



Genova, 16 Maggio 2011

No. 1477

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 19 (9/13 Maggio 2011)

CISTERNE

I noli delle **VLCC** si sono mantenuti stabili intorno a Ws 49 per i viaggi dal Medio Oriente all'Asia, ma l'equivalente timecharter risulta aumentato da 585 dollari al giorno a circa 4.100 dollari, per effetto del minor costo del bunker. Con la previsione di un maggior numero di carichi in mercato per caricazione giugno, i noli dovrebbero continuare a rimanere stabili e gli effetti dell'eccesso di navi in attesa di impiego dovrebbero attenuarsi. Tuttavia, dopo l'iniziale shock dovuto al ribasso del greggio, i prezzi del bunker sono risaliti a 653 dollari per tonnellata a Fujairah, in confronto a 674,50 dollari la settimana precedente. Per le destinazioni ad ovest del Canale di Suez, i noli sono rimasti invariati intorno a Ws 37 e i profitti sono migliorati da meno 10.500 dollari al giorno a meno 7.430 dollari martedì 10 maggio. Sulla rotta dal West Africa al Golfo americano le VLCC hanno potuto approfittare dell'arrivo in mercato dei carichi di giugno realizzando un profitto di 18.000 dollari al giorno, anche qui aiutati dalla minore incidenza del costo carburante. I tentativi dei noleggiatori di forzare i noli delle **Suezmax** per i viaggi dal West Africa agli Stati Uniti sotto la barriera psicologica di Ws 80, sono stati vanificati dalla resistenza degli armatori, indipendentemente dai prezzi del bunker. Il nolo del Baltic Exchange per questa rotta ha chiuso la settimana a Ws 85,7 equivalente a 19.567 dollari al giorno, solo marginalmente inferiore a Ws 88 e 18.850 dollari della precedente settimana. Un fissato concluso a Ws 80 prevede che la nave carichi a Pennington, un porto dove la caricazione va molto a rilento e in qualche caso richiede sino ad un mese per essere completata. Questo significa che l'armatore realizzerà un ottimo guadagno dalle controstellie che vengono negoziate ad una media di 30.000 dollari al giorno, e spiega l'interesse degli armatori per questo tipo di viaggi. Il mercato del Mar Nero e Mediterraneo mostra un lento ma costante aumento del volume dei fissati. Il nolo da Novorossiysk ad Augusta ha chiuso la settimana a Ws 87,7 che equivale a 14.471 dollari al giorno base timecharter. Nel settore delle **Aframax**, i noleggiatori sono stati pronti ad approfittare del minor costo del bunker per imporre noli più bassi praticamente su tutte le principali rotte, ma nuovi carichi dalla Turchia e dall'Egitto hanno portato sollievo al mercato del Mediterraneo facendo salire i noli all'equivalente di 1.100 dollari al giorno. Le Aframax con classe ghiacci non sono più necessarie nel Baltico, di conseguenza in quest'area hanno avuto difficoltà a rimanere su valori positivi scendendo a meno di 300 dollari al giorno di equivalente timecharter, una bella differenza rispetto ai noli a sei cifre di marzo. Il Mare del Nord ha resistito meglio con noli di Ws 105-110 equivalenti a circa 7.000-10.000 dollari al giorno, ma le previsioni sono per un prossimo peggioramento. In Mediterraneo, una lunga lista di navi ha fatto prevalere noli di Ws 85,5 con un equivalente timecharter di 326 dollari al giorno calcolato dal Baltic Exchange. Dal Mar Nero al Mediterraneo fissati sono stati conclusi intorno a Ws 88. Anche i Caraibi sono stati caratterizzati da scarsa domanda e abbondanza di navi con noli a inizio settimana di Ws 100 per il Golfo americano pari a poco meno di 300 dollari al giorno, in confronto a Ws 195 e 35.900 dollari al giorno solo il 7 marzo scorso. I noli delle **Product Tanker pulite** Medium Range hanno perso nella settimana l'8% per i viaggi dal Nord Europa alla costa atlantica americana per effetto delle numerose navi che hanno zavorrato dal West Africa e dagli Stati Uniti per approfittare dei recenti miglioramenti. I noli che a fine aprile avevano raggiunto il massimo da 30 mesi di Ws 242 o 22.000 dollari al giorno, sono ora attestati a Ws 212,2 equivalente a 17.514 dollari al giorno. A causa dei noli molto bassi per i viaggi di ritorno, gli armatori sono poco invogliati a zavorrare dalla costa atlantica al Golfo per cui sono circa 45 le MR già presenti o in viaggio verso il Continente nelle prossime due settimane. Una buona

