



Genova, 31 Ottobre 2011

No. 1498

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 43 (24/28 Ottobre 2011)

CISTERNE

Le VLCC fissate dal Medio Oriente per i mercati asiatici hanno registrato i profitti più alti degli ultimi quattro mesi, marginalmente superiori ai costi operativi, per effetto di una lista di navi più equilibrata. Su queste rotte, le VLCC hanno raggiunto noli di Ws 55 che equivalgono a 11.000-12.000 dollari al giorno base timecharter e anche di più se le navi viaggiano a velocità ridotta. Ci si chiede però se gli armatori potranno continuare a richiedere noli più alti o se i noleggiatori decideranno di rallentare l'attività mettendo un freno alle richieste degli armatori. Almeno 40 VLCC sono state fissate per caricare nei primi 10 giorni di novembre in Medio Oriente, in confronto a 25 nello stesso periodo di ottobre, ma se relet asiatici comparissero in mercato, il miglioramento dei noli potrebbe presto essere eroso. E' improbabile tuttavia che si ripeta il forte aumento registrato esattamente 12 mesi fa, quando a fine ottobre i noleggiatori fecero arrivare in mercato tutti in una volta i carichi per novembre permettendo agli armatori di raddoppiare nel giro di una settimana i noli Worldscale e aumentare i profitti di 10 volte a oltre 40.000 dollari al giorno. In confronto allo scorso anno, la flotta globale è aumentata del 6% a 570 unità e i noli stanno migliorando da una base più bassa. Scarsa attività in West Africa mentre in mercati minori, come quello del Nord Europa, alcuni fissati da UK Cont. a Singapore sono stati conclusi al nolo lumpsum di 3,5 milioni di dollari. Le **Suezmax** potrebbero registrare una minore attività di noleggio dal Mar Nero al Mediterraneo e, di conseguenza, un ulteriore slittamento dei noli che hanno chiuso la settimana intorno a Ws 100 pari a 24.290 dollari al giorno, da un massimo di 60.000 dollari nella settimana precedente. Molte navi sono in attesa di impiego, ma i carichi da Novorossiysk sono in calo, anche perché molto greggio russo viene dirottato verso il Baltico al porto di Primorsk. Per i viaggi inter-Med. le Suezmax hanno ottenuto noli di circa Ws 87,5. I noli dal West Africa dovrebbero mantenersi ai livelli correnti di circa Ws 78,5 per le destinazioni americane, o 12.979 dollari al giorno, da 30.000 dollari di tre settimane fa. Sembra conclusa la ripresa delle **Aframax** in Mare del Nord e nel Baltico, che la settimana scorsa aveva portato i profitti degli armatori ai livelli più alti da sei mesi. I noli per i viaggi Sullom Voe/Wilhelmshaven sono infatti scesi da Ws 130 equivalente a 25.000 dollari al giorno a Ws 117 o 17.600 dollari al giorno. Nel Baltico i noli da Primorsk per il Continente sono passati da Ws 122 e 31.800 dollari al giorno a Ws 98 e 15.800 dollari al giorno. In Mediterraneo, i viaggi da Ceyhan a Lavera, che la settimana scorsa erano attestati a Ws 149 o 28.742 dollari al giorno, sono ora tornati a Ws 104 pari a circa 7.000 dollari al giorno. Il considerevole recupero di due settimane fa è dovuto alla previsione che la Libia avrebbe ripreso ad esportare greggio ed all'approssimarsi della stagione invernale, in aggiunta ai ritardi per il cattivo tempo nel Bosforo, tuttavia sembra escluso che possa ripetersi. Per le **Product Tanker pulite**, il mercato occidentale è in ripresa con fissati di Medium Range a Ws 180 dal Nord Europa alla costa atlantica americana e, se non arriveranno troppe navi in zavorra, il miglioramento potrebbe proseguire. Le Large Range 1 hanno mantenuto noli stabili a Ws 115 per i viaggi dal Baltico agli Stati Uniti con 60.000 tonn. Attività in aumento per i viaggi di ritorno da Golfo americano a UK Cont. Med. a noli di Ws 140 per 38.000 tonn., e dai Caraibi per la costa atlantica americana a Ws 170 per lo stesso quantitativo. I noli per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone si sono stabilizzati a circa Ws 110 per le LR1 con 55.000 tonn., lo stesso nolo ottenuto dalle LR2 per questi viaggi con 75.000 tonn. Per i viaggi con jet-fuel dal Medio Oriente a UK Cont., le LR1 sono state fissate a 1,725 milioni di dollari lumpsum con la previsione di una possibile risalita a 1,75 milioni di dollari.

