



Genova, 12 Settembre 2011

No. 1491

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 36 (5/9 Settembre 2011)

CISTERNE

Ancora una settimana di attività rallentata per le VLCC a causa del Labour Day in America e dell'APEC Forum a Singapore. I noleggiatori hanno continuato a scegliere le navi da fissare per la terza decade di settembre senza neppure entrare in mercato, tenendo in tal modo gli armatori all'oscuro sulle reali dimensioni della domanda. Di conseguenza, i noli per i viaggi dal Medio Oriente al Far East sono rimasti intorno a Ws 45 che, secondo i calcoli del Baltic Exchange corrisponde ad un equivalente timecharter di meno 1.586 dollari al giorno. In confronto, il mercato cartaceo ha visto gli FFA trattati per il quarto trimestre mediamente a Ws 53 e per i primi tre trimestri 2012 a Ws 47, a causa dell'inarrestabile arrivo di nuove unità dai cantieri. Con questi valori, l'unica speranza per gli armatori di veder aumentare i loro profitti è una riduzione dei prezzi del bunker. Nonostante che 21 fissati di **Suezmax** siano stati conclusi sulla rotta di riferimento dal West Africa al Golfo americano, i noli hanno chiuso la settimana a Ws 64,5 o 4.078 dollari al giorno, invariati rispetto alla precedente settimana. L'ultima volta che i noli riuscirono a coprire i costi operativi fu un mese fa quando raggiunsero Ws 70 pari a 10.034 dollari al giorno. Anche peggiore il mercato del Mediterraneo-Mar Nero, dove i noli non hanno superato Ws 69,5 equivalente a meno 583 dollari al giorno. Il mercato spot delle **Aframax** continua a rimanere assolutamente piatto. Il cauto ottimismo di una ripresa in Mare del Nord e nel Baltico, dopo il periodo di manutenzione delle raffinerie, non si è ancora tradotto in dati tangibili. I noli in Mare del Nord sono invariati rispetto alle precedenti settimane a Ws 95, come quelli dal Baltico per il Continente fermi a Ws 75 ormai da settimane. Questi due livelli di nolo corrispondono, secondo i calcoli del Baltic Exchange, rispettivamente a 3.738 e 1.485 dollari al giorno base timecharter. In Mediterraneo, degna di nota è la decisione del Baltic Exchange di non includere più la rotta TD11 Baniyas/Lavera nei calcoli del Baltic Dirty Tanker Index, a causa delle sanzioni imposte dall'Unione Europea che proibiscono agli Stati membri di importare greggio dalla Siria. Al suo posto viene inserita la rotta TD19 che riguarda i carichi da 80.000 tonnellate per il porto francese da Ceyhan in Turchia. La rotta TD19 ha fatto il suo debutto lunedì scorso con un livello di nolo di Ws 88. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, la scarsità di carichi e i noli inferiori ai costi operativi dal Nord Europa agli Stati Uniti ha costretto molte Medium Range a zavorrare attraverso l'Atlantico per approfittare del traffico più remunerativo di gasolio dal Golfo americano verso l'Europa dove si ottengono noli di Ws 110. Anche i movimenti di etanolo sono in declino poiché il Senato americano ha ridotto le agevolazioni fiscali sull'export verso l'Europa. Tuttavia, economie emergenti come il Brasile registrano un aumento dei consumi. Ad esempio, la domanda di prodotti petroliferi del Brasile è prevista aumentare di 80.000 barili al giorno nel 2012 ad almeno 2,9 milioni b/g, secondo la International Energy Agency. Mentre la maggior parte delle importazioni di prodotti del Sud America proviene dal Golfo americano, il Brasile sta importando anche dall'India, in gran parte su Product Tanker Large Range, dove la Reliance Industries possiede la grande raffineria di Jamnagar sulla costa occidentale. Le Large Range 1 sono state fissate dal Baltico per la costa atlantica americana a noli di Ws 107,5 per 60.000 tonnellate. Ad est di Suez, l'attività è rallentata e la presenza abbondante di navi ha mantenuto i noli dal Golfo Arabo al Giappone a Ws 145 per 55.000 tonnellate. Sulla stessa rotta le Large Range 2 sono state fissate a Ws 125 con 75.000 tonn. Anche i carichi di jet-fuel dal Medio Oriente a UK Cont. sono più scarsi e il nolo è stimato in 2,15 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

