



Genova, 18 Luglio 2011

No. 1486

**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 28 (11/15 Luglio 2011)

### CISTERNE

La disponibilità di VLCC nel Golfo mediorientale è diminuita per l'aumento dell'attività per date di fine luglio. Noleggiatori come Vela, ExxonMobil, S-Oil, Idemitsu e Cosmo hanno fissato varie VLCC e il numero delle unità presenti è sceso a 80 circa dalle precedenti 95. Tuttavia, questo non è servito a far aumentare le rate di nolo che si sono mantenute a Ws 49 sulla rotta di riferimento dal Medio Oriente all'Asia, ma l'equivalente timecharter è salito a circa 3.158 dollari al giorno dai precedenti 1.328 dollari per effetto della diminuzione del costo del bunker passato da 675 dollari per tonnellata a inizio settimana a 663 dollari in chiusura. L'impossibilità per i noli di risalire, sebbene circa 12 navi siano state noleggate in un solo giorno, conferma il pesante surplus di VLCC nel Golfo mediorientale che ha fatto intensificare la concorrenza per i 110 carichi già fissati per luglio e per i restanti 10 ancora da fissare per il mese. La situazione non è prevista migliorare nel prossimo futuro per il persistere di un'ampia disponibilità di VLCC. Una intensificazione dell'attività di noleggio nel settore delle **Suezmax** ha fatto salire i noli sulla rotta di riferimento dal West Africa al Golfo americano sino a Ws 72,5 poiché gli armatori si sono opposti alla determinazione dei noleggiatori di tenere bassi i noli. I profitti equivalenti timecharter sono ritornati a cinque cifre a fine settimana e potrebbero rimanere tali anche nella prossima settimana se i noleggiatori continueranno ad affollarsi in mercato alla ricerca di navi per i carichi di inizio agosto. Anche il mercato del Mediterraneo e Mar Nero ha segnato un miglioramento e i noli sono saliti a Ws 85, recuperando 10 punti Worldscales rispetto alla settimana precedente. La manutenzione stagionale delle raffinerie, che avrà inizio negli ultimi 10 giorni di luglio, potrebbe avere ripercussioni negative sulla domanda di **Aframax** e sui noli per i viaggi in Nord Europa per la minore domanda di greggio da raffinare. Ad esempio, al porto russo di Primorsk è previsto un solo carico al giorno anziché due tra il 20 e il 27 luglio, dimezzando in tal modo il numero di navi necessarie. Per i viaggi da Primorsk a Wilhelmshaven il nolo è sceso da Ws 96 della settimana scorsa a Ws 87 a metà settimana, o da 12.130 dollari al giorno a 6.788 dollari equivalente timecharter. In Mare del Nord, il nolo per i viaggi Sullom Voe/Wilhelmshaven è sceso a Ws 102,7 che equivale a 7.391 dollari al giorno base timecharter. Attività in leggero aumento in Mediterraneo, nonostante le numerose navi disponibili, ma i noli sono rimasti invariati a Ws 91-92 che il Baltic Exchange calcola equivalenti a 2.327 dollari al giorno. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, pochi fissati sono stati conclusi per navi Medium Range dal Nord Europa agli Stati Uniti per carichi di benzina e i noli sono scesi a Ws 145, dal picco di Ws 190 di poche settimane fa. Secondo i calcoli del Baltic Exchange il nolo di Ws 145 su questa rotta equivale a 4.962 dollari al giorno. Anche le Large Range fissate dal Golfo mediorientale all'Asia hanno registrato una simile traiettoria di nolo. Le LR1 hanno ottenuto noli di 123,2 pari a 2.000 dollari al giorno per 55.000 tonn. di carico mentre le LR2 sulla stessa rotta sono state fissate a Ws 117,5. La tendenza rimane piatta per entrambe queste classi di navi. Carichi di jetfuel dal Medio Oriente al Giappone sono stati coperti a noli di 1,95 milioni di dollari base 65.000 tonnellate.