CARICO SECCO

Per le **Capesize** la settimana non riporta rate in positivo anche se alcuni fattori come il prezzo del minerale calato, la congestione nei porti e il bunker sempre alto hanno contribuito a mantenere i noli abbastanza stabili nonostante la diminuzione degli stem. Il BCI è ora a 3274 mentre la rata media TC scende a 28214 USD. In Pacifico il RV è sceso sui 24000 USD e il trip back è sui 6000 USD. In Atlantico il Tubarao Quingdao ottiene 28 USD mentre il RV, anche per via della scarsità di navi a disposizione riporta fissati vicino ai 34000 USD. In Atlantico per le **Panamax** la settimana inizia in modo abbastanza tranquillo, il Med rimane debole nonostante i carichi di grano da Mar Nero e di bauxite da Wafrica come rimangono stabili le rate in Continente. Il Transatlantic RV è sui 17500 USD mentre per Usg Med si vedono 30000 USD. Il bacino Pacifico vede un buon inizio con stem da Nord e Sud Cina sotto pressione e la stabilità dei noli convince parecchi Armatori nel restare in zona senza zavorrare in Sud America. Per le **Supramax** le rate in Pacifico rimangono stabili e continua l'interesse per periodo breve da parte dei Noleggiatori. Il NOPAC è sempre vicino ai 14000 USD mentre per tornare in Med/Cont. si vedono 8800/9000 USD. L'Indonesia continua a contribuire con una certa attività e si riscontra un movimento maggiore anche dalla costa orientale dell'India; anche i fertilizzanti dal Nord della Cina per l'India hanno attratto alcuni Armatori verso questa destinazione. In Atlantico dal Golfo i numeri rimangono stabili sopra i 30000 USD e per viaggi brevi inter US si vedono comunque alti venti mentre per i carichi di grano da Sud America per Far East si è sopra i 35000 USD. Dal Continente per Far East, per via della diminuzione di stem, i noli sono sui 25/26000 USD questa settimana.

ALTRE NOTIZIE

Un numero crescente di VLCC potrebbero essere costrette ad uscire dai traffici nei mercati dell'Atlantico e degli Stati Uniti come risultato della rapida espansione della flotta delle petroliere Suezmax. La concorrenza tra i due segmenti più grandi potrebbe modificare i modelli di traffico delle VLCC relegandole al mercato spot del Medio Oriente già in difficoltà per il surplus di capacità. Le VLCC sono sempre più impegnate a soddisfare i mercati asiatici del Pacifico mentre si espande il flusso di traffico dal bacino atlantico all'Asia. Gli aggiustamenti dei flussi di traffico che ne seguono creano una strozzatura poiché le VLCC che scaricano nei mercati asiatici del Pacifico devono zavorrare direttamente verso il Golfo Arabo o procedere verso altre aree di caricazione riducendo la loro flessibilità. Inoltre, persino le VLCC che zavorrano direttamente verso i mercati del bacino Atlantico, dopo aver scaricato nel Pacifico asiatico, spesso compaiono anche nelle position list del Golfo Arabo, inflazionando le presenze già numerose nell'area e facendo aumentare il potere di leva dei noleggiatori sulla struttura dei noli. Gli analisti si aspettano che la crescente presenza di Suezmax continuerà a sottrarre quote di mercato alle VLCC mentre il 2012 si annuncia come un nuovo anno di picco per la crescita delle flotte in entrambi i settori.

