



Genova, 5 Settembre 2011

No. 1490

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 35 (29 Agosto/2 Settembre 2011)

CISTERNE

Settimana tranquilla per il mercato delle **VLCC** per effetto di varie festività e della fine del Ramadan. I profitti delle VLCC sono a livelli storicamente bassi per il costo elevato del bunker, oltre che per le nuove costruzioni che continuano incessantemente ad entrare in mercato. I noli per i viaggi dal Medio Oriente al Golfo americano sono scesi a meno 13.260 dollari al giorno, il livello più basso dall'aprile 2008. Tuttavia, per controbilanciare le perdite, le navi che scaricano al largo della Louisiana possono trovare un carico dall'Europa, Caraibi o West Africa per destinazioni asiatiche, per poi ritornare in Medio Oriente. Con questa triangolazione, i profitti per gli armatori possono arrivare a circa 6.867 dollari al giorno e, seppure inferiori ai costi operativi, superano nettamente il nolo dal Medio Oriente al Giappone che a fine settimana, secondo il Baltic Exchange, aveva un equivalente timecharter di meno 150 dollari al giorno. Le recenti pesanti perdite dei valori dell'usato fanno temere che le previsioni negative non siano limitate solo al breve termine, ma potrebbero estendersi ai prossimi cinque anni. Il rincaro del bunker sta intaccando a tal punto i profitti delle **Suezmax** che questi ultimi hanno raggiunto il minimo da due anni, per i viaggi di riferimento dal West Africa agli Stati Uniti, pari a 4.458 dollari al giorno, il livello più basso dal luglio 2009, a fronte di un nolo di Ws 65. Nonostante un discreto volume di carichi in mercato e fissati di VLCC quasi nulli, l'eccedenza di navi rimane sempre molto alta. Per i viaggi dal Mar Nero al Mediterraneo i noli sono rimasti invariati a Ws 70 equivalente a meno 835 dollari al giorno. I disordini in Siria hanno rappresentato un premio per gli armatori di **Aframax**, intenzionati a caricare nel Paese, rendendo artificialmente alto il nolo calcolato dal Baltic Exchange per un viaggio inter-Med. di Ws 93 con un equivalente timecharter di 2.635 dollari al giorno. I carichi da altre aree del Mediterraneo sono stati coperti a noli di Ws 85. I profitti giornalieri per gli armatori di queste navi sono stati inferiori negli ultimi due mesi ai costi operativi, che sono di circa 6.000 dollari al giorno, per effetto delle troppe navi presenti, anche se un calcolo esatto delle navi disponibili è difficile poiché molti armatori non rendono nota la posizione delle loro navi. Le speranze sono riposte in un ritorno delle esportazioni dalla Libia anche se ci vorrà ancora qualche mese prima che si materializzino. Le previsioni sono piuttosto negative, anche perché neppure i mercati dei Caraibi e del Mare del Nord fanno eccezione alla generale depressione. Nel mercato delle **Product Tanker pulite**, le Medium Range che trasportano benzina dal Nord Europa agli Stati Uniti hanno visto scendere i noli a meno di Ws 140 pari a 3.334 dollari al giorno, il minimo degli ultimi nove mesi poiché la fine della *driving season* in America ha ulteriormente tagliato il già ridotto volume di carichi su questa rotta. Per contro, continua ad aumentare il traffico di ritorno per gasolio dagli Stati Uniti all'Europa con noli stabili a Ws 115 per 37.000 tonn. di carico. Le Large Range 1 hanno ottenuto noli dal Baltico per gli Stati Uniti di Ws 107,5 per 60.000 tonn. L'uragano Irene non ha avuto effetti sui noli per i viaggi dai Caraibi al Golfo americano che si sono mantenuti intorno a Ws 155 per 38.000 tonnellate. Ad est di Suez, l'attività ha subito un rallentamento e le Large Range 1 hanno ottenuto noli di Ws 152,5 per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone con 55.000 tonn. Le Large Range 2 per gli stessi viaggi sono state fissate a Ws 125 per 75.000 tonn. I carichi di jet-fuel dal Golfo mediorientale per UK Cont. sono stati più scarsi, ma i noli sono stimati intorno a 2,25 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

