



Genova, 26 Settembre 2011

No. 1493

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 38 (19/23 Settembre 2011)

CISTERNE

Dopo un lungo periodo di noli estremamente bassi per le **VLCC**, il noleggio da parte della Unipac di una nave del 2006 per un viaggio dal Medio Oriente alla Cina a Ws 46, rispetto al nolo corrente di Ws 44-45, ha illuso gli armatori che un miglioramento era in atto, ma le speranze sono state di breve durata poiché i noli sono tornati rapidamente ai livelli precedenti. Un doppio mercato si sta sviluppando in Medio Oriente, dove le navi moderne ottengono noli leggermente più alti mentre quelle più vecchie, appena uscite dal bacino o che hanno subito conversioni, faticano ad ottenere i pochi carichi disponibili per loro. Il Baltic Exchange calcola un equivalente timecharter di meno 2.078 dollari al giorno sulla rotta dal Medio Oriente all'Asia e gli armatori sono frustrati poiché devono accollarsi i costi operativi e il bunker. Un noleggiatore indiano ha fissato una vecchia nave a Ws 42,5 un nolo che fa spicco poiché normalmente gli indiani pagano un premio rispetto ai fissati per la Cina o il Giappone. Nella regione dell'Atlantico, le VLCC che trasportano 260.000 tonn. dal West Africa al Golfo americano hanno ottenuto noli in rialzo di circa due punti Worldscale. Il miglioramento registrato dalle **Suezmax** nell'ultima settimana è stato di breve durata, tanto che solo una decina di armatori hanno potuto approfittarne. Il nolo equivalente timecharter del Baltic Exchange dal West Africa alla costa atlantica americana è raddoppiato nella settimana per raggiungere il massimo da quattro mesi di 16.502 dollari al giorno, o Ws 83. Ma successivamente, le incertezze del mercato e i timori di perdere la possibilità di fissare a noli più, hanno indotto molti armatori ad accettare qualche punto Worldscale in meno dell'ultimo fatto. Venerdì 23 i noli erano scesi a Ws 75,2 con un equivalente timecharter di 12.084 dollari al giorno e la previsione di un ulteriore deterioramento in vista. Anche il mercato del Mar Nero-Mediterraneo che era migliorato nelle ultime due settimane, ha registrato un declino dell'attività e dei noli poiché l'offerta di carichi si è fermata. In chiusura, il nolo calcolato dal Baltic Exchange è sceso a Ws 88,1 o 15.977 dollari al giorno dai precedenti Ws 91,5 e 17.611 dollari. Nel settore delle **Aframax**, voci di mercato davano per certo il noleggio da parte della Vitol di una prima nave per caricare greggio libico dopo l'annullamento delle sanzioni a inizio mese. Questo confermerebbe che le esportazioni di greggio dalla Libia sono riprese, anche se è difficile determinare il volume delle stesse. Si prevede che livelli da 100.000 a 500.000 barili al giorno potrebbero essere raggiunti prima della fine dell'anno, che rappresentano da cinque a 15 carichi di Aframax al mese. I noli per i viaggi da Ceyhan a Lavera sono rimasti intorno a Ws 88 equivalente a meno 732 dollari al giorno, una situazione deprimente per gli armatori. Le **Product Tanker pulite** di tipo Medium Range possono finalmente contare sull'apertura di una opportunità di arbitrage per i traffici di benzina dal Nord Europa alla costa atlantica americana con i noli saliti a Ws 158,7 pari ad un equivalente timecharter di 7.786 dollari al giorno. Anche i carichi di ritorno dal Golfo americano a UK Cont. sono aumentati negli ultimi tempi permettendo agli armatori di risparmiare sui costi per far rientrare le navi in Nord Europa. Le Large Range 1 non sono ancora riuscite ad agganciarsi al miglioramento ottenuto dalle MR e i noli per i viaggi dal Nord Europa agli Stati Uniti sono aumentati solo di qualche punto attestandosi a Ws 110. Ad est di Suez, il rallentamento dell'attività e la presenza costante di numerose navi continuano ad indebolire i noli. Le LR1 fissate dal Medio Oriente al Giappone hanno ottenuto noli di Ws 130 per 55.000 tonn. mentre le LR2 per gli stessi viaggi sono state fissate a Ws 120 con 75.000 tonn. Le LR1 che trasportano jetfuel dal Golfo mediorientale a UK Cont. hanno potuto approfittare di un maggior numero di carichi, ma per le troppe navi presenti i noli non hanno superato 1,9 milioni di dollari base lumpsum.

