



Genova, 19 Settembre 2011

No. 1492

**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 37 (12/16 Settembre 2011)

### CISTERNE

La domanda di greggio della Cina, che dopo essere diminuita in luglio e agosto ha ripreso a salire, potrebbe generare maggiore impiego per le VLCC che affollano il Golfo mediorientale e impedire alle rate di nolo di scendere ulteriormente in territorio negativo. I noli dovrebbero quanto meno tenere nelle prossime settimane per l'aumento dei volumi, ma è poco probabile che aumentino significativamente poiché vi sono sempre troppe navi presenti. Dall'inizio del mese, circa una quindicina di VLCC sono state fissate per caricare entro fine settembre o a inizio ottobre per destinazione Cina, in confronto a 20 VLCC nello stesso mese del 2010, ed è probabile che il totale per settembre sia superiore a questo numero. I noleggiatori cinesi spesso scelgono di fissare base contratto di trasporto, dove un armatore accetta di trasportare un dato volume di carico in un periodo di tempo stabilito, ma il nolo non viene di solito riportato. Secondo i calcoli del Baltic Exchange, i noli per i viaggi dal Golfo Arabo al Giappone sono rimasti intorno a Ws 45 per la maggior parte della settimana. La fluttuazione dei prezzi del bunker ha fatto oscillare i profitti equivalenti timecharter da meno 3.500 a meno 1.777 dollari al giorno. Il mercato delle **Suezmax** ha registrato una breve ripresa in Mar Nero-Mediterraneo per la mancanza di navi per date di fine mese che ha fatto sperare in un miglioramento anche in West Africa. Ma in chiusura di settimana, un indebolimento in Mediterraneo ha lasciato gli armatori dubbiosi se impegnarsi subito per i carichi di ottobre dal West Africa o rischiare in attesa di un noleggiatore disposto a pagare premio per un carico di fine settembre. Volumi interessanti sono stati fissati dal West Africa ma anche le navi presenti sono numerose, e quindi i noli hanno registrato un rialzo minimo intorno a Ws 70 pari a circa 8.776 dollari al giorno. I noli dal Mar Nero al Mediterraneo che avevano aperto la settimana a Ws 90 hanno chiuso venerdì a Ws 82 pari a 10.168 dollari al giorno. Dopo settimane di scarsa attività, le **Aframax** hanno registrato una maggiore domanda sia in Nord Europa che in Mediterraneo, ma l'accumulo di navi ha impedito ai noli di risalire. Carichi in Mare del Nord sono stati coperti a Ws 95 o 4.375 dollari al giorno, mentre per i viaggi da Primorsk a Wilhelmshaven carichi da 100.000 tonnellate sono stati fissati a Ws 73 equivalente a 881 dollari al giorno, dai precedenti Ws 75. In Mediterraneo, la disponibilità di troppe navi ha fatto leggermente scendere i noli a Ws 87 circa, che corrisponde ad un equivalente timecharter negativo. Nonostante le sanzioni contro la Siria, gli armatori avrebbero la possibilità di caricare sino al 15 novembre per gli impegni già presi, ma in realtà i club P&I non approvano e il greggio non viene caricato. Le **Product Tanker pulite** Medium Range sono favorite dalla maggiore domanda di trasporto di gasolio dal Golfo americano verso l'Europa che nei primi sei mesi dell'anno ha raggiunto mediamente 730.000 barili al giorno, un aumento del 32% sulla media di 554.000 b/g nello stesso periodo del 2010. Di conseguenza, le Medium Range ottengono noli più alti su questa rotta di ritorno che su quella fronthaul con benzina dall'Europa agli Stati Uniti. Esistono sempre opportunità di arbitrage per i traffici dal Golfo americano all'Europa, e i noli su questa rotta sono rimasti invariati nella settimana a Ws 127,5 o 2.077 dollari al giorno base timecharter. Per le Large Range 1 i noli sulla rotta dal Baltico agli Stati Uniti non si sono spostati da Ws 107,5 per 60.000 tonn., mentre ad est di Suez queste navi hanno avuto un'attività rallentata per la scarsa domanda dal Golfo Arabo al Far East e i noli non hanno superato Ws 137,5 per 55.000 tonn. di carico. Le Large Range 2 hanno ottenuto per gli stessi viaggi con 75.000 tonn. di carico noli di Ws 125. Per le Large Range 1 impegnate nei trasporti di jet-fuel dal Medio Oriente a UK Cont il nolo è stato di 2 milioni di dollari lumpsum.

