



Genova, 20 Giugno 2011

No. 1482

**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](http://www.burkenovi.com) E-mail address: [tankers@burkenovi.com](mailto:tankers@burkenovi.com) [dry@burkenovi.com](mailto:dry@burkenovi.com)  
[sandp@burkenovi.com](mailto:sandp@burkenovi.com) [accounting@burkenovi.com](mailto:accounting@burkenovi.com)

## 📌 ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 24 (13/17 Giugno 2011)

### CISTERNE

La moderata presenza di **VLCC** in attesa di impiego in Medio Oriente contribuisce a mantenere stabili le rate di nolo con la possibilità concreta di aumenti. L'offerta di VLCC nelle prossime quattro settimane è di circa 65 navi, in confronto a 90-100 unità e oltre in maggio. Fissati dal Medio Oriente al Far East sono stati conclusi nella settimana a Ws 57-58 che secondo i calcoli del Baltic Exchange equivale a circa 12.785 dollari al giorno. La flotta globale delle VLCC si sta espandendo ad un ritmo superiore alla domanda. Infatti, nel corrente anno la capacità della flotta aumenterà del 7,4% a 172,8 milioni dwt, più del doppio del 3,1% di aumento della domanda a 128,4 milioni di tonnellate. L'Arabia Saudita prevede un incremento della produzione di greggio nella seconda metà dell'anno che dovrebbe contribuire a sostenere il mercato delle VLCC. Un aumento di 1,5 milioni di b/g per far fronte alla domanda asiatica, ha il potenziale di far aumentare la domanda di VLCC di oltre 30 navi l'anno, a seconda della destinazione dei carichi, contribuendo ad assorbire naviglio dal mercato e rafforzare i noli. Le **Suezmax** non sono riuscite ad ottenere noli più alti per i viaggi dal West Africa al Golfo americano ed è probabile che la situazione si ripeta nella prossima settimana, nonostante un aumento significativo dell'attività. A fronte di 17 Suezmax fissate nella settimana, i noli sono rimasti invariati intorno a Ws 67,5 equivalente a 7.268 dollari al giorno base timecharter, un livello che non si modifica da due settimane. La mancanza di cambiamenti della domanda e dei noli dal Mar Nero-Mediterraneo, ha indotto molti armatori a far zavorrare le loro Suezmax verso l'Atlantico e si teme che questo aiuterà i noleggiatori a mantenere le pressioni sui noli. Il mercato delle **Aframax** si è appiattito o è addirittura peggiorato in tutte le aree di attività, in particolare in Mediterraneo dove i noli sono scesi in qualche caso al di sotto dello zero. I noli inter-Med. si sono attestati a 3.725 dollari al giorno, dai precedenti 5.536 dollari. Complessivamente, il Baltic Exchange valuta le Aframax a 1.915 dollari al giorno, una perdita del 78% rispetto al recente massimo di 9.030 dollari di meno di un mese fa. In Mare del Nord il mercato è rimasto tranquillo e carichi da 80.000 tonn. sono stati coperti a Ws 97,5 pari a 3.680 dollari al giorno. Anche sulla rotta dal Baltico all'Europa nord-occidentale, i noli non hanno superato Ws 75-77,5 con un equivalente di circa 477 dollari. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, le Large Range 1 hanno registrato il primo aumento dopo tre settimane di declino nei trasporti di nafta dal Golfo mediorientale al Far East per effetto della ripresa della domanda da parte del Giappone. L'intensa attività di noleggio ha assorbito le navi più pronte permettendo agli armatori di ottenere noli marginalmente più alti di Ws 122,5 o 1.964 dollari al giorno. Alla ripresa ha contribuito anche l'alto numero di navi noleggiate per viaggi verso destinazioni occidentali, ma il mantenimento delle attuali condizioni ad est di Suez dipenderà dal numero di navi che ritorneranno in zavorra verso l'area mediorientale. Anche le Large Range 2 hanno visto aumentare i loro profitti sulla stessa rotta chiudendo la settimana a 3.818 dollari equivalente timecharter, avendo tratto vantaggio dai miglioramenti delle LR1. Le Medium Range hanno ottenuto un lieve miglioramento in Atlantico con noli di Ws 147,5 per i viaggi con 37.000 tonn. dal Nord Europa alla costa atlantica americana. Nei Caraibi l'attività sembra in ripresa e carichi da 38.000 tonn. per la costa atlantica americana sono stati fissati a Ws 130 mentre i viaggi di ritorno dal Golfo americano per UK Cont. Med. sono stati coperti a Ws 90 per lo stesso quantitativo di carico.

