



Genova, 22 Agosto 2011

No. 1488

Fonti:

Burke & Novi S.r.l.
Il Sole 24 Ore
Il Messaggero Marittimo
Corriere dei Trasporti
La Gazzetta Marittima
Lloyd's List
Lloyd's Ship Manager
Fairplay Shipping Weekly
Trade Winds - International Shipping Gazette
Journal pour le Transport International
Shipping News International
The Journal of Commerce (European edition)
B.P. Statistical Review of World Energy
H.P. Drewry: Shipping, Statistics & Economics
Intertanko port information & bunkers
International Bulk Journal
Containerisation International

Editore: Burke & Novi S.r.l.

Via Domenico Fiasella, 4/14 - 16121 Genova Tel. 01054921 - Telefax 010543342 / 010591392

Direttore responsabile: Giovanni Novi

Registro Stampa del Tribunale di Genova N. 23/87 con autorizzazione n° 6133 del 23.6.1987

Website: www.burkenovi.com E-mail address: tankers@burkenovi.com dry@burkenovi.com
sandp@burkenovi.com accounting@burkenovi.com

📌 ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 33 (15/19 Agosto 2011)

CISTERNE

Il mercato spot delle **VLCC** è sempre in sofferenza, e i profitti degli armatori continuano ad essere erosi dal rincaro del bunker, oltre che dalle nuove costruzioni che arrivano senza sosta in mercato. I fondamentali di mercato non consentono di sperare che i noli per i viaggi dal Medio Oriente al Far East si muovano dal livello di Ws 45, pari ad un equivalente timecharter di meno 1.458 dollari al giorno, a cui sono fermi da due settimane, il valore più basso da gennaio. Ma in confronto a gennaio, il costo del bunker 380 cSt è più alto di almeno 100 dollari per tonnellata con prezzi a Fujairah, negli Emirati Arabi Uniti, intorno a 673 dollari per tonnellata. Stanno aumentando le richieste di informazioni per possibili disarmi nell'area di Singapore, mentre alcuni armatori rifiutano di accettare noli che non coprono i costi operativi. Resta da vedere se altri armatori prenderanno in considerazione decisioni simili, sino ad ora questa magra resistenza ha avuto scarso impatto. Sarebbero 97 le VLCC disponibili in Medio Oriente nelle prossime quattro settimane, in confronto ad otto carichi ancora da fissare per agosto. Le **Suezmax** hanno registrato un nuovo indebolimento per i viaggi dal West Africa a causa della continua mancanza di interesse da parte dei noleggiatori e per l'accumulo di navi nell'area. Il nolo per le destinazioni del Golfo americano è rimasto intorno a Ws 67,5. Scarsa attività anche nell'area del Mediterraneo e Mar Nero con noli stagnanti a bassi livelli. Il mercato del Mediterraneo per le **Aframax** si è leggermente rafforzato a Ws 90 per date pronte e navi di qualità, pari a circa 2.800 dollari al giorno secondo le valutazioni del Baltic Exchange. In Mare del Nord il nolo prevalente è intorno a Ws 97,5 pari a 4.977 dollari al giorno. In agosto, la produzione del Mare del Nord diminuisce per effetto della manutenzione e il minor numero di carichi a fronte delle troppe navi fa scendere le rate di mercato. Per le **Product tanker pulite** i mercati occidentali sono stagnanti anche per l'assenza di arbitrage verso gli Stati Uniti. Le Medium Range sono state fissate con 37.000 tonnellate a noli di Ws 145 dal Nord Europa per la costa atlantica americana. Le Large Range 1 fissate dal Baltico per gli Stati Uniti hanno mantenuto noli invariati intorno a Ws 107,5 per 60.000 tonnellate di carico, sebbene con una domanda in leggero aumento. Degno di nota è l'aumento dei carichi in uscita dal Golfo americano che ha fatto salire i noli dai Caraibi a Ws 160 base 38.000 tonn. e i viaggi di ritorno con lo stesso quantitativo dal Golfo americano per UK Cont. Med. a Ws 115. Ad est di Suez, si è registrato un aumento dei carichi dal Medio Oriente al Giappone per le Large Range 1 che sono state fissate a Ws 145 per 55.000 tonnellate. Diverso il mercato delle Large Range 2 che hanno ottenuto per gli stessi viaggi Ws 125 per 75.000 tonnellate, ma si spera che i miglioramenti ottenuti dalle LR1 si trasmettano anche alle sorelle più grandi. Le LR1 fissate con jetfuel dal Medio Oriente a UK Cont. hanno ottenuto noli di 2,15 milioni di dollari lumpsum e le previsioni sono per ulteriori rafforzamenti data la scarsità di naviglio.

