



Genova, 2 Maggio 2011  
No. 1475

**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 NELLE SETTIMANE 16-17 (18 /29 Aprile 2011)

### CISTERNE

I noli delle **VLCC** sul mercato spot sono scesi a nuovi minimi per i viaggi dal Golfo mediorientale all'Asia poiché sembra che i carichi di maggio saranno inferiori come numero rispetto ai mesi precedenti. A questo si aggiunge la manutenzione stagionale delle raffinerie asiatiche che riduce la domanda di carichi e di navi, e un maggior numero di relet di compagnie petrolifere che si sommano al numero molto alto di navi in mercato. Il nolo equivalente timecharter su questa rotta è sceso a 632 dollari al giorno, il valore più basso dall'aprile 2008, e una pesante flessione in confronto ai 12.321 dollari di un mese fa. I produttori mediorientali avevano aumentato l'export di greggio per compensare l'assenza della Libia, ma ora sembra che mancheranno circa 10 carichi per decade. Per i primi 10 giorni di maggio sono state fissate 33 VLCC, in confronto a 44 nei primi 10 giorni di aprile. Tuttavia, le percezioni nei mercati dei Futures appaiono positive. FFA per VLCC dall'Arabia Saudita al Giappone sono stati scambiati per giugno a Ws 60,5 o 18.583 dollari al giorno. Una maggiore attività per le **Suezmax** dal West Africa ha permesso ai noli di recuperare qualche punto Worldscale attestandosi a Ws 82,5. In Mediterraneo-Mar Nero è andata anche meglio e i noli sono saliti a Ws 105 per i viaggi Mar Nero/Mediterraneo. Questi noli più alti sono dipesi in gran parte dalla corsa dei noleggiatori a coprirsi prima delle festività in Europa, ma successivamente la calma è tornata in mercato. Le **Aframax** hanno registrato una ripresa dell'attività per le caricazioni nel Baltico, e numerose navi sono state fissate con soggetti principalmente dal porto russo di Primorsk. Le navi con classe ghiacci sono ancora richieste e questo fa sì che la lista di navi sia equilibrata rispetto alla domanda permettendo agli armatori di mantenere il precedente livello dei noli. Una Aframax è stata fissata a Ws 110 per discarica in Nord Europa, ben al di sopra del nolo del Baltic Exchange di Ws 98 pari a 12.622 dollari al giorno. Questo conferma la scarsità di navi per date pronte. Anche in Mare del Nord, dove le navi con classe ghiacci non sono necessarie, la domanda di navi è in ripresa e un carico da 80.000 tonn. è stato coperto a Ws 105. Il mercato del Mediterraneo è praticamente assente e la mancanza di domanda, insieme alla lista di navi in aumento, ha prodotto una ulteriore erosione dei noli che per i viaggi Baniyas/Lavera sono scesi a Ws 94 equivalente a 2.160 dollari al giorno, sotto il livello psicologico di Ws 100 quando l'equivalente timecharter era di circa 7.000 dollari al giorno. I noli delle **Product Tanker pulite** di tipo Medium Range, fissate per carichi di benzina dal Nord Europa agli Stati Uniti sono saliti ai valori più alti degli ultimi 30 mesi, attestandosi a Ws 242,5 equivalente a 22.839 dollari al giorno. La ripresa di attività, concentrata in una settimana breve per le vacanze pasquali e il Royal Wedding, ha visto circa una quindicina di MR fissate su questa rotta. Questo sviluppo ha favorito anche i noli dai Caraibi alla costa atlantica americana, con carichi da 38.000 tonn. coperti a Ws 190 equivalente a 15.000 dollari al giorno, mentre viaggi di ritorno dal Golfo americano a UK Cont.Med. sono rimasti stabili a Ws 120 base 38.000 tonn. Anche ad est di Suez il mercato è migliorato e le Large Range 1 hanno potuto spuntare noli più alti poiché trader e noleggiatori si sono affrettati a fissare navi in previsione dell'imminente Golden Week in Giappone. Sei navi sono state fissate per carichi da 55.000 tonn. di nafta dall'Arabia Saudita al Giappone a Ws 147,5 o 8.605 dollari al giorno. Le Large Range 2 sulla stessa rotta sono state fissate per 75.000 tonn. a Ws 132,5. I noli per jet-fuel dal Medio Oriente a UK Cont. hanno registrato un aumento a 2,2 milioni di dollari lumpsum.