## CARICO SECCO

Per il mercato delle **Capesize** la settimana inizia con una certa depressione per poi stabilizzarsi negli ultimi giorni con il bacino Atlantico che offre un certo numero di stem in contemporanea con il mercato australiano. Il BCI si ferma a 1.796 (meno 29) con una media TC sui 9.286 USD (meno 68). Il transatlantic round voyage è sui 10.000 USD mentre il fronthaul è sui 22.000 USD, livello poco attraente per zavorrare ed alcuni armatori preferiscono restare in Pacifico dove la situazione è sempre difficile. Il backhaul riporta 1.000 USD anche se gli stem non sono molti. Per periodo la nave 'Anangel Explorer' - 171.000 DWT- ottiene 10.250 USD per 9/11 mesi consegna Cina riconsegna ww. Per quanto riguarda le **Panamax** si ha un inizio abbastanza incoraggiante con il BPI che prende almeno 20 punti al giorno, anche se i livelli si stabilizzano col passare dei giorni. C'è più attività da EC South America e dal Baltico con le 2/3 tratte pagate 17.000 usd circa mentre il trip per l'East è vicino ai 25.000 dollari. Dopo l'impiego di parecchie navi spot, per le **Handy/Supramax** il volume di stem sembra essere più ridotto questa settimana ma i livelli tendono a restare abbastanza fermi anche se sulla carta si ha una lieve costante discesa dei noli con la rata media TC sotto i 14.000 dollari (13.792). Per le Supramax il fronthaul è sui 20.000 dollari, pochi sono i carichi disponibili da USG (sui 27.000 usd) mentre si riporta più attività dal Sud America. Si hanno alcune richieste per short period o 2/3 tratte con livelli che fanno pensare che forse il fondo sia stato raggiunto e sperare in un trend migliore nelle prossime settimane. I carichi di carbone e nickel ore da Indonesia continuano a ridursi come volume ed i livelli sono inferiori rispetto alla settimana precedente, essendo molte le navi in zona in cerca di impiego. Ormai sono mesi che in Pacifico si assiste ad almeno una consegna al giorno e questo blocca quella minima ripresa tanto attesa in bacino. Lo short period è poco presente e una 53.000 DWT ottiene 14.250 USD per 3/5 mesi.

## ALTRE NOTIZIE

L'Agenzia Internazionale per l'Energia ha espresso previsioni di crescita significativamente più deboli per i traffici globali inter-regionali di greggio, riducendo le sue previsioni di crescita a un milione di barili al giorno per i prossimi cinque anni pari a 35,8 milioni b/g nel 2016, poiché la capacità di raffinazione che entrerà in produzione presso gli stessi Paesi produttori influenzerà negativamente i trasporti via mare. La domanda in continua crescita al di fuori dell'OCSE, che la IEA prevede aumenterà di 3,6 milioni b/g nei prossimi cinque anni, sarà controbilanciata da un previsto declino delle importazioni dei Paesi OCSE pari a 2,6 milioni b/g. L'aumento di un milione di barili al giorno, da 34,8 milioni b/g a 35,8 milioni b/g nel 2016, rappresenta una crescita annua dello 0,4% soltanto, un valore significativamente inferiore all'1,5% di espansione annua previsto in precedenza dalla IEA. Il potenziamento della capacità di raffinazione che supererà la crescita dell'offerta in molte regioni esportatrici di greggio, porterà i traffici globali di greggio a 35,4 milioni b/g nel 2015, con un calo di 1,1 milioni b/g rispetto alle cifre previste nel rapporto dello scorso anno. La IEA ritiene quindi che queste regioni raffineranno preferibilmente il loro greggio in proprio, sia per soddisfare la domanda interna che per esportare i prodotti petroliferi. Questo implica uno spostamento proporzionale dai traffici di greggio a quelli di prodotti in confronto alla tendenza corrente. Il Medio Oriente rimarrà esportatore dominante di greggio,

