



Genova, 4 Luglio 2011  
No. 1484

**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 26 (27 Giugno-1° Luglio 2011) CISTERNE

L'intensa attività di noleggio di alcuni mesi fa dal Medio Oriente per le destinazioni occidentali ha dato luogo ad una eccedenza di VLCC posizionate in Atlantico per luglio. Un carico della Indian Oil Corp. dal West Africa per l'India avrebbe ricevuto almeno 16 offerte. La IOC ha poi fissato la *Maran Callisto* di 299.167 dwt costruita nel 1999 al nolo lumpsum di 2,8 milioni di dollari. L'alto numero di offerte denota l'ansia degli armatori di assicurarsi un carico, anche perché i noleggiatori preferiscono noleggiare le più economiche Suezmax che affollano la regione dell'Atlantico. Per confronto, mentre l'equivalente timecharter per una VLCC che trasporta 260.000 tonnellate dal West Africa al Golfo americano al nolo di WS 49,8 è di circa 10.965 dollari al giorno, sulla base di un costo bunker di 629 dollari a tonnellata, il nolo corrispondente per le Suezmax dal West Africa alla costa atlantica americana di WS 67,5 equivale solo a 6.120 dollari al giorno. I viaggi a destinazione della costa occidentale indiana sono molto ambiti in quanto a breve distanza dal Golfo Arabo dove la nave può trovare un altro carico dopo un breve viaggio in zavorra. Per i viaggi dal Golfo Arabo al Far East le VLCC sono state fissate a intorno a WS 51 che equivale a 7.000 dollari al giorno, dopo essere rimasti intorno a 16.000 dollari al giorno per la maggior parte della scorsa settimana. Le **Suezmax** non sono riuscite a migliorare i noli correnti, nonostante la discreta attività di noleggio dal West Africa agli Stati Uniti, in previsione della festività dell'Independence Day. I noli sono al livello di WS 65-67,5 equivalente a circa 8.000 dollari al giorno. Nel mercato del Mediterraneo e Mar Nero i noli sono risaliti dai valori negativi della settimana precedente, recuperando circa 3.000 dollari e attestandosi a 2.961 dollari al giorno, pur rimanendo sempre molto al di sotto dei costi operativi. Settimana molto depressa per le **Aframax** con scarsi movimenti in Nord Europa e noli in caduta in Mediterraneo, con poche o nulle possibilità di miglioramento. La media timecharter del Baltic Exchange per l'insieme delle rotte Aframax è di soli 3.395 dollari al giorno, una perdita del 18% da una settimana all'altra e un calo significativo rispetto al recente massimo di 9.030 dollari al giorno di poco più di un mese fa. L'avanzare della stagione estiva nell'emisfero settentrionale non lascia molte speranze di un aumento dell'attività. Sia in Mare del Nord che nel Baltico i noli sono rimasti piatti rispettivamente a WS 97,5 e WS 76 con un equivalente timecharter di 5.294 e 1.239 dollari al giorno. Per quanto riguarda i viaggi inter-Med., i noli correnti di WS 94 equivalgono a 4.026, un calo del 65% in una settimana da WS 112 e 11.578 dollari al giorno. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, le Medium Range hanno registrato una flessione del 9% nei noli dai Caraibi per la costa atlantica americana, che si sono attestati in chiusura di settimana a WS 160 con un equivalente timecharter di 12.151 dollari al giorno. A metà settimana, la Shell aveva fissato una nave di questo tipo per lo stesso viaggio a WS 175 che equivale a 15.204 dollari al giorno. Le Medium Range impiegate sull'altra importante rotta attraverso l'Atlantico, con benzina dal Nord Europa alla costa atlantica americana, hanno anch'esse registrato flessioni con il decrescere della domanda e l'allungarsi della lista di navi. L'indice del Baltic Exchange per le MR che trasportano 37.000 tonn. di benzina sulla rotta attraverso l'Atlantico evidenzia noli di WS 159,1 pari a 8.473 dollari/giorno, in confronto a WS 188,1 o 13.407 dollari al giorno di una settimana prima. Le Large Range 1 sono state fissate dal Baltico per gli Stati Uniti a WS 110 per 60.000 tonn. Ad est di Suez, l'attività rimane abbastanza costante per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone, ma i noli sono rimasti invariati a WS 125 a causa dell'ampia disponibilità di navi, mentre per le LR2 l'attività è migliorata e molte navi sono state assorbite, di conseguenza i noli sono risaliti a WS 120 per 75.000 tonn. di carico.