CARICO SECCO

La settimana è iniziata sostanzialmente da martedì essendo Ferragosto il primo giorno della stessa. Anche in Far East era festa in molti paesi il giorno 15 di agosto. Mercato e sentimento generale sono comunque rimasti in linea con quanto accaduto la settimana precedente. In breve, le **Capesize** sullo spot girano intorno a 15.000 usd con l'indice che è salito a 2220 punti. Per round in Atlantico ottengono circa 17.000 dollari mentre in Pacifico girano intorno a 12.000 usd, mentre il fronthaul è schizzato a circa 35.000 dollari al giorno. Buona attività sul periodo sia breve che lungo dove forse l'anno paga un po' meglio dei periodi fino a sei mesi. Si riporta la Mv *C Blossom* (179.000 dwt del 2009) fissata per 10/12

mesi a usd 12.000 al giorno consegna Cina e conto Swiss Marine. Per le **Panamax** l'Atlantico è più forte e si è visto qualche carico in più rispetto agli altri bacini. La media delle rotte è intorno a 12.800 dollari al giorno e l'indice BPI si è affermato venerdì a 1609 punti. In Atlantico il round paga circa 14.500 dollari mentre in Pacifico si è appena sopra i 10.000. Qualche fissato per brevi periodi tra cui riportiamo la nave *Daebo Lumut* (81.500 dwt n/b) fissata da Norden per 4/6 mesi a 12.250 dollari consegna Giappone ex Yard. Anche per le più piccole **Handymax/Supramax** il mercato sembra leggermente in salita con alcune rotte rafforzatesi molto. Prima su tutte l'uscita dal Golfo (US) per la Cina che paga più di 30.000 dollari al giorno; ci sono molte aspettative per il Q4 soprattutto in Atlantico infatti sono tante le navi che cercano riposizionamenti in Atlantico da India/Japan range. Sono stati conclusi diversi fissati per periodo, soprattutto breve, per i quali si riporta la Mv *Maritime Setoshio* (55.000 dwt del 2005) fissata dai coreani HMM per 3/5 mesi a 14.500 dollari al giorno.

COMPRAVENDITA

In riferimento alle navi Tanker e Dry Cargo di moderna costruzione, si è rilevata durante la scorsa settimana un'azione al ribasso che renderà ancora più importante l'analisi delle future vendite per accertare se i valori attuali stiano risentendo principalmente del ciclico calo estivo, l'incertezza della borsa di Wall Street o se invece si debbano considerare come nuovi valori di riferimento. In merito alle unità Panamax Bulk Carrier è da rilevare questa settimana la vendita della "CORAL SEA" (Dwt 73.939 - Costr. 1997 giapponese) per circa 15.8mil USD. Da indiscrezioni, sembrerebbe che non sia andata a buon fine la vendita della Resale Cape Bulker da 180.000 Dwt Costruzione Imabari, consegna nel 2011 a 43/44mil USD. In riferimento ad altre unità Bulker di simili dimensioni, il valore è da considerarsi relativamente basso se comparato alle vendite avvenute a fine Maggio della Cape Bulker MV "POINSETTIA" (Dwt 174.667 - Costr. Namura, Giappone, 2010) per circa 51mil USD e della vendita avvenuta a febbraio della MV "BLUE EVEREST" (Dwt 180.116 - Cost. 2010 Corea) per circa 62.5mil USD. Tra le Tankers, risulta la notizia della vendita ad un compratore norvegese della Chemical Tanker "PACIFIC LUNA" (Dwt 19.998 - Costr. giapponese del 2010 - stainless steel) per circa 28.5mil USD. I livelli della demolizioni rimangono sempre interessanti rilevando valori presso il mercato di riferimento, il Bangladesh, di circa 525 USD per LTD, e circa USD 455 per il mercato cinese.