domanda di Large Range 1 dal Baltico per la costa atlantica americana non è servita a far aumentare i noli che sono rimasti invariati intorno a Ws 140 base 60.000 tonn. Dai Caraibi per la costa orientale americana i noli sono slittati a Ws 175 per 38.000 tonn. di carico e i viaggi di ritorno dal Golfo USA a UK Cont. Med. sono scesi a Ws 110 sempre per 38.000 tonn. Ad est di Suez, il mercato è rimasto stabile. Le Large Range 1 sono state fissate dal Medio Oriente al Giappone a Ws 142,5 per 55.000 tonn., mentre le LR2 hanno ottenuto per gli stessi viaggi con 75.000 tonn. noli di Ws 128 e le aspettative sono per il mantenimento dei livelli di nolo attuali. Carichi di jet-fuel da 65.000 tonn. dal Medio Oriente a UK Cont. sono stati coperti a 2,05 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

Il sentimento delle ultime settimane sembrava positivo, anche se in ragione di numeri questo sentimento non si è tramutato in realtà. Il mercato rimane debole su tutti i size di riferimento con scarsissimo interesse per periodi t/c e pochi carichi con date forward. Le **Capesize** attraversano sempre un momento veramente difficile, l'indice BCI a 1475 punti e la media delle principali rotte t/c intorno a 5.800 dollari al giorno. In Atlantico girano appena sotto i 5.000 dollari al giorno mentre in Pacifico rimangono tra 6.000 e 7.000 dollari, con la rotta di backhaul che si fissa ad un equivalente t/c negativo. Attività sul periodo pressoché inesistente, anche se possiamo riportare il fissato della n/b Mv *Guo May* (174.000 dwt) per 11/13 mesi a 11.500 dollari base consegna ex yard inizio Giugno. Per le **Panamax** situazione pressoché equivalente anche se i numeri sono leggermente più confortanti. Veloci round in Atlantico vengono conclusi tra 13/14.000 dollari al giorno mentre in Pacifico si affermano tra 11/12.000 dollari base riconsegna Spore/Giappone e poco meglio per riconsegna India. L'indice BPI è a 1720 punti con la media delle rotte tc appena sopra i 13.500 dollari al giorno. Per quanto concerne il periodo, vale lo stesso discorso delle sorelle maggiori con attività dunque molto debole. Non si vedono navi fissate per periodi medio-lunghi mentre per periodi brevi fino a 6 mesi i numeri sono intorno a 14.000 usd soggetto posizione/consumi etc etc. Il mercato rimane piuttosto statico anche per le più piccole **Handymax/Supramax** con il bacino Pacifico leggermente più attivo dell'Atlantico. Il transatlantic round vale tra 11 e 13.000 dollari, numero quasi simile al bacino orientale. Il carbone indonesiano per l'India tiene un po' più alti i livelli pagando fino a 20.000 usd per posizioni molto vicine ai porti di caricazione. Pochissima volatilità e pochissimi fissati sul periodo anche se possiamo dire che le Supramax vengono fissate intorno a 15.000 dollari al giorno base periodi corti fino a 6 mesi.