## CARICO SECCO

Per il mercato delle **Capesize** la settimana inizia in modo positivo, con un aumento delle rate in entrambi i bacini ma col passare dei giorni il sentimento positivo frena ed i livelli tornano in calo con il BCI che si ferma a 2036 e la rata media TC a 12732. In Pacifico alcuni stem con date pronte fanno ottenere noli migliori ad alcuni armatori ma, una volta fissati i business più urgenti, i livelli tornano vicini a quelli della settimana appena conclusa. Il round voyage è sui 9000 usd mentre il backhaul, poco attivo, è sui 4500/5000 dollari. In Atlantico il Tubarao-Quingdao ottiene più di 21 usd pmt Il periodo breve riporta 12000 usd/giorno mentre un anno è sugli 11750 usd Per le **Panamax** la settimana risulta tranquilla con l'Atlantico che offre pochi stem specialmente dal Nord America e vede un maggiore movimento solo verso la fine della stessa, con il transatlantic round voyage che riporta 14/15000 dollari mentre il fronthaul è sui 21000 usd. In Pacifico il round voyage riporta 10/11000 usd ed alcuni armatori impiegano già le navi per carichi con date in avanti. Il mercato **Handysize** è over-tonnaged e le rate inter-Atlantic sono sotto pressione mentre rimangono stabili i livelli per il trip out perché alcuni armatori preferiscono evitare GOA. Le **Supramax** vedono 20000 usd per carichi da Med o EC Sud America per Far East e lo stesso livello si vede per carichi di scrap dal Continente per East Med. In Pacifico invece, nonostante il numero di navi che cercano impiego, le rate vedono un leggero miglioramento anche per il periodo breve con numeri intorno ai 14/14500 usd.

## COMPRAVENDITA

Sul fronte del settore LNG si è rilevato questa settimana un ordine da parte del gruppo Angelicoussis (Marin Gas) per 4 x 4 newbuilding da 159.800 CBM per un valore di USD 200 Mil. ciascuna alla Daewoo e Hyundai in Corea con consegna 2013 e 2014. Questo settore, come in precedenza riportato, si sta dimostrando positivo insieme all' LPG e all' Offshore, tanto da interessare numerose compagnie che hanno deciso o stanno decidendo di investire i loro capitali in questi mercati. In riferimento al settore porta-container, è da rilevare l'ordine effettuato alla Daewoo da parte della Maersk line per nuove 10 newbuilding container da 18.000 TEU per un valore di 190 Mil. USD per ogni unità che si vanno a sommare alle 10 che erano già state ordinate dalla stessa. Questo nuovo ordine porta il valore dell'operazione a 3,8 miliardi USD con consegna delle prime dieci unità nel 2013/2014 e le seconde dieci in consegna 2014/2015. Da indiscrezioni, sembrerebbe che la Maersk Line potrebbe unire al proprio ordine 10 unità newbuilding Post-Panamax da 10.000 TEU mentre la Abu Dhabi National Oil Co (ADNOC) sembrerebbe interessata ad ordinare 15 x 2.600 TEU container vessel dalla STX Offshore & Shipbuilding in Corea per un valore di USD 40 Mil. ad unità con consegna prevista 2013/2014. Di particolare rilevanza questa settimana è la vendita delle MT "BULL" e MT "BUDDY" (50.500 DWT - Costr. 2009) vendute alla compagnia greca Navios in blocco a USD 84,8 mil. Tale vendita include 3 anni di noleggio a 22.500 USD/day per i primi 12 mesi e 21.500 USD/day per il rimanente periodo. In riferimento alle Bulk Carrier è da rilevare la vendita della "CRIMSON FOREST" (31.727 DWT - Costr. 1999 Hakodate, Giappone) per un valore di USD 17,5 Mil. Per quanto concerne il settore della Demolizione sono da constatare valori interessanti per le diverse aree, corrispondenti a circa 500 USD/LTD per il Bangladesh, USD 488/LTD per l'India e circa USD 500/LTD per il Pakistan.

