



Genova, 13 Giugno 2011

No. 1481

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 23 (6/10 Giugno 2011)

CISTERNE

Dopo due mesi di guadagni inferiori ai costi operativi, i noli delle **VLCC** sulla rotta di riferimento dal Medio Oriente all'Asia si stanno spostando nella direzione giusta per gli armatori, mentre la disponibilità di VLCC sul mercato spot continua a ridursi. Nonostante un rallentamento iniziale, la compagnia energetica thailandese PTT e l'indiana Reliance Industries sono state attive noleggiando due VLCC ciascuna rispettivamente a Ws 54 e Ws 64 per viaggi dal Medio Oriente alla Thailandia e all'India. Secondo i calcoli del Baltic Exchange il nolo di Ws 57,7 per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone equivale a 13.547 dollari al giorno base timecharter. Anche il mercato cartaceo induce ad un cauto ottimismo, sebbene gli FFA abbiano perso il 5,7% per giugno attestandosi a 16.167 dollari al giorno, sono aumentati dell'1,5% per il terzo trimestre dell'anno a 17.666 dollari. Nel mercato a periodo, una VLCC del 2011 è stata fissata dalla Koch Industries per un anno a 23.500 dollari al giorno, un nolo inferiore alle stime di 26.500 dollari di un noto ufficio di analisti londinesi, e nettamente al di sotto dei 30.000 dollari visti tra febbraio ed aprile. I noli delle **Suezmax** per i viaggi dal West Africa al Golfo americano sono scesi a valori minimi da 22 mesi, attestandosi a Ws 67,5 pari ad un equivalente timecharter di 6.765 dollari al giorno, dai precedenti Ws 72,5 e 10.307 dollari. Il motivo, come sempre, è la scarsa domanda e il numero crescente di navi che intensifica la concorrenza per i carichi. Le speranze di un rapido miglioramento sono scarse, nel mercato cartaceo contratti per giugno sono stati trattati a 11.065 dollari al giorno, il 5,4% in meno e per il terzo trimestre a 14.085 dollari pari all'1% in meno, ma per il 2012 segnano un aumento dello 0,7% a 18.924 dollari al giorno. Anche in Mediterraneo, i profitti delle Suezmax sono scesi ai minimi di cinque mesi di 1.297 dollari al giorno sulla rotta Mar Nero/Mediterraneo. Le previsioni non sono buone essendo esauriti i carichi di giugno mentre quelli per luglio arriveranno in mercato tra un paio di settimane. Le **Aframax** hanno evidenziato un ulteriore indebolimento dei noli in tutte le aree di attività. In Mare del Nord le rate Worldscale sono scese a Ws 95 pari ad un equivalente timecharter inferiore a 5.000 dollari al giorno. Anche peggio i viaggi dal Baltico per il Nord Europa scesi a Ws 77 con un equivalente timecharter di poco superiore a 1.000 dollari al giorno. Anche qui le navi abbondano ma la domanda è scarsa. Il mercato del Mediterraneo è forse il meno peggio con noli per i viaggi inter-Med. al livello di Ws 98-99 o 5.536 dollari al giorno, nonostante qualche fissato a Ws 90. I disordini in Siria non consentono più di ottenere un premio sui noli come avveniva nelle ultime settimane. Nei Caraibi, gli equivalenti timecharter sono scesi a valori di tre cifre di soli 783 dollari al giorno o Ws 100 per i viaggi verso gli Stati Uniti. Per le **Product Tanker pulite**, la mancanza di carichi dal Nord Europa agli Stati Uniti, oltre ad un accumulo di navi, sono responsabili delle pressioni al ribasso sui noli che per le Large Range 1 sono scesi a Ws 117,5 equivalente a 7.000 dollari al giorno e per le Medium Range a Ws 140 e non consentono di generare profitti positivi sulla base di un round voyage transatlantico. Se si tiene conto del fatto che le navi aspettano una settimana o più prima di trovare impiego, i profitti netti per gli armatori sono vicino allo zero. Dai Caraibi i noli per la costa orientale americana sono scesi a circa Ws 130. Scarsi anche i carichi di ritorno verso l'Europa con fissati a WS 85-90 per 38.000 tonn. di carico con poche probabilità di miglioramenti in queste aree. Il mercato ad est di Suez sta segnando uno slittamento e le Large Range 1 sono state fissate dal Medio Oriente al Giappone a Ws 130 per 55.000 tonn. mentre le Large Range 2 per 75.000 tonn. non hanno ottenuto più di Ws 105 sulla stessa rotta. Carichi di jet-fuel dal Medio Oriente a UK Cont. sono stati coperti a 1,9 milioni di dollari lumpsum per 65.000 tonn.