COMPRAVENDITA

La settimana appena trascorsa ha evidenziato parecchie operazioni di compravendita con particolare evidenza per le unità da carico secco che hanno, oramai da tempo, parecchio interesse da parte di compratori cinesi. Diana Shipping, da tempo sul mercato alla ricerca di unità moderne, si è assicurata la Panamax MV "CORONA" (73.000 DWT - Costr. 2007 Cina) per una cifra intorno a 30 Mil. di USD mentre la consorella Diana Containership ha in programma di raccogliere sul mercato finanziario l'equivalente di circa 172,5 Mil. di USD per ripianare parte del debito nonché per finanziare l'acquisizione di 3 containership di proprietà della Maersk da 3.500 Teu di portata costr. metà anni '90. I programmi di espansione di Scorpio proseguono con l'ordinativo di MR N/B presso un cantiere coreano di 5 + 3 opzionali 52.000 DWT pagate intorno i 37 Mil. di USD l'una con consegna entro la seconda metà del 2012 mentre le opzionali, se confermate, sono previste nel corso del 2013. Tra le Tankers, risalta la notizia della vendita della MR MT "MARE DI RAVENNA" (51.000

DWT - Costr. 2006 SHINA) ai compratori tedeschi della Falcon Navigation a circa 30,3 Mil. di USD. Vale la pena notare che la nave era stata venduta con soggetti lo scorso Febbraio a circa 33 Mil. di USD e poi non finalizzata. Valori della demolizione sempre interessanti con l'India sugli scudi e medie stabilmente superiori ai 500 USD per LDT.

ALTRE NOTIZIE

Tre nuovi fissati di VLCC a periodo sono stati riportati mentre i noli spot per i viaggi di riferimento dal Medio Oriente al Far East sono in leggera ripresa. La sudcoreana Hyundai Merchant Marine ha dato a noleggio la *Universal Queen* di 309.375 dwt costruita nel 2005 agli operatori americani Heidmar per un anno a 25.000 dollari al giorno. Il nolo di riferimento per una moderna VLCC per un anno di timecharter è valutato dagli analisti a 28.000 dollari al giorno, in calo da una media di 37.962 dollari al giorno nel 2010 e 39.577 nel 2009. La China Wah Kwong Shipping ha dato a noleggio la VLCC leggermente più vecchia *Venture Spirit* di 298.287 dwt per un anno a 27.000 dollari al giorno alla Koch Industries, che la settimana scorsa aveva fissato la VLCC *Solana* da 296.681 dwt del 2010 per un anno al nolo giornaliero di 29.000 dollari. Il terzo fissato di VLCC a periodo è quello della nuova costruzione *FPMC C Lord* noleggiata per quattro anni con l'opzione di un ulteriore anno a 33.000 dollari al giorno da parte di una joint-venture tra Petrochina e la russa Sovcomflot. Il nolo è leggermente inferiore alle valutazioni di riferimento per una moderna VLCC da 310.000 dwt per cinque anni a 35.000 dollari al giorno. I tre fissati a lungo termine sono stati conclusi mentre i noli sul mercato spot dal Medio Oriente al Giappone sono saliti nell'ultima settimana da un equivalente timecharter di 585 dollari a 4.099 dollari al giorno, rimanendo tuttavia inferiori ai costi operativi di 10.000-11.000 dollari al giorno. Il mercato delle VLCC dovrebbe toccare il fondo nel corrente anno per l'eccessiva disponibilità di navi, ma dal 2012 in poi i profitti delle VLCC dovrebbero gradatamente risalire poiché domanda e offerta inizieranno a riequilibrarsi.