## ALTRE NOTIZIE

Il motivo per cui la International Energy Agency ha deciso il rilascio in mercato di 60 milioni di barili di greggio nei prossimi 30 giorni, nonostante le rassicurazioni dell'Opec sulla disponibilità abbondante, sarebbe dovuto non alla mancanza di greggio in generale ma alla riduzione degli stock di greggio leggero che spingono i prezzi al rialzo e minacciano la ripresa economica globale. L'Opec ha una capacità di riserva di 3,9 milioni di barili al giorno di cui 3,2 milioni b/g rappresentati dall'Arabia Saudita. La disponibilità di greggio leggero potrebbe ulteriormente scendere poiché la manutenzione stagionale in Mare del Nord, che normalmente avviene nel terzo trimestre, rimuove dal mercato circa 600.000 b/g di questo greggio pregiato. Il fabbisogno di greggio per la produzione di energia elettrica nei Paesi mediorientali e in Giappone è in aumento per l'instaurarsi della stagione estiva e della domanda di aria condizionata, oltre che per la domanda inarrestabile della Cina. La dichiarazione della IEA ha fatto scendere i prezzi del greggio e potrebbe aprire un *contango* per il greggio e prodotti derivati, che potrebbe ampliarsi ancora se la conflittualità in Medio Oriente e Nord Africa aumenterà. Lo Yemen, produttore di greggio leggero ha notevolmente ridotto le sue esportazioni da 345.000 b/g a 144.000 b/g da marzo a maggio a causa dei disordini. Il Sudan, altro produttore di greggio leggero, ha già visto due guerre civili e i combattimenti continuano nella parte meridionale dove sono localizzati giacimenti di greggio pregiato, con la possibilità di perdere circa 500.000 b/g. La Cina sta seguendo attentamente la situazione essendo il principale cliente ed investitore. In Siria, le esportazioni proseguono ma il Paese è oggetto di attenta osservazione internazionale. Le esportazioni di greggio leggero dall'Algeria in marzo sono state intorno a 800.000 b/g destinate a Stati Uniti, Canada, Brasile Europa, India, Cina e Indonesia. Sempre in marzo, Sudan, Yemen, Siria, Algeria e Tunisia hanno esportato 1,85 milioni b/g di greggio leggero e pesante, che sono diminuiti in maggio di oltre 400.000 b/g e potrebbero ridursi ancora se la situazione dovesse deteriorarsi. Sul breve-medio termine, si prevede che i prezzi del greggio continueranno ad aumentare per effetto della domanda e della speculazione.

Il ritorno all'utilizzo di petroliere come depositi di greggio è poco probabile poiché il rilascio di greggio dagli stock deciso dalla International Energy Agency non ha creato sino ad ora un *contango* sufficiente. Voci in questo senso si erano diffuse in mercato in seguito al noleggio da parte della Statoil della VLCC *Front Signe* della Frontline di John Fredriksen fissata per 30-40 giorni di stoccaggio al nolo di circa 27-32.000 dollari al giorno. Inoltre, la Suezmax *Ruby* è stata fissata dalla Clearlake a 16.500 dollari al giorno come deposito galleggiante per un periodo imprecisato. Il *contango*, è una condizione di mercato in cui i prezzi a termine sono più alti di quelli spot, e i trader noleggiavano petroliere per stoccare greggio a prezzi più bassi e rivenderlo successivamente realizzando un profitto. Secondo fonti di mercato, la *Front Signe* è stata noleggiata ad un nolo più alto poiché il greggio era già a bordo della nave e sarebbe stato più costoso scaricarlo e immetterlo su un'altra petroliera. Anche se il *contango* si ripresentasse sottraendo navi al mercato, la flotta delle petroliere è nel frattempo aumentata rispetto al novembre 2009, quando i

volumi dello stoccaggio galleggiante toccarono il picco massimo, per cui l'impatto sul mercato dei noli sarebbe minore.

Gli armatori di VLCC che vorrebbero ridurre la velocità di esercizio per risparmiare sul bunker, continuano ad incontrare la ferma opposizione dei noleggiatori, preoccupati che questo possa riguardare anche il viaggio con la nave carica, poiché una permanenza maggiore del carico in mare potrebbe costituire un onere per le compagnie petrolifere. La riduzione della velocità da 15 a 11 nodi sulla tratta in zavorra di un viaggio circolare dal Medio Oriente all'Asia, fa già risparmiare agli armatori circa 3.000 dollari al giorno come costo bunker e i risparmi potrebbero essere maggiori se i contratti degli armatori con i noleggiatori permettessero di ridurre la velocità anche sul viaggio col carico a bordo, con il beneficio ulteriore di sottrarre navi al mercato per un tempo maggiore e migliorare le rate di nolo. Ma una velocità di 11 nodi allungherebbe il viaggio di una settimana circa con implicazioni finanziarie anche maggiori per i noleggiatori. Infatti, un risparmio di 21.000 dollari sul viaggio rappresenta per l'armatore solo il 5% dei 385.000 dollari che i noleggiatori dovrebbero sopportare come costi aggiuntivi. Il costo giornaliero per tenere in mare un carico di 2 milioni di barili che vale 200 milioni di dollari e non è disponibile per la vendita, comporta un costo di 55.000 dollari al giorno ad un tasso di interesse annuo del 10% che nel corso di una settimana ammonterebbe a 385.000 dollari per il noleggiatore. Perché la navigazione a velocità ridotta non sia più necessaria, ai prezzi correnti del bunker, i noli spot dovrebbero superare Ws 100, una eventualità che difficilmente può verificarsi con il surplus di VLCC esistente.

