



Genova, 30 Maggio 2011
No. 1479

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 NELLA SETTIMANA 21 (23/27 Maggio 2011)

CISTERNE

Gli armatori di **VLCC** impiegate dal Medio Oriente al Far East hanno visto più che raddoppiare i loro utili giornalieri nella settimana, grazie all'arrivo di carichi per inizio giugno. Tuttavia, l'entusiasmo tra gli armatori è comprensibilmente scarso dato che i profitti sono ancora inferiori ai costi operativi di 10.000-11.000 dollari al giorno e le previsioni per la restante parte dell'anno e oltre sono negative per le VLCC e per il mercato delle petroliere in generale. Ma almeno un'attività vivace ha contribuito a far salire i guadagni da circa 4.000 dollari al giorno di una settimana fa a 8.831 dollari venerdì 27 sulla rotta di riferimento dal Medio Oriente all'Asia che rappresenta un aumento della rata **Worldscale** a Ws 52 dai precedenti Ws 49. Una lista di navi più ridotta per date di seconda metà giugno potrebbe dare agli armatori l'opportunità per ottenere noli più alti. Sono infatti 87 le VLCC disponibili, a fronte di 83 potenziali carichi in arrivo per giugno. Per i viaggi dal Medio Oriente al Golfo americano i noli sono rimasti invariati chiudendo la settimana a Ws 37 o meno 6.762 dollari al giorno equivalente timecharter. Dal West Africa per il Golfo americano le VLCC sono state fissate intorno a Ws 57,5 o 14.100 dollari al giorno e dovrebbero rimanere stabili a questi livelli. I noli delle **Suezmax** si sono ridimensionati nella settimana attestandosi a circa Ws 75 per i viaggi dal West Africa al Golfo americano. In Mediterraneo-Mar Nero la domanda di navi è stata in sufficiente ad assorbire almeno in parte il naviglio presente così da mantenere o magari far aumentare i noli precedenti, che sono rimasti ai bassi Ws 80. Le **Aframax** hanno registrato un marginale indebolimento dei noli per i viaggi in Mediterraneo, ma un doppio mercato continua ad esistere poiché i viaggi dalla Siria impongono un premio sul nolo rispetto ad altre aree di caricazione. Le Aframax sono state fissate per caricazione in Siria a Ws 130,6 pari a circa 21.330 dollari al giorno, da Ws 131,4 di inizio settimana. Una Aframax fissata dalla Turchia per discarica Mediterraneo ha ottenuto un nolo di Ws 115, in calo da Ws 120 della settimana precedente. Molte navi stanno arrivando in mercato per cui i noli potrebbero slittare verso il basso. In contrasto con il vivace mercato del Mediterraneo, il Mare del Nord è rimasto piatto con noli al livello di Ws 110 e, a meno di un aumento dell'attività, si potrebbe avere una flessione. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, i fissati di Medium Range per carichi di benzina dal Nord Europa agli Stati Uniti sono diminuiti sensibilmente per effetto delle minori importazioni americane con il ritorno in attività delle raffinerie americane dopo il periodo di manutenzione annuale. La vistosa riduzione dei fissati ha avuto come conseguenza perdite giornaliere dei profitti su questa rotta, scesi a 6.399 dollari dai precedenti 11.600, o in termini di rate **Worldscale** a Ws 146 da Ws 175. Il contrasto con equivalenti timecharter di circa 22.000 dollari a fine aprile appare evidente. Tuttavia, il mercato cartaceo è molto più promettente, con noli di Ws 159-163 per giugno e di Ws 166 per luglio. Anche dai Caraibi per la costa atlantica americana i noli hanno segnato una flessione da 11.679 a 9.266 dollari al giorno per 38.000 tonn. Le Large Range che trasportano nafta dal Golfo mediorientale all'Asia non hanno visto grossi cambiamenti nella settimana poiché un maggior numero di navi è disponibile in Medio Oriente. Le LR1 hanno ottenuto per 55.000 tonn. di carico noli di 7.613 dollari al giorno da 8.349 della settimana precedente. Carichi di jettfuel da 65.000 tonn. dal Medio Oriente all'Europa nord-occidentale sono stati coperti a 1,95 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

