



Genova, 9 Maggio 2011
No. 1476

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 18 (2/6 Maggio 2011)

CISTERNE

I noli delle **VLCC** sulla rotta di riferimento dal Medio Oriente al Giappone sembrano aver esaurito la loro discesa, col ritorno al lavoro di trader e noleggiatori dopo le festività in Europa e Asia. Il nolo per questi viaggi è leggermente salito a Ws 49 equivalente a 727 dollari al giorno. Sei carichi in più di greggio sono arrivati in mercato portando il totale per maggio a 63 con altri 57 carichi probabili sino a fine mese. A fronte di questo, ben 108 VLCC saranno presenti nel Golfo mediorientale nelle prossime quattro settimane permettendo ai noleggiatori di scegliere con calma e imporre il nolo che vogliono. Il costo elevato del bunker continua ad erodere i profitti degli armatori, pur essendo leggermente sceso a 677,50 dollari per tonnellata da 682,5 il 29 aprile. Nella regione dell'Atlantico, grazie ad un mercato delle Suezmax più attivo le VLCC sono state fissate intorno a Ws 55,50 equivalente a 14.193 dollari al giorno. Il mercato delle **Suezmax** in Atlantico potrebbe rimanere piatto nella prossima settimana o addirittura indebolirsi mentre i noleggiatori rallentano l'arrivo dei carichi in mercato. Una ripresa di attività nella scorsa settimana, dopo il rientro dei trader da due settimane di vacanza, ha rischiato di far perdere il controllo del mercato ai noleggiatori con i noli che si sono mossi verso Ws 90, ma in chiusura di settimana per i viaggi dal West Africa alla costa atlantica americana i noli sono tornati allo stesso livello da dove erano partiti e precisamente Ws 85 pari a 18.855 dollari al giorno. Una delle maggiori preoccupazioni per gli armatori è la caduta del prezzo del greggio Brent e gli effetti che questo può avere sul costo del bunker. Infatti, l'aumento delle rate della Worldscale nel corrente anno è in parte dovuto alla compensazione del maggior costo del bunker. Se ora questo scendesse, i noleggiatori potrebbero approfittarne per imporre noli più bassi. Scarsi movimenti in Mar Nero-Mediterraneo dove i noli sono rimasti intorno a Ws 89 o 13.497 dollari al giorno, da Ws 100 e 21.400 dollari di due settimane fa. Le **Aframax** si sono rafforzate in Mare del Nord per UK Cont., in particolare per determinate date di caricazione, e i noli si sono attestati intorno a Ws 110. Scenario opposto in Mediterraneo e Mar Nero dove i noli hanno risentito negativamente della eccessiva presenza di navi e sono scesi a Ws 85. Nei Caraibi queste navi sono state fissate per 38.000 tonnellate di carico a destinazione della costa atlantica americana a Ws 102 circa. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, la scarsità di navi disponibili a caricare jet-fuel dal Golfo mediorientale all'Europa nord-occidentale ha fatto aumentare i noli del 20% rispetto a quest'epoca dello scorso anno. Le Large Range 1 sono state fissate per 65.000 tonn. di jet fuel, ricavato principalmente dal kerosene, a noli sino a 2,1 milioni di dollari lumpsum per carico, un aumento del 12% rispetto agli 1,85 milioni di dollari di fine aprile e il 20% in più in confronto a 1,65 milioni di dollari nel maggio dello scorso anno, ed è probabile che la tendenza all'aumento proseguirà. Le Medium Range che trasportano 37.000 tonn., di benzina dal Nord Europa alla costa atlantica americana hanno registrato noli in leggero calo a Ws 237,5 equivalenti a circa 20.500 dollari al giorno. Le Large Range fissate per carichi di nafta dal Golfo mediorientale al Giappone hanno visto ridimensionarsi i noli in previsione della Golden Week in Giappone. Le LR1 sono state fissate per 55.000 tonn. su questa rotta a Ws 143,6 (= 7.438 dollari/giorno) mentre le LR2 per gli stessi viaggi con 75.000 tonn. di carico hanno ottenuto noli di Ws 130 (= 12.435 dollari al giorno).