CARICO SECCO

La settimana passata ha denotato un mercato piuttosto statico soprattutto per Panamax ed Handymax, mentre le Cape sono state oggetto di una buona ascesa dei livelli. Vediamo appunto da vicino le **Capesize** il cui indice BCI raggiunge punti 3335 e una media delle principali rotte intorno a 28.800 usd al giorno. Le navi ottengono circa 33.000 dollari per round in Atlantico, 28.000 in Pacifico mentre la rotta di fronthaul è molto vicina ai 50.000 dollari al giorno. Buona attività sul periodo soprattutto breve fino a sei mesi, per il quale si registrano numeri negli alti "teens". A tal merito si riporta la nave *Golden Zhejiang* (175.000 dwt del 2010) fissata per 4/6 mesi a 19.000 usd al giorno conto Swiss Marine. Le **Panamax** sono state decisamente meno frizzanti delle sorelle maggiori e chiudono la settimana con la media delle rotte piuttosto statica a usd 13.100 dollari al giorno, con un lieve miglioramento soprattutto in Atlantico dove per un veloce round ottengono circa 14.000 dollari. In Pacifico girano a 11.000 dollari, il fronthaul ne ottiene circa 22.000 mentre la rotta per tornare indietro dal Pacifico in Atlantico vale appena sopra i 4.000 dollari (soggetto posizione, consumi). Pochi fissati per periodo e comunque non per periodi superiori ai sei mesi. La *Mv Ecostar G.O.* (75.000 dwt del 2007) è stata fissata con consegna Cina a 12.500 usd per 4/6 mesi conto GMI. Situazione analoga anche per le più piccole **Handymax/Supramax** anche se determinate rotte hanno preso qualche punto rispetto alla settimana precedente. In Pacifico è diminuita molto l'offerta di stiva e quindi alcune rotte come Indo/India o Indo/S.China pagano meglio, circa 15.000 usd per navi aperte S.E. Asia. In Atlantico oltre ai carichi in uscita dal Golfo che ottengono circa 25/26.000 usd su Cont/Med e vicino ai 32.000 per il Far East, si è rafforzato anche il Continente/Baltico soprattutto per nuovi carichi di scrap e carbone. Poca attività sul periodo, anche se per brevi periodi le Supramax ottengono circa 14.000 usd in Pacifico e 16/17.000 in Atlantico, mentre per periodi più lunghi si riporta il fissato della nave *Sveti Dujam* (52.000 dwt del 2010) fissata da Suisse Atlantique per 12 mesi più opzione per successivi 12 mesi a 13.000 dollari per il primo anno e 14.000 per il secondo.

