



Genova, 24 Ottobre 2011

No. 1497

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 42 (17/21 Ottobre 2011)

CISTERNE

Le **VLCC** sono finalmente riuscite a recuperare qualche punto per i viaggi dal Medio Oriente all'Asia attestandosi a Ws 50 circa, che secondo i calcoli del Baltic Exchange equivale a meno 2.155 dollari al giorno, ma nuovi importanti aumenti nella prossima settimana sono poco probabili. Il deciso miglioramento delle Suezmax nel mercato dell'Atlantico si è esteso anche alle VLCC, ma il recupero dei noli sui mercati spot ha prodotto benefici anche nei mercati cartacei dove contratti sono stati trattati a Ws 50,5 per novembre e Ws 52 per dicembre. Tuttavia, nonostante la maggiore fiducia, la risalita dei noli continua ad essere ostacolata dal surplus di navi in Medio Oriente con almeno 63 VLCC disponibili per impiego nelle prossime tre settimane. In Atlantico, nonostante un calo di attività, i noli sono rimasti stabili. La ripresa del mercato del Mar Nero-Mediterraneo che ha fatto salire i profitti delle **Suezmax** ad oltre 60.000 dollari al giorno, è destinato ad esaurirsi poiché i noleggiatori hanno iniziato a fissare per date di metà novembre in cui più navi sono disponibili. I ritardi per il transito del Bosforo si sono ridotti leggermente ed è difficile che i noli precedenti possano essere mantenuti, tuttavia guardando avanti questo mercato può riservare nuovi sviluppi, con l'approssimarsi dell'inverno e la probabilità di cattivo tempo nella regione. Nella settimana, i noli per i viaggi dal Mar Nero hanno chiuso a Ws 143 o 56.283 dollari al giorno. Le Suezmax che scaricano in Nord Europa o Mediterraneo occidentale probabilmente ritorneranno in Mar Nero, mentre quelle che scaricano negli Stati Uniti e Sud America si riposizioneranno nei più vicini mercati dell'Africa occidentale. Da quest'area per il Golfo americano le Suezmax sono state fissate a Ws 86,7 o 18.617 dollari al giorno, in confronto a Ws 104 e 30.600 dollari al giorno di due settimane fa. Le **Aframax** hanno preferito rimanere in Mare del Nord questa settimana piuttosto che zavorrare verso il Mediterraneo dove l'eccezionale balzo dei noli si sta esaurendo. La decisione è dovuta al fatto che le Aframax hanno visto i profitti raggiungere 20.412 dollari al giorno, più del doppio dei costi operativi di circa 8.500 dollari al giorno. Per i viaggi in Mediterraneo, le Aframax hanno realizzato un utile di 26.496 dollari al giorno, in confronto a 46.540 dollari della settimana scorsa. Le **Product Tanker pulite** hanno potuto contare su una buona attività in Continente, pur in presenza di un'ampia disponibilità di navi. Le Medium Range fissate per gli Stati Uniti hanno visto i noli perdere 12,5 punti a Ws 140. Le Large Range 1 sono state fissate in Atlantico praticamente agli stessi noli precedenti, intorno a Ws 110-112,5. I carichi dai Caraibi per la costa atlantica e il Golfo americano hanno mantenuto noli invariati di Ws 152,5 base 38.000 tonnellate. Carichi di ritorno vengono fissati intorno a Ws 125 per 38.000 tonnellate e Ws 90 per 60.000 tonn. Ad est di Suez, gli armatori di Large Range 1 hanno ottenuto noli inferiori rispetto alle precedenti settimane, per il costante aumento delle navi presenti nell'area mediorientale, intorno a Ws 110 per i viaggi Medio Oriente/Giappone con 55.000 tonnellate. Le Large Range 2 per gli stessi viaggi non hanno superato Ws 115 per 75.000 tonn. di carico. Le Large Range 1 fissate dal Golfo mediorientale per UK Cont. hanno ottenuto noli intorno a 1,75 milioni di dollari lumpsum.