ALTRE NOTIZIE

L'aumento del 30% registrato dai prezzi del bunker nell'ultimo anno rende probabile un aumento delle rate flat della Worldscale di almeno il 21% per i viaggi su lunghe tratte delle petroliere. Poiché l'elemento bunker delle rate della Worldscale è calcolato tra ottobre e settembre di ogni anno, i dati degli ultimi 10 mesi combinati con le previsioni dei prezzi per agosto e settembre fanno prevedere un aumento significativo delle rate. Secondo le previsioni, le rate potrebbero aumentare il prossimo anno del 19-21% sui viaggi a lunga percorrenza e del 12-15% su quelli brevi. Tuttavia, per gli armatori questi previsti aumenti non avranno purtroppo alcun impatto sulla realtà dei noli spot per le petroliere. Dopo il crollo finanziario globale alla fine del 2008, i prezzi del bunker hanno registrato ampie fluttuazioni poiché il prezzo del greggio rimane volatile. A causa dei prezzi record del bunker per la maggior parte del 2008, le rate flat della Worldscale aumentarono per l'anno successivo del 38-41%. Con molte economie in recessione nel 2009, le rate

della Worldscale sono diminuite nel 2010 del 25-27% per aumentare del 20-22% nel corrente anno. Il massiccio aumento dei prezzi internazionali del bunker che ha avuto luogo tra l'ottobre 2010 e l'aprile 2011 fa ritenere che nel 2012 si vedrà un nuovo significativo cambiamento delle rate flat della Worldscale.

La vendita di una VLCC ad un prezzo molto scontato ha seminato il panico nel mercato, nel timore che i finanziatori possano costringere gli armatori in difficoltà a vendere rapidamente le loro navi prima che i valori dell'usato scendano ancora. La vendita da parte della giapponese NYK della VLCC *Tenzan* di 281.959 dwt costruita nel 2000 ad un prezzo di circa 36 milioni di dollari, rappresenta un calo del 30% rispetto all'ultima vendita comparabile di quattro mesi fa. Se confermato, il prezzo rappresenta un brusco calo dai 51-52 milioni di dollari pagati per una nave simile in aprile e indica una perdita del 75% per le VLCC di 10 anni dall'agosto 2008. Il crollo dei valori non è arrivato all'improvviso, ma è il risultato di un indebolimento in atto da due o tre mesi. Contrariamente alla NYK, tuttavia, molti armatori con valori elevati nei libri contabili non potrebbero permettersi di affrontare il mercato corrente, ma le banche stanno diventando nervose per i noli delle VLCC che non coprono i costi operativi e potrebbero imporre ad altri armatori di vendere a prezzi tanto bassi. L'acquirente della *Tenzan* sarebbe la famiglia Embiricos la quale ha fatto offerte a 35 milioni di dollari per altre due VLCC, un prezzo considerato troppo basso dai venditori. Da notare che VLCC di questa età si vendevano nell'agosto 2008 ad almeno 135 milioni di dollari e gli armatori che hanno acquistato allora rischiano una enorme perdita se dovessero venderle ora.