Il protratto slittamento dei valori delle navi da carico secco si è arrestato per la prima volta in oltre un anno e il Baltic Exchange ha riportato prezzi stabili per tutti i tipi di navi da carico secco per la prima volta dal luglio 2010, ma gli osservatori dubitano che i nuovi valori resisteranno. Il valore medio di una Capesize di cinque

anni di 172.000 dwt è migliorato nell'ultima settimana, secondo il Baltic, a 37,5 milioni di dollari in confronto a 37,4 milioni nella settimana precedente. Le Panamax da 72.000 dwt della stessa età hanno visto aumentare il loro valore per la prima volta da mesi di 500.000 dollari a 27,1 milioni di dollari. Solo le Supramax hanno registrato un calo, seppure trascurabile di 1.000 dollari a 25,13 milioni di dollari. Il plateau ora raggiunto mette fine ad uno slittamento ininterrotto dei valori che durava da oltre un anno per le Capesize e le Panamax. Il rafforzamento dei prezzi dell'usato ha luogo circa tre mesi dopo la ripresa dei noli delle Capesize che ha dato sollievo all'intero mercato dei carichi secchi. I noli medi timecharter per le navi nella classe più grande riportati dal Baltic Exchange sono più che triplicati da allora, raggiungendo nella settimana 31.412 dollari al giorno, da un minimo di 9.289 dollari di inizio agosto. Anche le altre classi di navi hanno registrato aumenti dei noli, sebbene non così sensibili come per le Capesize, ma anche l'arresto del declino dei valori è più pronunciato per queste navi.

I prezzi di costruzione delle navi unitamente ai volumi delle nuove costruzioni continuano a diminuire. In particolare, i costruttori cinesi riducono i prezzi poiché molti cantieri hanno difficoltà a riempire gli spazi in particolare per il 2013. I prezzi di riferimento delle bulkcarrier proseguono nel loro declino e in settembre si è avuta la perdita maggiore su base mensile di 1,25 milioni di dollari. La stessa tendenza si osserva nel settore delle petroliere dove i prezzi di riferimento di VLCC, Suezmax ed Aframax sono tutti diminuiti di almeno 1 milione di dollari su base mensile. Il prezzo corrente di una VLCC è ora di 100 milioni di dollari, come stabilito recentemente per tre nuove costruzioni presso i cantieri sudcoreani Hyundai per consegna 2013, ma difficilmente scenderà al di sotto di 100 milioni di dollari. Il calo maggiore dell'orderbook globale dall'inizio dell'anno è stato osservato per le petroliere Panamax scese del 40% in termini numerici dalla fine del 2010. Per tutti i tipi di navi, le consegne hanno superato i nuovi ordinativi del 24% dall'inizio del corrente anno, contribuendo ad un declino dell'orderbook a 6.568 navi per 404,5 milioni dwt alla fine di settembre. Ma mentre l'orderbook delle bulkcarrier è sceso del 21%, quello delle navi specializzate è cresciuto dell'8% a 75 milioni dwt. Questo è dovuto principalmente ai contratti per grandi portacontainer, come pure per metaniere e navi offshore. Un totale di 211 portacontainer sono state ordinate ai cantieri nei primi nove mesi dell'anno, un aumento su base annua del 125% rispetto al 2010. Negli ultimi mesi, comunque, gli ordinativi di portacontainer sono rallentati e solo 2,1 milioni dwt risultano ordinati nel terzo trimestre, in confronto a 6,2 milioni dwt nel primo e 9,9 milioni dwt nel secondo trimestre. Sono 63 per 2,2 milioni dwt le navi di ogni tipo ordinate in settembre che portano il totale per il 2011 a 932 navi e 53,5 milioni dwt, ma il livello degli ordinativi assegnati complessivamente nel terzo trimestre è inferiore del 49% come numero e del 60% come deadweight in confronto al precedente trimestre.