ALTRE NOTIZIE

Il volume delle navi da carico secco demolite è destinato a raggiungere e forse superare i 20 milioni dwt poiché gli armatori continuano a disfarsi di navi vecchie e antieconomiche che hanno sempre più difficoltà a trovare impiego. Dall'inizio dell'anno si contano 248 bulkcarrier demolite per 16,9 milioni dwt che su base annua potrebbero salire a 22,5 milioni dwt. Più della metà del volume è da attribuire al settore delle Capesize che in totale è salito a 9 milioni dwt. Una delle principali motivazioni dell'aumento delle demolizioni, in particolare per il settore delle Capesize, sono i profitti che non si sono discostati dai costi operativi per la maggior parte dell'anno. Infatti, le Capesize di 20 anni hanno generato in media profitti di circa 10.900 dollari al giorno nel 2011, in confronto ai 27.700 dollari dello scorso anno e i 34.150 dollari nel 2009. Per le navi di 10 anni, i profitti sono stati anche più bassi, pari a circa 8.700 dollari al giorno nel corrente anno. I costi operativi giornalieri di una Capesize sono intorno a 8.000 dollari al giorno, escluso il costo capitale e gli ammortamenti. Questo significa che per una Capesize gestita esclusivamente sul mercato spot, i profitti coprono solo i costi di gestione giornalieri, indipendentemente dalla composizione della flotta Capesize. Questo può essere uno dei fattori più importanti alla base del boom delle demolizioni,

poiché il massiccio afflusso di nuove navi in mercato non può da solo incoraggiare una maggiore attività di demolizione. L'enorme crescita della flotta delle Capesize negli ultimi tre anni ha fatto salire a 1.267 unità il numero complessivo delle navi in servizio superiori a 100.000 dwt. Da gennaio, la flotta delle Capesize è aumentata di oltre 100 unità, o 11 navi al mese, e la rimozione dal servizio di circa 60 navi nel 2011 ha frenato l'espansione della flotta. Vi sono ancora 28 Capesize costruite prima del 1985 che sarebbero candidate ideali alla demolizione.

I prezzi già molto alti del bunker potrebbero aumentare ancora nei prossimi anni per effetto delle normative ambientali e della ridotta produzione globale che potenzialmente potrebbero erodere i profitti degli armatori più di quanto avviene al momento nel settore delle petroliere. La previsione del gruppo di ricercatori americani McQuilling Partners è avvalorata dalla decisione della Russia di aumentare dal prossimo 1° ottobre le tasse sulle esportazioni di prodotti petroliferi, tra cui l'olio combustibile che viene rifornito alle navi, poiché a inizio d'anno la Russia aveva registrato carenze di benzina e vuole evitare che questo si ripeta. Le tasse più alte scoraggeranno le esportazioni a causa della ridotta redditività, col risultato che le raffinerie russe abbasseranno la produzione di fuel oil. Dopo l'introduzione delle nuove misure fiscali, la produzione delle raffinerie russe potrebbe essere ridotta di 250.000 barili al giorno nel 2012 e di altri 500.000 b/g nel 2015. Anche le raffinerie a livello mondiale hanno ridotto la produzione di fuel oil, tuttavia la disponibilità inferiore potrebbe essere mitigata dalla sostituzione, per la produzione di energia elettrica, con il più pulito e spesso meno costoso gas naturale. Questo non esclude, tuttavia, il potenziale rincaro del bunker con un impatto negativo sui profitti degli armatori.

Cina e India consumeranno insieme un terzo dell'energia mondiale entro il 2035, poiché la loro popolazione continua ad aumentare generando una maggiore domanda di energia. La previsione di consumi in aumento al 31% da parte dei due giganti asiatici, dal 21% nel 2008, è dovuta al fatto che le due nazioni sono tra quelle che meno risentono della recessione mondiale, a quanto si apprende dall'International Energy Outlook 2011 pubblicato dalla US Energy Information Administration. La Cina che avrebbe superato nel 2009 gli Stati Uniti come maggiore consumatore di energia, è il fattore predominante di questa crescente domanda di energia. Un motivo di preoccupazione per l'industria marittima è che Paesi in via di sviluppo come la Cina possano diventare più indipendenti e costituire una propria flotta per importare e trasportare materie prime. La Cina attualmente raffina circa 8,5 milioni di barili di greggio al giorno, di cui almeno 7,5 milioni b/g sono importati via mare ed è probabile che aumenti la capacità di raffinazione a 11 milioni b/g entro il 2015 per arrivare forse a 15 milioni b/g nel 2018. Questo aumento di 6,5 milioni b/g nei prossimi sette anni richiederà circa tre moderne VLCC in più al giorno per scaricare greggio in Cina, equivalente a 1.100 carichi extra di VLCC per anno.