CARICO SECCO

Per le **Capsize** questa settimana, nonostante le festività in più parti del mondo, vede un buon numero di navi trovare impiego, specialmente in Far East anche se i livelli

dimostrano che gli Armatori sono ancora sotto pressione. Il carbone dall' Australia ottiene invece noli più positivi intorno ai 9000 usd per round voyage. Vengono fissati dei fronthaul per fine Maggio/inizio Giugno base Tubarao/Quingdao vicino ai 20 usd pmt mentre il TransAtlantic è meno presente e riporta noli sui 4500/6000 usd a seconda delle opzioni per porti di scarica concesse dagli Armatori. Poco attivo il periodo, l'ultimo fissato riporta una NB 180000 dwt dely Cebu fissata per 1 anno con i primi 30 giorni a rata indicizzata base rata media tc BCI e successivamente a 13500 usd / giorno. Il mercato delle **Panamax** rimane sempre positivo in entrambi i bacini. Il Transatlantic RV è intorno agli 11500/12000 usd ad inizio settimana e, soprattutto grazie ai carichi di grano dal Sud America , la stessa rotta ottiene 13/14000 usd in chiusura di settimana. Il Fronthaul è ora sopra i 23000 usd al giorno ma da EC South America si vedono anche 26000 usd + 600000 usd di GBB per LME type, e si prevede che questo trend rimanga costante essendo ancora molti gli stem previsti dal Brasile e dall' Argentina. In Pacifico si riflette la stessa situazione e, come in Atlantico, i livelli riportano un aumento di circa 1000 dollari in più rispetto all'inizio della settimana. Lo short period è invece sui 14/16000 usd mentre per periodi più lunghi si ottengono 14/15000 usd. Per le **Supramax** si nota più movimento solo in US Gulf con livelli intorno ai 12/13000 usd mentre da EC South America gli ordini non sono sufficienti per soddisfare il tonnellaggio in posizione. Dreyfus paga 45 usd circa per carichi di zucchero per Mar Nero e Continente mentre per il Far East gli stem scarseggiano e i pochi disponibili sono sui 50/55 usd pmt. In Pacifico si nota una attività maggiore e gli Armatori riescono a fissare anche a livelli superiori ai 16000 usd per RV. Anche il periodo rimane sui 15000 usd per 4/6 mesi come la nave *Toxotis* dely N.China redely WW per conto di Noleggiatori europei.

ALTRE NOTIZIE

L'eccesso di ordinazioni nei carnet dei cantieri navali ha fatto scendere a 227 il numero delle navi ordinate nei primi tre mesi dell'anno, il volume più basso dal terzo trimestre 2009. Solo otto petroliere sono state ordinate tra gennaio e marzo, il numero trimestrale più basso dal 1996. Per la debolezza dei principali mercati dei noli, l'attività di ordinazione nei primi tre mesi è stata comprensibilmente più bassa del 38% su base annua. I contratti per petroliere sono stati particolarmente ridotti, le otto petroliere ordinate per 667.000 dwt si contrappongono alle 75 navi per 13,8 milioni dwt ordinate tra luglio e settembre 2010. Per il settore dei carichi secchi, il calo è stato simile e solo 79 bulkcarrier per 6,6 milioni dwt risultano ordinate nei primi tre mesi, un forte calo dalle 279 unità e 31,5 milioni dwt riportati nel secondo trimestre 2010. L'ultima volta che gli ordinativi erano stati tanto bassi fu nel secondo trimestre 2009, quando le ordinazioni riguardarono solo 31 navi per 3,2 milioni dwt. Se la tendenza continuerà, vi sono le premesse per una crescita più lenta della flotta nei prossimi anni, anche se questo a sua volta contribuirà a far salire i noli col rischio di rinvigorire il mercato delle nuove costruzioni.

I carichi di greggio per VLCC fissati in aprile dal Medio Oriente hanno raggiunto il volume medio più alto degli ultimi due anni, con oltre 30 milioni di tonnellate in confronto a 28 milioni di tonnellate nello stesso mese dello scorso anno e circa 23 milioni di tonn. nell'aprile 2009. La domanda di VLCC dal Medio Oriente è non solo ritornata ai livelli precedenti la crisi finanziaria, ma è anche rimbalsata ben al