CARICO SECCO

Settimana piuttosto statica o comunque negativa per Capesize e Supramax mentre per le Panamax i noli si sono leggermente rafforzati su entrambi i bacini di riferimento. Le **Capesize** oggi si affermano poco sopra a 9.000 dollari al giorno come media delle rotte sullo spot con l'indice BCI a 1735 punti. In Atlantico girano intorno a 8.000 dollari al giorno sul round ma in Pacifico ottengono circa 1.000 dollari in meno, mentre il fronthaul paga ancora 21/22.000 dollari al giorno. Attività pressoché nulla per periodi anche se possiamo riportare la Mv *Great Jin* (175.000 dwt del 2010) fissata per 4/6 mesi a usd 10.250 al giorno base consegna pronta in Cina. Settimana più frizzante per le **Panamax** con l'indice che ha preso circa 200 punti da lunedì e la media delle rotte t/c affermatasi a 15.500 dollari al giorno. Ottengono circa 17.000 dollari per round in Atlantico e circa 2/2.500 dollari in meno per round in Pacifico. Buona attività sul periodo in particolare breve fino a sei mesi, soprattutto per consegna Far East, con numeri equivalenti allo spot. A tale proposito si riporta la Mv *Ecomar GO* (75.000 dwt del 2008) fissata da Cargill per 4/6 mesi a usd 14.500 al giorno. Indici in discesa anche per le più piccole **Handymax/Supramax** con il mercato intorno ai 14.000 dollari al giorno come media. In Pacifico per i carichi in uscita dall'Indonesia le navi girano intorno agli 11.000 dollari per consegna S.China mentre in Atlantico ottengono circa 16/17.000 dollari. Attività sul periodo pressoché inesistente.

COMPRAVENDITA

Di particolare rilevanza questa settimana è la notizia della prossima vendita all'asta della Aframax M/T "*BLUE JASPER*" (DWT 105.905 - Costr. 2008 Namura, Giappone) programmata per Luglio 2011 alle Hawaii. Il prezzo terrà certamente conto delle recenti vendite di Aframax, come la M/T *LAURA* (113.041 DWT - Costr. 2009 New Times Shipyard, China) a USD 41,5 Mil. e la MT *SEAPRIDE I* (109.030 DWT - Costr. 1999 Dalian) venduta a USD 25 Mil. Con riferimento alle Aframax Tankers, si è rilevato di interessante la vendita da parte della società Torm di due navi cisterna LR2, la M/T "*TORM MARGRETHE*" e MT "*TORM MARIE*" (DWT 109.672 DWT - Costr. 2006 Dalian, Cina) per un valore di USD 46 Mil. inclusi 7 anni di bareboat (USD 16.000/al giorno incl. opzione di acquisto), che ha creato una certa liquidità al gruppo. La Seaspans ha concluso l'accordo precedentemente stipulato consistente in 7 opzione 18 x 10.000 TEU nuove costruzioni per un valore di circa USD 100 milioni ciascuna per consegna 2014 e 2015 presso il cantiere Yangzijiang Shipbuilding in Cina (Cantieri privati Jiangsu Yangzi Xinfu e Jiangsu New Yangzi). A tal riguardo, se le opzioni venissero accettate, l'ordine corrisponderebbe a USD 2,5 miliardi. In riferimento alla demolizione, si continuano a pagare cifre interessanti con medie presso il mercato del Bangladesh superiori ai 500 USD per LTD e USD 475 in India

ALTRE NOTIZIE

L'ultimo vertice dell'Opec si è concluso senza il raggiungimento di un accordo su un aumento delle quote produttive, come aveva invocato più volte l'Agenzia Internazionale dell'Energia (AIE). Ben sei Paesi membri dell'Opec, Iran, Venezuela, Algeria, Angola, Ecuador e Libia, si sono opposti, mentre Nigeria e Iraq si sono astenuti. Di conseguenza, l'Arabia Saudita ha deciso di accollarsi da sola quasi tutto il rialzo di produzione su cui aveva sperato di ottenere il consenso del Cartello. La sua produzione di greggio salirà dagli attuali 8,8 milioni di barili al

giorno fino ad oltre 10 milioni di barili da luglio, un livello che Riad non raggiunge da almeno un decennio e che la riporterà in testa alla classifica dei produttori mondiali, da tempo dominata dalla Russia. Il bollettino mensile dell'Opec, conferma le preoccupazioni dei sauditi, precisando che il mercato sta entrando in un periodo di alti consumi stagionali e la richiesta di greggio Opec sarà più elevata dell'attuale produzione. In maggio l'Opec ha prodotto 28,97 milioni di barili al giorno, 1,94 milioni in meno rispetto ai 30,91 milioni b/g che la stessa Opec si aspetta per il terzo trimestre.