Settimana lievemente più positiva delle precedenti, con un generale aumento dei noli per

tutti i size e bacini di riferimento. Le **Capesize** oggi hanno sfondato i 10.000 dollari al giorno come media delle rotte sullo spot, guadagnando circa il 25% in più rispetto alla settimana precedente. L'indice BCI si è affermato Venerdì 1821 punti. In Atlantico girano intorno a 12/12.500 dollari al giorno mentre in Pacifico rimangono appena sopra i 7.000 dollari, con la rotta di backhaul che è tornata ad essere in positivo ma ancora sotto i 1.000 usd al giorno come equivalente t/c. Attività sul periodo assolutamente risicata anche se qualche operatore, come ad esempio GMI, ha approfittato della volatilità vistasi in settimana fissando la Mv *Skythia* (177.300 dwt del 2010) a usd 11.100 al giorno per una durata di 4/7 mesi con consegna pronta in Cina. Anche per le **Panamax** si sono visti numeri e fissati leggermente più confortanti con l'Atlantico sostenuto soprattutto dal Sud America e dai carichi di grano che portano il round a quasi 16.000 dollari al giorno, circa 3.000 in più di inizio settimana. In Pacifico le navi ottengono circa 12/14.000 usd al giorno soggetto posizione e consumi nave. L'indice BPI è a 1865 punti con la media delle rotte tc appena sotto i 15.000 dollari al giorno. Per quanto concerne il periodo, come sottolineato per le Cape, si evidenzia che grazie alla volatilità vista anche sulla carta sono state prese diverse posizioni sul fisico soprattutto per periodi brevi fino a sei mesi. Tra le navi fissate si riporta la Mv *Kiran Africa* (79.000 dwt del 2011) fissata "ex yard" per 4/6 mesi a usd 14.000 al giorno. Sentimento positivo riflessosi anche sulle più piccole **Handymax/Supramax** anche se si i livelli sono rimasti piuttosto statici in entrambi i bacini. Il trans-atlantic round vale tra 12.000 e 14.000 dollari, numero quasi simile al bacino orientale. Attività sul periodo decisamente più frenetica rispetto a quanto visto nelle settimane precedenti, soprattutto per periodi medio/brevi. Si riporta come esempio la nave *Navios Astra* (53.400 dwt del 2006) fissata da Crossbridge per 5 mesi a usd 14.250 consegna N.China.

COMPRAVENDITA

Le vendite della scorsa settimana sono state di lieve entità, circostanza spiegabile anche dalla presenza di numerose società al "NOR SHIPPING 2011" che si è concluso il 27 Maggio a Oslo. Rileviamo una considerevole richiesta sul mercato di navi da carico secco moderne che tuttavia difficilmente incontra un'offerta ai livelli attuali. Di particolare rilevanza questa settimana è da notare la vendita della Capesize Bulker *POINSETTIA* (174.667 DWT - Costr. 9/2010 Namura Shipbuilding) alla "Marmaras Navigation" con sede in Grecia a USD 51 Mil. Questa vendita riflette un rilevante calo dei valori se si paragona alla vendita avvenuta a Marzo per USD 56 Mil. della Hull 316 (174.000 DWT - Costr. 2010 Namura / Giappone). In riferimento alla demolizione, si continuano a pagare cifre interessanti che oscillano su una media per LTD di USD 511 in India e USD 455 in Cina.

ALTRE NOTIZIE

Il recente aumento dei noli per le petroliere Aframax per i viaggi dal Mar Nero al Mediterraneo ha rappresentato un sollievo per gli armatori, in particolare per i greci che possiedono una grande, se non dominante, proporzione delle navi che operano nella regione. L'aumento sarebbe legato agli avvenimenti in Siria, così come è avvenuto quando gli scontri in Libia avevano spinto i noli al rialzo. Sino a metà maggio, i carichi dal Mar Nero per tutte le classi di petroliere sono state 303, in confronto a 357 fissati da gennaio a fine maggio dello scorso anno. Nel 2010 si è