## ALTRE NOTIZIE

Lo stoccaggio galleggiante a breve termine di greggio e prodotti petroliferi è sceso in agosto al livello più basso dalla fine del 2008 con 48,3 milioni di barili di cui 37,6 milioni di barili costituiti da greggio. Il mese di agosto ha rappresentato il quarto declino consecutivo dello stoccaggio di greggio con 1,2 milioni di barili in meno che ha contribuito ad un calo complessivo di 2,2 milioni di barili nel mese. L'Iran continua ad essere il maggiore proprietario di greggio depositato su petroliere con 19,3 milioni di barili equivalenti a circa nove VLCC e una Suezmax. La NITC sposta in continuazione il greggio invenduto ad Ain Sukhna ma anche nel Golfo mediorientale. Poiché le sanzioni degli Stati Uniti, dell'Europa e delle Nazioni Unite limitano le opportunità di impiego della flotta NITC, queste navi continuano a caricare a Kharg Island ma l'Iran ha solo due possibilità di destinazione del greggio: la prima è di venderlo alla Cina per la quale il greggio iraniano ha rappresentato l'11% del totale dei 145 milioni di tonnellate importati nei primi sette mesi dell'anno, con un aumento del 46% sui volumi dello stesso periodo del 2010. In alternativa, il greggio viene inviato ad Ain Sukhna in Egitto e scaricato nell'oleodotto Sumed dove può essere miscelato con altro greggio mediorientale e caricato su petroliere in Mediterraneo per il mercato europeo.

Le voci di un declino dell'influenza dell'Opec sulle esportazioni mondiali di greggio sono esagerate o quanto meno premature. L'Opec rappresenta attualmente meno di due terzi delle esportazioni globali di greggio via mare, ma nel 2010 più di quattro quinti delle fluttuazioni delle esportazioni globali di greggio sono dipese dai mutati livelli dell'export dei paesi mediorientali. I differenti livelli dell'export da parte dell'Opec non sono il risultato di accordi formali, ma di azioni unilaterali dei suoi membri come l'Arabia Saudita per mantenere stabile la produzione e i prezzi intorno a 100 dollari a barile. Nel 2010 più dell'80% della variabilità delle esportazioni globali sarebbe dipesa dalle fluttuazioni nelle esportazioni dal Medio Oriente. Tutti i maggiori esportatori della regione sono membri dell'Opec. Nel giugno 2010 le esportazioni globali di greggio raggiunsero un picco di 41,5 milioni di barili al giorno, dovuto interamente ai membri dell'Opec in Medio Oriente che fecero aumentare le esportazioni di un milione di b/g. Nei successivi tre mesi le esportazioni mondiali scesero ad un minimo di 39,8 milioni b/g e nello stesso periodo l'export mediorientale scese di 500.000 b/g. Importa relativamente se i Paesi dell'Opec sono d'accordo se pompare più greggio, poiché sono sempre loro che determinano la direzione delle esportazioni mondiali di greggio. Se il prezzo del greggio è alto, l'Arabia Saudita, ago della bilancia dell'Opec, magnanimamente pompa più greggio, ma se il prezzo scende è più probabile che riduca il quantitativo. La Cina sta costituendo maggiori strutture di stoccaggio per mantenere costanti le sue riserve ed ha superato il Giappone come volume di greggio importato. Per i paesi importatori che sperano di diversificare le loro fonti di approvvigionamento, le prospettive non sono molto favorevoli. L'export dal Mare del Nord e dal Messico è in flessione per l'invecchiamento dei giacimenti, la produzione dell'Africa occidentale è interrotta di quando in quando da disordini o