Il potenziale di profitto di una nave e il suo valore di vendita, anche se diminuiti notevolmente dai valori degli anni del boom dello shipping, rimangono in un raggio che ha permesso al mercato di funzionare e, sino ad ora, evitare fallimenti di massa. Questa valutazione è stata espressa da un noto osservatore ed analista londinese secondo il quale i noli hanno trovato un livello a cui gli operatori possono resistere e, per ora, non vi è stato panico tale da spingere qualcuno oltre il baratro. Al contrario, si è notata negli ultimi 12 mesi la resistenza del valore delle navi a scendere in linea con le rate di nolo, in particolare per i segmenti delle navi da carico secco e delle petroliere. I prezzi delle navi sono stabili in confronto ai noli, ma questo non è stato sufficiente a stravolgere il mercato. Guardando al lungo termine, la correlazione tra rate di nolo e valore delle navi tiene bene. I prezzi delle navi non sono massicciamente fuori linea con i profitti se considerati su un periodo di 12 mesi. Tenere in linea il rapporto prezzi/profitti è una forza di altro genere. Se ad esempio, una banca forza alla vendita di una nave in un mercato in recessione, la banca stessa rischia che il proprio portafoglio perda di valore. Un altro aspetto riguarda i prezzi delle nuove costruzioni che devono ancora adeguarsi con le realtà del mercato. Gli orderbook dei cantieri sono quasi completi e i costruttori sono stati in grado di limitare gli sconti. Prezzi di costruzione più alti potrebbero impedire

agli armatori di ordinare altre navi e spingere verso l'alto la curva della valutazione delle navi di seconda mano.

Dopo 10 mesi di assenza dal mercato, la Russia sta per ritornare ad esportare grano dai porti del Mar Nero. Il raccolto della Russia è previsto raggiungere 80-86 milioni di tonnellate nel corrente anno, di cui 15-16 milioni di tonnellate potrebbero essere esportati, con opportunità di impiego per le bulkcarrier Supramax e Handymax nelle prossime settimane. Il grano russo è tuttavia nella lista nera di alcune delle maggiori regioni importatrici dell'area e questo ha fatto scendere i prezzi a favore delle forniture francesi. La sospensione delle esportazioni di grano russo fu adottata dopo un raccolto dimezzato dalla siccità. Il grano del vecchio raccolto si è rivelato maggiore del previsto per effetto di un minore consumo, ed è già nei silos pronto per essere esportato già a partire da questo weekend. Circa il rischio di congestione ai porti, questa possibilità dovrebbe riguardare per ora i porti più piccoli, mentre gli altri, in particolare Novorossijsk, sarebbero a rischio nella seconda metà di luglio e in agosto quando il nuovo raccolto inizierà ad arrivare. In luglio, la Russia potrebbe esportare 1,5-1,6 milioni di tonnellate di grano, circa 2 milioni di tonnellate in agosto e 2,5 milioni di tonnellate in settembre. La Russia ha la capacità di esportare sino a 4 milioni di tonnellate di grano al mese. I prezzi del grano francese sono scesi da 370 dollari per tonnellata prima dell'annuncio della ripresa delle esportazioni russe, agli attuali 280 dollari circa, mentre quelli della Russia sono dovuti scendere a 245 dollari per tonnellata base fob poiché gli acquirenti devono ancora farsi avanti. La Russia non è ancora riuscita a catturare la domanda poiché molti nell'ultimo anno si sono fatti l'idea che sia inaffidabile. L'Egitto ha lasciato la Russia fuori delle sue prime due gare ma potrebbe includerla nelle prossime. Anche l'Algeria ha escluso la Russia, e molti Paesi consumatori si sono coperti in anticipo per le incertezze sul rientro in mercato della Russia.