Il mercato delle **Capesize** questa settimana si dimostra abbastanza volatile con rate che scendono e salgono portando una certa incertezza tra gli armatori. Il W.Australia/Cina è molto attivo e le navi con date pronte riescono ad ottenere livelli più interessanti rispetto a quelle fissate per fine Settembre e questa fluttuazione dei noli per via della prontezza del tonnellaggio si vede anche in Atlantico. Da evidenziare uno dei fissati più incoraggianti degli ultimi mesi, la moderna *Faustina* (177000 DWT) è stata fissata da Cargill per un transatlantic round voyage a 30000 usd/al giorno! Per le **Panamax** si registrano rate più ottimiste negli ultimi giorni della settimana con il transatlantic round voyage sui 13/13500 usd, e si prospettano parecchi fronthaul anche nel prossimo futuro. In Pacifico si ha un numero considerevole di carichi pronti dall'Australia e dall'Indonesia che mantengono le rate stabili ed il sentimento positivo. Il round voyage è sopra i 13500 usd, il backhaul vede almeno 5000 usd mentre per periodo Oldendorff ottiene una 76000 DWT a 14000 usd per 4/6 mesi. Per le **Handy/Supramax** le rate continuano a migliorare giorno dopo giorno per via della poca disponibilità di tonnellaggio in tutto il bacino del Pacifico per carichi abbastanza pronti e a causa della congestione in parecchi porti asiatici. Anche in US Gulf sembra che gli stem stiano aumentando e questo comporta un aumento costante dei livelli anche se in proporzione sono meno i carichi di grano dal Sud America. Il trip per Med rimane sui 25000 usd mentre il periodo breve è sui 14000 usd.

ALTRE NOTIZIE

Il volume dei fissati spot delle Capesize è salito al livello più alto degli ultimi due anni e settembre si sta dimostrando un mese eccezionale con 32 navi fissate sino ad ora su base spot, che per l'intero mese potrebbero aumentare a 120, un numero solo di poco inferiore ai 126 fissati di agosto, il livello mensile più alto dal 2009. Poiché i noli per periodo sono di molto inferiori, gli armatori preferiscono fissare le navi sul mercato spot piuttosto che rinnovare i contratti a periodo scaduti. I noli più alti fanno anche aumentare il numero dei relet in mercato. La ripresa delle Capesize è dovuta principalmente alla domanda in crescita in Atlantico, ma anche singoli porti del Pacifico hanno visto aumentare i volumi. Tra questi, Port Hedland ha avuto in agosto uno dei mesi migliori dall'inizio dell'anno, con 30 Capesize fissate, una performance che potrebbe ripetersi in settembre per il numero crescente di carichi che la Rio Tinto ha immesso in mercato. Anche Tubarao in Brasile ha visto molta attività in settembre, con 17 navi fissate, la migliore performance da febbraio. Una crescente disponibilità di carichi è l'elemento fondamentale della ripresa del mercato delle Capesize, una tendenza che a sua volta è dovuta all'aumento dei prezzi delle materie prime, in particolare del minerale di ferro. Il periodo da agosto ad ottobre è generalmente una stagione favorevole per le Capesize, ma l'avvicinarsi dei mesi invernali potrebbe ridimensionare la crescita.

La flotta delle VLCC ha ridotto la velocità di navigazione del 7% negli ultimi sei mesi, da 14 a 13 nodi in agosto, realizzando un risparmio sul costo del carburante, e questa è una delle ragioni per cui gli armatori di petroliere non hanno fatto ancora ricorso al disarmo. I rapporti di profitti timecharter negativi per gli armatori di VLCC non riflettono accuratamente il mercato poiché la riduzione della velocità permette agli armatori di risparmiare almeno 16.000 dollari al giorno sulla rotta di