Nel settore delle bulkcarrier sono in arrivo ben 1.700 navi di nuova costruzione entro il corrente anno, il numero più alto mai registrato, e il doppio delle navi consegnate nel 2010, che già avevano rappresentato un record. La flotta complessiva delle portarinfuse secche comprende circa 7.750 navi, e le categorie più numerose sono quelle delle Handymax (25.000-39.999 dwt) con circa il 24% delle bulkcarrier, delle Panamax (60.000-84.999 dwt) con il 21%, e delle Capesize di oltre 120.000 dwt e Supramax (50.000-59.999 dwt) con il 16% ciascuno. Tuttavia, in termini di deadweight, il settore delle Capesize rappresenta il 41% della flotta delle portarinfuse secche, e le Panamax il 22%. Per quanto riguarda l'età, le bulkcarrier di 25 anni ed oltre sono circa 1.900 per circa 79,6 milioni dwt. In totale, questo rappresenta il 15% dell'intera flotta e si confronta con circa 2.360 navi che hanno meno di cinque anni di età, pari al 40% della flotta complessiva da carico secco in termini di deadweight. Queste cifre evidenziano un numero significativo di navi che potrebbe essere riciclato. Nell'ultima settimana, cinque Capesize sono state vendute ai demolitori con le quali sale a 31 il totale delle unità di questo tipo vendute per demolizione dall'inizio dell'anno. Le navi consegnate dai cantieri da

gennaio ad aprile, sono state 263, pari a più di due navi al giorno, tra cui 78 Supramax, 60 Capesize e 57 Handymax. In confronto, nel corrispondente periodo del 2010 furono consegnate 308 nuove bulkcarrier. Sono oltre 2.600 le portarinfuse programmate in consegna entro il 2014, di queste oltre 1.400 arriveranno entro la fine dell'anno, seguite da oltre 900 navi nel 2012. Nei prossimi 19 mesi saranno consegnate in media quattro navi al giorno. A meno che qualcosa di drastico non accada nel prossimo futuro, vi è il rischio reale di un completo collasso del settore delle rinfuse secche.

Il gigante minerario brasiliano Vale dovrà pentirsi di aver ordinato così tante grandi bulkcarrier penalizzando i noli globali delle Capesize sino al 2014 e con una perdita di 2 miliardi di dollari nella costruzione della propria flotta di super ore-carrier. Queste opinioni sono state espresse da due eminenti protagonisti del settore globale delle portarinfuse, Polys Hajioannou, presidente della Safe Bulkers, e Peter Georgiopoulos, presidente della Genco Shipping & Trading, che hanno contestato la strategia di trasporto messa in atto dal gigante minerario brasiliano. Vale sta investendo circa 10 miliardi di dollari per controllare una flotta di oltre 50 bulkcarrier su cui trasportare la maggior parte del suo minerale di ferro per i mercati chiave dell'Asia. I produttori brasiliani controllano oltre un quarto del miliardo di tonnellate l'anno di minerale di ferro trasportato via mare e hanno contratti per 18 VLOC presso tre costruttori asiatici. Altre 16 VLOC di simile portata ordinate da altre compagnie sono assegnate a Vale per un periodo di 20 anni. Il mese scorso, Vale ha ricevuto in consegna la prima VLOC, *Vale Brasil*, la più grande ore-carrier del mondo le cui sette stive da carico hanno ognuna una capacità pari a quella di una piccola Panamax. Le VLOC furono ordinate al prezzo di 135 milioni di dollari e se Vale decidesse di venderle ora, sostiene Mr. Hajioannou, otterrebbe a mala pena 70 milioni di dollari che su 30 navi rappresentano una perdita di circa 2 miliardi di dollari. Le VLOC sono talmente grandi che possono fare scalo a pochissimi porti nel mondo e scaricare solo se a pieno carico. Vale non è riuscita ad ottenere l'autorizzazione ad impiantare un centro di distribuzione a Qingdao in Cina da dove il minerale potesse essere scaricato dalle VLOC e poi venduto alle imprese siderurgiche. Forse per questo motivo, Vale avrebbe cambiato la denominazione di queste navi in "Valemaxes" dopo averle denominate "Chinamax" prima della loro ordinazione a metà 2008.

