



Genova, 6 Giugno 2011

No. 1480

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 22 (30-5/3-6 2011)

CISTERNE

Nel mercato delle VLCC, l'attenzione è rivolta alla riunione dei paesi produttori di petrolio che si terrà a Vienna l'8 giugno e alle decisioni che verranno prese sui volumi produttivi. Vi sono speranze che le pressioni sui membri dell'Opec per far scendere le quotazioni del greggio, con i futures del Brent del Mare del Nord che superano i 100 dollari a barile, possano portare ad un aumento della produzione e di conseguenza dei carichi per assorbire almeno in parte il surplus di capacità di trasporto. Nella settimana, i noli delle VLCC sulla rotta di riferimento dal Medio Oriente all'Asia hanno registrato un aumento marginale, attestandosi intorno a Ws 53 pari a 7.998 dollari al giorno, a fronte di una attività di noleggio costante. Per i noleggiatori è stato facile mantenere questi livelli di nolo, ma la lista delle navi sta lentamente riducendosi e questo potrebbe portare qualche miglioramento per i restanti stem di giugno. Dal West Africa per il Golfo americano le VLCC sono state fissate a noli di circa Ws 52. Per la prima volta da gennaio, i noli equivalenti timecharter delle **Suezmax** sulla rotta dal West Africa alla costa atlantica americana sono scesi al di sotto di 10.000 dollari al giorno, o Ws 70, per il rallentamento dell'attività e poiché noleggiatori e trader hanno preferito le VLCC. Non sono previsti miglioramenti sul breve termine e anche il mercato cartaceo in calo dà una indicazione dell'andamento del mercato fisico. In Mar Nero e Mediterraneo, gli equivalenti timecharter sono anche peggiori con carichi da Novorossiysk ad Augusta che hanno chiuso la settimana a Ws 74,3 equivalente a 3.259 dollari al giorno, il livello più basso da fine gennaio. Le **Aframax** potrebbero subire nuove perdite per l'abbondanza di navi in Nord Europa e l'esaurirsi del picco dovuto ai disordini in Siria. Si teme che per le navi in grado di trasportare 80-100.000 tonnellate i profitti potrebbero scendere al di sotto dei costi operativi giornalieri. Per i viaggi in Mare del Nord, i profitti sono ben al di sotto dei 10.000 dollari al giorno, e precisamente a 7.779 dollari (Ws 102,5) dopo che erano saliti sino a 13.000 dollari. In Mediterraneo, i nuovi carichi scarseggiano e la lista navi si sta allungando. I carichi inter-Med che due settimane fa venivano fissati a Ws 130 o circa 21.000 dollari al giorno sono stati coperti intorno a WS 115, o 13.600 dollari al giorno, e potrebbero scendere al di sotto di Ws 100. Un premio per le caricazioni in Siria è sempre ottenibile, sebbene si sia ridimensionato. Nei Caraibi i noli per gli Stati Uniti sono scesi ai bassi Ws 100 pari a circa 3.000 dollari al giorno. Le **Product Tanker pulite** di tipo Medium Range potrebbero aver toccato il fondo, dopo un mese di declino, essendo state fissate nella settimana a Ws 144,5 pari a circa 5.500 dollari al giorno per carichi di benzina dal Nord Europa agli Stati Uniti, ma vi sono segnali positivi che questo mercato potrebbe presto registrare una ripresa. Una novità di rilievo per le MR è che nella settimana quattro navi di questo tipo sono state noleggate a periodo, per la decisione dei noleggiatori di approfittare del declino del mercato. Fissati per un anno sono stati conclusi intorno a 14.000 dollari al giorno e per due anni a 15.250 dollari al giorno. Anche se quattro fissati a periodo in una settimana sono insoliti, forse gli armatori hanno voluto mettersi al riparo da altre fluttuazioni negative. Le Large Range 1 hanno subito un rallentamento dal Baltico per la costa atlantica americana con noli di Ws 125 per 60.000 tonn. di carico. Ad est di Suez le previsioni sono per una stabilizzazione del mercato dopo il recente indebolimento. Le LR1 fissate dal Medio Oriente al Giappone hanno ottenuto noli di Ws 135 per 55.000 tonn. e le LR2 sulla stessa rotta sono state fissate a Ws 115 base 75.000 tonn. Carichi di jet fuel dal Golfo mediorientale a UK Cont. sono stati fissati a 1,95 milioni di dollari lumpsum base 65.000 tonn.