ALTRE NOTIZIE

I cantieri navali sudcoreani si sono aggiudicati il 50% dei 4,9 milioni di tonnellate lorde di ordinativi globali nel terzo trimestre dell'anno. Questo ha permesso alla nazione asiatica di mantenere la sua posizione di primo Paese costruttore navale sottratta alla Cina a inizio d'anno. Gli ordinativi ricevuti dalla Cina sono stati

notevolmente più bassi e precisamente 1,4 milioni di tonnellate lorde o il 28% del totale nel periodo. I cantieri giapponesi hanno ricevuto nuovi ordini di costruzione per 520.000 tonnellate lorde, solo il 10% del totale. La conferma di un ordinativo alla Daewoo da parte del gruppo armatoriale svedese Stena Bulk per due metaniere da 170.000 metri cubi ed un valore di 400 milioni di dollari, è stata accolta con particolare soddisfazione poiché i cantieri sudcoreani vantano la quota maggiore di ordinativi di valore elevato, tra cui le metaniere e alcune grandi portacontainer molto ricercate. Infatti, nel terzo trimestre, i cantieri sudcoreani hanno ottenuto tutti i 18 ordinativi di metaniere assegnati nel periodo e cinque su sette delle grandi portacontainer superiori a 8.000 teu unitari, oltre a tre dei cinque contratti di costruzione per piattaforme da perforazione assegnati nello stesso periodo. I cantieri cinesi stanno lentamente sviluppando la loro competenza nelle metaniere, ma la Corea del Sud e il Giappone sono ancora leader mondiali nella costruzione di queste navi complesse.

La recente forte ripresa del mercato delle Capesize può essere un falso segnale che il peggio è passato e la situazione è in miglioramento. Questo si basa su fattori a breve termine, ma si stanno rafforzando i segnali che l'economia cinese sta decelerando per il passaggio al consumo di risorse interne e minore affidamento sulle importazioni. Le importazioni cinesi di minerale di ferro sono indubbiamente aumentate negli ultimi mesi, in parte perché le imprese siderurgiche cinesi hanno approfittato della recente riduzione dei prezzi, piuttosto che per una significativa ripresa della produzione di acciaio. Lo stesso vale per il rapido aumento delle importazioni cinesi di carbone. Dati preliminari per settembre indicano una minore crescita delle importazioni, mentre una caduta dei prezzi dell'acciaio in Cina suggerisce un rallentamento che correggerà il recente aumento delle importazioni di minerale di ferro. Tuttavia, nel medio-lungo termine, gli investimenti in atto da parte della Cina in progetti minerari all'estero dovrebbe generare traffico di minerale di ferro in importazione. Secondo gli ultimi rilievi della World Steel Association, la domanda mondiale di acciaio prosegue nella sua ripresa, nonostante gli sviluppi negativi dell'economia globale, ma la crescita sta rallentando. Sempre secondo la WSA, l'utilizzo di acciaio in Cina aumenterà quest'anno del 7,5% a 643,2 milioni di tonnellate, in leggero calo dall'8,5% di crescita del 2010 e con una previsione del 6% per il 2012. Nel 2010, la Cina ha raggiunto una espansione economica del 10,4% ma nel corrente anno sarà più vicina al 9%, per effetto degli sforzi del governo cinese per il contenimento dell'inflazione e della domanda attenuata da parte dei consumatori occidentali.

I prezzi del minerale di ferro sono scesi ai minimi di un anno, pari a 142,60 dollari per tonnellata per il grado Fe 62% importato al porto cinese di Tianjin. Si tratta del prezzo più basso dall'ottobre 2010 e dai 180 dollari per tonnellata di inizio settembre 2011. I prezzi bassi spesso inducono i trader ad acquistare materie prime, ma fanno temere che la domanda di trasporto del minerale possa subire una contrazione. Il settore delle Capesize ha avuto negli ultimi mesi una performance

superiore alle aspettative del mercato e un ulteriore stimolo per la ripresa in atto dipenderà dalla politica di importazione cinese di minerale sul breve termine. Un brusco calo dei prezzi internazionali del minerale di ferro nelle ultime settimane ha reso l'*arbitrage* di prezzo molto attraente per gli acquirenti cinesi dato che i prezzi spot sono ora inferiori a quelli trimestrali di contratto. Tuttavia, vi sono preoccupazioni per la brusca correzione dei prezzi dell'acciaio in Cina, per il potenziale rallentamento della domanda nel prossimo trimestre che potrebbe indebolire il mercato delle Capesize sul medio termine.