problemi tecnici. Il Brasile, considerato una fonte futura significativa di greggio, ha gran parte delle ingenti riserve situate a grandi profondità marine che richiedono ingenti investimenti nelle tecnologie necessarie per le estrazioni. La conclusione è che l'Opec è saldamente alla guida delle esportazioni petrolifere globali e continuerà a ricoprire tale ruolo nel prossimo futuro.

Le bulkcarrier continuano a dominare la scena della demolizione con altre due Capesize vendute che portano a 61 unità il numero complessivo di queste navi demolite dall'inizio dell'anno. La compagnia greca Good Faith Shipping ha venduto in Bangladesh la sua quarta ed ultima Capesize, la *Riva* costruita nel 1981, per 520 dollari per tdl o 9,2 milioni di dollari in totale. La nave fu acquistata 15 anni fa per 10,3 milioni di dollari. Vi sono indicazioni che anche in Cina i prezzi offerti stanno aumentando. L'armatore greco Nikator Shipping ha venduto la bulkcarrier Kamos di 38.000 dwt costruita nel 1983 per 498 dollari per tdl, o 5,1 milioni di dollari, un prezzo che quasi ricalca quelli offerti nel subcontinente indiano. Da notare che la nave ha a bordo 500 tonnellate di bunker. Sul fronte delle petroliere, la canadese Teekay Corp. ha venduto la Aframax a doppio scafo *Mayon Spirit* costruita nel 1992 base "as is" Singapore per 515 dollari per tdl, o 8,6 milioni di dollari. La nave apparteneva alla Teekay da quando fu costruita.

I fissati spot di VLCC indicano che i volumi del terzo trimestre potrebbero toccare un nuovo record. I 170 e 152 fissati di VLCC riportati rispettivamente in luglio e agosto dovrebbero far salire mediamente i volumi del terzo trimestre a 480 fissati circa, in confronto ai 438 riportati per il terzo trimestre dello scorso anno, notevolmente superiori ai numeri visti negli stessi periodi del 2006 e 2007. A questo si contrappone il problema della eccessiva disponibilità di navi. E' positivo avere una maggiore domanda di navi, ma quando le navi disponibili sono troppo numerose per i carichi da trasportare, le rate di nolo non possono che rimanere basse. Nel terzo trimestre 2008, i profitti medi delle VLCC erano di 95.955 dollari al giorno con 411 fissati soltanto riportati. Lo scorso anno i profitti raggiunsero in media 25.928 dollari al giorno a fronte di 438 fissati riportati da luglio a settembre. Dall'inizio dell'anno, i profitti giornalieri delle VLCC sono stati di 12.838 dollari al giorno in luglio e agosto. Poiché molti analisti non prevedono una ripresa del mercato delle VLCC prima della fine del 2012 o inizio 2013, non si può ipotizzare quello che porterà il terzo trimestre del prossimo anno.

Anche se nell'ultima settimana i noli delle Capesize hanno registrato un leggero declino, la recente ripresa del mercato, potrebbe aver incoraggiato le compagnie armatoriali pubbliche a guardare al futuro con fiducia e con scarso rischio di collasso. I noli grosso modo pari al doppio dei costi operativi, sono sufficienti a permettere agli armatori di navi da carico secco di far fronte ai loro obblighi finanziari, in forte contrasto con il settore delle petroliere dove i profitti sono vicini allo zero. Tuttavia, il prezzo medio dei contratti trattati sul mercato dei futures per le Capesize indica che i noli potrebbero scendere ancora. Infatti, per settembre i

contratti cartacei sono stati scambiati a 25.000 dollari al giorno e per ottobre a 21.250 dollari. Per il quarto trimestre i trader si aspettano un ulteriore ribasso ad una media di 18.200 dollari al giorno. Dopo aver raggiunto, nella settimana terminata il 2 settembre, un record settimanale di 13.805 lotti trattati, pari ad un aumento del 90% sui volumi precedenti, nell'ultima settimana si è scesi a 9.545 lotti.