con il 47% del mercato nel 2016 o 16,7 milioni b/g, la crescente produzione in Nigeria e Angola farà salire la quota dell’Africa al 25% nei prossimi cinque anni con volumi previsti raggiungere 8,8 milioni di barili al giorno. I viaggi su lunghe rotte dal Medio Oriente e dall’Africa all’Asia sono previsti rappresentare la maggiore fonte di crescita, mentre i trasporti verso i Paesi OCSE segneranno le maggiori contrazioni.

Gli armatori di petroliere hanno ridotto di molto le ordinazioni di nuove unità dall’inizio dell’anno, mentre i cantieri navali asiatici stanno facendo il pieno di portacontainer e metaniere. Questi due elementi combinati potrebbero arrestare l’effetto devastante del surplus di petroliere e creare un mercato più equilibrato dal prossimo anno in avanti. Le previsioni a medio termine segnalano un miglioramento per il mercato delle petroliere, supportato da un elevato livello della domanda di greggio e prodotti petroliferi da parte delle economie emergenti. Pur in assenza di certezze a lungo termine, questa previsione si contrappone ai recenti pronunciamenti negativi sul futuro del settore. E’ solo una questione di tempo, poiché i cantieri asiatici già traboccanti di ordinativi di portacontainer e navi di altro tipo, non hanno bisogno di ordinativi di petroliere per tenersi occupati. Poiché la capacità di questi cantieri è già in tensione, gli armatori di petroliere da greggio e Product tanker si sono astenuti dall’assegnare ordinativi. Da gennaio, sono state ordinate 28 petroliere da greggio, in confronto a 233 nel 2010, 131 nel 2009 e 425 nel 2008. Gli armatori vorrebbero vedere più ripresa nel mercato prima di riprendere ad ordinare navi, e quindi si ritiene che ordinazioni speculative siano improbabili.

I traffici petroliferi sono a rischio poiché i pirati somali hanno esteso il loro raggio di azione al Golfo di Oman. Almeno due attacchi in maggio sono stati compiuti più vicino allo Stretto di Hormuz di quanto avveniva in passato, uno in particolare a 30 miglia dalla città iraniana di Band Jask e a 60 miglia dal trafficato porto di Fujairah negli Emirati Arabi Uniti. Negli ultimi tre anni, i pirati somali hanno ripetutamente modificato la loro area di attività, ma l’ultima iniziativa dovrebbe essere considerata con preoccupazione poiché mette a rischio una importante rotta di traffico. Lo Stretto di Hormuz non presenta un traffico simile a quello del Golfo di Aden, ma è un importante corridoio economico. Un aumento dell’attività dei pirati nell’area potrebbe avere un impatto sulle economie che dipendono dalle importazioni del Golfo mediorientale e potrebbe anche interrompere i rifornimenti in un importante corridoio che collega i principali esportatori di greggio al mondo intero. Gli attacchi nel Golfo di Aden hanno ostacolato i trasporti di varie tipologie merceologiche tra l’Europa, il Medio Oriente e l’Asia, ma un aumento degli attacchi intorno allo Stretto di Hormuz potrebbe avere un impatto più tangibile sulle consegne di greggio e sui prezzi a livello mondiale. La stagione dei monsoni nell’Oceano Indiano porta ad un calo significativo degli atti di pirateria, ma se verranno intensificati gli attacchi in prossimità dello Stretto di Hormuz, i pirati saranno al riparo da condizioni meteo avverse e potranno agire per tutta l’estate. Il

Golfo di Oman è un'area di mare relativamente piccola in confronto all'Oceano Indiano, ma le forze navali che combattono la pirateria sono già impegnate nel Mar Rosso, Golfo di Aden e alcune zone di mare dell'Africa orientale. Una nuova area di attività dei pirati potrebbe limitare ulteriormente le loro risorse attuali.