Le condizioni depresse del mercato stanno costringendo gli armatori, in particolare quelli di petroliere, a considerare di inattivare le navi. Un aumento delle richieste viene riportato da uno dei principali specialisti in materia, la Wilhelmsen Ship Management (WSM) di Labuan nella Malaysia orientale, la quale conferma che sta addirittura aspettando l'arrivo di una VLCC di nuova costruzione direttamente dal cantiere. Un'altra VLCC relativamente nuova è attesa arrivare prossimamente per essere posta in disarmo. La WSM rifiuta di indicare il nome delle navi ma prevede che altre si aggiungeranno alle circa 15 unità già gestite dalla compagnia. Altri broker confermano che il mercato delle VLCC registra già alcune nuove costruzioni avviate al disarmo direttamente dopo aver lasciato il cantiere costruttore. Durante l'ultima recessione marittima del 2009, la WSM aveva più di 30 navi in disarmo a Labuan dove insieme alla International Shipcare, è il principale operatore nel disarmo navale. Tuttavia, si prevede che gli armatori rimanderanno l'opzione del disarmo quanto possibile. Nondimeno, le richieste sono in aumento anche per le bulkcarrier. Anche molte portacontainer sono destinate al disarmo, in linea con le raccomandazioni di noti analisti londinesi che lo considerano di importanza vitale per evitare un crollo pesante delle tariffe. A fine agosto, si contavano 116 portacontainer inattive per 211.000 teu, ma questa pratica è meno frequente adesso che nel 2009 poiché le tariffe sono più alte e un disarmo a breve termine può rivelarsi costoso. La WSM ha notevolmente ridotto le sue tariffe e il costo per gli armatori può variare da 800 a 1.000 dollari al giorno, a seconda delle dimensioni della nave e di quello che l'armatore richiede.

La produzione globale di acciaio nei primi otto mesi dell'anno ha raggiunto il record di un miliardo di tonnellate, a sostegno delle portarinfuse Capesize impegnate nei trasporti di minerale di ferro usato nella produzione di acciaio. Secondo le stime della World Steel Association, lo scorso agosto sono stati prodotti nel mondo 124,6 milioni di tonnellate di acciaio, pari ad un aumento del 9,8% in confronto allo stesso mese del 2010. La produzione di una tonnellata di acciaio non riciclato richiede mediamente 0,8 tonnellate di carbone da coke e 1,4 tonnellate di minerale di ferro. Tuttavia, la produzione di acciaio non ha una crescita uniforme nel mondo, quella asiatica ha rappresentato quasi due terzi della produzione globale in agosto, in aumento dal 57% nello stesso mese di tre anni fa. La Cina, da sola, ha prodotto in agosto il 47% di tutto l'acciaio a livello mondiale e la sua produzione nel mese è salita del 13,8% su base annua raggiungendo 58,7 milioni di tonnellate. Ma nella prima metà del corrente anno la produzione cinese è aumentata più rapidamente, su base annua, della sue importazioni di minerale (10% e 8% rispettivamente) a conferma del fatto che il Paese ha reperito una quota maggiore del suo fabbisogno di minerale dal mercato interno. Anche la produzione degli Stati Uniti ha segnato una crescita rispetto allo scorso anno del 13,8% per raggiungere 7,5 milioni di tonnellate in agosto. Europa e Giappone hanno avuto un andamento peggiore e, sebbene questi paesi che rappresentano rispettivamente il 12,6% e il 6% della produzione globale, si siano ripresi dal crollo della produzione registrato nel 2008, devono ancora ritornare ai livelli pre-recessione. In agosto la

produzione è aumentata del 4,8% in Europa e di solo lo 0,1% in Giappone, un'anomalia dovuta al terremoto e allo tsunami del marzo scorso. Resta da vedere se l'intero anno 2011 si confermerà come un anno record per l'industria siderurgica globale, un elemento preoccupante è che l'utilizzazione della capacità è diminuita fortemente in luglio e agosto raggiungendo solo il 77,5%, dall'82,8% di giugno.

