



Genova, 10 Ottobre 2011

No. 1495

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 40 (3/7 Ottobre 2011)

CISTERNE

Nonostante un alto livello di attività nel mercato spot, che non ha risentito delle festività in Cina, il persistente surplus di VLCC in Medio Oriente, da dove il 75% delle VLCC vengono fissate, continua ad inibire un sia pure minimo miglioramento per queste navi. Si riporta, infatti, la presenza nelle prossime quattro settimane di 102 VLCC, a fronte di circa 45 carichi previsti entrare in mercato, che equivale a più di due VLCC per ogni carico. I noli correnti per i viaggi dal Golfo mediorientale al Giappone sono leggermente scesi a Ws 41,5 pari a meno 5.350 dollari al giorno, secondo le valutazioni del Baltic Exchange, che tuttavia non tengono conto del fatto che le navi hanno adottato una velocità ridotta in base alla quale il risultato potrebbe essere un equivalente timecharter di meno 2.064 dollari al giorno. Mentre i profitti sul mercato spot sono inesistenti, i noli a periodo per un anno si aggirano intorno a 18.000 dollari al giorno e quelli per tre anni a 27.000 dollari al giorno. Le **Suezmax** fissate dal West Africa agli Stati Uniti hanno raggiunto, alla fine della settimana, noli di Ws 85 e in qualche caso si sono avvicinati a Ws 90, il livello più alto degli ultimi cinque mesi poiché un alto volume di attività ha contribuito a ridurre il numero delle navi disponibili nella regione dell'Atlantico. Prevale l'ottimismo che i nuovi livelli di nolo possano essere mantenuti almeno per i prossimi giorni. L'equivalente timecharter è salito a 28.140 dollari al giorno, da 11.684 di una settimana prima. Anche in Mediterraneo-Mar Nero le Suezmax hanno migliorato i noli precedenti che sono saliti a Ws 90, per effetto della maggiore attività, dei ritardi per il transito del Bosforo e di un mercato delle Aframax più fermo. Le **Aframax** che operano in Mar Nero-Mediterraneo hanno visto triplicare i noli per effetto dei ritardi nel transito del Bosforo che hanno indotto i noleggiatori ad affrettarsi a fissare navi nel timore di un peggioramento della congestione nei prossimi giorni. Al maltempo, che in questa stagione interessa la regione, si aggiunge la decisione delle autorità turche di limitare il transito solo nelle ore diurne per le portacontainer con carichi potenzialmente pericolosi. I profitti sono saliti da 11.140 dollari al giorno di inizio settimana a 36.137 dollari in chiusura, a fronte di costi operativi per una moderna Aframax stimati in 8.359 dollari al giorno. I noli base Worldscale sono saliti a Ws 160 circa e secondo voci di mercato un fissato a Ws 180 sarebbe stato concluso. Per quanto riguarda le **Product Tanker pulite**, dopo due settimane molto attive, i noli delle Medium Range sono scesi a Ws 155 per i viaggi dal Nord Europa alla costa atlantica americana con 37.000 tonn. di benzina. Per le Large Range 1 impegnate nei viaggi dal Baltico per la stessa destinazione, la situazione appare più promettente con noli di Ws 115 per 60.000 tonn. di carico e la possibilità di ulteriore rafforzamento. Carichi di ritorno dal Golfo americano a UK Cont. Med. sono stati coperti a Ws 117,5 mentre carichi dai Caraibi per la costa atlantica americana sono stati fissati a Ws 150 per 38.000 tonn. Nell'area ad est di Suez l'attività rimane rallentata e i noli continuano a scendere in seguito alla crescente disponibilità di navi. Le LR1 sono state fissate per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone a Ws 120 per 55.000 tonn., mentre le LR2, nonostante una domanda in calo hanno mantenuto noli stabili di Ws 120 per 75.000 tonn. di carico. Per i viaggi dal Medio Oriente a UK Cont le LR1 hanno ottenuto noli di 1,85 milioni di dollari lumpsum per 65.000 tonn. di jet-fuel. Le Medium Range fissate con 30.000 tonn. Singapore/Giappone hanno ottenuto noli intorno a Ws 150, mentre le stesse navi dal Medio Oriente al Giappone hanno registrato noli in calo a Ws 140 circa per 35.000 tonn.