avuto un totale di 417 carichi dal Mar Nero che hanno coinvolto Suezmax ed Aframax che principalmente caricano greggio ai porti russi di Novorossiysk e Tuapse. Si stimano mensilmente da 15 a 20 stem per Aframax e Suezmax da questi porti, ma importanti cambiamenti sono stati osservati per i carichi dal Baltico e dal Mar Nero/Mediterraneo che sono diminuiti rispettivamente di 120.000 e 70.000 barili al giorno, in confronto alla media dello scorso anno. Ma il futuro è promettente per quest'area di mercato con la prevista forte espansione della produzione di greggio dal Caspio unitamente al progetto di raddoppiare la capacità del CPC pipeline verso il Mar Nero a 1,4 milioni di barili al giorno, a beneficio dei trasporti verso i mercati occidentali. Per le compagnie armatoriali greche, l'attrattiva del mercato del Mar Nero/Mediterraneo è molto forte, infatti non solo ottengono profitti migliori, in particolare per le Aframax, ma hanno il vantaggio di avere le navi sotto controllo e inoltre armatori e noleggiatori hanno una conoscenza reciproca. Un elemento che in particolare d'inverno rappresenta un'attrattiva ulteriore per gli armatori è il fatto che dopo le prime 48 ore di ritardo per il transito del Bosforo le navi hanno diritto alle controstallie più il rimborso del costo bunker. Il beneficio può arrivare anche ad un milione di dollari per la sola sosta in attesa del transito. Il recente annuncio a fine aprile da parte delle autorità turche del progetto di un canale per alleviare la congestione nel Bosforo, oltre agli oleodotti ed altri sviluppi, fa ritenere che i traffici del Mar Nero subiranno cambiamenti positivi negli anni a venire.

I traffici globali di greggio via mare potrebbero diminuire in media del 5% come tonnellate-miglia per effetto del greggio ricavato da depositi scistosi che contribuirà a rendere gli Stati Uniti più autosufficienti. I recenti sviluppi delle estrazioni americane di greggio e gas tramite il "fracking", un processo di estrazione che immette vasti quantitativi di acqua e prodotti chimici nei giacimenti, potrebbero avere effetti importanti sulla disponibilità globale di idrocarburi entro i prossimi 15 anni. A quanto è emerso durante una conferenza del DNV sull'ambiente, gli Stati Uniti potrebbero diventare autosufficienti entro il 2025 avendo migliorato lo sfruttamento delle riserve di scisti. Le quantità disponibili permetterebbero agli Stati Uniti di ridurre le importazioni di greggio e persino di iniziare ad esportare gas naturale in futuro. La produzione di greggio convenzionale è in calo mentre quella di gas e greggio da scisti sono in aumento. La produzione in Oklahoma e nelle Montagne Rocciose ha raggiunto il massimo di tutti i tempi, ma altri stati americani devono ancora risolvere problemi ambientali legati alle forniture di acqua, possibili contaminazioni delle falde freatiche e fuoriuscite di metano. Alla fine, la nuova tecnologia sarà disponibile anche al di fuori degli Stati Uniti e anche questo avrà un impatto sui mercati petroliferi. Una riduzione del 5% sulle tonnellate-miglia dei tradizionali carichi petroliferi si basa su una velocità concordata di 14 nodi per le petroliere. I mercati vedranno dal 2020 il Brasile esportare più greggio e gas verso l'Asia, l'Europa si affiderà sia al greggio e gas via oleodotto come ai carichi trasportati via mare e gli Stati Uniti useranno idrocarburi di produzione interna trasportati via oleodotto, eliminando molti dei carichi dal

Medio Oriente e costringendo l'offerta mediorientale a concentrarsi in Asia. Sul breve termine, le forniture globali di greggio rimarranno piuttosto piatte poiché la nuova produzione programmata non sarà disponibile prima del 2013, nonostante la maggiore domanda.

Le importazioni americane di benzina sono diminuite di quasi il 30%, pari a 351.000 barili al giorno, per un totale di 862.000 b/g, in base alle ultime rilevazioni settimanali. Il calo è dovuto ai timori per le inondazioni del Mississippi prima dell'apertura del Morganza Spillway il 14 maggio che ha permesso al fiume americano di rimanere a livelli navigabili all'imboccatura del Golfo. Le importazioni di benzina superano ora di 26.000 b/g quelle di un anno fa, ma sono di 271.000 b/g inferiori alla media degli ultimi cinque anni di 1,1 milioni b/g. Anche le importazioni di greggio degli Stati Uniti hanno segnato un declino, essendo scese di 394.000 b/g a 8,6 milioni b/g. Come per la benzina, il declino maggiore è avvenuto nel Golfo americano dove le importazioni di greggio sono diminuite di 490.000 b/g. Tuttavia, essendo ampie le scorte di greggio, le importazioni sono di 1,3 milioni b/g inferiori al livello dello scorso anno e dello stesso quantitativo rispetto alla media di 9,9 milioni b/g degli ultimi cinque anni. Nel periodo, le importazioni hanno oscillato da un minimo di 7,14 milioni b/g della settimana terminata il 19 settembre 2008, ad un massimo di 11,15 milioni b/g il 25 agosto 2006.

