



Genova, 16 Agosto 2011

No. 1487

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 NELLE SETTIMANE 29-30-31-32 (18-7 12-8 2011)

CISTERNE

I profitti delle **VLCC** per i viaggi di riferimento dal Medio Oriente all'Asia sono scesi nel periodo in esame al livello più basso dal 2008 quando il Baltic Exchange iniziò per la prima volta a calcolare gli indici. Alcuni armatori non fanno trapelare di proposito le posizioni delle loro navi per far apparire meno importante la lista delle navi disponibili, resta da vedere con quale risultato. Altri armatori, come Overseas Shipholding Group, hanno deciso di far viaggiare le navi ad una velocità super-ridotta. Sta tornando anche di attualità l'opzione del disarmo, tuttavia in questo caso le navi perderebbero l'approvazione delle major petrolifere, necessaria per essere noleggate. Inoltre, per avere effetto sul mercato, le navi dovrebbero restare inattive almeno per un anno. Nell'ultima settimana, i noli delle VLCC sono scesi a circa Ws 45,9 equivalente a soli 3 dollari al giorno, da Ws 47,2 o meno 1.889 dollari della settimana precedente. Il miglioramento è dovuto al minore costo del bunker che è sceso di circa 50 dollari a tonnellata in seguito alla caduta delle quotazioni del greggio. Le VLCC risentono in Medio Oriente anche del periodo di manutenzione delle raffinerie nel terzo trimestre che ridurrà l'import cinese di 700.000 barili al giorno. Le **Suezmax** hanno avuto una settimana molto attiva per i viaggi dal West Africa agli Stati Uniti, in particolare per posizioni di fine agosto, tuttavia i noli sono rimasti piatti a causa della sufficiente disponibilità di navi. La settimana si è chiusa con noli a Ws 67,5 con un equivalente timecharter di 8.340 dollari al giorno, in confronto a Ws 67 e 6.334 dollari al giorno un mese fa. Anche per le Suezmax vi sono voci di disarmo, tuttavia anche questa opzione ha un costo. Diverso il discorso per le nuove costruzioni che non hanno ancora iniziato a viaggiare, si tratta in questo caso solo di ritardare la loro consegna senza oneri aggiuntivi. Il mercato del Mar Nero-Mediterraneo è praticamente inattivo e i noli rimangono invariati a circa Ws 70. Le **Aframax** fissate per viaggi in Mediterraneo stanno ritornando in territorio positivo poiché il prezzo del bunker è diminuito dai massimi degli ultimi tre anni toccati la settimana precedente. L'equivalente timecharter per i viaggi Banias/Lavera è risalito a 1.526 dollari al giorno nell'ultima settimana, dopo che in precedenza era arrivato a meno 1.308 dollari. Tuttavia, mentre i profitti sono migliorati per il minore costo del bunker, i noli sono rimasti invariati a Ws 89 circa. La stagnazione dei noli è dovuta al minor numero di viaggi delle Aframax nel Mediterraneo centrale, in luglio si sono avuti solo 27 fissati nell'area in confronto a 73 nel gennaio scorso, 64 in febbraio (quando iniziò la rivolta in Libia), 50 in marzo e 24 in aprile. Il numero dei viaggi è risalito a 37 in maggio e 49 in giugno. In contrasto con il Mediterraneo, il mercato dei Caraibi è migliorato, per effetto del cattivo tempo nel Golfo americano, con fissati a Ws 130 circa (10.340 dollari al giorno) dai precedenti Ws 112 e 3.336 dollari al giorno. Le **Product Tanker pulite** hanno registrato un generale indebolimento dei noli che per le Medium Range dal Nord Europa per la costa atlantica americana sono scesi a Ws 145. Il rafforzamento delle Large Range 1 dal Baltico per gli Stati Uniti ha avuto breve durata e i noli sono ritornati a WS 107,5 base 60.000 tonn. Il mercato dei Caraibi si è nuovamente indebolito con noli a Ws 150 ma si nota una maggiore attività nel Golfo americano con viaggi di ritorno verso UK Cont. Med. fissati a Ws 105 per 38.000 tonn. Ad est di Suez il mercato è rimasto piatto, la disponibilità di navi Large Range in posizione pronta è limitata ma verso fine agosto la presenza appare più abbondante. Fissati di LR1 dal Golfo mediorientale al Giappone sono stati conclusi a Ws 132,5 per 55.000 tonn. mentre le LR2 hanno ottenuto noli di Ws 125 per 75.000 tonn.