Un altro segnale del rallentamento della crescita cinese è la diminuzione del 12% in settembre delle importazioni di greggio su base annua, scese al di sotto di 100 milioni di tonnellate. In media, le importazioni di greggio sono state di circa 5 milioni di barili al giorno. Il Paese asiatico ha anche importato l'1,1% in meno di prodotti petroliferi rispetto a un anno fa. Nel terzo trimestre dell'anno le importazioni di greggio della Cina sono state solo dell'1,2% maggiori su base annua. Questo indica un costante rallentamento della crescita, dopo un incremento del 9,4% nel primo trimestre e del 3,3% nel secondo trimestre. Anche il consumo di prodotti petroliferi è cresciuto più lentamente pari al 3,2% a conferma di una minore vendita di automobili e di una domanda inferiore in altri settori. Queste tendenze hanno contribuito a ridurre il controverso surplus commerciale della Cina del 12,4% in settembre a 14,5 miliardi di dollari. Ciò nonostante, sia le esportazioni che le importazioni sono aumentate, rispettivamente del 17% e del 21%, ma questi tassi di crescita sono inferiori rispetto alla prima parte dell'anno. Il surplus commerciale è sceso del 10,6% a 107 miliardi di dollari, indicando l'orientamento verso scambi commerciali internazionali più equilibrati. Secondo il governo cinese, il rallentamento della domanda nelle economie occidentali è compensato da una domanda di esportazione in rapida crescita nelle economie emergenti.

La crisi in atto dei trasporti marittimi è diversa da ogni altra precedente poiché coinvolge le compagnie pubbliche che potrebbero avere serie implicazioni per la loro futura ripresa e la capacità di reperire nuovi investimenti. Si calcola che le compagnie quotate in borsa hanno perso circa 30-35 miliardi di dollari di valore dal picco toccato a fine 2007 e inizio 2008. Ma questo è il primo importante crollo marittimo che è avvenuto sotto lo sguardo dei mercati pubblici. In passato era in gran parte un avvenimento privato e le compagnie sparivano con discrezione. Ma vi sono ora varie compagnie quotate in serio pericolo e questo potrebbe avere conseguenze per gli investimenti futuri. Erano circa 45 le compagnie pubbliche che inizialmente videro i profitti impennarsi unitamente al valore societario. Pagavano grossi dividendi, spesso soprattutto ai loro armatori di famiglia. Questo non fu necessariamente un problema ma creò euforia tra gli investitori. Il recente massiccio crollo degli utili e dei valori societari ha smorzato la fiducia degli investitori e lo shipping dovrà lottare per vari anni per riguadagnare quella fiducia e ottenere nuovi investimenti. E' un periodo critico per l'industria armatoriale

globale che vede la più grande espansione della storia. Vi sono sempre troppe voci ottimistiche in confronto alla realtà, ma i trasporti via mare saranno sempre richiesti e vi saranno nuove opportunità, ma non si dovrebbe fare affidamento sulla Cina per il salvataggio. In effetti, la politica della Cina di promuovere le sue industrie della costruzione navale e dei trasporti renderà le cose peggiori per l'industria armatoriale internazionale.

Gli accordi di libero scambio conclusi dagli Stati Uniti con Colombia, Corea del Sud e Panama rappresentano un importante segnale di speranza nei timori diffusi sull'impatto negativo che il rallentamento dell'economia statunitense può generare sui commerci mondiali. Il Presidente Obama ha dichiarato che questi accordi contribuiranno a far raggiungere l'obiettivo di raddoppiare le esportazioni americane. L'OCSE ha accolto favorevolmente i nuovi trattati e mai come ora l'apertura di mercati è stata così importante. Il voto del Congresso ha mandato un forte segnale ai mercati in tensione nel mondo che gli Stati Uniti e i suoi partner sono impegnati nei mercati aperti e nell'abbattimento delle barriere agli scambi e gli investimenti. Questo dovrebbe far aumentare la fiducia, gli investimenti e l'occupazione.