## CARICO SECCO

Il mercato non attraversa certo un momento brillante anche se nei giorni subito dopo Pasqua si è visto un certo segnale di ripresa per entrambi i bacini di riferimento. Nello specifico vediamo che sono sempre le **Capesize** a soffrire maggiormente con l'indice BCI a 1564 punti e la media delle principali rotte t/c intorno a 6.500 dollari al giorno. In Atlantico girano a circa 5.000 dollari al giorno e a circa 7.000 dollari in Pacifico, con la rotta più pagata che rimane il fronthaul a circa 20.000 dollari al giorno. Attività sul periodo pressoché inesistente e i pochi fissati sono maggiormente conclusi con nolo base indici. Ciò detto possiamo riportare la Mv *Mineral Water* (170.000 dwt del 1999) fissata per 4/6 mesi con i primi 30 giorni base BCI e il balance a 12.000 usd conto Swiss Marine. Per le **Panamax** il sentimento positivo si è riflesso sulle rate facendole salire di circa 1.000 dollari rispetto alla settimana precedente in entrambi i bacini di riferimento. Round in Atlantico vengono conclusi tra 11/12.000 dollari al giorno mentre in Pacifico superano appena i 10.000 dollari, ovviamente soggetto posizione e consumi nave. L'indice BPI si afferma a 1450 punti con la media delle rotte T/C appena sopra gli 11.500 dollari al giorno. Per quanto concerne il periodo vale lo stesso discorso delle sorelle maggiori con attività dunque molto debole. Possiamo riportare la Mv *Fu May* (76.000 dwt del 2002) fissata da STX Panocean per 4/6 mesi base consegna China a usd 14.000 al giorno. Per le più piccole **Handymax/Supramax** questo sentimento positivo non si è riflesso sui numeri che sono rimasti perlopiù statici ed invariati dalla settimana antecedente la Pasqua. In Atlantico le navi girano ad una media di circa 14.000 dollari al giorno, numero quasi equivalente per una media delle rotte in Pacifico. Pochissima attività sul periodo dove comunque le Supramax vengono fissate intorno a 15.000 dollari al giorno base periodi corti fino a 6 mesi.

## COMPRAVENDITA

Nonostante il mercato non si dimostri tra i migliori, gli investitori continuano ad impiegare risorse per ordinativi di N/B con le consegne che si stanno spostando gradualmente dal 2012 al 2013/2014. Nella lista degli ordinativi, viene fotografata un situazione dalla quale si evince un particolare interesse per le navi da carico secco e porta-containers lasciando a margine, al momento, le petroliere. Per quanto riguarda le cessioni di tonneggio di seconda mano, evidenziamo la vendita all'asta delle 51.300 DWT MT "*BLUE CORAL*" e "*BLUE DIAMOND*" (ex-Korea Lines Costr. 2008 STX) acquistate dalla Scorpio Tankers per 35 Mil. di USD l'una; è notizia di oggi che un'altra sister vessel, la MT "*MT BLUE EMERALD*" (STX Costr. 2009), verrà battuta all'asta il prossimo 02/06/2011. Inoltre, pare che la Maersk abbia acquisito tre VLCC resale da 318.000 DWT con consegna 2012 a circa 105 Mil. di USD l'una. Sul fronte del carico secco, ci sono stati diversi movimenti che hanno riguardato maggiormente unità di categoria Panamax degli anni '90 (con gli acquirenti cinesi sempre protagonisti) ed un paio di Supramax moderne come la MV "*MANDARIN SUN*" (49.400 DWT - Costr. 2004 Nantong Cosco) ceduta per circa 23,5 Mil. di USD. Demolizione si conferma attiva e su livelli costanti intorno, in media, a valori di poco superiori ai 500 USD per LDT.