CARICO SECCO

Le settimane centrali del mese di agosto per tradizione non sono oggetto di grossi movimenti, con il mercato che rimane perlopiù statico, e particolarmente in questo momento in cui i numeri sono sempre piuttosto deboli. Le **Capesize** sullo spot ottengono a fine settimana circa 10.600 dollari al giorno come nolo medio con l'indice BCI a 1851 punti. Per round in Atlantico ottengono circa 10.000 dollari mentre in Pacifico girano intorno a 9.000 usd, con la rotta di fronthaul affermatasi a 23.000 usd al giorno. Discreta attività sul periodo soprattutto breve fino a sei mesi per il quale possiamo riportare il fissato della Mv *Houheng Sunrise* (177.000 dwt del 2003) concluso a usd 10.750 per 4/6 mesi consegna Cina e contro Swiss Marine. Per periodo più lungo riportiamo la Mv *Boston* (177.000 del 2007) fissata per 2 anni a 14.000 dollari al giorno più opzione per un terzo anno a 15.000 per conto Morgan Stanley. Le rate **Panamax** chiudono la settimana a circa 12.000 dollari al giorno sullo spot con l'indice BPI affermatosi a 1520 punti. In Atlantico il round paga sempre intorno a 14.000 dollari mentre in Pacifico siamo tra 8/9.000 usd al giorno. Sono molte le navi aperte spot in entrambi i bacini e altrettante quelle che provengono in ballast dal Far East verso le aree di caricazione in Atlantico. Discreto interesse per brevi periodi fino a sei mesi per il quale riportiamo la nave *Inastasi* (75.000 dwt del 2003) fissata per 4/6 mesi a 12.500 dollari al giorno conto Toepfer. Possiamo dire che il segmento delle più piccole **Handymax/Supramax** è sicuramente quello che denota più domanda e di conseguenza più ottimismo. In Atlantico è molto forte il Golfo con carichi in uscita per il Mediterraneo intorno a 25.000 dollari e anche meglio per il Far East. Lo stesso Mediterraneo che da mesi denota una scarsissima attività sembra attraversare un buon momento. Per il bacino pacifico sono molti i carichi in uscita dall'Indonesia sia per la Cina che per l'India. Questo aumento della domanda ha portato la rotta S.China/Indo/India intorno a 13.000 dollari al giorno. Qualche fissato per periodo tra i quali riportiamo la nave *Western Oslo* fissata da noleggiatori MUR per 3/5 mesi a 13.000 usd al giorno con consegna pronta in Cina.

ALTRE NOTIZIE

Il valore dei titoli azionari e capitalizzazione di mercato delle compagnie armatoriali ha accusato perdite maggiori che non la performance complessiva dei mercati azionari, con valori dimezzati, o anche di più, per molte compagnie da gennaio sino a metà dell'ultima settimana. Le compagnie quotate in borsa sono state coinvolte nella recente volatilità dei mercati azionari mondiali a causa dei timori per l'economia globale e il sistema finanziario che spiegano se non tutte almeno parte delle perdite. Secondo la compagnia americana AMA Capital Partners, la capitalizzazione complessiva di mercato delle compagnie armatoriali e offshore quotate in borsa è scesa del 29% dall'inizio del 2011 pari a 332 miliardi di dollari. Per le compagnie quotate negli Stati Uniti la perdita è stata del 26% a 116 miliardi di dollari. Questo conferma il deterioramento della performance finanziaria delle compagnie, mercati marittimi e prospettive a breve termine. Indipendentemente dagli avvenimenti per i mercati azionari globali, le prospettive per le compagnie armatoriali quotate in borsa rimangono depresse e dovrà passare del tempo prima che si possa vedere una ripresa sostanziale.