La vendita all'asta della Large Range 1 *Eagle Hope* di 73.965 dwt da parte della giapponese Eagle Maritime per 38 milioni di dollari, è l'ultima di una serie di Product Tanker vendute nelle ultime settimane. Circa 10 potenziali acquirenti hanno mostrato interesse nella nave e otto hanno fatto offerte. Gli acquirenti della nave, costruita nel 2008, sarebbero gli armatori tedeschi Oldendorff e la nave dovrebbe entrare nel pool Hafnia, una partnership che comprende armamenti come J Lauritzen e Nordic Tankers. E' interessante vedere come i pool nel settore delle LR1 stiano diventando sempre più popolari tra gli armatori, che cercano di far aumentare gli utili tramite una quota maggiore di mercato. La vendita della *Eagle*

Hope fa seguito ad una serie di altre vendite all'asta di LR1 nelle ultime settimane, tra cui quella alla Scorpio Tankers delle gemelle della Korea Line *Blue Coral* e *Blue Diamone*, costruite nel 2008 per 35 milioni di dollari ciascuna. Sebbene l'aumento delle vendite all'asta sia notevole, i livelli di vendita delle navi indicano che non si tratta di vendite giudiziarie sottocosto, anzi questo tipo di vendita indica che gli armatori prevedono un 2012 più positivo e stanno facendo investimenti prudenti in navi moderne per approfittare di una potenziale ripresa.

Sebbene i noli delle bulkcarrier Capesize per round voyage in Pacifico abbiano recuperato solo leggermente rispetto a febbraio, quando molte navi furono inattivate, gli armatori hanno ora deciso di rimettere in attività queste Capesize sul mercato spot essendo convinti che sia preferibile accettare noli bassi che tenere le navi ferme per periodi prolungati. Le aspettative sono per il mantenimento delle attuali condizioni di mercato per almeno uno o due mesi, ma tenere una nave fuori mercato per un periodo più lungo comporta una maggiore perdita di denaro che farla viaggiare. I costi operativi di una Capesize variano da 6.000 a 8.000 dollari al giorno a seconda della velocità, costo del bunker ed altri fattori, ma con il bunker a 670 dollari per tonnellata e oltre nelle ultime due settimane, i costi operativi sono probabilmente più alti. I noli a periodo sembrano suggerire che gli armatori vedranno un miglioramento del rapporto offerta-domanda nel giro di un anno. I fissati di Capesize per un anno sono intorno a 12.500 dollari al giorno, ma per periodi di due anni raggiungono 13.000-14.000 dollari al giorno. Guardando al futuro, lo scenario mostra segnali di miglioramento quindi è lecito un cauto ottimismo.

I noli delle grandi gasiere che trasportano gas di petrolio liquefatto dal Medio Oriente all'Asia sono scesi sotto i 50 dollari per tonnellata per la prima volta da metà marzo a causa delle festività nazionali asiatiche che hanno ridotto l'attività di noleggio. Sono attesi ulteriori cali nei prossimi giorni per effetto della caduta delle quotazioni del greggio e del numero elevato di navi in confronto ai carichi disponibili. Sebbene i noli per le gasiere siano diminuiti, è positivo il fatto che la flessione non è stata così marcata come quella dei prezzi del GPL generata dal calo drammatico dei prezzi del greggio, ma la caduta di valore del GPL farà probabilmente scendere ancora i noli poiché l'attività di noleggio si ridurrà per effetto dei bassi prezzi. La caduta dei noli ha fatto anche diminuire l'interesse all'acquisto di navi di seconda mano, tuttavia un certo numero di vendite di gasiere per traffici costieri sono state concluse con acquirenti sudcoreani.