L'attività di ordinazione di portacontainer continua a superare quella per le altre categorie navali e dagli ultimi rilievi risulta che ordinativi per un valore di 8,4 miliardi di dollari sono stati assegnati dall'inizio dell'anno. Questo si confronta con gli 8,2 miliardi di dollari investiti nell'intero 2010 e solo 1,1 miliardi di dollari nel 2009. Il valore degli ordinativi assegnati per nuove portacontainer nei primi quattro mesi dell'anno è più che doppio rispetto a quello delle bulkcarrier che ammonta a 4 miliardi di dollari. Solo 1,1 miliardi di dollari sono stati investiti nello stesso periodo per la costruzione di petroliere. Nel settore delle portacontainer si nota un crescente interesse per le navi di capacità ridotta. Delle 25 portacontainer per 78.800 teu ordinate in aprile, 12 ordinativi per un totale di 20.600 teu hanno riguardato handysize da 1.000 a 1.999 teu, il maggiore quantitativo riportato per questa classe in un singolo mese dal dicembre 2007. Il valore dell'orderbook di portacontainer per i primi quattro mesi del 2011 è del 208% maggiore che nel corrispondente periodo del 2010, ma come percentuale della capacità della flotta esistente, l'orderbook rimane attestato al di sotto del 30%, dopo aver toccato il 60% nel periodo del boom delle ordinazioni del 2007 e 2008. Per superare il 30% della flotta esistente, gli ordinativi dovranno aumentare di un milione di teu prima della fine dell'anno, uno scenario poco probabile nonostante i nuovi ordinativi in discussione preliminare.

Il 25% dei 250 milioni dwt di contratti di costruzione per navi da carico secco è rappresentato da ordinativi "fantasma" che probabilmente non verranno mai

completati. Degli ordinativi in programma per consegna nei prossimi quattro anni, solo circa 180-190 milioni dwt entreranno in servizio, un quantitativo comunque piuttosto serio in presenza di una crescita elevata della flotta. Questi ordinativi fantasma sono stati considerati come nuovi, ma una volta che il numero identificativo dell'ordine è stato assegnato dalla International Maritime Organization, non può essere cancellato, ma solo estinto. Il riferimento è alle 200 navi già ordinate nel 2011 per consegna a metà 2012, e ai 30 milioni dwt ordinati lo scorso anno per consegna nel 2011, con un intervallo medio tra firma del contratto, progettazione, costruzione prove e consegna di 14 mesi. Non vi è modo che questo sia possibile per un ordinativo nuovo di zecca. Una compagnia giapponese come NYK o MOL che si rivolgesse ad un cantiere giapponese potrebbe riuscirci, ma non in Cina dove la maggior parte delle navi sono state ordinate. A conferma della teoria che alcuni ordinativi sono semplicemente scomparsi, circa un migliaio di bulkcarrier ordinate nel 2007 e 2008 non sono ancora entrate in servizio, a distanza di quattro o cinque anni. L'orderbook di carico secco è stato sovrastimato per lungo tempo, ma i cantieri sono sempre ansiosi di riempire gli spazi di costruzione. Per ogni richiesta di quotazione, vi sono almeno quattro o cinque cantieri che si propongono per la costruzione. Semplicemente vi è troppa capacità di costruzione navale.

Gli ambiziosi progetti del Brasile nella produzione di greggio e gas naturale rappresentano un raggio di speranza per il settore delle petroliere. Nell'annunciare che la Petrobras ha in programma di raddoppiare la produzione complessiva a 5,4 milioni di barili al giorno equivalenti petrolio entro la fine del decennio, dai 2,5 milioni di barili attuali, il Brasile ha evidenziato la necessità di cinque nuovi cantieri, 38 piattaforme in grado di operare in acque profonde e oltre 280 navi entro il 2020 per mettere in atto le sue proiezioni di capacità. La Transpetro, ramo trasporti della Petrobras dovrà aumentare le dimensioni della sua flotta da 53 petroliere per 3 milioni dwt a 120 unità entro il 2015. Questa espansione richiederà centinaia di navi e apre importanti opportunità per l'industria armatoriale. Il Brasile sostiene di essere il quarto maggiore acquirente di navi a livello mondiale e il suo settore della costruzione navale ha aumentato i suoi ranghi da 2.000 persone impiegate un decennio fa a oltre 56.000 persone nel 2010.