I mercati delle petroliere da greggio e per prodotti petroliferi puliti sono previsti muoversi in direzioni opposte nella restante parte dell'anno e le proiezioni Worldscale sono state riviste al ribasso per le prime e al rialzo per le seconde da un noto gruppo di consulenti americani. In un contesto di mercati estremamente deboli nel corrente anno per il settore del greggio, un declino significativo è ipotizzato per i noli delle petroliere in confronto alle stime di inizio d'anno, con VLCC e Suezmax tra le più colpite. In contrasto, le aspettative dei consulenti per il mercato delle petroliere per prodotti petroliferi sono ottimistiche con aumenti dei noli per tutte le categorie di portata. Le consegne di nuove unità in questi settori sono più limitate e, inoltre, una stagione attiva degli uragani, che di solito dura sino a novembre, potrebbe generare un aumento dei noli delle Medium Range nel bacino atlantico.

Il settore delle petroliere VLCC è stato l'unico a registrare un aumento della domanda base tonnellate-miglia nella prima metà del corrente anno, in confronto allo stesso periodo del 2010, anche se limitato allo 0,2%. La domanda tonnellate-miglia per le petroliere Suezmax, Aframax e Panamax è diminuita da gennaio a giugno, mentre le VLCC hanno registrato un aumento di 5 miliardi di tonnellate-miglia. Per i viaggi dal Medio Oriente all'Asia l'aumento è stato del 6%, ma l'aumento percentuale maggiore si è avuto per i traffici di VLCC dal West Africa all'India pari al 12%, e potrebbe essere dovuto alle pressioni da parte della comunità internazionale di limitare gli acquisti di greggio iraniano. In contrasto, la caduta maggiore della domanda tonnellate-miglia si è avuta per i traffici dal Medio Oriente all'Europa.

Il volume mensile di greggio esportato in agosto dal West Africa su navi noleggate base spot ha raggiunto il massimo da cinque anni, ma gli armatori hanno ricavato scarsi benefici finanziari dall'aumento dei carichi poiché l'eccesso di capacità continua a impedire un miglioramento del mercato. Sono almeno 95 milioni di barili i carichi di agosto su base spot con altri ancora da fissare, pari al volume maggiore per il mese di agosto dal 2006, quando 103 milioni di barili furono raggiunti sempre su base spot. Sebbene 18 VLCC siano state noleggate per trasportare 36 milioni di barili, o un terzo del totale, vi sono sempre ampie opportunità di impiego per le Suezmax. Tuttavia, dopo che la chiusura di un oleodotto in Brasile ha fatto diminuire le opportunità di impiego nell'Atlantico meridionale, navi della Petrobras sono in mercato, in aggiunta alla costante sovraccapacità di Suezmax nella flotta globale e gli armatori hanno scarse possibilità di ottenere noli più alti sulla rotta di riferimento dal West Africa agli Stati Uniti. Tuttavia, i noli non dovrebbero neppure scendere di molto, con il bunker sempre mediamente a 625-650 dollari per tonnellata e i profitti per gli armatori intorno a 5.000 dollari al giorno.

Gli ottimisti dell'industria marittima continuano a considerare rassicuranti la crescente domanda e produzione di greggio, i maggiori volumi container e

l'aumento della produzione di acciaio in Cina, come pure le importazioni di minerale e carbone. Questo si basa sul fatto che mentre l'espansione della flotta rallenterà nel prossimo anno circa, la crescita dell'offerta darà luogo prima o poi ad una maggiore domanda. In effetti, i dati della domanda del corrente anno tendono ad avallare questa tesi. Nel primo semestre, la produzione siderurgica in Cina è aumentata su base annua del 9,6% a 350 milioni di tonnellate e le importazioni di minerale di ferro sono salite dell'8,1% raggiungendo 334 milioni di tonnellate, nonostante il rincaro del minerale. Secondo autorevoli analisti, il previsto miglioramento della domanda dovrebbe superare l'espansione della flotta nel prossimo anno, portando ad un aumento dei profitti per gli operatori. La capacità della flotta dovrebbe crescere del 9-10%, più o meno equilibrando la domanda di naviglio basata sulle ultime previsioni di crescita del prodotto interno lordo. Per il 2012, è previsto che la domanda di trasporto aumenti più dell'espansione della flotta, portando ad un moderato aumento del tasso di utilizzazione della flotta e quindi ad una leggera ripresa delle rate di nolo e delle tariffe di trasporto a container.