Quello che rende il settore delle Product Tanker una scelta interessante è, secondo analisti ed esperti, un orderbook notevolmente inferiore rispetto alle altre classi di petroliere, pari al 12,6% soltanto per la flotta esistente di 114,4 milioni dwt di navi, contro il 28% per le petroliere da greggio di 290,2 milioni dwt. Le Product tanker come categoria sono di costruzione più recente per cui vi saranno meno eliminazioni di navi rispetto alle petroliere da greggio. Mentre per queste ultime si

avrà un eccesso di consegne nei prossimi tre anni, per le Product Tanker si prospetta uno scenario in cui la domanda supererà l'offerta. Inoltre, le scorte di benzina degli Stati Uniti sono scese a 205,8 milioni di barili, da 241,1 milioni a inizio febbraio, e la prossima "driving season" vedrà probabilmente aumentare significativamente le importazioni di benzina. La maggiore domanda negli Stati Uniti e la crescente volatilità nel settore della raffinazione farà riapparire l'*arbitrage* e altre opportunità come la triangolazione per cui navi che trasportano benzina verso gli Stati Uniti possono trovare un carico di diesel per l'Europa. Queste opportunità rendono la nicchia delle Product Tanker remunerative nei mesi a venire. In aggiunta, la capacità di raffinazione in Medio Oriente, Cina e America Latina è prevista aumentare rispettivamente del 15%, 32% e 11% entro il 2014 e si confronta con il 4% e l'1% di crescita in Nord America e in Europa. Dei 9,5 milioni di barili al giorno di capacità di raffinazione che entreranno in attività nel mondo nei prossimi cinque anni, solo 800.000 b/g deriveranno dai paesi OCSE. Di conseguenza aumenterà la raffinazione in aree vicine ai paesi produttori di greggio che a sua volta farà salire le tonnellate-miglia per le Product Tanker e diminuire quelle per le petroliere da greggio. Esiste un tasso elevato di consolidamento nel settore delle Product Tanker e noleggiatori come BP, Glencore, Total, ecc. hanno iniziato nuovamente a prendere blocchi di navi a timecharter, diversamente dal passato. Questi ultimi stanno infatti accumulando navi noleggiate per essere in posizione per una crescita a rate ragionevoli con un impatto positivo sui noli poiché più navi sono controllate da parte di un minor numero di compagnie.

Un nuovo sistema online che si propone di soppiantare i tradizionali metodi di valutazione delle navi, è stato lanciato nei giorni scorsi da un ufficio di brokeraggio londinese. Secondo i broker che lo hanno messo a punto, è la prima volta che un valore equo di mercato delle singole navi viene calcolato semplicemente inserendo un numero IMO. Prodotti tecnologici come questo si propongono di rendere più efficiente l'intero mercato della compravendita e dei trasporti. Il sistema calcola il valore equo di mercato, e tiene conto dell'ultima transazione conclusa che tipicamente governa le valutazioni dei broker. I valori vengono aggiornati giornalmente con 8 milioni di calcoli diversi che comprendono diversi parametri, le vendite effettive, i noli ed altre informazioni e questo consente la tracciabilità dei movimenti e del mercato. Il database va indietro sino al gennaio 2009 ed esamina qualsiasi petroliera da 29.000 dwt e bulkcarrier a partire da 20.000 dwt con un numero IMO, comprese le nuove costruzioni. In un secondo tempo, verranno comprese anche le portacontainer, le gasiere le carcarrier e le navi refrigerate. Entro sei mesi, verrà anche calcolato un valore basato sul reddito, unitamente al valore equo di mercato. Dopo il crollo dei mercati del carico secco a fine 2008, la maggior parte dei broker di compravendita sospese per quasi tutto il 2009 la pubblicazione di valutazioni e valori di riferimento. In base al nuovo sistema, il valore di una Panamax di cinque anni da 75.000 dwt è calcolato in 31,2 milioni di dollari, in confronto ad una valutazione del Baltic Exchange di 32,4 milioni di dollari. Una

Product Tanker Medium Range valutata 28,2 milioni di dollari dal Baltic Exchange, è stimata 29,3 milioni di dollari dal nuovo sistema.