La settimana è iniziata piuttosto lentamente con qualche festività nei primi giorni (Londra lunedì). Livelli pressoché invariati per le Panamax e le Handymax mentre le Cape hanno avuto un incremento notevole. Nel dettaglio appunto le **Capesize** raggiungono una media di 23.000 dollari al giorno sullo spot con l'indice BCI affermatosi Venerdì a punti 2975. Per round in Atlantico ottengono circa 25.000 dollari, numero simile anche in Pacifico che accorcia il gap e ottiene circa 23.000 usd al giorno. Il fronthaul, decisamente la rotta più pagata, è schizzato a circa 42.000 dollari al giorno. Buona attività sul periodo soprattutto breve fino a 6/7 mesi per il quale riportiamo la Mv *Great Challenger* (176.000 dwt del 2005) fissata per 5/7 mesi a usd 19.000 al giorno conto Classic Maritime. Per le **Panamax** entrambi i bacini sono rimasti deboli, in Atlantico l'oversupply di navi è notevole mentre in Pacifico molti paesi musulmani festeggiavano la fine del Ramadan denotando così un'attività ben più rallentata. La media delle rotte è intorno a 13.000 dollari al giorno e l'indice BPI si è affermato venerdì a 1630 punti. In Atlantico il round paga circa 14.000 dollari mentre in Pacifico siamo quasi a 12.000. Come per le sorelle maggiori, discreta attività sul periodo breve per il quale riportiamo la Mv *Jia Da* (76.000 dwt del 2010) fissata a 13.500 dollari per 4/6 mesi consegna Taiwan. Anche per le più piccole **Handymax/Supramax** il mercato è stato altalenante lasciando però i livelli sostanzialmente inalterati. In Atlantico le Supramax girano tra 15 e 16.000 dollari mentre in media in Pacifico ne prendono 11/12.000 (qualcosa di meglio per buone posizioni come Singapore/S.E. Asia). Si riporta qualche fissato per periodo anche se l'interesse non si è dimostrato altissimo, tra questi la nave *Navios Apollon* (Tess 52 costruita 2000) fissata per 5/7 mesi a 14.500 usd consegna Giappone e conto Norden. Nave simile per un periodo analogo può ottenere in Atlantico lo stesso numero con consegna e riconsegna nella stessa area (Atlantico).

ALTRE NOTIZIE

Le sanzioni dell'Unione Europea che bloccano le importazioni di greggio siriano colpiranno le raffinerie europee, già penalizzate dalla perdita del greggio libico, e faranno accelerare la tendenza verso la diversificazione delle forniture di greggio. La Siria esporta in media 162.000 barili di greggio leggero al giorno, l'88% del quale diretto all'Europa, ma le sanzioni dell'Unione Europea che hanno come obiettivo il governo del Presidente Bashar al-Assad e che saranno in vigore da questa settimana, in effetti impediranno alle raffinerie europee di importare greggio siriano. L'interruzione, potrebbe indurre gli Stati europei a rivolgersi al Medio Oriente per il loro fabbisogno di greggio, aumentando la domanda base tonnellate-migliaia di petroliere. Italia, Francia e Spagna dovranno reperire rapidamente fornitori alternativi o aumentare le forniture esistenti. La rimozione del greggio siriano dal mercato su breve tratta delle petroliere potrebbe essere un nuovo colpo per le Aframax che operano all'interno del Mediterraneo, poiché i soli Paesi che potrebbero realisticamente essere in grado di importare il greggio dalla Siria sono molto distanti rendendo le piccole Aframax antieconomiche per i noleggiatori. Il ripristino della produzione in Libia determinerà la durata delle interruzioni di mercato.