Ai problemi degli armatori e dei loro investitori e finanziatori derivanti dai profitti in caduta, si aggiunge la perdita di valore delle navi per effetto del mercato depresso e delle prospettive di ripresa sempre più lontane. I valori delle navi hanno tenuto bene sino a metà anno, ma sono scesi bruscamente nelle ultime settimane per effetto delle prospettive in termini di profitto, della necessità per alcuni armatori di liberarsi delle navi per raccogliere fondi e ridurre l'esposizione, e per la crescente probabilità di nuove vendite forzate da parte di armatori e banche. Le Capesize e le VLCC sono le più colpite e le navi più vecchie hanno subito il calo maggiore. Una tipica VLCC di cinque anni ha visto scendere il suo valore dell'8% dall'inizio dell'anno, ma l'incessante arrivo di nuove navi in mercato e la severa eccedenza di capacità ha causato una pesante perdita di valore per le navi più vecchie. Una VLCC di 10 anni ha perso il 20% da gennaio e una di 15 anni circa un quarto del suo valore, alla pari con il prezzo offerto dai demolitori. Un raro esempio di aumento del valore è per le Product Tanker Medium Range il cui mercato è migliorato e il valore delle navi di tutte le età è salito di circa il 10%. Nel settore dei carichi secchi, persino le moderne Capesize di cinque anni hanno subito una perdita del 15-20%, sebbene la recente ripresa dei noli può contenere le perdite, ma le navi più vecchie hanno perso circa un quarto del loro valore. Queste tendenze, insieme alle previsioni correnti per i mercati dei noli, indicano che vi saranno maggiori incentivi per gli armatori a far demolire le navi più vecchie e che l'età della demolizione continuerà a diminuire.

Le importazioni cinesi di minerale di ferro sono salite dell'8% in agosto in confronto al mese precedente raggiungendo 59,1 milioni di tonnellate e le speranze sono che la tendenza venga mantenuta nel quarto trimestre dell'anno a vantaggio del mercato globale dei carichi secchi. Su base annua, i 59,1 milioni di tonnellate potrebbero tradursi in importazioni complessive di 672 milioni di tonnellate nell'intero anno, leggermente inferiori alle stime di 687 milioni di tonnellate per il corrente anno. Il declino delle esportazioni indiane di minerale ha costretto la Cina a rifornirsi per un volume crescente dal Brasile che in luglio ha aumentato il suo export del 13% a 32,5 milioni di tonnellate, un quantitativo salito del 50% dall'inizio dell'anno. La produzione cinese di acciaio è a livelli stabili mentre le importazioni di minerale di ferro sono aumentate in agosto dell'8,3% su base mensile e del 32% su base annua, a conferma della ricostituzione in atto degli stock esauriti presso le acciaierie. Gli stock sono infatti inferiori ad un mese di fabbisogno che le acciaierie normalmente richiedono per cui le operazioni di ristoccaggio potrebbero durare ancora per un paio di mesi. Le previsioni, dopo la significativa ripresa dell'attività di noleggio degli ultimi mesi, sono che in settembre le importazioni di minerale

segneranno livelli simili di incremento. Tuttavia, se i prezzi correnti del minerale di 175 dollari per tonnellata dovessero aumentare nuovamente a 190 dollari, considerato un livello di “resistenza” gli acquirenti cinesi potrebbero ritirarsi nuovamente dal mercato spot.