### CARICO SECCO

Mercato non brillante e noli in discesa per tutti i size e per entrambi i bacini di riferimento. Brevemente nel dettaglio vediamo che le **Capesize** girano ad una media di 11.500 dollari al giorno con l'indice BCI a 1918 punti, circa 200 in meno rispetto al venerdì precedente. Per round in Atlantico ottengono circa 12.500 dollari mentre in Pacifico girano appena sotto i

10.000 usd, con la rotta di fronthaul che è scesa a circa 23.000 usd al giorno. Pochissima attività sul periodo anche se possiamo riportare la Mv *C. Atlas* (180.000 dwt del 2009) fissata per un anno a usd 13.000 base consegna Cina e conto Swiss Marine. Anche per le **Panamax** il sentimento è stato piuttosto negativo con round in Atlantico conclusi a circa 15/16.000 dollari e con la rotta di fronthaul a 21/22.000 usd al giorno, influenzata dal grosso numero di navi provenienti in ballast dall'India e dal Far East. L'indice BPI si è affermato a 1578 punti con la relativa media delle rotte t/c a 12.600 dollari al giorno. Poca attività sul periodo con qualche fissato concluso per brevi periodi fino a sei mesi. In questi termini riportiamo la Mv *Gleamstar* (76.000 dwt del 2011) fissata per 4/6 mesi a usd 12.000 conto GMI e consegna Giappone. Situazione analoga per le più piccole **Handymax/Supramax**, con un elevato numero di navi spot sia in Pacifico che in Atlantico. In Atlantico le Supramax girano ad una media di 16.000 usd sul round (27.000 in uscita dal Golfo per Skaw/Passero, circa 5.000 sulla rotta inversa), mentre in Pacifico i round si concludono intorno a 10.000 dollari soggetto posizione/riconsegna. Un po' di premio come sempre per i carichi di nickel ore. Fissati sul periodo quasi inesistenti. Interessante riportare che noleggiatori greci Solym Carrier hanno fissato per un periodo di 5/7 mesi la Mv *Michael S* (50.000 dwt del 2001) a usd 16.500 per consegna Brasile e riconsegna Atlantico, con l'intenzione di fissarla per un viaggio da Santana sul Bahrain come primo impiego.

#### COMPRAVENDITA

La situazione del mercato durante la scorsa settimana è apparsa sostanzialmente poco variata rispetto alle ultime, rilevandosi un ribasso sia nel settore delle petroliere, sia nel settore delle navi da carico secco. Sul fronte delle Cape Bulker è importante rilevare il ritiro dal mercato della MV "*Begonia*" (DWT Blt 2005, Giappone) a causa della difficoltà incontrata dall'armatore a raggiungere valori intorno ai 40mil USD. Da indiscrezioni, le offerte pervenute all'armatore sono state intorno ai 37/38mil USD; cifre da considerarsi relativamente basse se comparate alle valutazioni di mercato per navi dello stesso anno, riportanti valori intorno ai 42mil USD circa e tenuto conto della vendita, avvenuta a fine Maggio della MV "*Poinsettia*" (DWT 174.667 - Blt 2010 Namura) al valore di circa USD 51mil. In riferimento alle società d'investimento, si sta rilevando un crescente interesse al mercato dello shipping al quale si sono aggiunte durante l'ultima settimana circa 19 società private americane d'investimento, aventi come obiettivo quello di colmare le aree del mercato sulle quali le banche hanno manifestato riluttanza ad operare. Di particolare importanza questa settimana è da rilevare l'ordine corrispondente a 3 opzioni da 3 x 2.000 TEU da parte della società gallese Graig Shipping of Cardiff al cantiere cinese Jinhai Shipyard, per un valore corrispondente a circa 30mil USD per nave con consegna da Agosto 2013. La Graig Shipping of Cardiff è inoltre in possesso di una lettera d'intenti che se esercitata la porterebbe ad aggiungere ulteriori 20unità alla flotta, per un valore che si aggira intorno a 780mil USD. Nel settore delle Navi Tankers è da rilevare dalla settimana scorsa, la vendita delle Handy Tanker "*Alsterstern*" (Dwt abt 17.000 - Blt 10/1994 Germania) e della "*Havelstern*" (DWT abt 17.000 - Blt 3/1994 Germania) per un valore di circa 6,7mil USD per singola unità. Sul fronte delle Bulk carrier è da rilevare la vendita della Handymax Bulker "*Alara K*" (Dwt 52.413 - Blt 2001 cantiere giapponese Tsuneishi Zosen) alla società egiziana Transmar Shipping Company per un valore di circa 21,5mil USD. Per quanto concerne la demolizione, i valori di riferimento rimangono interessanti, raggiungendo medie corrispondenti a circa 525USD per LTD sia presso il mercato del Bangladesh che in quello indiano.