Ali Tarhouni, ministro del petrolio e delle finanze del Consiglio Nazionale di Transizione che controlla la maggior parte della zona orientale della Libia, ha dichiarato che la sua amministrazione spera di far ripartire quanto prima la produzione di greggio e portarla a 100.000 barili al giorno. Il greggio libico è trasportato prevalentemente da petroliere Aframax (70.000-120.000 dwt) e la ripresa della produzione libica potrebbe dare sostegno psicologico alla stagnazione del mercato per queste navi in Mediterraneo. Allo scoppio della rivoluzione in Libia, i noli delle Aframax balzarono da un equivalente timecharter di 2.860 dollari al giorno l'11 febbraio a 49.125 dollari al giorno il 2 marzo. Ma quando il persistere del conflitto mise la Libia fuori mercato, le Aframax scesero in territorio negativo e sono attualmente a poco più di 4.000 dollari al giorno. Se l'obiettivo del CNT verrà raggiunto, si tratterà di un carico di Aframax alla settimana, ma il viaggio comporterà un premio per gli armatori pronti a correre il rischio. Le speranze sono che il fabbisogno di liquidità del gruppo di opposizione possa riportare la produzione vicino ai livelli precedenti il conflitto. Nel frattempo, un ufficio di consulenti legali londinese sostiene che le nuove sanzioni dell'Unione Europea contro i porti libici ancora sotto il controllo del regime di Geddafi non costituiscono un impedimento per agli armatori europei dall'inviare navi a caricare. Sebbene normative precise non saranno disponibili prima di varie settimane, l'annuncio iniziale proibisce espressamente solo le transazioni finanziarie con Tripoli, al Khoms, Brega, Ras Lanuf, Zawia e Zuara.

Le 140 bulkcarrier Capesize in attesa di caricare ai porti australiani, brasiliani e cinesi, equivalenti all'11% della flotta globale, hanno un impatto attenuato sul mercato dei noli in confronto a due anni fa quando il numero delle navi in attesa avrebbe mandato i noli alle stelle. Sono ora 1.248 le Capesize con capacità superiore a 100.000 tonnellate in servizio, dopo che 96 nuove costruzioni sono state consegnate dall'inizio dell'anno, e un elemento come la congestione che sarebbe stato estremamente positivo per il mercato nel 2009 e anche nel 2010, ha avuto scarso effetto sui fondamentali di mercato. Nel 2009 e 2010 la percentuale delle navi in attesa corrispondeva al 18% della flotta, e cioè 154 navi su 860 Capesize esistenti, ma ora che la flotta è molto più grande l'effetto è diluito. La caduta della disponibilità di carichi all'inizio dell'anno ha realmente contribuito ad accelerare il declino del mercato delle Capesize. La congestione può essere un fattore positivo per il mercato dei noli se coinvolge navi in lunghe code, tuttavia il numero delle

dichiarazioni di *force majeure* nel Queensland australiano in effetti ha fatto ritornare le navi in mercato per cui l'effetto complessivo è stato negativo per i noli.