Una petroliera della Grand China Logistics, la *GC Guangzhou* di 305.000 dwt, è stata posta sotto sequestro in Sud Africa da almeno cinque armatori per ritardato pagamento di noli. Uno di questi sarebbe la Korea Line Corp. recentemente fallita, che deve ricevere un pagamento di circa 100 milioni di dollari. La disputa sembra confermare i recenti reclami ad alto profilo che vedono coinvolti armatori europei e il maggiore protagonista marittimo cinese, la Cosco Group, e potrebbe essere l'inizio di un giro di vite sui ritardi di pagamento da parte delle controparti delle compagnie cinesi. Due settimane fa, si è avuta notizia che l'armatore greco George Economou ha citato in giudizio la Cosco Qingdao per inadempimenti contrattuali per un valore di oltre 11 milioni di dollari, dopo aver adottato un atteggiamento di tolleranza zero per i pagamenti ritardati.

La caduta delle quotazioni del petrolio Brent e Wti, dovuta ai timori di una nuova recessione, è indubbiamente una buona notizia per le economie occidentali e per il settore marittimo ma da un'altra prospettiva potrebbe diventare preoccupante se considerata nel contesto dei rivolgimenti economici e finanziari in atto da mesi. I Paesi dell'Opec rischiano di avere difficoltà a preservare la propria stabilità macroeconomica e quindi a coprire la spesa pubblica. La fragile pace sociale sotto il punto di pareggio rischia di andare in frantumi. Nei mesi scorsi è stato calcolato che questa soglia è di 90 dollari a barile per il Venezuela (107 dollari la stima per il 2012), di 94 dollari per l'Ecuador (104) e 87 per l'Angola (104). Si scende un poco per Paesi assai popolosi e "sensibili" come Nigeria (71-75), Iran (72-85) e Iraq (78-86). La soglia algerina sarebbe di 55 e 68 dollari. Per la ricchissima Arabia Saudita il limite sarebbe di 73-74 dollari, anche se molti di questi Paesi hanno accumulato negli anni ampie risorse finite magari in qualche fondo sovrano.

I prezzi pagati dai demolitori per le petroliere hanno toccato in India il livello più alto dal 2008 pari a 575 dollari per tdl. Questo fa sperare che più armatori decideranno di demolire le loro vecchie navi contribuendo a far scendere l'eccesso di capacità che sta paralizzando i potenziali di profitto nei mercati dei noli. Molti temono tuttavia che l'aumento possa essere solo temporaneo poiché uno dei motivi per cui i prezzi locali dell'acciaio sono stati spinti così in alto è la riduzione dell'energia elettrica alle imprese siderurgiche e minerarie col rischio di una carenza di prodotti nel mercato interno. Ma nei prossimi mesi il livello dei prezzi dovrebbe mantenersi elevato. In confronto con i prezzi pagati dai demolitori indiani, il mercato del Bangladesh è rimasto indietro pur avendo fatto del suo meglio per tenere il passo. In generale, tuttavia, poche vendite sono state riportate in Bangladesh, ma la recente decisione della Corte Suprema di estendere sino ad ottobre l'importazione di navi da demolire darà modo agli operatori di Chittagong di ritornare in mercato. Il Bangladesh è stato sino al 2009 leader mondiale della demolizione navale con un record di 9,9 milioni dwt di navi demolite in tale anno, ma la campagna degli ambientalisti è riuscita a far sospendere l'intera attività e lo scorso anno solo 5,1 milioni dwt di navi sono state demolite dal Bangladesh. Nel corrente anno, nonostante la minore attività, Chittagong ha acquistato 6,1 milioni dwt.