di sopra dei livelli medi storici. Questo è particolarmente degno di nota, considerati i timori del mercato per la domanda di greggio e il prolungato rallentamento della crescita economica globale, tuttavia, nonostante l'aumento della domanda di VLCC, i noli sono rimasti stagnanti sulla rotta di riferimento dall'Arabia Saudita al Giappone. Infatti, i noli delle VLCC su questa rotta sono stati mediamente di 8.300 dollari al giorno in aprile, con un declino di oltre il 74% rispetto alla media per il 2010, e questo nonostante un aumento della domanda di VLCC del 12% nel periodo. La tendenza è particolarmente evidente dopo il giugno 2010 quando la domanda di navi dal Medio Oriente migliorò e rimase stabile, mentre i profitti delle VLCC scesero considerevolmente rimanendo da allora a livelli molto bassi. Per cui, la causa principale dell'erosione dei noli per le VLCC non è stata la domanda ma l'offerta di navi. Il problema è evidente se si considera che dal 2005 la flotta delle VLCC è cresciuta di circa il 22%, mettendo in tensione i fondamentali di offerta e domanda in un mercato dove la domanda era scesa drammaticamente in seguito alla crisi finanziaria del 2008. Nei prossimi 30 giorni la disponibilità spot di VLCC è più alta dell'85% rispetto alla media del 2005. Negli ultimi 12 mesi, le VLCC disponibili sul mercato spot in Medio Oriente sono salite del 30% mentre nuove costruzioni venivano consegnate dai cantieri. Tuttavia, la modernizzazione della flotta attiva sposterà la preferenza dei noleggiatori verso le navi più giovani e contribuirà alla rimozione della flotta a scafo singolo e obsoleta, con la possibilità per gli armatori di pretendere e ottenere noli più alti per le moderne VLCC.

Le rate di nolo delle metaniere per noleggi di brevi periodi potrebbero superare i 100.000 dollari al giorno per la prima volta da sette anni, per una critica mancanza di navi disponibili e un mercato incandescente che fa aumentare la concorrenza per assicurarsi le navi. Una società armatoriale norvegese, la Awilco LNG che ha acquistato tre navi di seconda mano all'inizio dell'anno, ha rifiutato un noleggio per tre anni a 65.000 dollari al giorno mentre si ha notizia che la Rasgas del Qatar ha pagato oltre 90.000 dollari per il noleggio di una nave dello stesso armatore costruita negli anni '80 per un viaggio spot a destinazione del Giappone. Circa l'85-90% della flotta di 363 metaniere è impegnata a lungo termine per 20 anni o più e dedicata a progetti e traffici specifici lasciando un mercato più piccolo per traffici speculativi o più a breve termine. Ma la domanda di gas naturale liquefatto è prevista salire del 25% nel periodo 2010-2015 e per il corrente anno si prevede una crescita della domanda di GNL per via marittima del 12,3% dopo un aumento del 23,5% nel 2010. Il tasso di utilizzazione delle navi dovrebbe avvicinarsi al 100% ed essere mediamente del 90% nel 2015, dal 65% del 2009. Armatori e noleggiatori rinoleggiano le navi fissate in precedenza per avvantaggiarsi dei noli più alti. Tre delle 36 metaniere in costruzione presso i cantieri mondiali potrebbero essere state già noleggiate prima della consegna, di cui due di proprietà della TMT di Taiwan che avrebbe richiesto un nolo a sei cifre. L'ultima volta che i noli raggiunsero i 100.000 dollari al giorno fu nei primi mesi del 2004 e l'ultima volta che superarono i 90.000 dollari fu in agosto e settembre del 2007, ma il mercato è ora completamente

diverso, vi è maggiore disponibilità di gas naturale, non vi sono nuove costruzioni e quelle che arrivano in mercato sono già impegnate per progetti precisi. Si ha nel frattempo notizia che l'armatore greco Angelicoussis ha firmato un accordo con la Daewoo per convertire altri due ordinativi di VLCC in metaniere, che portano a tre le navi di questo tipo per l'armatore greco dopo che nel marzo scorso una prima VLCC era stata convertita.

La domanda record di greggio non è neppure lontanamente sufficiente ad assorbire il naviglio che viene consegnato dai cantieri e molto probabilmente nel 2011 e 2012 si avrà il picco delle consegne di petroliere da greggio. La International Energy Agency indica un fabbisogno mondiale di greggio di 89,4 milioni di barili al giorno, superiore agli 88 milioni b/g del 2010. Un aumento dei consumi di greggio farà aumentare la domanda di petroliere del 2,7% nel corrente anno, ma questo sarà vanificato dall'offerta di navi prevista aumentare del 7%. Al pessimismo si aggiungono le limitate prospettive della demolizione poiché la flotta attiva a scafo singolo non è più considerata un fattore significativo di mercato. Le speranze di un aumento delle tonnellate-miglia sono riposte soprattutto nella possibilità per la Cina di aumentare la sua domanda di greggio dal Sud America e dall'Africa orientale. Un accordo tra la venezuelana PDVSA e la PetroChina per la costruzione di una raffineria del valore di 8,7 miliardi di dollari a Jieyang, che comprende anche l'importazione di 20 milioni di tonnellate l'anno di greggio venezuelano, ha portato eccitazione in mercato. Il contratto potrebbe assorbire carichi equivalenti ad almeno 20 VLCC e si aggiunge ai crescenti volumi di carichi dal bacino dell'Atlantico al Far East. Alcuni armatori sono pronti ad accettare viaggi in perdita verso gli Stati Uniti per riposizionare le loro navi ed approfittare di noli più alti dall'Atlantico al Far East. I fissati su questa rotta sono ora più che doppi rispetto a quelli dal Golfo Arabo agli Stati Uniti. Altri fattori che possono allungare i viaggi delle petroliere sono le deviazioni per evitare atti di pirateria e la velocità ridotta che si stanno affermando sempre più. Un altro elemento positivo è la caduta delle ordinazioni di petroliere nell'ultimo anno, scesa dell'81%. Tuttavia, i prezzi delle nuove costruzioni VLCC potrebbero scendere al di sotto dei 100 milioni di dollari, e tentare gli armatori a riprendere le ordinazioni ai cantieri. Inoltre, i paesi in via di sviluppo, e in particolare la Cina, stanno cercando di assicurarsi proprio naviglio per coprire le loro importazioni.