CARICO SECCO

Per le **Capesize** anche questa settimana riporta un aumento delle rate per via della scarsità di tonnellaggio in Atlantico con una riflessione sul bacino del Pacifico dove gli armatori seguono il trend chiedendo noli più alti. Il transatlantic raggiunge 13250 USD mentre una 172000 dwt è stata fissata dely Cina via Brasile per 12750 USD. Lo short period rimane sugli 11000 USD ma si vedono anche fissati a livelli leggermente inferiori. Per le **Panamax** la settimana non è stata delle migliori in quanto l'attività è stata ostacolata dalle festività di lunedì in UK e del 2 Giugno in gran parte d'Europa. In Atlantico il RV riporta ora 13500 USD mentre si hanno 14500 USD per Baltic RV anche se, in caso non aumentino gli stem fresh, i livelli sono destinati a scendere ancora. Per il periodo si ha un leggero interesse da parte di armatori per via di un sentimento negativo nel bacino del Pacifico e le rate vanno dai 13000 ai 15000 USD a seconda della durata/posizione. Per le **Handy/Supramax** i livelli non sono migliori anche se da ECS America la scarsità di navi pronte fa sì che i noleggiatori debbano pagare rate più alte mentre altri hanno deciso, per quanto possibile, di posticipare le date. In Continente le Handysize ottengono noli simili alla settimana precedente anche se si ha meno movimento, almeno fino all'ultima parte di Giugno, ed alcuni armatori decidono di zavorrare in Golfo. Si prevede invece una discreta attività con carichi di grano dal Mar Nero dopo il rilascio del divieto imposto alla Russia che potrebbe esportare fino a 20000 tonnellate. Il bacino del Pacifico per le Supramax rimane abbastanza calmo con alcuni carichi di nickel ore pagati 17000 usd che portano un leggero ottimismo tra gli armatori.

COMPRAVENDITA

La situazione di mercato pare sostanzialmente poco variata rispetto alle ultime settimane anche se si sono registrati alcuni miglioramenti soprattutto nelle rate di nolo per le Capesize le quali per un round in transatlantico ottengono circa 12/14 mila USD/giorno. Le vendite di navi di seconda mano sono state abbastanza limitate nel numero e, tra esse, si evidenzia la cessione della Aframax MT *LAURA* (113.041 DWT - Costr. 2009 NTS Coated) per un livello intorno ai 41 Mil. di USD alla Tanker Pacific mentre Thenamaris, la quale ha appena ordinato 4 x 50.800 DWT MR presso la STX con consegna dalla seconda metà del 2012 in avanti ad un prezzo intorno ai 37,5 Mil. di USD l'una, ha ceduto a compratori Italiani la Aframax MT *SEAPRIDE I* (109.030 DWT - Costr. 1999) per circa 25 Mil. di USD. Sul fronte delle navi da carico secco, si evidenzia la cessione della MV *CHILOE* (46.708 DWT - Costr. 2001 Kawasaki) ai compratori Cinesi della Tianjin e la cessione di due Resales Supramax da 56.000 DWT con consegna 2011 costruite presso la Hyundai, ai Greci della Quintana. I livelli della demolizione rimangono sempre interessanti con medie presso il mercato di riferimento, il Bangladesh, ben superiori ai 500 USD per LDT.

ALTRE NOTIZIE

La riduzione della velocità da 14 a 12 nodi per le petroliere VLCC potrebbe essere sufficiente ad assorbire il naviglio in eccedenza nella flotta corrente, e contribuire ad un aumento dei noli, oltre che ad un minore consumo di carburante. A meno di una ripresa consistente della domanda di VLCC base tonnellate-miglia, cosa che appare poco probabile, il migliore strumento disponibile per far salire i profitti di questa categoria di petroliere è la limitazione generalizzata della velocità. Una diminuzione a 12 nodi assorbirebbe in teoria 65 VLCC in più a fronte della stessa

domanda globale, più che compensando la prevista crescita netta della flotta per il corrente anno e, sulla base dell'andamento previsto della domanda, darebbe luogo ad un equilibrio di mercato come avvenuto nel 2004. Tuttavia, non tutti gli operatori di navi sono in grado o disposti a rallentare la velocità delle navi e, inoltre, un aumento dei noli, in seguito alla riduzione, vedrebbe entro breve tempo le navi riprendere la velocità normale, ma senza lo *slow steaming* il differenziale tra domanda e offerta potrebbe creare il maggiore surplus di navi degli ultimi 12 anni. Tuttavia, le velocità minime stipulate dai contratti di noleggio rappresentano un limite e la minaccia della pirateria potrebbe rendere gli armatori riluttanti a rallentare la velocità nell'Oceano Indiano, anche se si ha notizia che alcuni armatori ed operatori hanno già messo in atto qualche forma di rallentamento dei transiti.