## ALTRE NOTIZIE

Secondo un'indagine condotta dalla DVB Bank, le petroliere Suezmax ordinate a prezzi record negli anni del boom 2007-2008, saranno causa di difficoltà estreme di liquidità per i loro armatori nel prossimo decennio poiché i profitti sono previsti rimanere ben al di sotto dei livelli di pareggio. Anche se dal 2013 è prevista una ripresa col miglioramento graduale della domanda di greggio che dovrebbe assorbire l'ingente eccedenza di capacità nel mercato, neppure nel 2015 i noli per timecharter di un anno potranno superare i 25.000 dollari al giorno. Per le Suezmax ordinate nel 2008 ad un prezzo medio di circa 95 milioni di dollari è stato calcolato un livello breakeven di 46.190 dollari al giorno per il 2011 che comprende costi operativi per 8.000 dollari al giorno e presume un finanziamento del 100% su un periodo di 10 anni al 5% di interesse. Il livello breakeven scende a 44.989 dollari nel 2012 e ad una media di 40.094 dollari al giorno nei prossimi 10 anni, ben al di sopra dei profitti presunti che per la DVB potrebbero scendere nel 2012 a 19.200 dollari al giorno per un timecharter di un anno. In confronto, le Suezmax ordinate nel 2010 ad un prezzo medio di 65,7 milioni di dollari, possono aspettarsi un livello breakeven giornaliero inferiore di 10.000 dollari, e cioè 30.870 dollari al giorno. Delle 61 Suezmax ordinate nel periodo 2007-2008, circa 26 sarebbero state già consegnate e altre 35 dovrebbero entrare in mercato entro il 2012. In aggiunta a queste navi, altre 17 sono state ordinate nel 2009, 62 nel 2010 e cinque dall'inizio del corrente anno, che in totale fanno aumentare l'orderbook di Suezmax a 126 navi per 19,9 milioni dwt, il maggiore orderbook nel settore delle petroliere pari al 33% della flotta di 387 navi in servizio per 57,8 milioni dwt. Questo porterà il tasso di utilizzazione della flotta ad un nuovo minimo dell'84,9% nel 2012, dall'85% del corrente anno, ben inferiore all'87,7% dello scorso anno e al 95,5% del 2007.

La rapida espansione dei programmi di costruzione navale in Cina ha fatto aumentare la flotta delle VLCC cinesi a 38 navi dalle 11 del 2006 e le VLCC di proprietà di armatori europei sono sempre più estromesse dalla rotta di traffico in forte crescita dal Medio Oriente alla Cina. I volumi trasportati da navi di proprietà di compagnie registrate in Cina sono più che raddoppiati negli ultimi cinque anni e rappresentano ora quasi il 40% dei trasporti su base annua. Lo scorso anno, il 38% delle 419 VLCC che hanno trasportato un record di 110,4 milioni di tonnellate di greggio mediorientale verso la Cina, escluso Hong Kong e Taiwan, era di proprietà di compagnie registrate nel Paese asiatico, più del doppio del 17,6% che le VLCC cinesi trasportavano nel 2006. Nel primo semestre 2011, 84 VLCC di proprietà o noleggiate dai cinesi hanno trasportato il 36,5% dei 230 carichi di VLCC partiti dal Medio Oriente alla volta della Cina. Su base annua, un totale di 460 navi di questa capacità potrebbero compiere il viaggio stabilendo un nuovo record. In contrasto con questa tendenza, la quota di mercato degli armatori europei si è mossa in senso opposto. Infatti, nel 2006 le VLCC di proprietà di armatori europei hanno rappresentato il 34% dei 233 carichi diretti alla Cina dal Medio Oriente, ma la percentuale si è più che dimezzata a meno del 16% dei movimenti nell'anno in

corso. Questa notizia non farà piacere agli armatori greci e norvegesi che erano abituati a fare la parte del leone in questo traffico.