Il futuro delle petroliere dipende anche dalla velocità di esercizio, secondo la Teekay Marine Services, che ritiene che le navi dovrebbero essere progettate con velocità operative inferiori. E gli analisti sostengono che la riduzione della velocità potrebbe riportare l'equilibrio tra offerta e domanda ai livelli del 2004. Questa pratica è diventata un importante argomento in risposta ai prezzi del bunker che sono arrivati a superare i 600 dollari per tonnellata e rappresentano per gli armatori 75 cents per ogni dollaro guadagnato, con rate di nolo per le VLCC che quest'anno sono scese sotto i 10.000 dollari al giorno. Attualmente, il costo carburante è di circa 134.000 dollari al giorno in più in confronto allo scorso anno quando i prezzi erano considerati abnormemente alti. E a peggiorare le cose, secondo i programmi correnti di consegna, il mercato è avviato ad un surplus di naviglio che non si vedeva da 12 anni. Ma vi è qualche indicazione che le petroliere del futuro verranno progettate per velocità di esercizio inferiori che offriranno un tasso di efficienza più alto. Questa idea è già all'esame degli armatori. Il presidente della Teekay Marine Services, Graham Westgarth, che ricopre attualmente anche la carica di presidente della Intertanko, ha presentato la proposta alla recente conferenza Nor-Shipping di Oslo. L'idea è di seguire l'esempio di operatori come la Maersk Line che ha adottato una velocità operativa di 19 nodi, anziché i normali 23 nodi, per le ultime portacontainer da 18.000 teu ordinate alla Daewoo. Le petroliere devono tuttavia avere la capacità di aumentare la velocità come misura di sicurezza e per evitare attacchi di pirateria. Inoltre, devono anche essere in grado di adattarsi alle mutate condizioni di mercato. Tuttavia, un'azione concertata da parte degli armatori sarebbe impraticabile, in particolare poiché gli operatori hanno solo la possibilità di farlo nei viaggi in zavorra. Un'azione coordinata da parte degli armatori di ordinare una generazione di navi più lente appare difficile data la frammentazione del settore armatoriale di petroliere.

Gli armatori greci sono stati più cauti nell'assegnare nuovi contratti di costruzione nei primi cinque mesi dell'anno. Un atteggiamento più ottimista è stato notato nelle ordinazioni di portacontainer con 29 unità ordinate dall'inizio dell'anno, principalmente grandi Panamax e post-Panamax. Questo ha rispecchiato la fiducia internazionale nelle prospettive del settore con un totale di 183 portacontainer ordinate a livello mondiale sino a fine maggio. In particolare, gli armatori greci hanno ridotto dallo scorso anno le loro ordinazioni di bulkcarrier da carico secco e petroliere. Da gennaio, infatti le bulkcarrier ordinate sono state 35 per 2,6 milioni dwt, pari a circa il 10% delle ordinazioni mondiali nel periodo, in confronto a 53 bulkcarrier per 5 milioni dwt commissionate dai greci nel primo trimestre del 2010. Nel settore delle petroliere, le ordinazioni degli armatori greci hanno riguardato solo nove unità per 1,3 milioni dwt, in confronto a 20 petroliere per 2,76 milioni dwt ordinate nel primo trimestre 2010. Complessivamente, solo 53 petroliere per 5 milioni dwt sono state ordinate nel mondo dall'inizio dell'anno. Gli armatori greci

hanno anche rallentato le loro acquisizioni di navi di seconda mano con 78 acquisti nei primi cinque mesi del 2011 per 1,9 milioni dwt in tutte le categorie di navi, in confronto a 283 navi per 8,9 milioni dwt nell'intero 2010.

Il settore del gas naturale liquefatto sta evidenziando una sorprendente mancanza di ordinazioni di navi per soddisfare un cambiamento significativo del mercato. Sembra infatti poco congruo che mentre i noli delle petroliere per GNL si avvicinano ai 100.000 dollari al giorno, con prospettive incoraggianti per una materia prima nuovissima da trasportare, gli armatori non si affrettino ad acquistare navi e i cantieri non stiano costruendo a pieno ritmo e accumulando ordinativi futuri. In un settore diverso dei trasporti marittimi, questo forse accadrebbe, ma il GNL funziona diversamente. In questa flotta vi sono ora poche navi in sosta davanti a Khor Fakkan, tradizionale area di attesa, alla ricerca di impiego e l'orderbook rappresenta meno del 10% della flotta esistente. Il gas di scisti americano è destinato a rivoluzionare il settore, quando inizierà ad essere esportato, ma questo non potrà aver luogo se non vi saranno navi per trasportarlo. Nello stesso tempo, la domanda globale di GNL è aumentata del 15% in aprile in confronto ad un anno fa, ed è prevista in ulteriore espansione. Il Giappone necessita di maggiori quantitativi di GNL per compensare la perdita del nucleare e nuovi progetti di importazione continuano ad essere sviluppati mentre altri Paesi cercano maggiori volumi e offerta diversificata. La domanda di Cina e India è in espansione e nuovi progetti di esportazione per far fronte a questa domanda sono in via di completamento, in particolare in Australia che ha in corso 13 progetti in vari stadi di sviluppo. Si ha notizia, intanto, che Cheniere ha ottenuto l'autorizzazione ad esportare gas di scisti americano che dovrebbe partire nel 2015. L'export di GNL dagli Stati Uniti, con l'eccezione delle ri-esportazioni di gas metano importato, non è stato consentito sino ad ora e altre domande di esportazione sono in fase di esame per cui i volumi potrebbero essere maggiori del previsto. Un anno fa, esisteva capacità di trasporto di riserva, in parte poiché nell'emisfero settentrionale la domanda diminuiva durante l'estate, ma soprattutto perché i progetti per cui le navi erano state ordinate non erano ancora entrati in produzione. La ridotta disponibilità di metaniere non sarà un fenomeno di breve durata poiché l'orderbook consiste di meno di 35 navi pari solo all'8% della flotta attiva. Questo si confronta con oltre il 21% di ordinativi nella flotta di petroliere da greggio e il 32% per le navi da carico secco. Le metaniere sono navi complesse che richiedono più tempo, sforzi e costi per la loro costruzione in confronto ad una nave da carico secco.