Per la prima volta negli ultimi otto mesi, i noli delle Capesize hanno superato la barriera dei 30.000 dollari al giorno per i viaggi fronthaul, per effetto di un aumento della domanda delle compagnie minerarie e della mancanza di naviglio disponibile nell'area atlantica che ha permesso agli armatori di ottenere noli più alti. Le bulkcarrier fissate per viaggi spot con minerale dal Brasile per la Cina hanno visto salire i noli al livello più alto dal novembre scorso con un aumento del 15% nell'ultima settimana. Il minor numero di navi che hanno zavorrato verso l'Atlantico nelle ultime settimane, unitamente ad un aumento della domanda in Pacifico, ha permesso alle navi disponibili di imporre noli più alti. Ma la buona notizia per gli armatori è che questi livelli dovrebbero mantenersi anche nelle prossime settimane poiché la maggiore disponibilità di carichi da parte delle compagnie minerarie è destinata a durare e così pure una presenza limitata di navi. La media equivalente timecharter calcolata dal Baltic Exchange è salita del 42% nella settimana, per chiudere venerdì 19 a 15.136 dollari al giorno. Solo pochi mesi fa, i principali gruppi minerari australiani (tra cui Rio Tinto e BHP Billiton) noleggiavano complessivamente 15-16 navi alla settimana, ma ora il numero è salito a 25-26 anche per effetto della congestione in Cina dopo il recente tifone che ha fatto salire l'attività. L'unica nota di cautela proviene dal mercato cartaceo che sul medio termine segnala una pronunciata backwardation. Il mercato corrente è tendente al rialzo, ma per il primo trimestre 2012 non è altrettanto positivo. Sino a

poco tempo fa, gli FFA per il primo trimestre 2012 erano trattati ad un premio di 500 dollari rispetto al quarto trimestre ma ora sono scontati di 1.000 dollari a conferma del fatto che pochi sentono la necessità di coprirsi su rate più alte il prossimo anno. Sul fronte della domanda di importazione di minerale, non si prevede un rallentamento da parte della Cina, con prezzi fermi intorno a 177 dollari per tonnellata.

Una nuova serie di ordinativi di petroliere VLCC ai cantieri del Far East fa temere una nuova regressione per il mercato con le dimensioni della flotta che potrebbero superare le 600 unità nei prossimi quattro mesi. La flotta corrente comprende circa 565 VLCC con altre 155 in ordinazione, pari al 30% della flotta esistente, 39 delle quali in consegna entro la fine dell'anno. Ritardi di consegna sono possibili, ma saranno un elemento trascurabile nella crescita senza sosta della flotta VLCC che, dopo l'ordinativo di sei VLCC da parte della Global Energy Maritime Corp. di Taiwan, ha il potenziale di arrivare a 700 unità entro la fine del 2013. La demolizione rimane l'unica speranza di contenere l'espansione della flotta, i livelli restano per ora bassi, ma vi sono ancora 20 VLCC a scafo singolo potenzialmente candidate. La vendita della *Astakos* (232.400 dwt costr. 1975) è un segnale positivo per il mercato. La nave ha realizzato un prezzo di 19 milioni di dollari, che potrebbe incoraggiare altri armatori di VLCC a scafo singolo a demolire. Un eccesso di navi in mercato ha fatto scendere i noli spot a meno di 10.000 dollari al giorno, mentre un nolo di 25.000 dollari al giorno per timecharter di sei mesi è stato riportato per la VLCC *Pu Tuo San* appena consegnata dai cantieri. Il nolo per un anno è indicato in 22.000 dollari al giorno, almeno 8.000-10.000 dollari al giorno al di sotto del breakeven di una nuova costruzione. Alle previsioni negative si aggiunge la stima della International Energy Agency che vede in calo di 100.000 barili al giorno la domanda di greggio per il prossimo anno a 89,5 milioni b/g. Previsioni simili sono state espresse anche dall'Opec e dalla statunitense Energy Information Administration. Lo scenario negativo ha già avuto effetti sui valori delle navi come evidenziato dai 36 milioni di dollari pagati per la VLCC *Tenzan* di 11 anni. Investitori ed operatori di petroliere si sono in massima parte tenuti fuori dal mercato della nuova costruzione nel corrente anno, ma ordinativi come quello della Global Energy Maritime legato ad importatori asiatici, che cercano di assumere un maggiore controllo dei trasporti, potrebbero aumentare.