Le esportazioni di etanolo dagli Stati Uniti sono quasi triplicate nel corrente anno rispetto al 2010, con maggiori opportunità di impiego per le petroliere da prodotti chimici verso i mercati sudamericani. Il forte aumento a 62.000 barili al giorno nei primi cinque mesi dell’anno, da 22.000 barili nello stesso periodo dello scorso anno, è dovuto al fatto che gli Stati Uniti avevano minore necessità di etanolo per il mercato interno dopo la caduta dei consumi di benzina. I carichi di etanolo sono principalmente forniti al Brasile su navi petrolchimiche da 10.000 a 25.000 dwt. L’aumento delle esportazioni è determinato dai consumi americani di benzina che rappresentano il 10% circa della domanda globale complessiva di greggio, essendo stati inferiori del 2% nei primi sei mesi del 2011 in confronto allo stesso periodo del 2010. La caduta dei consumi di benzina è dovuta in gran parte all’aumento dei prezzi nel 2011 che ha fatto diminuire l’uso delle auto. Oltre al minore consumo di benzina, l’aumento degli stock di etanolo è dovuto all’impedimento ad aumentare la percentuale di etanolo miscelato alla benzina. Esistono nel mondo 91 petrolchimiche di tipo IMO I, 2.649 nel registro IMO II e 990 in quello IMO III. I differenti gradi IMO rappresentano navi di diverse specifiche. Gli Stati Uniti sono i maggiori produttori mondiali di etanolo, ricavato principalmente dal granoturco, uno sforzo per ridurre la dipendenza dal greggio di importazione. I 13 miliardi di galloni di etanolo prodotti negli Stati Uniti nel 2010 hanno sostituito benzina raffinata da 445 milioni di barili di greggio.

La compagnia brasiliana Petrobras sarebbe l’acquirente di tre VLCC a scafo singolo appartenenti ad una delle società di John Fredriksen, per circa 73 milioni di dollari. Molti osservatori si aspettavano che le tre VLCC, costruite negli anni dal 1991 al 1993, sarebbero state vendute per demolizione e che avrebbero fruttato all’armatore circa 60 milioni di dollari. La Petrobras le avrebbe acquistate per convertirle in FPSO, dopo che dall’inizio dell’anno aveva ispezionato ogni VLCC a scafo singolo disponibile in mercato con l’intenzione di acquistarne qualcuna per i futuri progetti. Il prezzo di ogni VLCC è di poco più di 24 milioni di dollari, un prezzo che sembra alto in confronto alle recenti vendite di VLCC a doppio scafo più giovani. Le tre VLCC erano impegnate come depositi galleggianti con la Titan Ocean ma i contratti di noleggio a lungo termine sono stati terminati prima della scadenza e la consegna delle navi ai nuovi armatori avrà luogo in un periodo compreso tra il primo trimestre 2012 e il terzo del 2013.

L’Egitto ha proibito alle navi mercantili che transitano le sue acque territoriali, compreso il Canale di Suez, di avere armi e squadre armate di sicurezza a bordo, con la motivazione che questo è contrario al diritto marittimo internazionale. Sebbene una maggiore sensibilità verso gli armamenti sia comprensibile, dopo la

recente rivoluzione che ha estromesso il Presidente Hosni Mubarak, si tratterebbe di un grosso problema per le compagnie militari private impegnate nella lotta contro i pirati somali. Alcune compagnie meno dotate di risorse potrebbero essere tentate dal non tenere conto della proibizione, anche se le penalità per tali infrazioni saranno inevitabilmente severe. Anche altri Paesi africani sono contrari a che le navi introducano armi nelle loro giurisdizioni. Il Sud Africa, in particolare, ha adottato una linea dura e un certo numero di comandanti di navi sono stati arrestati nel corrente anno perché le loro navi portavano armi a bordo per quella che gli operatori considerano una legittima auto-difesa.