Gli sforzi della Cina di tenere sotto controllo la sua espansione economica sembrano funzionare poiché la crescita manifatturiera è rallentata in aprile. Anche l'impennata del costo di produzione è leggermente rallentata in seguito ad aumenti successivi dei tassi di interesse negli ultimi mesi, nel tentativo di ridurre l'aumento dell'inflazione che era arrivato a superare il 5%. La crescita economica della Cina nel corrente anno è prevista rallentare al 9,3% circa e all'8,7% il prossimo anno, secondo la Banca Mondiale. Nel primo trimestre la crescita su base annua è stata del 9,7%. Ulteriori aumenti dei tassi di interesse e misure di contenimento del credito sono attesi nel corso dell'anno. Un fatto significativo è che la Cina sembra

permettere che lo yuan prosegua nel suo graduale rafforzamento nei confronti del dollaro e altre valute internazionali. Lo scorso anno la rata di cambio del dollaro superò per la prima volta dal 1993 il 6.5 a conferma degli sforzi per raggiungere un equilibrio degli scambi commerciali e incentivare la domanda interna rendendo più convenienti le importazioni ma più costose le esportazioni in termini di dollari. Questa tendenza implica una riduzione dei traffici marittimi con una minore dipendenza dalle esportazioni, ma potrebbe far aumentare il volume delle importazioni, in particolare di materie prime come minerale di ferro ed energia, ma anche di altri prodotti da altre regioni dell'Asia e dei paesi occidentali.

Un quantitativo record di 20 milioni dwt di bulkcarrier potrebbe essere avviato alla demolizione nel corrente anno poiché l'eccesso di capacità di trasporto e i bassi livelli dei noli spronano gli armatori a far demolire le navi più vecchie e antieconomiche. Questo è confermato dai 3,8 milioni dwt di navi da carico secco già venduti per demolizione nel primo trimestre, e il totale per l'intero anno potrebbe raggiungere 15,2 milioni dwt. Tuttavia, la previsione che i mercati dei noli siano destinati a peggiorare ulteriormente, per le consegne record di nuove unità nei prossimi mesi, potrebbe far accelerare il ritmo delle demolizioni. Con il ritorno in attività del Bangladesh e la limitata concorrenza in termini di demolizioni da parte degli altri tipi di navi, nel 2011 potrebbe essere raggiunto il livello di 20 milioni dwt. Anche se le demolizioni si attestassero ad un livello più basso, di circa 15 milioni dwt, si tratterebbe sempre di un aumento rispetto agli 11,6 milioni dwt venduti per demolizione nel 2009 quando i mercati dei noli toccarono valori pericolosamente vicini ai costi operativi. Si tratterebbe anche in questo caso di un nuovo record annuo poiché il volume maggiore di bulkcarrier demolite risale al 1986 quando 14,2 milioni dwt furono eliminati. Inoltre, i prezzi di 510 dollari per tdl offerti dai demolitori rappresentano un ulteriore incentivo per gli armatori. Le bulkcarrier rappresentano 67 delle 209 navi vendute per demolizione nel primo trimestre e, unitamente a nove portacontainer e 29 petroliere, questi tre principali settori costituiscono il 50% delle navi demolite. Gli armatori greci rimangono la fonte principale di navi per i cantieri di demolizione, con 55 delle navi riportate nel primo trimestre, seguono Norvegia e Cina rispettivamente con 17 e 16 navi.