riferimento dal Medio Oriente al Giappone. Infatti, il nolo medio Worldscale su questa rotta era nei giorni scorsi di Ws 45, equivalente secondo il Baltic Exchange a meno 1.586 dollari al giorno. A questi livelli, gli armatori non solo devono accollarsi i costi operativi di 10.000-11.000 dollari al giorno, ma anche quelli del bunker. Questo dipende dal fatto che i parametri usati dal Baltic Exchange prevedono una velocità di 14,5 nodi per l'intero round voyage che comporta un consumo di bunker mediamente di 90 tonnellate al giorno (100 tonnellate sul viaggio col carico a bordo e 80 nel viaggio di ritorno in zavorra verso il Medio Oriente). In contrasto con le stime del Baltic Exchange, noti analisti norvegesi calcolano un profitto medio sulla rotta Medio Oriente/Asia di 16.900 dollari al giorno. Se gli armatori riducono la velocità delle VLCC a soli 11 nodi nel viaggio in zavorra, sono in grado di tagliare il consumo di bunker su questa parte del viaggio a 30 tonnellate al giorno soltanto, che combinato con un consumo di 100 tonnellate al giorno sul viaggio col carico dà una media di 65 tonnellate al giorno. Questa riduzione di 25 tonnellate a circa 630 dollari per tonnellata equivale ad un risparmio di almeno 16.000 dollari al giorno che possono essere aggiunti ai profitti previsti per gli armatori.

Le speranze di una rapida ripresa delle esportazioni di greggio dalla Libia, a vantaggio delle petroliere Aframax, sono state vanificate dall'annuncio della compagnia petrolifera statale libica che sarà necessario più di un anno prima che i volumi ritornino ai livelli precedenti l'inizio della rivolta. Nel sud del Paese, le forze lealiste occupano ancora alcuni pozzi petroliferi mentre in altre aree, le installazioni sono state completamente o in parte distrutte e potrebbero richiedere più di un anno per essere ripristinate. Ad esempio, i terminali di Marsa El Brega e di Es Sider sono pesantemente danneggiati e il porto di Sirte è sempre nelle mani delle forze lealiste. Prima che in Libia scoppiasse la guerra civile, il Paese produceva 1,6 milioni di barili al giorno pari grosso modo al 2% della produzione globale, sufficienti ad impiegare circa una ottantina di Aframax al mese. Da allora, il greggio leggero libico è praticamente svanito dal mercato. Poiché le forze ribelli hanno ora il controllo della maggior parte del Paese e le sanzioni dell'Unione Europea sono state abolite, le compagnie petrolifere stanno compiendo i primi passi per ripristinare la produzione. Più del 70% del greggio libico veniva fornito alle raffinerie europee, in particolare all'Italia, che riceveva un quarto delle esportazioni libiche prima del conflitto. Per contro, le importazioni di prodotti petroliferi da parte della Libia dovrebbero ritornare più rapidamente ai precedenti livelli. Prima della guerra, la Libia importava normalmente otto carichi di prodotti petroliferi al mese.

Nonostante un diffuso pessimismo, i grandi protagonisti del mercato delle petroliere ritengono che la ripresa, anche se non ancora a portata di mano, potrebbe arrivare prima del previsto. L'ottimismo ha sfidato la notizia che la Sunoco sarebbe intenzionata a vendere le sue due raffinerie in Pennsylvania e disimpegnarsi dal settore della raffinazione, ma la perdita potrebbe essere più che compensata dalle importazioni di prodotti petroliferi. A questo si aggiungono le voci di un

ordinativo di 80 VLCC da parte della Cina. Tuttavia, l'amministratore delegato della Teekay Corp., Peter Evensen, ha dichiarato che ai numerosi ordinativi di petroliere dello scorso anno ha fatto seguito una maggiore austerità nel corrente anno, tanto che il 2011 si sta confermando l'anno delle ordinazioni più basse di petroliere dalla metà degli anni '80. Oltre a prevedere un aumento della domanda, Mr. Evensen ha espresso la speranza che una ripresa dei noli si possa manifestare già nell'inverno 2012. Anche Mr. Jeffrey Pribor, della General Maritime, condivide l'ottimismo, aggiungendo che il rallentamento delle importazioni di greggio della Cina sarebbe un fenomeno temporaneo legato alla chiusura per manutenzione o a problemi stagionali, ma è difficile immaginare che questo diventi un problema cronico. Per quanto riguarda le VLCC che la Cina potrebbe costruire, vi sono molte aree dove le nuove unità potrebbero essere assorbite. L'espansione della raffineria della Motiva a Port Arthur in Texas potrebbe essere completata il prossimo anno con una maggiore domanda di 325.000 barili al giorno, pari a 16 VLCC. La raffineria cinese di Jieyang richiederà 400.000 b/g di greggio in più o 20 carichi di VLCC quando entrerà in produzione nel 2016, oltre ad essere programmata per utilizzare carichi di greggio dal Venezuela, che di fatto farebbero aumentare le tonnellate-miglia.