In base all'opinione di autorevoli analisti norvegesi, è improbabile che gli armatori prendano in considerazione il disarmo delle loro VLCC, nonostante le difficoltà dei mercati spot. Anche per quanto riguarda i profitti giornalieri negativi, gli analisti ritengono che si sia incorso in errori di calcolo. Infatti, tenuto conto della velocità effettiva di esercizio delle navi, gli armatori realizzerebbero un piccolo margine sui costi operativi. Se le VLCC continuassero a navigare alla piena velocità, produrrebbero risultati negativi, ma con il ricorso alla velocità ridotta non sarebbero ancora a questo punto. Il consiglio degli esperti è che gli armatori riducano la velocità a pieno carico da 13,5 a 9 nodi e nei viaggi in zavorra da 11 a

10 nodi. Si ritiene che le VLCC stiano ora viaggiando ad una velocità media di 12,5 nodi, dai 13 nodi in precedenza stimati. Secondo questi calcoli, le VLCC dirette dal Golfo Arabo verso il Far East realizzano un nolo equivalente timecharter di 15.900 dollari al giorno.

Mentre i mercati delle petroliere e delle bulkcarrier continuano a registrare una pesante eccedenza di capacità, alcuni armatori stanno rivolgendo la loro attenzione al settore del gas naturale liquefatto che, dopo un periodo di domanda limitata e scarsa performance finanziaria, si presenta promettente. Il motivo principale è la domanda in aumento in Asia. L'aumento di produzione in Qatar è stato assorbito e non esistono nuovi progetti significativi previsti entrare in produzione sino al 2014, sebbene successivamente ne siano in programma molti. La nuova capacità di rigasificazione fa aumentare la domanda e avrà effetti importanti sui traffici marittimi di questa materia prima, poiché i carichi non compresi nei contratti a lungo termine vengono aggiudicati ai migliori offerenti. La domanda della Cina sta aumentando costantemente, nella prima metà dell'anno ha importato il 27% in più che nel 2010 con i nuovi impianti di rigasificazione che entreranno in attività. Esistono ora in Cina quattro terminali di importazione e nuovi progetti sono in fase di approvazione. Tuttavia, il Giappone rimane di gran lunga il maggiore importatore di gas metano in Asia, in particolare dopo che il recente terremoto e lo tsunami hanno messo fuori uso parte degli impianti nucleari. Ma oltre ai grandi importatori giapponesi e sudcoreani, anche altri paesi asiatici, come Thailandia e India, stanno aumentando le loro importazioni. Sulla base di tali prospettive, il gas naturale è uno dei pochi settori dove le banche sono disponibili a fornire nuovi finanziamenti. Si stima che il 75% circa della flotta corrente di metaniere è impegnata in contratti a lungo termine legati ad importanti progetti, col risultato che poche navi sono disponibili per impiego spot o a breve termine. La flotta esistente di metaniere comprende 341 unità per una capacità di 50,25 milioni di metri cubi e le navi in ordinazione sono aumentate da meno di 40 pari all'8% della flotta esistente, a più di 50 unità o il 15% della flotta in servizio, e si pensa che molti armatori decideranno di investire in questo promettente settore.

La decisione del tribunale di consentire ai demolitori di Chittagong di continuare ad importare navi da demolire sino ad ottobre non ha portato all'atteso aumento delle vendite al Bangladesh, con una sola transazione riportata nell'ultima settimana. Una impennata dell'attività è improbabile sino a inizio settembre, a meno di due settimane dalla fine del Ramadan. Ai cantieri è stato concesso sino al 12 ottobre per introdurre misure atte a migliorare gli standard di lavoro e di salvaguardia ambientale, una decisione accolta con favore ma che non è stata sufficiente a dissipare le incertezze sul futuro a lungo termine della demolizione in Bangladesh. Se non verranno fatti progressi su quanto richiesto dagli ambientalisti, il settore potrebbe dover affrontare altri problemi legali nella restante parte dell'anno. La nave venduta a Chittagong, la *Nina A* di 6.433 tdl costruita nel 1982, ha spuntato un prezzo di 518 dollari per tdl, inferiore alle quotazioni della vicina

India che ha dominato il mercato per oltre un anno. Tuttavia, anche in India i prezzi sono scesi di circa 30 dollari per tdl nelle ultime due settimane, probabilmente una correzione realistica dopo che l'India aveva aumentato i prezzi al di sopra degli altri mercati per un non precisato motivo di urgenza.