La domanda di navi da carico secco è destinata a superare i 500 milioni dwt nel corrente anno, poiché oltre 3,5 miliardi di tonnellate di rinfuse secche sono previsti essere trasportati via mare. Nel 2014 la domanda di tonnellaggio potrebbe raggiungere 650 milioni dwt poiché una popolazione mondiale in crescita consumerà un volume maggiore di minerale di ferro, carbone, grano e altre merci alla rinfusa. La domanda di bulkcarrier è prevista aumentare di quasi 50 milioni dwt nel 2011, o di oltre il 10% su base annua. Infatti, il corrente anno potrebbe essere il primo in cui la domanda di bulkcarrier supererà i 500 milioni dwt. La maggior parte della crescita dipenderà dai trasporti di minerale di ferro in particolare dal Brasile e dall'Australia alla Cina. I traffici di minerale di ferro sono in procinto di raggiungere il miliardo di tonnellate e le importazioni cinesi rappresenteranno quasi il 70% della cifra. Altro importante fattore saranno i maggiori volumi di carbone trasportato via mare, sia da fonderia che per la produzione di energia elettrica. Minerale e carbone rappresenteranno almeno il 60% dei traffici complessivi nel 2011. Più a lungo termine, Cina e India avranno maggiore necessità di carbone da vapore per soddisfare il loro crescente fabbisogno di energia. La chiusura degli impianti nucleari in Giappone farà aumentare la domanda asiatica di carbone da vapore. Molto del fabbisogno sarà soddisfatto da fornitori asiatici, ma altri produttori come Australia, Sud Africa, Colombia e Nord America saranno chiamati a contribuire. Tuttavia, le incessanti consegne di nuove costruzioni da parte dei cantieri peseranno sulle rate di nolo e sulla utilizzazione delle navi. Si calcola che su 130 milioni dwt di nuove navi previste in consegna nel corrente anno, solo 90 milioni dwt entreranno effettivamente in mercato, per effetto di cancellazioni e ritardi. Ma 90 milioni dwt di nuove unità sono il 40% in più della domanda extra di 50 milioni dwt di navi. Anche le demolizioni sono aumentate dall'inizio dell'anno poiché gli armatori di vecchie navi hanno ritenuto più conveniente venderle ai demolitori piuttosto che farle viaggiare in perdita. Nel settore delle Capesize, che in proporzione ha visto più consegne di altri settori di bulkcarrier, la velocità di esercizio è stata ridotta mediamente del 20% negli ultimi tre anni, da 13 nodi a 10,4 nodi.

Negli ultimi 15 anni la costruzione navale in Europa che ricopriva una posizione di rilievo, ha visto ridimensionare la sua importanza con un carico di lavoro molto ridotto. Nel 1997, la produzione della cantieristica mondiale, come numero di navi e ripartita per aree geografiche, vedeva l'Asia con una quota del 60%, l'Europa con il 32% e Brasile e Stati Uniti con il 6%. In termini di deadweight, la quota dell'Europa era inferiore ma comunque significativa (Asia 86%, Europa 13%). Nel 2011, il quadro si presenta molto diverso. Per numero di navi costruite, l'Asia copre l'88% della produzione e l'Europa il 9%, ma come deadweight l'Asia