Sebbene la Cina importi greggio da una varietà di regioni globali, negli ultimi cinque anni il greggio mediorientale ha rappresentato oltre la metà delle sue importazioni totali con il 53% nel 2010. Lo scorso anno, le importazioni complessive di greggio della Cina su petroliere di ogni portata e da ogni provenienza hanno raggiunto un record di 229,6 milioni di tonnellate, di cui le VLCC hanno rappresentato il 48% del totale o 110,4 milioni di tonnellate, e nel corrente anno la percentuale è del 50% su un totale di 120,6 milioni di tonnellate importati sino ad ora dal Paese asiatico. Molti osservatori e analisti considerano drammatica l'influenza della Cina sul mercato spot, determinante per la domanda e, di conseguenza, per le rate di nolo poiché le compagnie statali come la Unipecc importano un volume crescente di greggio per la raffinazione. L'elevato volume di nuova capacità di raffinazione in costruzione e prevista entrare in attività nei prossimi cinque anni, rendono indiscusso il dominio della Cina nel mercato negli anni a venire. Ma diventando più autosufficiente in termini di trasporti, la Cina rappresenta una forte minaccia per gli altri armatori alla ricerca di impiego in un mercato già in seria eccedenza di capacità. La sua quota della flotta globale di 595 VLCC è già aumentata da meno del 3% cinque anni fa a oltre il 6% a metà 2011 con una crescita simile in altri settori di petroliere più piccole. Gli ordinativi cinesi nell'orderbook di VLCC sono il 12,5% su un totale di 144 navi in consegna nei prossimi tre anni. Le compagnie armatoriali controllate dallo stato, Cosco e China Shipping Group, sono i due maggiori armamenti di VLCC con 12 navi ciascuna, seguiti da CSC Najing Tanker che ne ha 10.

Il numero di navi di seconda mano e contratti di costruzione resale acquistati da armatori greci sono diminuiti nel primo semestre del 2011, in confronto allo stesso periodo del 2010, quando la frenetica attività da parte di compagnie armatoriali quotate in borsa è stata il motivo dominante. Nei primi sei mesi dell'anno sono state acquistate dai greci circa 100 navi per 6,8 milioni dwt ed un costo di circa 2,4 miliardi di dollari, in confronto a 181 navi e 13,7 milioni dwt nell'analogo periodo del 2010 per un esborso di 6 miliardi di dollari. Tenuto conto che alcune trattative potrebbero non essere andate a buon fine e che altre sono state concluse fuori mercato, la tendenza degli acquisti è indicativa delle intenzioni degli armatori greci solitamente saggi. Le portacontainer sono rimaste praticamente allo stesso livello con 19 unità acquistate nel corrente anno contro 23 lo scorso anno. Le bulkcarrier, invece, sono slittate verso il basso con 46 navi soltanto acquistate nel primo semestre contro 105 lo scorso anno, di cui il 37% nella categoria delle Handymax e Handysize a conferma di un approccio più cauto al mercato. Anche le petroliere sono state meno popolari con 23 navi acquistate nel corrente anno contro 43 nel 2010. Complessivamente gli acquisti di navi di seconda mano sono in calo del 68% in confronto al volume delle transazioni per nuove costruzioni.