## ALTRE NOTIZIE

Le grandi navi, sia da carico secco che da greggio risentono pesantemente del notevole volume di navi in mercato che ha fatto scendere i noli al di sotto di quelli delle navi più piccole e più versatili. Tre anni fa, un nolo medio timecharter di 6.500

dollari al giorno per una bulkcarrier Capesize in grado di trasportare carichi di 172.000 tonnellate sarebbe parso impossibile. Nel picco del mercato dei noli a inizio giugno 2008, gli armatori di Capesize ottenevano circa 234.000 dollari al giorno, mentre le molto più piccole Handysize, che trasportano circa 30.000 tonnellate di carico, guadagnavano circa 48.000 dollari al giorno. Queste piccole navi possono ora guadagnare quasi il doppio, o 12.000 dollari al giorno, nonostante siano in grado di trasportare solo un sesto del volume di carico delle Capesize. Lo svantaggio di poter trasportare soltanto minerale di ferro, e talvolta carbone, su due sole principali rotte di traffico, ha lasciato molti armatori di Capesize a competere sui noli per assicurarsi impiego, in particolare in periodi di ristagno del mercato delle materie prime, quando i trader non acquistano e la domanda di navi si riduce. Al contrario, per le Handysize che possono trasportare una moltitudine di carichi, dai fertilizzanti allo zucchero, ferraccio o cemento, la maggiore domanda di navi unitamente alle molte più opportunità di impiego e crescita più lenta della flotta in confronto alle altre navi da carico secco, ha permesso agli armatori di queste navi di far salire gradatamente i noli. Dalla, fine del 2008 quando comprendeva circa 2.859 navi, la flotta delle Handysize è cresciuta solo del 6% a 3.034 unità a inizio aprile, mentre la flotta delle Capesize è aumentata del 46% negli ultimi 27 mesi, da 823 unità superiori a 100.000 dwt alla fine del 2008 a 1.204 a inizio aprile. La domanda della Cina è probabilmente inferiore al previsto, ma anche se fosse maggiore vi sarebbe sempre il problema di un eccesso di navi. Il corrente anno è da molti considerato il più difficile sia per le grandi bulkcarrier che per le petroliere, tuttavia i noli potrebbero aumentare, se la domanda riprenderà a salire, e il mercato dei futures indica che una ripresa è all'orizzonte. Nel secondo trimestre potrebbero esservi più carichi disponibili per le Capesize che consentirebbero di assorbire in parte il surplus di naviglio in mercato.

Anche le grandi petroliere VLCC vedono noli in proporzione inferiori rispetto alle petroliere più piccole. I profitti equivalenti timecharter sulla rotta di riferimento dal Medio Oriente all'Asia, che costituisce la maggior parte dei carichi spot, sono scesi la settimana scorsa, secondo i calcoli del Baltic Exchange, a 2.690 dollari al giorno, anche se i calcoli non riflettono le migliorate prestazioni di velocità e consumo delle moderne VLCC e quindi non sono rappresentativi dei reali profitti di molti armatori, tuttavia molti di essi non riescono a coprire i costi operativi. In confronto, le Product Tanker Medium Range di 40.000 dwt che possono trovare impiego in una moltitudine di rotte di traffico realizzavano profitti medi base timecharter di circa 15.600 dollari al giorno alla fine della scorsa settimana. Il secondo trimestre è tradizionalmente un periodo debole per il mercato delle VLCC poiché la manutenzione delle raffinerie asiatiche fa scendere la domanda di carichi e di navi e nello stesso tempo spinge sul mercato spot un certo numero di relet di compagnie petrolifere che normalmente servirebbero ad alimentare queste raffinerie. Nonostante si riportino ora mensilmente circa 20 fissati in più dal Medio Oriente, per circa 120 in totale contro meno di 100 un paio di anni fa, l'arrivo di naviglio extra sul mercato spot ha effetti maggiori che non due anni fa quando la