rappresenta il 97% e l'Europa il 2%. All'interno dell'Europa, la Turchia ha migliorato la sua posizione nel periodo, passando dall'11° posto nel 1997 alla terza posizione nel 2007 e al primo posto nel 2009. Per quanto riguarda il deadweight dell'orderbook la Turchia ha mantenuto il primo posto dal 2007 in avanti. Questo è dipeso da un certo numero di fattori, tra cui la manodopera relativamente a buon mercato in confronto ad altri costruttori europei e la minore concorrenza da parte di altri Paesi europei consolidati, come la Croazia il cui settore cantieristico è tenuto in sospeso in attesa della decisione sulla sua entrata a far parte dell'Unione Europea. La stabilità economica e il sostegno delle banche locali sono stati importanti ma gli stessi cantieri hanno fatto passi avanti nella flessibilità e nella gestione dei progetti, oltre ad aver ottenuto credibilità nei mercati. Queste qualità depongono a favore della cantieristica turca per gli anni a venire ma il settore è minacciato da un eccesso di capacità cantieristica nel mercato globale e dalla forte concorrenza dei cantieri asiatici. Mentre è difficile competere con i cantieri asiatici per le grandi navi, come bulkcarrier, petroliere e portacontainer, vi sono opportunità nel mercato delle navi più piccole, in particolare se altri cantieri europei continueranno a chiamarsi fuori dal settore.

Le Product Tanker più piccole potrebbero presto diventare molto richieste poiché la flotta esistente sta iniziando a mostrare la sua età e gli armatori farebbero bene ad approfittare delle offerte sul mercato delle nuove costruzioni mentre il settore si concentra sulle più grandi Medium Range nuove o di seconda mano. La compagnia svedese Gotland Tankers ha confermato un ordinativo con i cantieri cinesi Guangzhou Shipyards per una Product Tanker da 39.000 dwt per consegna alla fine del 2012. L'ordinativo contiene un'opzione per una seconda nave da dichiararsi la prossima settimana. Non si conosce il prezzo pagato dalla compagnia svedese sul quale ha pesato la consegna abbastanza vicina, ma voci di mercato riportano un prezzo intorno a 33 milioni di dollari. Le dimensioni della nave la inquadrano nel limite inferiore di portata delle Medium Range, o in quello superiore delle Handysize. Recentemente, l'attenzione sulle MR si è orientata verso navi da 50.000 dwt con molti ordinativi per navi da 47.000-50.000 dwt piuttosto che per le unità più piccole. Alcuni armatori hanno rilevato ordinativi a buon mercato di navi in difficoltà, tra cui la danese Norden che ha acquistato quattro MR da 49.600 dwt poiché i prezzi dell'usato nel settore hanno iniziato a salire. La flotta mondiale delle petroliere Handysize comprendeva nel marzo scorso 511 navi, 88 delle quali a scafo singolo pari al 17% della flotta. Su un orderbook di 40 petroliere, 31 sono in programma per consegna nel corrente anno. Le valutazioni di mercato di una nuova costruzione resale da 37.000 dwt sono di 36 milioni di dollari e quelle di una unità di cinque anni di 27 milioni di dollari. Su un totale di circa 172 Product Tanker ordinate negli ultimi cinque anni, tra 30.000 e 60.000 dwt, poche sono inferiori a 40.000 dwt mentre la maggior parte è costituita da unità di oltre 48.000 dwt. Di conseguenza, il mercato dei noli rimane favorevole per la flotta delle Handysize che si sovrappone alle MR di dimensioni più piccole.