Il settore offshore appare relativamente solido in confronto ai mercati marittimi in difficoltà nel corrente anno, con forti investimenti in piattaforme e altri tipi di navi per la ricerca offshore, in particolare in mercati in espansione come il Brasile. Nei primi nove mesi dell'anno, i finanziamenti da parte di consorzi di finanziatori hanno raggiunto 15,8 miliardi di dollari, con ai primi posti le due banche Nordic Nordea e DnB NOR, seguite dalle banche olandesi ABN AMRO e ING. Tra i recenti grandi finanziamenti, figura quello per un miliardo di dollari alla olandese SBM Offshore e per 952 milioni di dollari alla norvegese Songa Offshore. Tuttavia, non tutto nel settore offshore è rose e fiori, l'operatore di FPSO Sevan Marine ha evitato per poco la bancarotta e ora sembra prossimo a firmare un accordo con la Teekay per una iniezione di capitale contro una quota di partecipazione. I problemi della Sevan evidenziano il rischio in questa attività ad alto impiego di capitale se uno sfasamento porta a potenziali crisi di liquidità. La compagnia brasiliana Petrobras ha recentemente indetto una gara per 21 piattaforme di nuova costruzione che l'operatore brasiliano prenderà a noleggio. Le piattaforme semi-sommergibili, che possono operare in acque ultra-profonde, costeranno circa 800 milioni di dollari ciascuna per un valore complessivo dell'intera gara di circa 16,8 miliardi di dollari.

I tre principali gruppi minerari australiani, BHP Billiton, Rio Tinto e Fortescue, hanno raggiunto complessivamente una produzione di 122,9 milioni di tonnellate di minerale di ferro nel terzo trimestre dell'anno, il 25% in più rispetto ai primi tre mesi del 2011 quando la produzione delle tre compagnie scese a 98,6 milioni di tonnellate a causa delle severe inondazioni che colpirono le zone minerarie dell'Australia. Gli armatori di bulkcarrier, in particolare di Capesize, sperano che

maggiori volumi riguarderanno anche il quarto trimestre dell'anno e il 2012, per contribuire ad assorbire la flotta in rapida espansione. Nello stesso tempo, tuttavia, anche la produzione interna della Cina, principale importatore e consumatore di minerale di ferro, è in aumento. La produzione cinese di minerale è a livelli elevati e mette sotto pressione i prezzi globali del minerale di ferro, in settembre è stata di 127,5 milioni di tonnellate. Insieme ai volumi prodotti in giugno, luglio e agosto, in un periodo di quattro mesi i volumi della produzione interna cinese di minerale hanno raggiunto 496 milioni di tonnellate, il 35% in più rispetto a 367,1 milioni di tonnellate prodotti nei precedenti quattro mesi.

Il nuovo oleodotto che attraverserà il Myanmar per sboccare in Cina permetterà alla nazione asiatica di importare greggio senza la necessità di far transitare i carichi attraverso lo Stretto di Malacca. Questo potrebbe far diminuire le tonnellate-miglia sulla rotta di riferimento delle VLCC dal Medio Oriente all'Asia, ma complessivamente sarà di beneficio per il mercato delle petroliere. L'oleodotto, in costruzione dall'agosto scorso, avrà una lunghezza di 771 km e una capacità di stoccaggio di 600.000 metri cubi. Il suo completamento è previsto per la metà del 2013 e la capacità iniziale sarà di circa 240.000 barili al giorno. Sulla base di questo volume, ed evitando la navigazione nello Stretto di Malacca nei viaggi dal Medio Oriente all'Asia, le distanze potrebbero essere ridotte del 40% circa. Il vantaggio per la China National Petroleum Corp. è chiaro: trovare un'alternativa più breve verso la Cina centrale alimentando due raffinerie localizzate a Chongqing nella Provincia di Sichuan e a Kunming nella provincia dello Yunnan. Il nuovo oleodotto consentirà una diversità di rifornimento assicurando una rotta aggiuntiva per soddisfare la domanda cinese. E' difficile valutare l'impatto sulle tonnellate-miglia delle VLCC, ma lo sviluppo delle raffinerie nelle province interne della Cina potrebbe dare ulteriore supporto al mercato delle petroliere. E' improbabile tuttavia che verrà limitata l'espansione delle raffinerie costiere esistenti a favore di quelle interne. Gli oleodotti di solito rappresentano una minaccia per il mercato delle petroliere, ma forse questa innovazione può essere considerata come un supporto ulteriore mentre la Cina si muove per assicurarsi i suoi fabbisogni a lungo termine e sviluppare le regioni interne del Paese.