flotta complessiva era minore. La flotta delle VLCC è salita a 553 navi a inizio aprile, da 510 alla fine del 2008. In aggiunta, la domanda di VLCC base tonnellate-miglia risente di un significativo cambiamento nei modelli di traffico, per cui il volume di greggio in uscita dal Medio Oriente per gli Stati Uniti è diminuito e questo volume extra è importato da Corea del Sud, Cina, Giappone e India, destinazioni che impegnano le navi per la metà del tempo di un viaggio verso le destinazioni occidentali. Oltre a guadagnare di meno, queste grandi navi aspettano giorni prima di trovare impiego. Per le costose VLCC da 300.000 dwt consegnate dai cantieri asiatici e ordinate a prezzi record di circa 160 milioni di dollari, i costi break-even, compreso il rimborso del finanziamento, sono intorno a 50.000 dollari al giorno. Tuttavia, il mercato dei futures fa intravedere che la luce alla fine del tunnel non è lontana.

La Cina ha importato il 25% in meno di carbone nei primi tre mesi dell'anno in confronto all'ultimo trimestre 2010, pari a 32,3 milioni di tonnellate contro 43,4 milioni di tonnellate nel trimestre precedente. Le inondazioni nel Queensland australiano hanno colpito pesantemente il settore dei carichi secchi in gennaio con la sospensione delle spedizioni di carbone dai porti dell'Australia orientale, e i noli delle bulkcarrier Panamax, che trasportano il 90% di tutto l'export di carbone dell'Australia sulle rotte asiatiche, hanno toccato il livello più basso dall'aprile 2009. In contrasto col calo dei volumi di carbone, la Cina ha importato nel primo trimestre dell'anno il 9% in più di minerale di ferro che nell'ultimo trimestre del 2010. Le importazioni di minerale hanno raggiunto 177,1 milioni di tonnellate, in confronto ai 161 milioni di tonnellate del trimestre precedente. Le importazioni di greggio della Cina sono anch'esse aumentate rispetto all'ultimo trimestre 2010 con un volume complessivo riportato di 63,4 milioni di tonnellate da gennaio a marzo, in confronto a 58 milioni di tonnellate da ottobre a dicembre 2010 e non vi sono segnali che le importazioni di questa materia prima possano diminuire. Secondo la International Energy Agency, l'economia mondiale richiederà 89,4 milioni di barili di greggio al giorno, 1,4 milioni di barili in più rispetto al 2010. Questo riflette il crescente ottimismo nelle economie in via di sviluppo, come Cina e India in prima linea.

I prezzi offerti dai demolitori indiani per le petroliere sono aumentati del 5% dall'inizio del mese, per la tradizionale corsa all'acquisto prima della stagione dei monsoni attesa a metà maggio. Il prezzo medio pagato per le petroliere ha raggiunto 525 dollari per tdl, in confronto a 500 dollari il 3 aprile scorso. I prezzi offerti dagli indiani per le navi da carico generale sono aumentati di una percentuale solo marginalmente inferiore, attestandosi a 495 dollari per tdl dai 475 dollari precedenti. Al contrario, i demolitori del Bangladesh, che storicamente hanno sempre pagato i prezzi più alti tra i quattro maggiori paesi asiatici demolitori di navi, hanno aumentato i prezzi solo dell'1% in aprile, da 510 a 515 dollari per tdl, poiché gli acquisti rimangono inferiori. Per le navi da carico generale i prezzi offerti dal Bangladesh sono rimasti invariati nel mese a 485 dollari per tdl.