La rata di utilizzazione delle portarinfuse secche è molto vicina al 90%, importante livello psicologico che segna la differenza tra un mercato depresso e uno più fermo. L'indice del Baltic Exchange, o BDI, relativo ai profitti delle bulkcarrier, ha raggiunto il livello più alto dell'anno con 1.740 punti, per effetto dell'aumento dei noli delle Capesize poiché la domanda di minerale di ferro e carbone da parte di Cina e Giappone ha fatto aumentare l'impiego di queste navi. Il BDI segna un aumento del 40% rispetto a inizio agosto, ma è sempre basso se confrontato con i 2.835 punti di 12 mesi fa. Anche dovrà passare del tempo prima di vedere una piena ripresa, questi primi segnali sono confortanti. Alla forte domanda di trasporto per minerale di ferro e carbone dall'Australia al Giappone, colpito in aprile dal terremoto e dallo tsunami, ha fatto seguito un miglioramento in Atlantico. Inoltre, circa 60 Capesize sono state demolite dall'inizio dell'anno e gli armatori hanno contribuito riducendo la velocità di esercizio delle navi e accelerando le demolizioni. La domanda di bulkcarrier sta aumentando rapidamente con una crescita a due cifre. Dall'inizio di agosto, tutte le bulkcarrier di qualsiasi tipologia hanno registrato miglioramenti dei noli, e le Capesize hanno avuto i risultati migliori. Non è chiaro se i recenti avvenimenti siano indicativi di un miglioramento di breve durata o l'inizio di una ripresa sostenibile, tuttavia il mercato è ora meglio posizionato per una ripresa di quanto non fosse negli ultimi tre anni.

La perdita di valore delle VLCC di 15 anni potrebbe far aumentare l'avvio alla demolizione di queste navi poiché i profitti degli armatori non rendono economica la loro gestione. La settimana scorsa, la valutazione di prezzo di una VLCC di 15 anni è stata ridotta di 2 milioni di dollari a 28 milioni soltanto, ma secondo una banca di investimento americana le navi costruite prima del 1996 non valgono più di 20-25 milioni di dollari. Per confronto, prezzi di demolizione superiori a 500 dollari per tdl equivalgono a circa 19 milioni di dollari che rappresenta il 75-95% del loro valore in attività, la percentuale più alta dai primi anni '80. Anche le valutazioni per le VLCC di 10 anni sono scese a 40 milioni di dollari, il livello più basso dal 2002 quando i prezzi offerti dai demolitori erano di 150 dollari per tdl pari ad un valore di demolizione di soli 6 milioni di dollari. La valutazione di prezzo di 76 milioni di dollari per una VLCC di cinque anni fa salire il differenziale tra navi di cinque e 10 anni al livello più alto nella storia delle petroliere. Dall'inizio dell'anno, solo 15 VLCC sono state ritirate dal mercato, in confronto a 43 nel 2010, tuttavia la tendenza in atto dovrebbe far accelerare le demolizioni, in particolare per le circa 60 VLCC costruite prima del 1996, molto esposte alle condizioni depresse del mercato spot. La domanda continua ad essere un fattore chiave, ma le continue pesanti consegne di nuove unità ostacolano una ripresa del mercato e fanno allontanare un miglioramento dei fondamentali di mercato in un prossimo futuro.