CARICO SECCO

Nonostante le festività cinesi e tutto il Paese praticamente in festa, il mercato non ha risentito troppo il momento di minore attività, mantenendo i noli stabili e addirittura in lieve miglioramento per tutti i size e bacini di riferimento. Le **Capesize** ottengono 28.000 dollari come media t/c delle rotte sullo spot, con 34.000 dollari che si ottengono in Atlantico, 24.000 in Pacifico e quasi 48.000 dollari al giorno per le rotte di fronthaul. L'indice BCI si è affermato venerdì a 3218 punti, e il sentimento della settimana in corso (41) è positivo. Attività pressoché nulla sul periodo perché gli armatori hanno alzato i livelli e al momento non trovano riscontro da parte dei noleggiatori. Anche le **Panamax** hanno avuto una settimana positiva sia in Atlantico che in Pacifico. Nel primo settore sono saliti i numeri per le navi aperte in Med. causa poca disponibilità di stiva in Continente, mentre in Pacifico è diminuito il numero di navi in zavorra dirette verso il bacino Atlantico. Da vicino vediamo che sullo spot ottengono 15.000 dollari al giorno (14.000 Pac. 15.000 Atl.) e un numero lievemente inferiore per periodi fino a 6 mesi, anche se si è registrata pochissima attività in tal merito. Per un anno di periodo possiamo riportare la *Mv Rodon Amarandon* (74.000 dwt del 2001) fissata appunto per 11/13 mesi a 13.750 usd al giorno conto Clipper. Situazione analoga anche per le più piccole **Handymax/Supramax**, con un discreto ottimismo anche nella settimana in corso. In Atlantico, Golfo, Continente e Sud America hanno parzialmente preso qualche punto in positivo, mentre in Pacifico le rotte sono rimaste piuttosto statiche se non per Indonesia/India che ha guadagnato qualche dollaro ogni giorno.

ALTRE NOTIZIE

Gli armatori che hanno partecipato alla riunione della Intertanko che si è svolta nei giorni scorsi a Londra, hanno espresso la loro profonda preoccupazione per i noli correnti di mercato ai livelli minimi che a fronte dei costi operativi rendono insostenibile la situazione. Ma il disarmo delle navi rimane per ora una decisione poco invitante. Se i noli correnti dovessero protrarsi per un lungo periodo, si potrebbe arrivare ad una situazione in cui la sostenibilità dei trasporti di greggio è a rischio, tuttavia i membri della Intertanko continueranno a gestire le navi ai livelli di standard che le major petrolifere si aspettano. E' fuori questione che la Intertanko possa influire sui noli di mercato per non creare sospetti anti-trust. Il disarmo di una nave per sottrarla al mercato, è una possibilità ma è considerata un rischio poiché è improbabile che la nave possa essere prontamente utilizzata da una compagnia petrolifera quando sarà nuovamente disponibile. Queste navi sarebbero le ultime della fila, contrariamente a quelle che hanno ottenuto l'approvazione dei noleggiatori più di recente. Il valore dei titoli azionari in caduta rende più difficile ottenere capitali dai mercati. Vi è la speranza che il mercato possa migliorare il prossimo anno, ma vi sono incertezze sulla consistenza del miglioramento. Mentre il livello delle nuove costruzioni che arrivano in mercato può essere determinato con precisione, e una stima è possibile per la domanda petrolifera e le tonnellate-miglia, vi sono maggiori incertezze per quanto riguarda il livello delle demolizioni.