Gli armatori di navi per il trasporto di gas naturale liquefatto continueranno a realizzare noli sostenuti almeno per i prossimi tre anni con elevati livelli di impiego per la flotta globale poiché la domanda di gas metano è in aumento, in particolare in Asia. Secondo un rapporto pubblicato da noti analisti norvegesi, le previsioni a medio termine sono avvalorate dalle stime che l'impiego della flotta globale di circa 370 unità rimarrà superiore al 90% almeno sino al 2014 continuando a sostenere i miglioramenti delle rate di nolo che gli armatori di metaniere hanno sperimentato negli ultimi 12 mesi. Tuttavia, non è chiaro se il mercato rimarrà in equilibrio anche oltre il 2014, quando un numero rilevante di nuove costruzioni ordinate recentemente verranno consegnate dai cantieri asiatici. La fiducia nei fondamentali sostenuti del mercato nei prossimi tre anni si basa sul fatto che i noli giornalieri delle metaniere sul mercato spot e a breve termine sono aumentati negli ultimi 12 mesi sino a 95.000-100.000 dollari al giorno, da circa 30.000 dollari al giorno a quest'epoca dello scorso anno. Livelli così elevati furono raggiunti alla fine del 2001 con 120.000 dollari al giorno. I noli hanno iniziato ad aumentare dopo l'entrata in attività di un certo numero di progetti di produzione e rigasificazione, che hanno fornito impiego a navi non impegnate a lungo termine, permettendo agli armatori di imporre noli più alti per contratti spot o di breve durata. A questo si è aggiunto l'aumento della domanda da parte del Giappone dopo il terremoto e lo tsunami di marzo.

Gli investimenti degli armatori greci nel settore delle petroliere di nuova costruzione confermano la tendenza alla cautela. Secondo recenti rilievi, 16 petroliere sono state ordinate nei primi otto mesi dell'anno, in confronto a 59 nello stesso periodo del 2010, pari al 21,6% di tutti gli ordinativi globali di petroliere. Degli ordinativi greci, 14 hanno rappresentato un investimento da parte degli armatori di 564 milioni di dollari o il 22,7% degli investimenti globali in nuove petroliere, ma l'ammontare complessivo sarebbe stato superiore di circa 200 milioni di dollari se fosse stata ricevuta la conferma del prezzo per due VLCC ordinate a inizio d'anno. I costruttori sudcoreani continuano a fare la parte del leone con 12 dei 16 ordinativi in confronto a tre per la Cina e uno per il Giappone. La maggior parte della flessione degli ordinativi si è verificata nel settore delle petroliere da greggio. In confronto a 37 tra VLCC e Suezmax ordinate sino a fine agosto, solo sei unità in queste due classi di capacità sono state ordinate nel corrente anno. I sei contratti di costruzione assegnati nell'anno sono pari a quelli dello scorso anno. A livello internazionale si evidenzia una preferenza per le product tanker piuttosto che per le petroliere da greggio. Gli armatori greci sono stati molto prudenti per quanto riguarda le petroliere avendo ridotto, oltre che i contratti per nuove

costruzioni, anche gli acquisti sul mercato dell'usato, da 55 navi nel 2010 a 24 nel corrente anno. Le VLCC acquistate sono scese a sei da 21 nel 2010. Molti armatori si sentono più sicuri ordinando nuove costruzioni poiché sperano che per la data della consegna il problema del surplus di capacità sarà stato risolto. A livello mondiale, l'assegnazione di contratti di costruzione per petroliere è diminuita da 192 unità per 28,2 milioni dwt nei primi otto mesi del 2010 a 74 navi e 7,8 milioni dwt nel corrente anno.