Le economie in forte sviluppo dell'America Latina: Brasile, Argentina, Colombia e Perù che stanno registrando una rapida e sostanziale ripresa dopo la severa recessione del 2008 e 2009, stanno attirando strategie di investimento nelle infrastrutture. Le potenze minerarie ed energetiche della regione, Petrobras e Vale, si stanno affermando nel settore marittimo avendo compreso, come i giapponesi e i cinesi prima di loro, che l'unico modo per estendere la loro influenza globalmente è di assumere un maggiore controllo della catena dell'offerta. Dai porti ai cantieri, dalle navi appoggio offshore alle navi più grandi del mondo, lo sviluppo marittimo della regione è in fase di realizzazione, in molti casi quasi dal nulla, dopo decenni di sotto-investimenti. Il Brasile, uno dei quattro emergenti Paesi BRIC, sta facendo la sua parte per mettere sotto i riflettori quello che per lungo tempo è stato un continente dimenticato in confronto alla maggiore economia del mondo. Poiché la potenza economica degli Stati Uniti è svanita, le economie del Sud America hanno rivolto la loro attenzione verso la Cina affermandosi rapidamente come il più importante partner commerciale della regione. Le riserve di greggio e minerale di ferro del Brasile sono due delle principali materie prime che hanno fatto salire l'importanza della regione nei mercati e negli scambi mondiali delle materie prime. Vale, secondo gruppo minerario mondiale, ha registrato la più drammatica espansione nello shipping rispetto ad altri gruppi minerari negli ultimi due decenni con il suo programma aggressivo di costruzione navale. L'impatto delle bulkcarrier Valemax in costruzione in Cina inizierà a farsi sentire nel 2012, anche se alcuni continuano ad insistere che gli ordinativi non si materializzeranno, la stessa cosa che fu detta quando la Petrobras annunciò il progetto di costruire una flotta di petroliere nei cantieri del Paese. Ora, ha in atto il maggiore programma di esplorazione petrolifera offshore del mondo e il gigante statale ha alla fine convinto i dubbiosi che il Brasile è un mercato impossibile da ignorare.

L'aumento degli ordinativi di navi portacontainer registrato nel corrente anno ha fatto salire il carnet di ordini del 29,2%, un livello considerato pericoloso in confronto alla consistenza della flotta. Dall'inizio del 2011, navi per una capacità complessiva di 1,5 milioni di teu sono state ordinate e potrebbero aumentare a 2 milioni di teu nell'intero anno poiché altri contratti di costruzione sono in fase di trattativa. Inoltre, la maggior parte degli ordinativi del corrente anno riguarda navi superiori a 8.000 teu unitari. La Maersk Line è in pole position avendo ordinato 20 delle portacontainer più grandi del mondo di 18.000 teu di capacità presso la sudcoreana Daewoo. Dopo i 399.000 teu di capacità consegnata nel corrente anno nella classe da 11.000 teu in su, ed i 173.000 teu previsti entrare in servizio prima della fine dell'anno, la crescita del 2011 in questo settore è stimata all'84%. In confronto, le navi di capacità tra 1.300 e 10.999 teu aumenteranno solo tra l'1% e il

13% quest'anno e quelle inferiori a 1.299 teu avranno una crescita negativa. Complessivamente, l'espansione della flotta sarà dell'8,8% nel 2011 con una capacità globale che raggiungerà quasi i 15,4 milioni di teu a fine anno. La Corea del Sud rimane al primo posto come Paese costruttore di grandi portacontainer, mentre la Cina si conferma protagonista all'altra estremità della curva di capacità. Dopo il grande interesse degli ultimi mesi nelle categorie delle navi più grandi, si prevede che armatori ed operatori inizieranno presto a far costruire navi nella categoria di capacità inferiore di 1.700-3.000 teu.