Nonostante i noli per viaggi spot a livelli estremamente bassi e in molti casi in perdita, sia per le petroliere che per le portarinfuse secche, nonché per le tariffe

delle portacontainer, non si evidenzia ancora il ricorso al disarmo. Questo è in contrasto con quanto avvenne nel 2009 quando un numero notevole di portacontainer e navi di altro tipo fu inattivato con modalità diverse. Alcuni siti di disarmo hanno ricevuto richieste ma sino ad ora pochi armatori hanno fatto questa scelta. Nei principali mercati marittimi, gli armatori preferiscono seguire altre strade per mitigare le perdite. La differenza tra il 2009 e i mercati correnti è che allora si era avuta una brusca caduta della domanda di trasporto e molte vecchie navi furono demolite non avendo prospettiva di realizzare profitti nella loro restante vita attiva. Questa volta, almeno per ora, la domanda è sempre in crescita anche se ad un ritmo più lento rispetto al 2010 quando una forte ripresa incoraggiò gli armatori a riportare in attività le navi in disarmo. Anche se vi sono timori per la crescita economica, nessuno si aspetta una nuova caduta dei traffici marittimi. Il problema principale è l'eccedenza di navi che tiene bassi i noli, ma vi è sempre un fondamentale ottimismo che col tempo la domanda terrà il passo con l'offerta. Inoltre, l'età media della flotta nella maggior parte delle categorie di navi si è molto abbassata, e le compagnie armatoriali che riusciranno a superare questo periodo vedranno tempi migliori. Inoltre, esistono anche ragioni pratiche per la riluttanza a ricorrere al disarmo, non solo da un punto di vista tecnico ma anche per quanto riguarda i costi della riattivazione, essendo navi dotate di macchinari sofisticati e sistemi di controllo elettronico e software non semplice da riattivare dopo un periodo di inattività.

Le moderne petroliere Aframax hanno perso un quinto del loro valore in un mese soltanto. Lo conferma la vendita all'asta ad Anversa della *Atlantic Galaxy* di 115.583 dwt costruita nel 2005, acquistata dagli armatori tedeschi Bernhard Schulte al prezzo di 34,9 milioni di dollari, una notevole perdita rispetto ad una vendita simile in luglio per 42,5 milioni di dollari. Il mercato dell'usato per le Aframax ha registrato scarsa attività in agosto e questo potrebbe aver mascherato una flessione dei valori sottostanti. Esiste un notevole divario tra il prezzo che un acquirente è disposto a pagare e quello che un venditore è intenzionato ad accettare. Le vendite decise dai tribunali tuttavia eliminano il problema poiché il venditore è già stato determinato. In conseguenza dei bassi prezzi riportati, i valori delle moderne Aframax sono sotto pressione e la valutazione del Baltic Exchange per una petroliera di cinque anni da 105.000 dwt riportata nei giorni scorsi di 37,5 milioni di dollari è il livello più basso dal 2003 e rappresenta un declino del 6% rispetto all'inizio dell'anno. E' tuttavia troppo presto per penalizzare l'intero mercato delle petroliere sulla base di una sola vendita, anche se le navi più vecchie perdono valore più rapidamente di quelle di recente costruzione.

La produzione cinese di acciaio è a livelli record da mesi, ma le importazioni di minerale di ferro non corrispondono all'aumento. Nello stesso tempo, la Cina sta incentivando la propria produzione di minerale e un maggiore quantitativo di materia prima viene reperito dalle proprie risorse. Le importazioni cinesi di minerale di ferro sono rimaste intorno a 50 milioni di tonnellate negli ultimi quattro

mesi, inferiori ai 68,9 milioni di tonnellate di gennaio, ma mentre le importazioni sono scese, la produzione siderurgica ha raggiunto un livello record con un picco di 60,2 milioni di tonnellate in maggio, pari ad un aumento dell'11% rispetto allo scorso anno. La produzione cinese di minerale raggiunse livelli record solo il mese successivo, con 124 milioni di tonnellate prodotti in giugno. Nei primi sette mesi dell'anno, la produzione cinese di minerale ha superato del 17% quella dello stesso periodo del 2010. Questo denota una minore dipendenza dal minerale di importazione che rappresenta un duro colpo per i trasporti marittimi, in particolare poiché la crescita della produzione siderurgica cinese è già diminuita dopo la recessione. Infatti, negli anni di boom ha avuto una crescita dal 20% al 40% l'anno. La stagnazione delle importazioni di minerale potrebbe avere un effetto più pronunciato sui trasporti marittimi di quanto non indichino le statistiche, poiché il mercato più remoto, quello del Brasile, ha registrato la più forte riduzione dell'export verso la Cina, con il 40% in meno tra dicembre e giugno per attestarsi in giugno a 8 milioni di tonnellate soltanto. Questo significa che il numero delle tonnellate-miglia andato perso sarà anche maggiore.

