa, raggiungendo 12,6 milioni di tonnellate, in confronto a 9,3 milioni di tonnellate nel marzo 2010. I quantitativi sono anche aumentati del 40% rispetto ai 9 milioni di tonnellate esportati verso la Cina in febbraio dal porto dell'Australia occidentale. Complessivamente, le esportazioni di minerale di ferro da Port Hedland in marzo sono ammontate a circa 17,8 milioni di tonnellate, quasi il 20% in più rispetto ai 14,8 milioni di tonnellate di un anno fa. I volumi sono anche aumentati del 40% circa in confronto ai 12,8 milioni di tonnellate esportati in febbraio, nonostante il porto sia stato a rischio di chiusura a causa dei cicloni. Il Giappone è stato il secondo maggiore mercato per le esportazioni da Port Hedland con un aumento su base annua del 22% a quasi 2,3 milioni di tonnellate, ma il 55% in più rispetto al mese precedente. La Corea del Sud è al terzo posto con importazioni di 2,25 milioni di tonnellate, ma il quantitativo è in calo del 3,6% rispetto ai 2,3 milioni di tonnellate del 2010. Complessivamente, Port Hedland ha esportato un totale di 181,6 milioni di tonnellate nell'ultimo anno di calendario, solo l'11,6% in più rispetto ai 162,7 milioni di tonnellate esportati nel 2009. BHP Billiton e Fortescue Metals Group, rispettivamente secondi e terzi maggiori produttori australiani di minerale, si servono entrambi di questo porto per esportare minerale.

Il settore delle bulkcarrier Capesize è stato l'unico a vedere un aumento delle consegne nei primi tre mesi del 2011 con un record di 10,3 milioni dwt di navi che hanno lasciato i cantieri asiatici. Almeno 58 bulkcarrier di deadweight unitario superiore a 100.000 tonnellate sono entrate in servizio nel periodo, comprese le Very Large Ore Carriers, lo stesso numero come nel terzo trimestre 2010, ma con un tonnellaggio deadweight più alto, in contrasto con il totale delle bulkcarrier di nuova costruzione che sono scese a 236 navi per 20 milioni dwt nei tre mesi terminati a marzo, da un record di 264 navi o 21,1 milioni dwt entrate in servizio nel terzo trimestre 2010. Il calo delle consegne di bulkcarrier eguaglia quello visto nell'insieme del mercato delle costruzioni navali con consegne a livello mondiale pari a 21,5 milioni di tonnellate lorde, o 518 navi, un livello inferiore ai 26,2 milioni tonn. lorde consegnate tra luglio e settembre dello scorso anno. Esiste un eccesso di capacità di costruzione di cui i cantieri, persino quelli cinesi, sono consapevoli, per cui dovranno adeguarsi ad un livello inferiore. La riduzione del numero delle portacontainer che hanno lasciato i cantieri, da cifre trimestrali molto alte lo scorso anno, è stata travisata dal fatto che molte portacontainer previste in consegna nel 2009 sono state ritardate per le limitazioni finanziarie dei committenti con la loro entrata in servizio posticipata allo scorso anno. In confronto al 2008, quando un record di 1,5 milioni di teu è stato consegnato dai cantieri, il volume di capacità entrato in servizio nel 2009 è sceso a 1,1 milioni di teu per risalire a 1,4 milioni di teu lo scorso anno. Per confronto, solo 231.000 teu di capacità container sono stati consegnati nei primi tre mesi del corrente anno.