Le voci di mercato che danno per certo il progetto delle compagnie petrolifere cinesi di ordinare sino a 80 VLCC nei prossimi sette anni, non sembra un'idea assurda, se la Cina vorrà tenere il ritmo con la sua crescente capacità di raffinazione e gli obiettivi di trasportare il 50% delle sue importazioni di greggio in navi di proprietà. Almeno la metà delle importazioni cinesi su VLCC nella prima metà dell'anno è stata trasportata da navi di proprietà, ma poiché il suo fabbisogno di importazione è destinato ad aumentare, più navi saranno necessarie per mantenere questa percentuale. La Cina attualmente raffina circa 8,5 milioni di barili al giorno di greggio, di cui almeno 7,5 milioni b/g sono importati via mare, ma entro il 2015 la capacità di raffinazione dovrebbe aumentare a 11 milioni b/g e nel 2018 a 15 milioni b/g, per cui la Cina sarebbe sullo stesso piano con gli Stati Uniti quanto a capacità di raffinazione. Per raggiungere l'aumento di 6,5 milioni b/g nei prossimi sette anni, tre moderne VLCC in più al giorno dovrebbero scaricare greggio in Cina, pari a circa 1.100 carichi di VLCC in più all'anno. Poiché una VLCC che opera dal Medio Oriente alla Cina può compiere nove viaggi nel corso dell'anno, questo implica una domanda aggiuntiva da parte della Cina di 120 VLCC. E se il 50% del greggio extra deve essere trasportato da navi cinesi, la flotta delle compagnie armatoriali cinesi dovrebbe aumentare di almeno 60 navi nei prossimi sette anni.

L'Africa è in primo piano, secondo i dati recentemente pubblicati dal Fondo Monetario Internazionale, poiché la crescita media del prodotto interno lordo per le economie sub-sahariane supererà nei prossimi cinque anni quella della maggior parte dei Paesi asiatici. In particolare, i Paesi dell'Africa occidentale registreranno i tassi di crescita maggiori. Questa è un'ottima notizia per i traffici bilaterali tra il Far East e il West Africa, già ora uno dei mercati per i trasporti di linea ad espansione

più rapida del mondo, almeno nella direzione verso sud. Prima di tutto, la regione è diventata un fornitore sempre più importante di materie prime per le industrie manifatturiere in forte espansione della Cina e, più recentemente, del Vietnam. Secondariamente, gli acquirenti del West Africa, sia le società che i privati, stanno sempre più spostando le loro fonti di approvvigionamento sia di capitali che di merci al consumo da fornitori tradizionali in Europa e Stati Uniti verso l'Asia. La quota della Cina nelle importazioni ed esportazioni dell'Africa è salita al 25% dal 15% di cinque anni fa.

Le forniture di carburante alle navi sono un'attività unica per quanto riguarda l'ammontare di credito offerto ai clienti, ma questa tradizione è a rischio poiché tre fattori rendono questa pratica molto più onerosa. La disponibilità del credito da parte delle banche è sempre più scarsa, i prezzi del greggio alle stelle fanno acquistare sempre meno bunker con gli stessi dollari e i noli a bassi livelli rendono spesso gli armatori inadempienti o ritardatari nei pagamenti. I trader di bunker, mediatori tra i fornitori fisici di carburante e gli armatori, portano tutto il peso di questi elementi. L'accesso ristretto al credito li penalizza enormemente poiché necessitano di molta liquidità per operare. I costi elevati del bunker riducono i loro margini e mettono sotto pressione la liquidità, senza contare che incoraggiano gli armatori a cercare modi per ridurre i consumi. I costi dei trader sono raddoppiati nei primi sei mesi dell'anno, ma i profitti sono cresciuti pochissimo o addirittura si sono azzerati nel periodo. Molte compagnie armatoriali che hanno pagato la fattura bunker con ritardo si sono viste rifiutare o limitare il credito. Inoltre, l'assicurazione sul credito, il modo più comune di proteggersi contro le inadempienze dei clienti, sta diventando proibitiva per molti trader, sempre che sia possibile ottenerla. D'altra parte, un trader di bunker che tenti di imporre unilateralmente condizioni non gradite dai clienti potrebbe immediatamente perdere quote di mercato.