La pirateria mette a rischio la crescita degli scambi commerciali globali e, di conseguenza, la domanda di navi. Sebbene la crescita globale dei commerci rimanga incerta per i prossimi anni, per il settore si può ipotizzare una espansione del 3-4% annuo poiché i paesi al di fuori dell'OCSE aspirano ad aumentare i loro standard di vita in linea con le nazioni sviluppate. Questo tuttavia dipende in gran parte dalla libertà dei mari. La pirateria è nociva per i trasporti marittimi e in realtà merita di salire nell'agenda politica. Le 27 navi sequestrate sino a fine marzo dai pirati nel Golfo di Aden e nell'Oceano Indiano, hanno un valore di 278 milioni di dollari, senza tenere conto del carico a bordo. Se la pirateria limita le attività marittime, è a rischio un forte potenziale di crescita dei traffici da parte dei 6

miliardi di persone che vivono in paesi al di fuori dell'OCSE. Con un livello di crescita della flotta del 9,7% per il corrente anno, il più alto dal 1973 quando l'industria attraversava una situazione simile di eccesso di capacità di trasporto, il mantenimento di volumi di traffico in crescita è di importanza vitale per gli armatori. Il pesante orderbook dei cantieri e le nuove costruzioni che arrivano in mercato non dovrebbero fare paura poiché questo investimento migliora lo standard della flotta globale. Le innovazioni della tecnologia sono il modo migliore per rendere le navi esistenti più efficienti da un punto di vista ambientale, e i costruttori navali sono più disponibili ad offrire tecnologia verde in futuro per rimanere competitivi. I combustibili fossili sono enormemente potenti ma forse non vengono usati in maniera efficiente nella propulsione navale.

Gli esportatori indiani hanno perso l'opportunità di fornire un grosso quantitativo di minerale di ferro alla Cina per effetto di una crisi politica e dell'approssimarsi della stagione dei monsoni. Il noleggio di navi per viaggi in uscita dall'India era previsto aumentare dopo che una decisione del tribunale aveva annullato la sospensione delle esportazioni di minerale di ferro in origine imposta dal governo dello stato di Karnataka per dare un giro di vite sulle miniere prive di licenza. Una disputa di carattere politico ha causato ritardi burocratici nella emissione delle licenze di esportazione, nonostante la Corte Suprema avesse autorizzato a riprenderle dal 20 aprile. Le aspettative erano per un export di circa 25 milioni di tonnellate di minerale giacenti a vari porti della provincia che avrebbe portato al noleggio di almeno 40 navi alla settimana per liberare l'accumulo. Ma sembra ora che i noleggi continueranno al ritmo corrente di circa 10 navi alla settimana sino a che le autorità non sveltiranno la concessione delle licenze. Karnataka normalmente esporta circa 40 milioni di tonnellate l'anno ma il quantitativo si è ridotto della metà nel 2010-2011 in seguito alla messa al bando del luglio scorso. Il ripristino delle licenze di esportazione potrebbe avere luogo dall'inizio del prossimo mese, ma è poco probabile che questo permetta agli esportatori di liquidare l'intera giacenza prima che gli imbarchi siano sospesi per i monsoni che dovrebbero iniziare a metà giugno e durare sino alla fine di settembre. Le piogge monsoniche potrebbero inoltre danneggiare il 10-15% del minerale che giace senza protezione ai terminali di Karnataka.

I prezzi elevati del bunker sposteranno fundamentalmente l'approccio dell'industria allo shipping forzando l'innovazione. Lo ha sostenuto Mr. Peter Evensen, presidente e amministratore delegato della Teekay alla conferenza Nor-Shipping di Oslo, precisando che trasporti ecocompatibili e remunerativi saranno una inevitabile conseguenza dell'economia di mercato e le compagnie armatoriali dovrebbero investire in naviglio efficiente per mantenere quota di mercato. Nei prossimi anni potrebbero emergere tecnologie dirompenti. Le navi del passato sono state costruite senza tenere conto dell'efficienza o di normative ambientali, ma ora è indispensabile farlo. Confrontando i recenti sviluppi dell'industria aerea con i progressi fatti dai trasporti marittimi, Mr. Evensen sostiene che in un mercato dove

i costi del carburante nella durata di vita di una nave superano di gran lunga i suoi costi capitale, l'innovazione dell'efficienza è una urgente e necessaria priorità per le compagnie armatoriali.