La produzione cinese di acciaio e la domanda di minerale di ferro, elementi trainanti delle rate di nolo globali delle bulkcarrier potrebbe essere oggetto di pressioni per effetto delle ridotte assegnazioni di energia elettrica da parte del governo nei prossimi mesi. La produzione di aprile di 59,4 milioni di tonnellate è stata la seconda più alta registrata, ma è probabile che i tagli energetici per le imprese siderurgiche riducano la produzione. L'ente cinese National Energy Administration prevede che il consumo di elettricità aumenti del 10% nel corrente anno mettendo le acciaierie e altre imprese a intenso utilizzo di energia, a rischio di limitazioni delle forniture durante l'estate. Nei primi quattro mesi dell'anno, la produzione cinese di acciaio è rimasta a livelli estremamente elevati sulla base di una forte domanda interna, ma nei prossimi mesi è probabile che le acciaierie

riceveranno ridotte assegnazioni di elettricità semplicemente perché la produzione cinese in estate non sarà in grado di soddisfare la domanda. I noli per la flotta globale di 1.218 bulkcarrier Capesize sono già ben al di sotto dei livelli breakeven poiché il numero delle nuove navi che iniziano l'attività supera la crescente domanda di materie prime via mare. La Cina è il maggiore importatore di minerale di ferro con circa due terzi del miliardo di tonnellate l'anno trasportato via mare, e il 70% di tutte le Capesize sono usate per trasportare la materia prima impiegata nella produzione di acciaio.

Le portacontainer inattive sono ritornate ai livelli precedenti la crisi finanziaria. Le navi di questo tipo senza impiego sono ora 71 in confronto a oltre 600 navi al picco della crisi a fine 2009. La capacità complessiva della flotta inattiva ammonta a 134.000 teu o meno dell'1% del totale, il livello più basso dall'inizio della crisi finanziaria nel settembre 2008. La maggior parte delle navi inattive sono quelle destinate al mercato dei noleggi, pari a 45 unità per 59.000 teu, comprese alcune navi che hanno terminato un periodo di noleggio e sono per ora senza impiego. Al picco della crisi, alla fine del 2009, erano quasi 400 le navi inattive non gestite direttamente dagli armatori e circa 200 quelle gestite dalle compagnie di linea. I numeri della flotta inattiva sono ora tornati ai livelli precedenti la crisi con condizioni di offerta e domanda abbastanza equilibrate, almeno per il momento. Le prospettive per le navi disponibili sul mercato dei noli non appaiono molto chiare mentre i noli si muovono solo marginalmente.

La pratica della velocità di navigazione ridotta sta diventando un aspetto permanente dello shipping. La compagnia armatoriale danese Maersk Tankers risparmia circa 20.000 dollari al giorno con la riduzione selettiva della velocità nel viaggio in zavorra delle sue VLCC classe-Nautilus da 300.000 dwt. La velocità ridotta sarà necessaria in generale per le petroliere per raggiungere gli obiettivi di emissioni di CO2 e l'industria non avrà altra scelta che questa strada. L'impatto che questo avrà sul surplus di VLCC è da verificare ma si ritiene che potrebbe non essere significativo poiché gli operatori di petroliere sono molto frammentati. Il settore è meno strutturato di quello delle portacontainer e più difficile da controllare. Ci sono voluti due anni per arrivare a questo punto e dal punto di vista tecnico, sebbene i problemi siano stati quasi risolti, i danni potenziali ai motori potrebbero rivelarsi molto onerosi mentre l'impatto commerciale di un errore potrebbe anch'esso essere pesante.

I traffici di cemento in Mediterraneo sono entrati in crisi in seguito alla guerra civile in Libia. Più di 20 navi impegnate in contratti a lungo termine con la Libia sono inattive poiché tutti i lavori pubblici sono stati sospesi dallo scoppio della rivolta civile contro Gheddafi. L'armamento greco Naftotrade Shipping ha dieci navi impegnate a lungo termine con importatori libici che non pagano il nolo. La flotta Naftotrade trasportava cemento dalla Grecia che copre il 65% circa del fabbisogno della Libia stimato in oltre tre milioni di tonnellate l'anno e che assorbe

mediamente circa 300 viaggi per anno. Prima dell'inizio del conflitto, la Libia era impegnata in un importante programma di lavori pubblici. Le importazioni della Libia compensavano una generale scarsa attività cementifera nell'area del Mediterraneo dove la Naftotrade è da anni un protagonista attivo. La compagnia greca controlla una flotta di 17 cement carriers da 2.000 a 15.000 dwt.