L'India è il mercato del momento con i prezzi dell'acciaio molto fermi in confronto ad un indebolimento a Chittagong. Gli armatori sono consapevoli che è necessario approfittare del momento prima che in India i prezzi scendano con l'approssimarsi della stagione dei monsoni. Anche il solitamente esitante Pakistan è emerso dall'ombra offrendo prezzi tra 525 e 530 dollari per tdl, come nel caso della VLCC *Tulin* di 33.303 tdl costruita nel 1992 che ha spuntato 17,6 milioni di dollari.

Il corrente anno si sta rivelando eccezionale come ordinativi di navi portacontainer che nei primi tre mesi dell'anno sono aumentati di oltre il 200% rispetto al 2010 raggiungendo un valore di 7 miliardi di dollari. Altri ordinativi in programma potrebbero portare il totale per il corrente anno alla pari con il 2005 e 2006 in cui furono superati i 30 miliardi di dollari in ciascuno dei due anni, inferiori solo al record del 2007 quando gli ordinativi raggiunsero un valore di 56 miliardi di dollari. Il settore delle portacontainer oscura sia quello delle bulkcarrier che quello delle petroliere i cui ordinativi nei primi tre mesi dell'anno hanno totalizzato rispettivamente 2,8 miliardi di dollari e 500 milioni di dollari. Nel solo mese di marzo, sono state ordinate 20 portacontainer con una capacità combinata di 172.000 teu, la maggior parte delle quali di oltre 8.000 teu unitari, per un totale nel trimestre di 55 navi e 511.000 teu. La ripresa degli ordinativi coincide con un intenso programma di consegna essendo state completate le navi ordinate prima della crisi di mercato. Sarebbero già 36 per 231.000 teu le navi consegnate dall'inizio dell'anno, pari al 60% soltanto delle navi programmate per consegna nel primo trimestre. Per l'intero anno, si prevedono 1,1 milioni di teu di consegne con altri 1,3 milioni previsti nel 2012. Il rallentamento della domanda fa temere che possa riapparire lo spettro della capacità inutilizzata, anche perché la domanda di navi non è prevista salire nei prossimi due mesi essendo già stato completato il programma di noleggio in previsione del picco stagionale.

Un recente rapporto del McKinsey Global Institute ha esaminato i centri urbani del mondo e la loro crescita futura, arrivando alla conclusione che più della metà della popolazione mondiale abita in aree urbane e genera oltre l'80% del prodotto interno lordo. Inoltre, tra non molto le aree urbane più importanti non saranno più quelle occidentali ma quelle asiatiche con il crescere del numero e dell'importanza di nuove megalopoli a rapida espansione, come Shanghai, Tianjin, Chongqing e Shenzhen. La popolazione delle maggiori città crescerà 1,6 volte più rapidamente che la popolazione globale nel suo insieme. Entro il 2025, le principali 600 città saranno abitate da oltre il 25% della popolazione in età lavorativa, dal 15% dei bambini e dal 35% degli anziani. Il ruolo economico delle grandi città varia ampiamente tra le regioni e questa tendenza proseguirà in futuro. La rapida espansione della Cina è alimentata dalla continua crescita delle grandi megalopoli e dall'emergere di altre nuove. L'urbanizzazione indiana è in uno stadio relativamente iniziale mentre le maggiori città del sud-America danno origine a città di medie dimensioni a rapida espansione. Con questo sviluppo in atto, i grandi produttori di minerale di ferro e di carbone stanno progettando di aumentare la