I consumi di olio combustibile e greggio per la produzione di energia elettrica in Giappone sono quasi triplicati in agosto, dopo il devastante terremoto del marzo

scorso, essendo saliti ad oltre 6 milioni di barili di fueloil e 5 milioni di barili di greggio. In febbraio, prima del disastro, i consumi dell'insieme dei due combustibili erano di poco superiori a 4 milioni di barili. Dopo il terremoto, il Giappone ha attivato nuove forme di produzione di energia elettrica avendo sospeso più della metà della sua produzione dal nucleare. Di conseguenza, le importazioni di olio combustibile sono salite del 58% nella prima metà del 2011 in confronto allo stesso periodo del 2010. La Malaysia ha registrato il maggiore aumento dei traffici di fueloil con il Giappone, seguita dalla Corea del Sud. L'aumento dell'import di fueloil e greggio rappresenta carichi per 13 Aframax su base mensile, ma è superato dal consumo di gas naturale liquefatto che si è avvicinato a 5 milioni di tonnellate in agosto equivalente a 46 milioni di barili di greggio. Le pressioni sui mercati del gas naturale liquefatto hanno fatto salire i prezzi al punto che il gas è ora più costoso dell'olio combustibile per unità di energia generata. I prezzi del gas metano sono aumentati in Giappone del 75% da gennaio e questo potrebbe spingere la domanda di olio combustibile sino a 8,5 milioni di barili al mese. Dopo lo tsunami, le importazioni di greggio del Giappone sono aumentate dell'8,3%, dai 14 milioni di tonnellate del luglio 2010, o 3,3 milioni di barili al giorno, a circa 15,2 milioni di tonnellate o 3,6 milioni di barili al giorno nel luglio scorso. La stessa tendenza è evidente per il gas naturale liquefatto che dai 13,61 milioni di metri cubi del luglio 2010 è passato a 16,14 milioni di metri cubi nel luglio scorso, un aumento del 18,6%.

La banca di investimento americana Dahlman Rose & Co. ha ridotto di oltre il 40% le sue precedenti previsioni per i noli spot delle VLCC nel 2012, in gran parte per effetto dell'aumento della produzione e della domanda di gas naturale che sostituiranno in parte i carichi di greggio. Secondo le stime della banca, i noli spot delle VLCC nel 2012 saranno in media di 20.000 dollari al giorno, in netto calo rispetto alle precedenti previsioni di 35.000 dollari al giorno. Nel quarto trimestre, i noli potrebbero raggiungere solo 15.000 dollari al giorno in confronto ai 40.000 dollari in precedenza previsti. In aggiunta alle previsioni negative, l'Opec inizierà nei prossimi mesi a tagliare la produzione, non tanto a causa dei prezzi correnti, ma poiché la produzione dei paesi non-Opec supererà la domanda nei prossimi trimestri. Questo colpirà le VLCC poiché i viaggi su lunga tratta dal Medio Oriente si ridurranno. La Dahlman Rose ha anche riveduto al ribasso le previsioni di profitto per tutti gli altri segmenti delle petroliere poiché le nuove costruzioni che continuano ad essere consegnate dai cantieri indeboliscono un mercato già povero di utili. Le VLCC in ordinazione hanno raggiunto il numero di 144 su una flotta globale di 570 unità, mentre le Suezmax ammontano a 125 su una flotta di 440 navi in questa classe. La Dahlman Rose ritiene che le cattive condizioni del mercato delle VLCC dipendano anche dal maggiore utilizzo di sottoprodotti del gas naturale come etano e propano per l'industria petrolchimica che sono stati ricavati negli ultimi tempi dal gas naturale liquefatto, anziché dalla distillazione del greggio trasportato dalle VLCC. A conferma di questo, negli ultimi 12 mesi circa 800.000 barili al giorno di greggio sono stati sostituiti da un volume extra di produzione di gas naturale in Qatar e negli Stati Uniti e per la fine del 2012 le

previsioni sono che la produzione del Qatar di gas naturale liquefatto, che è aumentata notevolmente negli ultimi anni, sostituirà il carico di greggio di una VLCC al giorno, pari a 2 milioni di barili.