La prima di otto Very Large Ore Carrier "Valemax" in costruzione presso i cantieri sudcoreani STX Pan Ocean per conto del gigante minerario brasiliano Vale, verrà consegnata alla fine di questo mese. Vale aveva assegnato gli ordinativi per consegna a partire dal corrente anno, ma sino ad ora solo una nave è stata consegnata, la *Vale Brasil* completata dalla Daewoo in maggio. Secondo la STX, tutte le navi verranno consegnate nei tempi stabiliti e la consegna della prima nave batterà in velocità quella della *Vale China* costruita dai cantieri cinesi Rongsheng Heavy Industries e varata a metà luglio ma non ancora consegnata. E' improbabile che problemi tecnici o di programmazione siano responsabili del ritardo poiché la Rongsheng ha un record senza macchia per la progettazione e la consegna delle navi. Gli ordinativi delle Valemax hanno dato origine a prese di posizione da parte degli armatori cinesi verso le principali compagnie minerarie che non solo controllano i prezzi della materia prima ma anche il costo dei trasporti. Implicitamente, si tratta di un attacco alla strategia di Vale intrapreso dall'associazione armatoriale cinese a fine luglio. In settembre Vale ha confermato di essere in contatto con armatori cinesi per il noleggio a lungo termine di alcune Valemax, una trattativa che è ancora in corso.

La compagnia armatoriale di linea Seaspan è in trattativa con i cantieri sudcoreani per l'ordinazione di navi portacontainer da 18.000 teu ma sta anche rivolgendo la sua attenzione al settore delle petroliere. Le portacontainer verrebbero noleggiate a lungo termine ad una alleanza di compagnie di linea in grado di riempire una nave di tali dimensioni più facilmente di un singolo operatore. Sino ad ora, solo la Maersk ha ordinato in Corea 20 navi di questa capacità la cui consegna è prevista tra il 2013 e il 2015. Un'opzione per una seconda tranches di 10 unità è poco probabile che venga esercitata. Il progetto della Seaspan ricalcherà quello delle unità da 10.000 teu, più semplice delle navi Maersk. Infatti queste ultime hanno un costo di 190 milioni di dollari ciascuna, in parte per le caratteristiche extra richieste dalla compagnia danese. Il prezzo base dovrebbe essere di circa 180 milioni di dollari e le navi saranno dotate di un sistema di propulsione a risparmio energetico ed altre innovazioni per ridurre le emissioni ed i costi operativi. La Seaspan ritiene che le tariffe di trasporto depresse nelle principali rotte di traffico siano da attribuire a problemi strutturali piuttosto che a fondamentali dell'industria. Nonostante la guerra dei prezzi in atto, i traffici a container sono in equilibrio con offerta e domanda globali in crescita ad un tasso annuo dell'8% circa. Anziché soffrire di un eccesso di capacità, i traffici di linea dispongono di poche navi

moderne. La maggior parte delle ordinazioni di nuove costruzioni sono destinate a sostituire navi vecchie e meno efficienti e non provengono da compagnie intenzionate ad espandere la loro quota di mercato. Si potrebbero vedere più disarmi e velocità ridotta nei prossimi mesi mentre le compagnie adeguano la loro flotta ai livelli più bassi di utilizzazione delle navi. Ma nel lungo termine, ha senso gestire le navi più grandi nei traffici principali dall'Asia per realizzare economie di scala. La Seaspam, in joint-venture con la Carlyle, sta anche considerando di entrare nel settore delle petroliere VLCC usando lo stesso metodo introdotto nel settore dei container, con navi di progettazione innovativa ordinate unicamente sulla base di contratti a lungo termine con controparti di primaria importanza.