I prezzi del minerale di ferro potrebbero rimanere ai livelli correnti, mentre le acciaierie ricostituiscono le scorte della materia prima e la stagione dei monsoni in India riduce le esportazioni. Il prezzo del minerale con contenuto di ferro del 62% al porto cinese di Tianjin ha recuperato dal 1° giugno l'1,7% a 171,7 dollari per tonnellata, il livello più alto dal 25 maggio scorso e potrebbe ancora a breve termine rafforzarsi. L'India, terzo maggiore esportatore di minerale di ferro, dopo Australia

e Brasile, è devastata dalle piogge da giugno a settembre che danneggiano le infrastrutture e interrompono le consegne ai porti. Nello stesso tempo, la Cina registra una carenza di energia elettrica dopo che un'ondata di siccità nelle regioni centrali e meridionali ha fatto diminuire la produzione di energia idroelettrica. La Cina, maggiore consumatore mondiale di minerale di ferro, potrebbe registrare un deficit di energia elettrica pari a 30 milioni di kw durante l'estate che potrebbe ridurre la produzione industriale di 3,6 punti percentuale. A sua volta, questo potrebbe scoraggiare le imprese siderurgiche dal costituire scorte di minerale di ferro, tenendo sotto controllo i prezzi. La Cina produce globalmente il 47% di acciaio grezzo, secondo dati della World Steel Association.

Consapevoli del fatto che aumentare gli ordinativi di Product Tanker di categoria Medium Range potrebbe minacciare l'atteso equilibrio del mercato, gli armatori si sono sino ad ora astenuti dall'approfittare dei bassi prezzi, ma questa insolita astensione potrebbe avere breve durata. Le quotazioni correnti per una nuova costruzione MR presso un cantiere sudcoreano per consegna da qui a due anni, sono del 30% inferiori rispetto ai livelli elevati dell'agosto 2008 e del 13% più basse rispetto alla media degli ultimi cinque anni. Infatti, il prezzo di riferimento di una MR (47.000-51.000 dwt) era a inizio giugno di 35,5 milioni di dollari mentre il prezzo resale di riferimento per una unità da 51.000 dwt era di 40 milioni di dollari. I valori sono sostenuti poiché la maggior parte degli operatori è ottimista sui profitti, non nel corrente anno ma nel 2012-2013. Tra i fattori che spiegano l'ottimismo del mercato sono le dimensioni dell'orderbook e previsioni positive della domanda che si riflettono in prospettive promettenti per i noli. La vasta maggioranza delle nuove costruzioni è stata consegnata negli ultimi anni e l'orderbook futuro è più contenuto. Secondo dati attendibili, 90 MR sono state completate nel 2010 e 60 consegne per anno sono previste tra il 2011 e il 2013 pari ad un aumento del 5,7% delle dimensioni della flotta nel periodo. I noli medi si stanno lentamente muovendo al rialzo poiché il picco dell'orderbook è superato. Nonostante tutto questo, il consenso generale del mercato appare suggerire che questo non è un buon momento per investire in nuove costruzioni. Il mercato inizia solo ora a migliorare e la piena ripresa potrebbe richiedere più tempo del previsto. Le difficoltà nel reperire i finanziamenti hanno avuto un ruolo importante nel limitare gli ordinativi e le banche rimangono in molti casi riluttanti a concedere prestiti. Tuttavia, le prospettive della domanda sul lungo termine appaiono buone e la domanda di navi è alta. La recente decisione dell'Arabia Saudita di aumentare la capacità di produzione di prodotti raffinati del 50% a 6 milioni b/g nei prossimi cinque anni potrebbe richiedere 200 product tanker e petroliere per prodotti chimici e gli armatori sono interessati ad entrare in mercato mentre i prezzi rimangono bassi.