Il corrente anno si annuncia come uno dei più attivi come ordinazioni di grandi portacontainer, anche se il record del 2007 rimarrà probabilmente imbattuto. Secondo recenti rilievi, 52 portacontainer con una capacità nominale di 10.000 teu e oltre sono state ordinate nei primi otto mesi del corrente anno, per una capacità combinata di 765.000 teu. L'orderbook per questa classe di navi comprende 158 navi per 2,1 milioni di teu pari al 48% della capacità totale delle navi cellulari in ordinazione. La ripresa degli ordinativi fa seguito a due anni di scarsa attività con 10 navi soltanto da 10.000 teu o più ordinate nel 2010 e nessuna nel 2009, quando i trasporti a container subirono una severa recessione. Nel periodo immediatamente prima della recessione, armatori ed operatori si affrettavano verso i cantieri per ordinare la nuova generazione di super post-Panamax, con 34 unità nel 2006, e passarono a 114 nel 2007, prima che l'attività di investimento rallentasse ancora. Nel corrente anno la Maersk ha dominato le ordinazioni con 20 navi Tripla-E da 18.000 teu ordinate in Corea. Altre importanti compagnie, come la OOCL di Hong Kong, Neptune Orient Line di Singapore, la sudcoreana Hyundai e l'americana Seaspán, hanno tutte assegnato ordinativi su larga scala. Tuttavia, si prevede che nella seconda parte dell'anno l'attività risulterà ridotta poiché un certo numero di progetti è stato sospeso a causa delle condizioni depresse delle tariffe sulle rotte principali.

I cantieri sudcoreani Hyundai hanno completato le prove sul modello di una portarinfuse secche da 190.000 dwt con elevata classe ghiacci che potrebbe essere usata per i carichi in uscita dal Grande Nord del Canada. La Capesize avrà una lunghezza di 310 metri e una larghezza di 51, che la renderebbe troppo ampia per l'assistenza di un solo rompighiaccio canadese. Il progetto è quindi per una nave con capacità rompighiaccio che possa manovrare indipendentemente in ghiacci di spessore sino a 1,7 metri. I test sono stati completati presso il Canadian Institute for

Ocean Technology a St. John. La nave potrebbe essere usata per le esportazioni di minerale di ferro dalle miniere controllate dalla Arcelor-Mittal sull'isola di Baffin nel nord della Baia di Hudson. Da vario tempo ci si chiedeva come la produzione di queste miniere potesse essere gestita economicamente durante tutto l'anno, date le condizioni invernali molto severe nella regione e l'idea di una Capesize con capacità rompighiaccio indipendente è arrivata all'inizio dell'anno. La Hyundai ha rifiutato di rispondere alle richieste di informazioni circa l'assegnazione di un ordinativo. La nave potrebbe essere usata per accorciare le distanze tra l'Asia e l'Europa sebbene il limite di pescaggio di 15 metri su tratti della rotta settentrionale precluda il transito della Capesize da 190.000 dwt che ha un pescaggio a pieno carico di 20 metri. Esistono poche bulkcarrier con classe ghiacci in servizio, tra le più grandi le navi *Sanko Odyssey* e *Sanko Orion* di 75.600 dwt che hanno classe ghiacci IA super. La *Sanko Odyssey* costruita nel 2010 sta compiendo il suo primo viaggio sulla rotta a nord della Russia con un carico di concentrati di minerale per la Cina.