Il mercato marittimo del gas naturale liquefatto rischia il tracollo entro due anni poiché troppi ordinativi sono stati assegnati nel corrente anno ai cantieri asiatici da armatori attratti dalla promessa di profitti a breve termine. La previsione negativa si basa sulla convinzione che la maggior parte dei grandi progetti di produzione di gas metano, previsti entrare in attività nel 2014 e 2015, subirà pesanti ritardi. Di conseguenza, gli armatori che si sono affrettati ad assegnare ordinativi di nuove costruzioni, sulla base dei noli correnti di 90.000-100.000 dollari al giorno sia su base spot che per breve periodo, in vista dell'avvio dei nuovi progetti per l'epoca di consegna delle loro navi, vedranno scendere i noli drammaticamente poiché il mercato registrerà un surplus di navi. Si ripeterebbe lo scenario del 2004, quando le navi lasciavano i cantieri ma i progetti erano in forte ritardo sui tempi stabiliti col risultato di una caduta dei noli. Ordinativi per 42 petroliere LNG sono stati assegnati ai cantieri asiatici dall'inizio dell'anno a fronte di una flotta esistente di 364 navi. In confronto, non vi furono ordinativi nel 2009 e solo cinque nel 2010 con noli spot che a metà dello scorso anno languivano intorno a 30.000 dollari al giorno. La capacità dei cinque cantieri asiatici - Samsung, Daewoo, Hudong-Zhonghua,

Hyundai e STX – che hanno ordinativi di metaniere, è completamente esaurita per il corrente anno. In aggiunta alle preoccupazioni per i ritardi dei progetti, gli armatori ottengono noli elevati solo per noleggi a breve o medio termine (da sei mesi a circa cinque anni), anziché per i più sicuri e ambiti periodi di 20 anni.

Battendo in velocità un certo numero di rivali, tra cui Chevron, Statoil e Total, il gigante petrolifero ExxonMobil ha annunciato un importante accordo con la compagnia russa Rosneft del valore di 2,2 miliardi di dollari per l'esplorazione e lo sviluppo di tre importanti blocchi nel Mar di Kara ad est della penisola di Novaya Zemlya. L'accordo assicura anche alla ExxonMobil l'accesso alle aree della Rosneft nel Mar Nero dove gli investimenti per l'esplorazione potrebbero rappresentare un altro miliardo di dollari. Le riserve nei blocchi del Mar di Kara e del Mar Nero sono stimate rispettivamente in 36 miliardi e 9 miliardi di barili e la Rosneft manterrà una quota del 66,7% negli investimenti dell'Artico e del Mar Nero. La Rosneft potrà anche partecipare nello sviluppo delle concessioni della ExxonMobil nel Golfo del Messico. Le compagnie si sono anche impegnate a lavorare congiuntamente in altri progetti, tra cui le formazioni rocciose della Siberia occidentale. Gli osservatori del settore hanno notato la determinazione della compagnia russa di assicurarsi un importante partner dopo l'insuccesso della BP nelle licenze del Mar di Kara e il mancato accordo con la Chevron per quanto riguarda le esplorazioni in Mar Nero. A quanto sostiene la Rosneft, i giacimenti artici, a profondità marine varianti da 40 metri a 350 metri, sono coperti dai ghiacci per circa 270 giorni l'anno. L'inizio delle perforazioni esplorative, finanziate dalla ExxonMobil, è previsto per il 2015 e la produzione potrebbe avere inizio intorno al 2020.