Le vecchie bulkcarrier Capesize continuano ad approfittare degli ottimi prezzi offerti dai demolitori in un mercato dei noli veramente ai minimi storici. Le ultime due navi riportate vendute fanno salire a 60 le Capesize avviate alla demolizione dall'inizio dell'anno. Secondo Angeliki Frangou, presidente della Navios Maritime Partners, si tratta di un momento unico nella storia dell'armamento se si considerano gli 11 milioni di dollari circa che si possono ricavare della vendita di una Capesize per demolizione. Come percentuale del valore di una unità di cinque anni, il prezzo di demolizione di una Capesize è il più alto mai registrato ed ha molto più senso demolire nel mercato corrente, poiché gli armatori come pure le istituzioni finanziarie che finanziano queste proprietà spingeranno per sostituire queste navi con altre più giovani assicurandosi una durata più lunga e la capacità di resistere al mercato, una situazione unica nella storia.

Nella flotta delle petroliere per gas naturale liquefatto, sono poche le unità ancora in disarmo ancorate al largo di Khor Fakkan negli Emirati Arabi Uniti, tradizionale area di attesa, dopo la recente riattivazione di numerose unità dovuta ai nuovi massimi raggiunti dai noli spot e per breve periodo. Alla fine di giugno, la svedese Stena Bulk aveva rifiutato un contratto per un anno al nolo di 125.000 dollari al giorno per la sua nuova costruzione *Stena Crystal Sky* di 174.000 metri cubi optando per un noleggio di 210 giorni al nolo di 110.000 dollari al giorno in previsione di un aumento dei noli all'inizio del prossimo anno. Tuttavia, questa nave ha classe ghiacci e quindi può ottenere un nolo più alto rispetto ad altre navi senza questa specifica, per cui il nolo di 110.000 dollari potrebbe non essere pienamente indicativo del livello corrente del mercato spot per le metaniere. Rispetto a un anno

fa, quando i noli erano intorno a 30.000 dollari al giorno, il mercato è molto migliorato, con un nolo spot di circa 93.000-95.000 dollari e a periodo di 94.000 dollari al giorno. Anche i prezzi delle metaniere di nuova costruzione sono aumentati per effetto del sentimento positivo del mercato, e il prezzo di circa 212 milioni di dollari per ciascuna delle quattro navi ordinate dalla compagnia greca Cardiff Marine a fine luglio è del 6% più alto rispetto agli altri ordinativi assegnati nel corrente anno. Complessivamente, gli ordinativi di metaniere sono aumentati del 100% con 26 unità ordinate dall'inizio dell'anno, in confronto a 13 nel 2010, e entro la fine dell'anno potrebbero salire a 45. Questo numero può sembrare piccolo se confrontato con gli ordinativi di bulkcarrier e petroliere, ma la flotta delle metaniere è molto più limitata con solo 365 navi in confronto a 8.578 bulkcarrier e 7.922 petroliere. Con gli ordinativi in carnet, la flotta aumenterà a circa 425 navi entro il 2016.

Gli armatori che investono in petroliere shuttle Suezmax ad elevate specifiche per il mercato petrolifero offshore hanno le migliori possibilità di ottenere impiego più lungo e rate di nolo più alte che non gli armatori che fanno costruire Suezmax standard per il mercato spot dove i noli sono molto bassi. Buona parte dell'orderbook esistente di Suezmax è destinato a servire il mercato offshore e sette degli otto ordinativi del corrente anno sono per Suezmax shuttle. Un maggiore numero di queste navi sarà richiesto per i giacimenti offshore in via di sviluppo in particolare in Angola e Brasile. Tuttavia, la prevista crescita dell'attività offshore è lenta a materializzarsi, ma prezzi del greggio più alti potrebbero incentivare l'esplorazione offshore e di conseguenza la domanda di petroliere shuttle. Per contro, le nuove ordinazioni di Suezmax per impiego nel mercato spot sono sempre più scarse. A conferma di questo, la Euronav ha posticipato la consegna di due Suezmax da parte della Samsung Heavy Industries per i noli molto ridotti del mercato spot.