La Maersk Line dovrebbe limitare il suo ordinativo di portacontainer da 18.000 teu a 20 unità, dopo aver rivelato che probabilmente non eserciterà l'opzione per una terza serie di 10 unità. La compagnia di linea danese ha confermato il progetto di altre 10 navi "Tripla-E" da 18.000 teu da essere costruite presso i cantieri sudcoreani Daewoo, ma potrebbe considerare capacità inferiori quando ritornerà ai cantieri. Le due compagnie hanno dichiarato che la prima opzione è stata convertita in ordinativo fermo per 10 portacontainer da 18.000 teu per un valore di 1,9 miliardi di dollari che porta l'investimento totale in navi da 18.000 teu a 3,8 miliardi di dollari. La Maersk ha necessità di nuova capacità da utilizzare nei traffici Asia-Europa, ma le future nuove costruzioni previste per questa rotta saranno probabilmente più piccole della classe "Tripla-E" sebbene nessuna decisione sia ancora stata presa. Ma se, come prevede la Maersk, i traffici aumenteranno al tasso annuo del 5%-8%, saranno necessarie più delle 20 navi di ultima generazione. Questo tipo di nave produrrà il 20% in meno di anidride carbonica per container trasportato in confronto alla *Emma Maersk* da 15.000 teu e il 50% in meno della media del settore nel corridoio di traffico Asia-Europa. Inoltre, consumeranno circa

il 35% in meno di bunker per container delle navi da 13.100 teu che verranno consegnate alle altre compagnie di linea nei prossimi anni, anch'esse per la rotta Asia-Europa. Queste navi da 18.000 teu saranno, almeno per qualche tempo, le più grandi del mondo.

Il rincaro del carburante, le rate di nolo deboli e le restrizioni del credito costringeranno più compagnie armatoriali ad uscire dal settore nel prossimo anno, ma è probabile che molti spariranno discretamente piuttosto che fallire con grande pubblicità. Mrs Jean Richards, consulente commerciale e finanziario, si aspetta di vedere alcune compagnie finire in bancarotta e altre che dovranno essere ristrutturate. Tuttavia, la maggior parte dei fallimenti verrà gestita con discrezione senza grande clamore. Negli anni '90 Mrs Richards è stata coinvolta nella ripresa di possesso della flotta di 49 unità della Adriatic Tankers, che rimane la maggiore azione di questo tipo intrapresa sino ad ora, seguita con attenzione dai media, e rimane pessimista sulle prospettive per molti esponenti dell'industria con le maggiori sfide a carico degli armatori di bulkcarrier Capesize e petroliere. Il settore delle portacontainer è quello che desta le minori preoccupazioni con l'orderbook di nuovo sotto controllo dopo gli eccessi del 2006-2007. Gli armatori stanno perdendo liquidità e altri fattori come l'inadempienza di un noleggiatore rappresentano elementi importanti anche per operatori di primaria importanza che potrebbero essere esposti alla volatilità dei mercati. Molto denaro è stato raccolto negli ultimi anni tramite consorzi di finanziatori e anche questo potrebbe rappresentare un potenziale rischio qualora i membri del consorzio si trovassero in disaccordo tra loro sulle richieste di ristrutturazione del finanziamento. Anche se alcune banche hanno ripreso a finanziare dopo due anni di assenza, quelle dell'OCSE sono rimaste ai margini, mentre le banche dei Paesi Bric, Brasile, Russia, India e Cina, hanno ripreso a concedere prestiti ma nella maggior parte dei casi solo per progetti locali. Lontani dall'aver superato il peggio, la maggior parte dei settori dell'industria marittima dovranno affrontare un altro anno difficile a causa del massiccio numero di nuove consegne e di profitti depressi.

L'esodo di piattaforme di perforazione dal Golfo del Messico sta continuando e si riporta che la *Discoverer Spirit* a noleggio alla Anadarko a 540.000 dollari al giorno lascerà il Golfo americano per operare al largo della Liberia e della Sierra Leone sino a novembre quando inizierà un contratto per cinque mesi in Liberia con la Chevron. Il movimento della piattaforma coincide con la rimobilizzazione sempre per conto della Anadarko della *Deepwater Millennium* verso il Brasile, dal Ghana dove è noleggiata a 576.000 dollari al giorno. Il mese scorso era stato annunciato che un'altra piattaforma, la *Ocean Monarch* della Diamond Offshore lascerà il Golfo americano per iniziare un contratto con la BP in Vietnam. Lo scorso anno, la compagnia indipendente americana Anadarko aveva annunciato il ritrovamento di un deposito significativo di greggio leggero nel giacimento Mercury ad una profondità di 5.200 metri vicino al giacimento Venus, in prossimità della Liberia,

dove il greggio era stato trovato nel 2009. La grossa formazione di greggio è considerata dalla Anadarko come il bacino con il maggiore potenziale del mondo.