I noli delle bulkcarrier Handysize e Handymax dovrebbero rimanere stabili ai livelli correnti sino alla fine dell'anno, sostenuti dai traffici di grano. Secondo gli analisti, le portarinfuse secche sono quelle che realizzano gli utili più alti. In aggiunta ai traffici di grano dalla Russia, anche le esportazioni americane su queste navi hanno iniziato ad aumentare. In Russia l'export complessivo di grano è ammontato nei soli mesi di luglio e agosto a 5,7 milioni di tonnellate, in confronto a 3,6 milioni di tonnellate lo scorso anno, e potrebbe superare i 20 milioni di tonnellate nel corrente anno. Anche le importazioni cinesi di soia inizieranno ad aumentare questo mese con ulteriore stimolo per il mercato. Dati di recente pubblicazione confermano che i noli medi timecharter di un anno per una moderna nave da 52.000 dwt sono stati di circa 13.400 dollari al giorno in agosto pari ad un profitto del 9% superiore al breakeven di una nuova costruzione. Le moderne Capesize e Supramax hanno realizzato nello stesso mese rispettivamente il 78% e il 94% di questo ammontare. Anche le bulkcarrier più piccole hanno un andamento relativamente positivo poiché il tonnellaggio globale sta crescendo lentamente. La flotta Handysize è prevista espandersi solo dello 0,2% nel primo trimestre del prossimo anno, in contrasto con le Capesize e le Panamax che nello stesso periodo cresceranno rispettivamente del 2,5% e dell'1,9%. Questa situazione si riflette in un mercato della compravendita relativamente forte per le Handysize. Infatti, mentre i prezzi medi pagati per le Capesize di seconda mano sono scesi al livello più basso dall'inizio della recessione in agosto, le Handysize hanno in qualche misura registrato una ripresa e il prezzo medio di una unità di 10 anni da 28.000-30.000 dwt ha raggiunto il mese scorso 18,5 milioni di dollari, 3,5 milioni in più che durante la recessione del 2009.

Le portacontainer inattive ammontavano a fine settembre a 156 unità per 335.000 teu e sono destinate a superare i 500.000 teu entro la fine dell'anno, a causa della diminuzione delle tariffe di trasporto e delle rate di nolo. Per confronto, alla stessa epoca dello scorso anno si contavano 128 navi per 225.000 teu. La situazione peggiore è quella degli armatori che non gestiscono in proprio le navi e che rappresentano circa due terzi delle navi ferme. La restante parte è controllata dagli operatori di servizi di linea che riconsegnano le navi noleggiate a causa di un picco stagionale più basso del previsto. La situazione è destinata a peggiorare nei prossimi due mesi poiché i vettori inizieranno a sospendere le partenze per le festività della Golden Week applicando adeguamenti di impiego stagionali in novembre e dicembre. Una delle ragioni dell'eccesso di capacità nei mercati è il massiccio aumento delle navi di maggiore capacità. La dimensione media delle nuove navi cellulari consegnate raggiungerà 6.100 teu nel corrente anno, più del doppio rispetto ai 2.900 teu del 2000. Nel corrente anno sono state consegnate dai cantieri 36 navi superiori a 10.000 teu con altre 67 superiori a questa capacità

previste entrare in servizio tra l'ottobre di quest'anno e il dicembre 2012. La maggior parte di queste navi verrà utilizzata sulla rotta dal Far East all'Europa dove provocheranno nuovi aumenti della capacità nel 2012.

La Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) si è assicurata la proprietà e la gestione di quattro petroliere VLCC e di due bulkcarrier Capesize avendo rilevato la DK Maritime e la KLDS Maritime dalla fallita Korea Line ad un costo nominale simbolico di 1 dollaro ciascuna. La DSME ha ottenuto l'approvazione del tribunale di Seoul per acquisire il 50% di quota delle due compagnie fondate dalla stessa DSME in joint-venture con la Korea Line all'inizio del 2008, la DK Maritime per le petroliere e la KLDS Maritime per le bulkcarrier. Tutte le navi coinvolte furono costruite dalla DSME che le ha ora rilevate poiché l'amministrazione della Korea Line da parte del tribunale sta interessando i traffici delle navi. Il costo nominale dell'operazione può essere un riflesso dei mercati depressi delle petroliere e delle bulkcarrier oltre che del valore in caduta delle navi in confronto al debito residuo delle compagnie armatoriali. L'investimento iniziale nelle quattro VLCC e due Capesize sarebbe stimato in circa 659 milioni di dollari e l'intero lotto vale ora 467 milioni di dollari. Questo è un aggravio extra per la DSME che deve farsi carico del restante finanziamento sulle navi. La transazione fa parte dell'accordo originario tra i due partner in base al quale se uno dei due fosse finito in amministrazione controllata, l'altro avrebbe acquisito la quota del 50% del partner per un dollaro. La Korea Line è ricorsa alla protezione del tribunale all'inizio del corrente anno, non essendo riuscita a rinegoziare i contratti per la sua flotta noleggiata. Tuttavia, l'accordo comprende due solidi timecharter. Delle quattro VLCC controllate dalla DK Maritime, *Blue Pearl* e *Blue Topaz* entrambe di 319.000 dwt costruite nel 2010, sono noleggiate per cinque anni alla S-Oil e alla Astra Oil Trading, rispettivamente al nolo di 34.000 e 43.000 dollari al giorno. Questi noli sarebbero sufficienti a coprire il finanziamento ed i costi operativi. Le altre due VLCC, *Blue Aquamarine* e *Blue Garnet* sono in costruzione presso i cantieri di Okpo della DSME per completamento entro questo mese, e verranno probabilmente gestite sul mercato spot. Per le Capesize *Lilac* e *Magnolia* di 180.000 dwt costruite entrambe nel 2009, sono in corso trattative di noleggio.

Il finanziamento marittimo da parte delle banche sta affrontando sfide notevoli. Lo sostiene la DnB NOR precisando che queste comprendono mercati dei noli deboli, banche alle prese con problemi finanziari e maggiori costi e tendenze macroeconomiche globali negative. Mentre la recessione del 2008-2009 è stata una crisi finanziaria che ha interessato lo shipping, il 2011 rappresenta una reale crisi marittima. I prossimi due o tre anni saranno molto difficili sia per le portarinfuse secche che per le petroliere sebbene esistano opportunità dinamiche nel settore dei carichi secchi. Questo renderà le banche più riluttanti a finanziare le navi in questo periodo. Il costo dei finanziamenti rimarrà elevato ma il fatto positivo è che i finanziatori tengono conto del rischio, per cui armatori di buona reputazione e banche solide possono contenere i costi per il progetto giusto. Le banche sono

sempre meno disposte a finanziare navi vecchie, in particolare quelle di oltre 15 anni. Il consiglio della DnB NOR per gli armatori è di rimanere fedeli ai loro modelli di business, mantenersi in contatto con i diversi finanziatori per poter contare su fondi quando ne avranno necessità, intrattenere buone relazioni con i cantieri costruttori nel caso vi sia necessità di modificare o cancellare ordinativi e mantenere una amministrazione societaria di qualità elevata e la trasparenza con i finanziatori.

Un'altra OBO di successo della Frontline di John Fredriksen potrebbe essere avviata alla demolizione, la *Front Striver* costruita nel 1992 di 169.000 dwt che era noleggiata alla Swiss Marine. Fa parte di una serie di OBO che per molti anni sono state una fonte costante di reddito, gestite unicamente nei mercati dei carichi secchi su contratti a lungo termine. Nel secondo trimestre dell'anno, le navi che hanno ora circa 20 anni di età, realizzavano in media profitti di 31.200 dollari al giorno, molto più di quello che l'armatore norvegese ha ricavato dalla sua flotta di Suezmax e VLCC. Ma tutte le OBO stanno terminando i loro lucrosi contratti. In aprile, la *Front Leader* (costruita nel 1991), la prima nave a completare il contratto, è stata venduta ai cinesi della Sea Star Shipping per 12,75 milioni di dollari, un valore superiore a quello della demolizione. La *Front Breaker* (del 1991) è stata venduta in maggio ai demolitori per un valore di 11,7 milioni di dollari. La *Front Striver* potrebbe ottenere lo stesso prezzo dalla demolizione, ma non si esclude che un acquirente, probabilmente cinese, possa vedere un futuro di attività per la nave.