Il valore delle bulkcarrier di seconda mano di oltre 15 anni di età potrebbe diminuire del 20% nei prossimi 12 mesi poiché le consegne record di nuove costruzioni abbassano l'età media della flotta e i noleggiatori scelgono di noleggiare navi più moderne ed efficienti. I prezzi delle bulkcarrier sono già diminuiti negli ultimi 12 mesi per l'indebolimento dei noli che si ripercuote sul valore delle navi ma nuove perdite sono in arrivo, in particolare poiché gli acquirenti nel mercato dell'usato sono sempre più orientati verso navi moderne. Nel maggio scorso, la Supramax *Heron* di 52.800 dwt costruita nel 2001 ha attirato più acquirenti del previsto, a conferma del fatto che vi è molta domanda di questo tipo di navi e che queste ultime hanno avuto una performance migliore rispetto ad altre navi da carico secco, ma anche che gli acquirenti preferiscono le navi costruite negli ultimi 10 anni. La minore domanda di navi più vecchie è una delle ragioni per cui i valori delle navi di 15 anni sono sotto pressione. La tendenza alla riduzione di valore è più pronunciata per navi di grandi dimensioni. Una Capesize di 15 anni da 150.000 dwt è scesa mediamente a 18 milioni di dollari, il livello più basso dal 2003. Ma

anche le bulkcarrier Handymax da 42.000-45.000 dwt di 15 anni hanno perso il 30% circa dal giugno dello scorso anno attestandosi a circa 16 milioni di dollari. La flotta corrente delle bulkcarrier è una delle più giovani che il mondo abbia mai avuto. Le navi inferiori ai 10 anni di età rappresentano ora più della metà della flotta da carico secco di oltre 8.550 unità. Per le Capesize la percentuale è di oltre il 60% e la flotta continua a ringiovanire di pari passo con le consegne di nuove unità. Nella prima metà dell'anno almeno 2 milioni dwt di bulkcarrier si sono aggiunte alla flotta esistente.

La United Shipbuilding Corp. ha deciso di eliminare alcuni inefficienti cantieri di costruzione dell'era sovietica situati nel Far East russo concentrandosi su una serie di joint-venture con costruttori asiatici tecnicamente avanzati per soddisfare la forte crescita del fabbisogno di trasporto marittimo della Russia. Per i prossimi cinque-sette anni l'orderbook della Daewoo, uno dei maggiori costruttori navali del mondo, sarà dominato dal fabbisogno di compagnie russe come Sovcomflot, Rosneft, Gazprom, Lukoil e Novatek, in particolare per navi offshore e unità con classe ghiacci. Nessun tentativo verrà fatto per entrare in concorrenza con la Cina per la produzione di massa di petroliere e bulkcarrier, ma la USC intende mantenere la sua posizione nella costruzione tradizionale per la Russia di navi per traffici fluviali. Complessivamente, saranno chiusi sei cantieri nel Far East russo. Al loro posto figureranno due joint-venture, la prima con la sudcoreana Daewoo che prevede un cantiere sul sito dell'esistente Zvezda Shipyard, 25 km ad est di Vladivostok che si concentrerà in grandi navi commerciali e offshore e consentirà alla Daewoo l'ingresso nel mercato offshore russo. Il secondo cantiere, anch'esso vicino a Vladivostok sarà di proprietà congiunta di USC e Yantai CIMC Raffles di Singapore, e si concentrerà nelle piattaforme semi-sommergibili e in navi specializzate. In aggiunta, la USC confermerà nei prossimi mesi una joint-venture tra una delle sue sussidiarie e la Wartsila per la costruzione di propulsori di prua in Russia con domanda garantita da parte dei cantieri USC. La USC fu fondata nel 2007 con decreto presidenziale per combinare gli interessi di tutti i cantieri di proprietà statale entro una holding company. Il suo unico azionista è il governo russo. Raggruppa 39 impianti di costruzione e riparazione ma solo un terzo della sua produzione è per il mercato commerciale e il restante diviso tra la marina russa e il mercato internazionale della difesa.