produzione, Vale sta portando avanti il progetto di costituire una flotta significativa di bulkcarrier da 400.000 dwt, le cosiddette "Chinamax", che potenzialmente potrebbero ammontare ad oltre 50 unità. L'orderbook corrente di queste navi comprende oltre 12,4 milioni dwt, equivalenti a 69 Capesize da 180.000 dwt unitari. In termini di capacità, questa flotta può trasportare 120.000 tonnellate di carico e ipotizzando un round voyage di 72 giorni tra Tubarao e Qingdao, più sei giorni per caricare e scaricare, ogni nave potrebbe completare 4,5 viaggi all'anno, per cui la flotta delle Chinamax avrebbe il potenziale di trasportare circa 54 milioni di tonnellate l'anno su questa rotta. La validità della scommessa di Vale su queste grandi Chinamax è ancora da verificare, ma se la crescita urbana continuerà come previsto, queste navi potrebbero rappresentare la svolta che i mercati delle materie prime e dello shipping attendevano.

Dopo la Korea Line, un'altra compagnia sudcoreana, la Samho Shipping, ha presentato istanza di fallimento presso il tribunale di Pusan dove ha la sua sede. La Samho Shipping possiede e gestisce 12 petroliere per prodotti chimici ed una VLCC ed è stata costretta alla bancarotta dai bassi livelli dei noli, prezzi elevati del bunker e riscatti pagati per due navi sequestrate dai pirati. Ma la causa principale è di essere un'affiliata della Samho Shipyard di proprietà della stessa famiglia, che ha continuato a costruire navi anche nel periodo di recessione e, non potendole vendere, le ha fatte entrare nella flotta della sua affiliata. Diversamente dalla Korea Line, una compagnia di maggiori dimensioni che ha dichiarato bancarotta in gennaio, la Samho ha limitati contratti a lungo termine e gestisce in proprio sul mercato spot la maggior parte delle sue navi. Tuttavia, è stata messa in difficoltà da un armatore norvegese. La *Samho Garnett*, una nave a doppio scafo per prodotti chimici e petroliferi da 3.889 dwt, costruita dai cantieri Samho nel 2007, battente bandiera sudcoreana, è stata posta sotto sequestro nel porto di Hong Kong il 15 aprile scorso. Il sequestro è stato effettuato per conto dell'armatore norvegese che aveva dato a noleggio due navi alla Samho e per le quali la Samho era in arretrato da mesi sui pagamenti dei noli. In base alle leggi di Hong Kong, se un noleggiatore non paga, le navi di proprietà del noleggiatore possono essere sequestrate per ritorsione. La *Samho Garnett* è stata semplicemente la prima nave della Samho ad arrivare al porto di Hong Kong.

La Turchia ha in programma di far costruire un canale dal Mar Nero al Mar di Marmara per dirottare il traffico marittimo dal Bosforo. Il Canale di Istanbul avrà una lunghezza di 50 km, un'ampiezza di 150 m e una profondità di 25 m. Permetterà il passaggio di almeno 160 navi al giorno comprese le petroliere più grandi. La progettazione richiederà due anni. Il governo turco non ha indicato una stima del costo dell'opera o l'esatta localizzazione del canale per evitare qualsiasi tipo di polemica o critica prima che il progetto abbia inizio, ma il sindaco di Istanbul ha tuttavia dichiarato che il progetto costerà più di 10 miliardi di dollari e richiederà otto anni per la sua realizzazione. La Turchia sta cercando allontanare il traffico marittimo dal Bosforo, una via d'acqua tortuosa che si snoda nel mezzo

della città di 12 milioni di abitanti. L'ente americano Energy Information Administration considera lo Stretto una delle più trafficate e difficili vie d'acqua per la navigazione. Circa 2,9 milioni di barili di greggio al giorno sono transitati nel Bosforo nel 2009, meno dei 3,4 milioni di barili del 2004, a causa del dirottamento da parte della Russia di una quota delle esportazioni di greggio dal Mar Nero verso i porti del Baltico. Le petroliere Suezmax sono le più grandi che possono ora attraversare lo stretto del Bosforo, ma il bypass di Istanbul permetterà anche alle VLCC di entrare in Mar Nero, potenzialmente riducendo la domanda di navi più piccole.