E' improbabile che i prezzi delle nuove costruzioni Product Tanker subiscano riduzioni come per gli altri tipi di navi, poiché sono meno di 10 i cantieri asiatici

che possono costruire navi di qualità. Sicuramente, anche questi cantieri sono sotto pressione poiché gli ordinativi sono ridotti, ma d'altra parte questo settore è un mercato molto specializzato per cui sono in una posizione più forte dei 25-30 cantieri che possono costruire bulkcarrier. Si stima che il prezzo medio di costruzione per una Medium Range da 51.000 dwt sia di 35,5 milioni di dollari, in linea con i prezzi a fine 2009 e 2010. Il vantaggio di ordinare nuove costruzioni in questo momento, piuttosto che cercare vendite forzate sul mercato dell'usato, è che le nuove unità verrebbero consegnate nel 2013 o anche oltre, quando è previsto che la ripresa sarà già avviata. Inoltre, queste nuove unità sarebbero dotate di tecnologie che le renderebbero estremamente efficienti sui consumi di carburante, un vantaggio per la crescente difficoltà rappresentata dagli alti prezzi del bunker.

I traffici di ritorno con gasolio dagli Stati Uniti all'Europa sono in aumento, mentre i tradizionali e più consistenti traffici di benzina dall'Europa agli Stati Uniti sono in calo e questo fa sì che i noli sulle due rotte siano più o meno in linea. I dati di mercato confermano l'aumento dei traffici di ritorno poiché il gasolio in eccedenza viene fornito dagli Stati Uniti all'Europa. Circa 206 Product Tanker hanno scaricato su base spot carichi in Nord Europa nel 2010, ma risultano salite a 254 dall'inizio del corrente anno sino ad ora, con nuovi aumenti attesi prima della fine dell'anno. Gli Stati Uniti stanno esportando grandi quantitativi di distillati medi che scarseggiano in Europa. In passato, questo dipendeva più da fenomeni di *arbitrage*, ma ora sembra trattarsi di una rotta consolidata. L'Europa è stata a corto di gasolio per la maggior parte dell'ultimo decennio e potrebbe aumentare le importazioni nette da circa 1,1 milioni di barili al giorno nel 2010 a 1,4 milioni b/g nel 2016.

Il gigante minerario brasiliano Vale prevede che i prezzi globali del minerale di ferro rimarranno sostenuti poiché i mercati emergenti continuano a richiedere volumi elevati della materia prima per la costruzione di infrastrutture, nonostante i prezzi diminuiti di un terzo negli ultimi due mesi e le incertezze per il mercato siderurgico cinese. Sebbene le vendite di Vale ai mercati asiatici siano migliorate rispetto al primo e secondo trimestre, i 48,1 milioni di tonnellate veduti tra luglio e settembre si confrontano con i 51,1 milioni di tonnellate riportati nello stesso periodo del 2010 rispecchiando una tendenza complessiva globale che ha visto un totale di 78 milioni di tonnellate vendute da Vale. Le previsioni della compagnia mineraria brasiliana sono per prezzi elevati per un lungo periodo poiché il mercato globale del minerale probabilmente continuerà a mostrare fondamentali forti, derivanti dallo sviluppo economico e dalle trasformazioni strutturali delle economie nei mercati emergenti e le limitazioni alla crescita delle forniture. Nel complesso, Vale è piuttosto ottimista per l'economia globale con la previsione di un periodo prolungato di crescita lenta, piuttosto che di recessione, nelle nazioni sviluppate. Secondo Vale, il declino dei prezzi è il risultato di due fattori principali: maggiori disponibilità di minerale da Brasile e Australia, in aggiunta alla fine della stagione dei monsoni che ha fatto aumentare le esportazioni in India, ma anche i cambiamenti della politica creditizia cinese sui trader che operano nel mercato spot

a cui non è più permesso di usare gli stock di minerale come garanzia per il credito bancario.