Gli armatori di grandi portarinfuse da carico secco si stanno affrettando a vendere le loro navi ai demolitori, approfittando dei prezzi sostenuti. Altre quattro Capesize, tra cui due più piccole, sono state vendute nell'ultima settimana e la compagnia cinese Cosco ha venduto la sua terza nave in due settimane, la *Jimrich* di 132.000 dwt costruita nel 1982 andata al Bangladesh per 508 dollari/tdl o 8,8 milioni di dollari. Dominano la scena della demolizione gli armatori dell'Estremo Oriente: la TMT ha ceduto la Aframax convertita in bulkcarrier *Iron Monger 6* (100.000 dwt costr. 1990) a demolitori del Bangladesh per 512 dollari/tdl. La nave era stata acquistata nel 2007 dalla Dynacom come *Rose* per 30 milioni di dollari più i costi della conversione. Anche il gruppo Ofer è attivo in questo settore con la vendita riportata della *Cotswold* (151.000 dwt costr. 1986) al Bangladesh per 522 dollari/tdl o 12,7 milioni di dollari. Un altro operatore cinese, Fujian Ocean ha venduto la *Zheng Feng* (107.000 dwt costr. 1986) in Cina per 452 dollari/tdl o 8,1 milioni di dollari. Queste quattro vendite fanno salire a 41 il numero delle Capesize vendute per demolizione dall'inizio dell'anno, ma anche se le bulkcarrier sembrano dominare la scena della demolizione, le petroliere non restano troppo indietro.

L'Arabia Saudita potrebbe annunciare un aumento della sua produzione di greggio di 500.000 barili al giorno, durante la prossima riunione dell'Opec l'8 giugno a Vienna, per far fronte alla domanda in aumento da parte dei Paesi asiatici. Per gli armatori di petroliere, i Paesi Opec rappresentano solo poco meno del 40% della produzione mondiale di greggio, ma essi sono la fonte di quasi due terzi dei traffici di greggio via mare, anche se sfortunatamente per gli armatori, la sottoutilizzazione delle petroliere è destinata a durare. I Paesi Opec producono circa 27 milioni di barili al giorno di greggio ed esportano poco più di 24 milioni b/g. Nonostante il sistema delle quote, i membri dell'Opec hanno aumentato la produzione negli ultimi anni. Nel gennaio di quest'anno, la differenza di 2,5 milioni b/g tra quote e produzione effettiva dell'Opec, escluso l'Iraq non soggetto a quote produttive, era la più ampia dal 2008 quando furono introdotte le quote, pari ad un 10% in più di produzione. Questa differenza si è nel frattempo ridotta, ma l'Opec produce in media 2 milioni b/g in più rispetto alle sue quote per il corrente anno.

Anche le esportazioni sono aumentate ad una media di 24,3 milioni b/g nei sei mesi sino al febbraio 2011, in confronto a 23,7 milioni b/g nel semestre terminato nel febbraio 2010. Sino ad ora dall'inizio dell'anno, i carichi di VLCC dai porti dei paesi Opec sono stati in media di 275 al mese. L'orderbook di petroliere è ritenuto responsabile dei bassi profitti medi delle VLCC. Da notare che una VLCC alla settimana verrà consegnata dai cantieri nella restante parte dell'anno e per tutto il 2012, portando la flotta globale delle VLCC a circa 620 navi entro la fine del 2012. Le consegne dovrebbero diminuire nel 2013 e sino ad ora nel corrente anno pochi armatori sono stati tentati di ordinare navi.