I maggiori cantieri navali cinesi, Dalian Shipbuilding Industry Co, hanno deciso di espandere i loro servizi nel settore del riciclaggio con la costruzione già iniziata di una struttura di demolizione a rispetto ambientale che sarà la maggiore del mondo. La struttura sarà localizzata nella Changxing Island nella provincia di Liaoning, nel nord della Cina e conferma l'intenzione del governo di eccellere come leader di mercato in tutte le aree del settore marittimo. Coprirà una superficie di 460.000 metri quadri e inizierà ad operare nel giugno del 2012 con la possibilità di demolire circa 75 navi all'anno per circa 1 milione tdl, varianti da 50.000 dwt sino a 300.000 dwt. Sarà la più grande installazione in Cina, e forse nel mondo, con un migliaio di lavoratori in grado di smantellare mediamente una nave al mese e di operare su sei navi contemporaneamente. Un altro importante fattore alla base del progetto è la crescente necessità di acciaio della Cina. Infatti, piuttosto che diventare sempre più dipendente dal minerale di ferro importato, il Paese asiatico si sta orientando verso maggiori importazioni di rottami d'acciaio sia nella forma di carichi alla rinfusa che di vecchie navi da demolire. Questo non solo ridurrà i costi poiché la volatilità dei noli e i prezzi spot del minerale possono rappresentare importanti esborsi per le imprese siderurgiche, ma è considerato anche un modo di produrre nuovo acciaio molto più rispettoso dell'ambiente. La domanda di acciaio nell'area della Cina settentrionale, dove il sito avrà la sua base, è stimata in circa 500 milioni di tonnellate l'anno. L'acciaio recuperato dalle navi demolite verrà fuso per ricavare nuovo acciaio che a sua volta verrà impiegato dalla Dalian Shipbuilding per produrre nuove navi. Complessivamente, l'investimento nel progetto è di circa 900 milioni di yuan (140 milioni di dollari) e comprende l'acquisto del terreno. Le cosiddette *green facilities* in genere offrono agli armatori circa 40-50 dollari per tdl in meno che i demolitori del subcontinente indiano che demoliscono sulla spiaggia, poiché i maggiori costi per i lavoratori, equipaggiamenti e gestione delle sostanze tossiche come l'asbesto, rendono i demolitori meno competitivi finanziariamente. Il sito di riciclaggio demolirà le navi pezzo per pezzo tramite gru lungo la banchina sino a che non rimarranno che lo scafo e la chiglia che verranno demoliti in bacino. Attualmente esistono circa 25 cantieri di demolizione in Cina che hanno acquistato dall'inizio dell'anno 413 navi da demolire in confronto a 850 nel 2010 e un record di 1.140 nel 2009.

Con la sola eccezione della APL, la maggior parte delle prime 25 compagnie armatoriali di portacontainer hanno potenziato negli ultimi 12 mesi la loro quota di mercato. La Mediterranean Shipping Co ha avuto la crescita maggiore come quota di mercato. La Maersk Line riconferma con ampio margine la sua posizione dominante avendo aumentato dello 0,5% la sua quota di mercato portandola al 15,1% all'inizio di questo mese quando la sua flotta ha raggiunto una consistenza di 2,3 milioni di teu. In termini di capacità, la flotta della Maersk è aumentata del 12% nell'ultimo anno. Al secondo posto la MSC che ha incrementato la sua flotta di 323.000 teu dal giugno 2010, pari al 20% con una quota di mercato che ora è del 12,8%. La capacità complessiva della sua flotta è ora di poco inferiore a 2 milioni di teu. Al terzo posto la CMA CGM che ha aumentato la sua quota nei traffici a

container dello 0,4% all'8,3% dopo un aumento della capacità di 161.000 teu nell'ultimo anno a 1,3 milioni di teu. Delle prime 25 compagnie di linea a livello mondiale, solo APL ha perso terreno con un calo dello 0,4% della sua quota di mercato al 3,8% retrocedendo dalla quarta alla settima posizione, subito dietro a Evergreen, Hapag-Lloyd e Cosco. Nell'ultimo anno, la flotta della APL è diminuita del 2%. Complessivamente, le prime 25 compagnie a livello mondiale hanno incrementato la loro quota di mercato combinata all'87,3% dall'84,7% di un anno fa, a danno delle compagnie più piccole. La flotta inattiva si è ridotta a 63 navi per 80.000 teu e potrebbe scendere ancora nelle prossime settimane. Ma bassi fattori di carico e tariffe ridotte su alcune rotte potrebbero persuadere alcune linee a ridurre la capacità impiegata nella restante parte dell'anno. Per ora comunque, la flotta attiva delle portacontainer continua a crescere avendo raggiunto 14,8 milioni di teu a inizio giugno, in confronto a 11,5 milioni di teu all'inizio dell'anno.