L’Africa occidentale è attualmente uno dei mercati emergenti che attira molta attenzione nel ristagno della crescita in molte delle economie più mature, mentre i tradizionali modelli di scambio vengono sostituiti da altri. L’Europa, che un decennio fa era al primo posto negli scambi con quest’area di mercato, è stata sostituita dalla Cina che è diventata il partner dominante. In Nigeria, la maggiore economia della regione, la Cina rappresenta il 41% di tutti i carichi a container in arrivo, al secondo posto l’India con l’8% seguita dagli Stati Uniti con il 6% e dalla Corea del Sud con il 5% di quota delle importazioni nigeriane in container. Stranamente, tuttavia, le grandi compagnie di linea a container cinesi hanno avuto un impatto scarso nel mercato, con le principali linee europee come Maersk e CMA CGM che occupano la quota maggiore dei traffici. Entrambe queste compagnie hanno una presenza da lunga data in Africa, e le tariffe di trasporto sono state meno volatili che su altre rotte, pur avendo sperimentato alti e bassi negli ultimi anni. Questo non ha scoraggiato la Maersk Line, operatore della più grande flotta di portacontainer del mondo, a puntare sull’Africa occidentale come una delle regioni chiave del futuro. Questo impegno è confermato da un investimento di 2,5 miliardi di dollari in navi appositamente costruite per i traffici con la regione, i cui porti hanno bassi pescaggi, denominate “Wafmax” della capacità di circa 4.500 teu.

Nel mercato della demolizione navale prevale un diffuso senso di incertezza con un certo numero di vendite a prezzi inferiori ai 500 dollari per tdl. Vi sono voci di disordini in località chiave del subcontinente indiano con i demolitori non più disposti a ripetere i prezzi pagati recentemente agli intermediari cash. Vi sono voci di rinegoziazioni dei prezzi pattuiti per effetto dell’indebolimento dei mercati locali dell’acciaio e di fluttuazioni valutarie che smorzano l’interesse dei demolitori. Si è giunti ad un punto in cui gli acquirenti cash non sono in grado di attrarre un serio interesse da parte dei demolitori che sembrano astenersi dall’offrire fin tanto che non vedono miglioramenti delle percezioni locali. Le navi oggetto di rinegoziazioni all’arrivo ai siti di demolizione e i numerosi acquirenti che si ritirano dagli impegni già presi, rendono il mercato depresso. I demolitori del Bangladesh sono sempre in attesa di conoscere se sarà loro consentito di continuare a demolire le navi sulla spiaggia. Una udienza del tribunale in programma per la settimana scorsa, è stata spostata a questa settimana e il mercato è chiuso in attesa delle decisioni. I demolitori pachistani che nelle ultime settimane si erano buttati in mercato con acquisti occasionali a prezzi elevati, sono al momento inattivi. Le festività di Diwali che iniziano questa settimana rendono improbabile il ripristino della stabilità su questi mercati prima della conclusione del periodo festivo. Non si riportano vendite significative in Far East dove i prezzi rimangono intorno a 450 dollari per tdl, tuttavia, la similarità di prezzo tra la Cina e il subcontinente indiano potrebbe far aumentare l’attività da parte dei cantieri di demolizione asiatici nelle prossime settimane.

Il porto di Shanghai ha consolidato nel corrente anno la sua posizione di porto container più attivo del mondo, dopo aver sottratto il primato a Singapore nel corso del 2010. Il cambio di posizione non ha destato sorpresa per gli osservatori che avevano previsto per vari anni che prima o poi il maggiore porto cinese sarebbe diventato il più grande del mondo. La sua ascesa è destinata a continuare sulla base della politica cinese orientata a spostare gli investimenti dalle aree costiere ad alto costo verso le città dell'interno e si basa sul fatto che il fiume Yangtze è destinato a diventare la maggiore arteria di trasporto del Paese asiatico, con Shanghai, e in particolare il suo terminal container offshore di Yangshan, il punto in cui le merci vengono trasportate sulle portacontainer in alto mare. La crescita futura dipenderà da quanto questi nuovi centri manifatturieri lungo lo Yangtze si integreranno nella catena globale dell'offerta e Shanghai International Port Group sarà il perno nel settore dopo aver affermato la sua strategia di costruire impianti per container in ciascuna principale area di produzione lungo il fiume. Alla fine dello scorso anno, SIPG ha completato la fase sei del terminal Waigaoqiao di Shanghai aggiungendo altri 2,1 milioni di teu alla capacità del porto tramite tre banchine container.