I tagli alle forniture di energia elettrica e la maggiore attività industriale faranno aumentare le importazioni cinesi di gasolio o diesel durante i mesi estivi, e la necessità di fonti energetiche alternative. La domanda di gasolio o diesel sta già aumentando notevolmente e le Product Tanker che trasportano prodotti petroliferi puliti verso la Cina, in particolare da Corea del Sud, Russia e Giappone dovrebbero avvantaggiarsene. La crescita della domanda di gasolio-diesel sarà determinante nell'aumento della domanda cinese di greggio nella restante parte dell'anno. Lo scorso anno, la domanda complessiva cinese di greggio era aumentata, secondo la International Energy Agency, di circa un milione di barili al giorno di cui il gasolio-diesel ha rappresentato 0,32 milioni b/g. Nel quarto trimestre del 2010, quando centrali elettriche inefficienti alimentate a carbone erano state programmate per la chiusura, la domanda di gasolio aumentò notevolmente e le importazioni salirono da 40.000 tonnellate in ottobre a 460.000 tonnellate in dicembre. Un aumento delle importazioni di gasolio-diesel è ancora più probabile poiché la manutenzione delle raffinerie è prevista intensificarsi in luglio e agosto, dopodiché parte della domanda potrebbe essere soddisfatta dalle raffinerie nazionali, nonostante le perdite dovute ai prezzi regolamentati dei prodotti petroliferi. Di conseguenza, le Product Tanker potrebbero risultare favorite sul breve termine e le petroliere da greggio registrare una ripresa di attività per le importazioni di greggio della Cina nella restante parte dell'anno.

Le importazioni giapponesi di gas naturale liquefatto hanno segnato un record in aprile con un aumento del 23% a quasi 7 milioni di tonnellate, per compensare i deficit di energia causati dal recente disastro nucleare. Per confronto, il livello più vicino fu raggiunto nei mesi centrali del 2006 con 6,5 milioni di tonnellate. Durante il 2011, le importazioni di LNG del Giappone potrebbero aumentare più del previsto poiché uno degli impianti nucleari rimarrà chiuso per almeno due anni. Il quantitativo extra potrebbe essere di 3,2 milioni di tonnellate ed è probabile che le importazioni per l'intero anno risulteranno aumentate del 19% in confronto allo scorso anno. Mentre la domanda del Giappone aumenta, sono poche le metaniere disponibili per impiego nella flotta globale con i noli a periodo al livello di 90.000 dollari al giorno, che potrebbero aumentare ancora per effetto di una carenza di navi nei prossimi 12-24 mesi ed un aumento della domanda di LNG. Poiché poche

navi si libereranno dai precedenti contratti nei prossimi due anni, il mercato spot sarà al riparo da un surplus di navi.

Per le petroliere Aframax, ma anche per le Suezmax, potrebbero essere disponibili, un anno prima del previsto, maggiori esportazioni di greggio dal porto russo di Kozmino per il Far East, per effetto del potenziamento del nuovo terminale sul Pacifico che ha iniziato la sua attività alla fine del 2009. Prima dell'apertura di Kozmino, la Russia concentrava le sue strategie di esportazione nei mercati occidentali dalle regioni del Baltico e del Mar Nero-Mediterraneo, ma ora la nuova rotta di esportazione verso il Pacifico è in primo piano e il monopolista russo degli oleodotti Transneft ha deciso di accelerare il secondo stadio del progetto di un oleodotto che alimenta Kozmino con il greggio da esportare su petroliere Aframax o Suezmax. La Transneft completerà questo secondo stadio dell'East Siberia Pacific Ocean Pipeline (ESPO) entro la fine del 2012, oltre un anno prima del previsto, che farà aumentare la capacità dell'oleodotto da 600.000 barili al giorno a 1 milione b/g con una ulteriore espansione in programma. Questo significa che maggiori esportazioni di greggio via mare potrebbero essere dirottate dalle destinazioni occidentali ai mercati orientali. I maggiori cambiamenti si sono avuti per le esportazioni dal Baltico e dal Mar Nero-Mediterraneo nel primo trimestre dell'anno, scese rispettivamente di 120.000 e 70.000 b/g in confronto alla media dello scorso anno. Nel 2010, primo anno intero di attività, il terminal di Kozmino ha esportato 15 milioni di tonnellate di greggio. Il Giappone è la seconda maggiore destinazione del greggio di Kozmino, dopo la Corea del Sud.