Questi sono giorni neri per il settore delle petroliere, dopo che la Omega Navigation quotata alla borsa di New York, ha presentato richiesta di protezione dai creditori, con perdite finanziarie previste almeno per altri cinque importanti gruppi armatoriali. Il problema fondamentale è quello dell'eccesso di navi e di una domanda troppo bassa, ma per le grandi petroliere la situazione è inasprita da un cambiamento di strategia che riguarda il mercato del greggio. Altre compagnie, come Frontline, Nordic American Tanker Shipping, Teekay, Crude Carriers e Overseas Shipholding Group e altri armatori di petroliere da greggio sono alla mercé di forze più grandi per i loro risultati finanziari annuali. Queste previsioni negative si basano su un importante declino dei noli per VLCC e Suezmax dopo la decisione del mese scorso della International Energy Agency di immettere in mercato 60 milioni di barili di greggio dalle riserve strategiche dei paesi membri. La necessità di maggiori quantitativi da Arabia Saudita e altri produttori mediorientali, da trasportare su lunghe distanze, è stata ridotta poiché gli Stati Uniti immetteranno in mercato 30 milioni di barili dalle proprie riserve. Solo in due precedenti occasioni la IEA aveva deciso l'immissione di greggio in mercato in maniera coordinata, dopo l'uragano Katrina e dopo l'invasione del Kuwait da parte dell'Iraq. La IEA, guidata dagli Stati Uniti, era irritata con l'Opec per aver rifiutato di dare ascolto all'Arabia Saudita che voleva aumentare la produzione. La IEA ha dichiarato di essere pronta a ripetere la stessa decisione per mettere sotto pressione l'Opec, ma questa sembra una minaccia vuota. Infatti, i prezzi del greggio sono già rimbalzati oltre il livello precedente il rilascio del greggio da parte della IEA. Le riserve strategiche dovranno essere ricostituite per essere disponibili qualora una vera emergenza dovesse presentarsi. Un argomento più serio è se l'economia globale può continuare a crescere tra i timori che la crisi finanziaria europea si diffonda. Le importazioni di greggio della Cina si stanno muovendo nuovamente al rialzo questo mese poiché le raffinerie devono ricostituire gli stock, ma gli alti tassi di interesse metteranno sotto pressione la domanda di greggio nei prossimi sei mesi.

Il settore delle petroliere Suezmax continua ad essere dominato dai traffici in Atlantico con il 77% delle esportazioni, mentre Europa e Stati Uniti sono i destinatari del 62% del greggio trasportato globalmente da queste petroliere. Il West Africa rimane il maggiore esportatore di greggio su petroliere Suezmax, con 136,4 milioni di tonnellate lo scorso anno pari al 25% di tutte le esportazioni trasportate dalle Suezmax, e genera il 40% della domanda complessiva di Suezmax in termini di tonnellate-miglia, poiché il greggio da paesi come Nigeria e Angola è prevalentemente trasportato lunghi viaggi. Gli Stati Uniti sono i maggiori importatori di greggio su Suezmax con 184,5 milioni di tonnellate su un totale di 548,2 milioni di tonnellate trasportate lo scorso anno via mare. A meno di drastici cambiamenti dei fondamentali di mercato, la domanda mondiale di greggio è prevista aumentare ulteriormente nel 2011 e 2012 di circa l'1,5% e l'1,3% rispettivamente. Di conseguenza, anche la domanda delle Suezmax base tonnellate-miglia dovrebbe aumentare, in particolare dal West Africa. Sette nuovi giacimenti

offshore sono previsti entrare in produzione nei prossimi cinque anni in Nigeria, Angola e Ghana. Nel breve termine, e fin tanto che la produzione della Libia rimarrà interrotta, le Suezmax potrebbero beneficiare dell'attività extra di trading tra West Africa ed Europa poiché il greggio leggero prodotto in Libia e preferito dalle raffinerie europee è più simile alla produzione della Nigeria che a quella mediorientale.