Le consegne di petroliere di capacità unitaria superiore a 10.000 dwt nel primo trimestre 2011 hanno raggiunto 9,9 milioni dwt, il 30% in meno sul volume record di 13,8 milioni dwt entrati in servizio nello stesso periodo del 2010. Tuttavia, per le VLCC si è trattato del secondo maggiore livello trimestrale con 16 navi per 4,9 milioni dwt, pari alla metà di tutte le petroliere entrate in mercato nei primi tre mesi dell'anno. Per quanto riguarda il paese di costruzione, la Cina ha consegnato 219 navi per 8 milioni tonn. lorde nel primo trimestre, il volume trimestrale più basso dal 2009, in confronto ad un record di 356 navi e 9.8 milioni tonn. lorde nel terzo trimestre 2010. Il Giappone ha consegnato 108 navi per 4,6 milioni tonn. lorde, un terzo in meno rispetto al volume dello stesso periodo del 2010, mentre i cantieri sudcoreani hanno costruito 111 navi per 7,4 milioni tonn. lorde.

Le dimensioni dell'orderbook di portacontainer stanno tornando al punto in cui la crescita del naviglio potrebbe superare il fabbisogno futuro. L'orderbook ammonta ora al 27,8% della flotta esistente dopo una nuova ondata di attività di ordinazione. Questo si confronta con il 25,7% registrato in febbraio e il 25% circa alla fine dello scorso anno. Una cifra superiore al 30% indicherebbe che le ordinazioni di naviglio sono molto avanti rispetto ai fondamentali di mercato. Al picco massimo del boom di mercato, l'orderbook raggiunse il 60% prima che l'attività di ordinazione si arrestasse per quasi due anni con le compagnie di linea nuovamente rivolte ai cantieri a metà 2010 quando i traffici si risollevarono. Da allora, un certo numero di compagnie di linea ordinarono portacontainer molto grandi, con 714.510 teu di capacità nel primo trimestre 2011. Il totale per l'intero anno potrebbe raggiungere 1,5 milioni di teu, più del doppio della cifra del 2010 di poco superiore a 600.000 teu. Nel corrente anno, la Maersk Line ha dominato il mercato con contratti per un valore di 1,9 miliardi di dollari assegnati in febbraio per 10 unità da 18.000 teu di capacità. L'ordinativo si confronta con le più grandi portacontainer esistenti di 15.500 teu. All'inizio della settimana, la compagnia danese ha confermato che probabilmente eserciterà in giugno l'opzione per altre 10 navi della stessa capacità. Nel corso del primo trimestre 2011 sono state consegnate navi per 232.314 teu con altri 1,15 milioni di teu in programma nella restante parte dell'anno. Tuttavia, la demolizione è al di sotto delle aspettative, per effetto di un migliorato mercato dei noli, con solo 10.444 teu venduti dall'inizio dell'anno. Se questa tendenza continuerà, la precedente previsione di 120.000 teu probabilmente demoliti nel corrente anno dovrà essere rivista al ribasso.

Il Canale di Suez continua a registrare una crescita del traffico nonostante i conflitti politici, mentre tradizionali problemi come incagli e guasti causano maggiori interruzioni ai traffici marittimi che non la recente rivoluzione. L'Autorità del Canale di Suez ha confermato di aver registrato profitti record di 413,5 milioni di dollari in marzo, un aumento del 9% sullo stesso mese dello scorso anno, poiché le azioni industriali di alcuni lavoratori del Canale non sono riuscite ad arrestare la costante crescita del traffico. Non vi è infatti riscontro di navi impossibilitate a transitare nella via d'acqua per effetto dei tumulti. L'ultima cosa che il paese vuole

è di avere problemi con il Canale che è una importante fonte di introiti per l'Egitto. Molti lavoratori sono stati in sciopero dall'inizio della rivolta in febbraio che ha portato alla estromissione del presidente Hosni Mubarak, tuttavia pochi lavoratori sono ancora impegnati in azioni industriali e il nuovo primo ministro Essam Sharaf ha ordinato il rientro al lavoro. Nel frattempo, Una importante banca di investimento prevede profitti per il canale di 5 miliardi di dollari nell'anno fiscale 2010-2011, da 4,5 miliardi di dollari nell'anno precedente, anche se la Suez Canal Authority ha garantito di mantenere il congelamento dei pedaggi sino alla fine dell'anno.