Nella situazione corrente dei noli a livelli depressi, sono a rischio la liquidità delle compagnie armatoriali e i valori delle navi che fanno comparire lo spettro di inadempimento dei contratti. La maggior parte delle compagnie armatoriali di portarinfuse e petroliere quotate in borsa hanno comunicato i risultati finanziari per il primo trimestre 2011 e le prospettive non sono incoraggianti. I noli delle Capesize sono diminuiti del 21,49% nel 2010, per crollare dell'81,84% nei 12 mesi terminati a fine maggio scorso. Le Supramax hanno avuto una performance migliore, ma negli ultimi 12 mesi i noli medi di Handysize, Supramax e Panamax sono diminuiti rispettivamente del 10,78%, 4,82% e 44,45% in confronto alla media del 2010. Nel settore delle petroliere, i noli sono rimasti depressi dalla seconda metà del 2010, ma come nel settore delle bulkcarrier, le navi più piccole hanno avuto risultati migliori, con le Product Tanker pulite Medium Range che hanno avuto i noli più alti nel 2011. Per le VLCC, Suezmax ed Aframax, nell'anno sino a fine maggio, i noli medi risultano diminuiti rispettivamente del 40,19%, 20,86% e 25,14% rispetto alla media del 2010. Quando la crisi creditizia di fine 2008 colpì la liquidità e i noli crollarono, molti gruppi armatoriali disponevano di fondi adeguati e superarono il periodo, ma nel 2009 e 2010 i mercati non hanno permesso di accumulare liquidità per fornire un ammortizzatore a questo periodo.

Il sensibile aumento dell'attività di costruzione di nuove portacontainer ha riportato di attualità i timori di una eccedenza di capacità in mercato, con la previsione di un nuovo record di consegne nel 2013. Poiché la maggior parte degli spazi di costruzione per il 2011 e 2012 è completamente prenotata, gli armatori potrebbero decidere di ordinare navi per consegna 2013. Le consegne previste per il 2013 sono aumentate da 380.000 teu di un anno fa agli attuali 1.590.000 teu, ed esiste sempre capacità di costruzione disponibile presso i cantieri per il 2013, quando le consegne potrebbero superare i 2 milioni di teu se tutte le opzioni, lettere di intento e intenzioni di ordinativi si materializzassero. Questo segnerebbe il livello annuo più alto di nuove portacontainer mai raggiunto. Le statistiche rivelano un cambiamento nella struttura degli armatori. Tra gli armatori che non gestiscono le navi in proprio, le KG tedesche hanno perso terreno, essendo scese al 18% dopo aver storicamente rappresentato il 60% degli armatori, a conferma delle difficoltà che il mercato delle KG continua ad avere. Recentemente, armatori greci, come pure compagnie israeliane e norvegesi hanno preso il sopravvento tra gli armatori che non gestiscono le navi.

Le scorte cinesi di carbone sono al livello più basso da un anno poiché i prezzi internazionali elevati hanno limitato i volumi delle importazioni, e la manutenzione delle reti ferroviarie interne ha causato interruzioni. Gli stock complessivi ai porti cinesi sono scesi a 14,5 milioni di tonnellate, pari ad un calo di almeno il 25% dall'inizio di marzo quando avevano raggiunto 19,8 milioni di tonnellate, il livello più alto da dicembre che registrò il volume massimo di tutti i tempi con 20,5 milioni di tonnellate. Nonostante i prezzi internazionali a livelli elevati, il deficit ha spinto al rialzo i prezzi del carbone sul mercato interno e potrebbe far aumentare la domanda di bulkcarrier Panamax e Supramax per i trasporti di carbone termico e da fonderia in particolare da Australia e Indonesia. Se, come ci si aspetta, i volumi delle importazioni aumenteranno nei prossimi mesi, la limitata capacità di esportazione di carbone dell'Australia potrebbe persino incoraggiare i trasporti da distanze maggiori verso il mercato del Pacifico con un aumento delle tonnellate-miglia. In aggiunta alle difficoltà dei trasporti ferroviari, il persistere della siccità in Cina, presente ormai da mesi, ha fatto diminuire drasticamente la produzione di energia idroelettrica e ostacola i movimenti di carbone dalle province centrali alla costa orientale poiché le chiatte non possono navigare nel fiume Yangtze a causa del livello molto basso dell'acqua. Non essendo previste precipitazioni a breve termine, la carenza di carbone termico e di energia elettrica potrebbe inasprirsi ed estendersi ulteriormente.