L'inizio di quella che secondo gli esperti potrebbe essere una stagione degli uragani insolitamente potente negli Stati Uniti potrebbe interrompere i rifornimenti interni di benzina rendendo la costa orientale americana pesantemente dipendente dalle importazioni dall'Europa durante l'estate. Questo si basa sulla previsione dell'US National Oceanic and Atmospheric Administration che gli uragani possano superare la media stagionale portando scompiglio sui fondamentali del gas e del greggio. La costa del Golfo americano è particolarmente vulnerabile poiché rappresenta il 45% della capacità di raffinazione americana, il 27% della produzione interna di greggio e il 15% della produzione di gas. Le importazioni di prodotti dall'Europa potrebbero aumentare se le raffinerie e catene di rifornimento venissero danneggiate dagli uragani, ma i rifornimenti interni di greggio potrebbero non risentirne poiché il ricorso allo stoccaggio galleggiante limiterà la carenza di greggio per le raffinerie costiere. Tuttavia, se un uragano di grandi proporzioni non si materializzasse, grosso modo delle dimensioni devastanti dell'uragano Katrina nel 2005, le forniture di greggio dovrebbero essere sufficienti a coprire il fabbisogno interno durante l'estate.

La capacità di raffinazione globale è destinata a registrare una crescita importante nel 2012 con almeno 2,4 milioni di barili al giorno in più, a quanto sostiene la International Energy Agency nel suo ultimo rapporto di mercato. La maggior parte degli investimenti deriverà da Paesi non OCSE e la Cina sarà in prima fila con quasi il 25% o circa 600.000 b/g dell'espansione complessiva. Dopo un periodo di rallentamento dell'espansione della capacità di raffinazione nel corrente anno, il 2012 potrebbe vedere completati molti progetti di raffinazione. L'aumento di capacità nel corrente anno è stato dominato dall'India con 400.000 barili al giorno in più. Dopo vari anni di forte crescita della capacità di raffinazione in Cina, solo piccoli progetti di espansione arriveranno a compimento nel 2011. Ma nel 2012, la Cina occuperà la posizione centrale con l'entrata in attività di importanti progetti come quelli di Pengzhou e Yinchuan della China National Petroleum Corp. da 200.000 b/g. Da notare che, dopo tre anni di riduzione della capacità nei Paesi OCSE, il 2012 ribalterà la tendenza con una significativa espansione in Nord America.

Dopo la partenza la settimana scorsa di una petroliera dal porto russo di Murmansk diretta alla Cina sulla rotta dell'Artico, due bulkcarrier si stanno preparando per compiere lo stesso viaggio con concentrati di minerale di ferro. Si tratta di due navi di 32 anni di età da 23.169 dwt con classe ghiacci 1-A di proprietà

della Murmansk Shipping e noleggiate alla Eurochem, una compagnia industriale russa, che saranno probabilmente le navi più vecchie a compiere il transito. Il minerale proviene dalla miniera di Kovdorskiy nei dintorni di Murmansk e i primi carichi raggiungeranno 44.000 tonnellate ed un valore di 8 milioni di dollari che, trasportati sulla rotta settentrionale, dimezzeranno i normali tempi di consegna. Le navi saranno scortate da due rompighiaccio nucleari russi per circa 2.000 miglia nautiche del viaggio dal Mar di Kara alla Wrangel Island. La Eurochem ha in programma di aumentare i trasporti di concentrati di minerale a Murmansk di 3 milioni di tonnellate nel 2012 e intende usare la rotta settentrionale per rifornire regolarmente la Cina, grazie ad accordi con la Murmansk Shipping, il porto di Murmansk e la Rosatomflot, operatore statale della flotta russa di rompighiaccio nucleari.

Gli attacchi di pirateria sono saliti a livello mondiale a 266 nei primi sei mesi dell'anno, da 196 incidenti nel corrispondente periodo del 2010, in base a statistiche elaborate dall'International Maritime Bureau. Oltre il 60% degli incidenti è stato attribuito a pirati somali. Al 30 giugno scorso questi ultimi detenevano 20 navi e 420 membri d'equipaggio. Tuttavia, il tasso di successo sembra in calo con solo 21 sequestri messi a segno nei primi due trimestri, contro 27 nello stesso periodo del 2010. La gravità della situazione nel Golfo di Aden appare in aumento: in giugno, per la prima volta, i pirati hanno attaccato le navi nell'Oceano Indiano durante la stagione dei monsoni, mentre in passato sarebbero stati assenti in condizioni tanto difficili.