



Genova, 7 Novembre 2011

No. 1499

**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 44 (31-10 / 4-11 2011)

### CISTERNE

Dopo il miglioramento della settimana scorsa, i profitti delle **VLCC** sono ritornati al di sotto dei costi operativi per i viaggi dal Medio Oriente all'Asia. Fissati sono stati conclusi nella settimana intorno a Ws 50 con un equivalente timecharter di circa 6.000 dollari al giorno, contro un costo giornaliero di gestione di circa 10.000-11.500 dollari per una moderna VLCC. I noleggiatori stanno conducendo un gioco psicologico: rallentano l'arrivo in mercato degli stem e riescono in tal modo ad avere la meglio poiché le navi abbondano come sempre. A giudicare dal mercato cartaceo, gli armatori possono aspettarsi pochi miglioramenti nei prossimi mesi. Infatti, gli FFA per novembre sono stati trattati a Ws 49,5 e per dicembre a 50,5. Un aumento dei noli per effetto della maggiore domanda di greggio dall'Asia durante i mesi invernali appare piuttosto improbabile. Il mercato delle **Suezmax** sembra aver trovato una certa stabilità in West Africa, dove i noli per i viaggi verso gli Stati Uniti hanno chiuso la settimana intorno a Ws 78 con un equivalente timecharter di 13.234 dollari al giorno. La prossima settimana sono attesi gli stem per fine novembre con una disponibilità di circa 15-20 milioni di barili di greggio, una buona notizia per le navi disponibili per queste date, in particolare perché non avranno la concorrenza delle VLCC che possono trasportare un volume doppio di carico. Il recente miglioramento del mercato dal Medio Oriente ha infatti impedito che gli armatori di VLCC continuassero a far zavorrare le loro navi verso l'Atlantico. L'unica incognita è se i noleggiatori entreranno in massa in mercato o se faranno arrivare i carichi poco alla volta, nel primo caso gli armatori avrebbero l'opportunità di imporre noli più alti. In Mar Nero-Mediterraneo i ritardi per il transito del Bosforo si sono ridotti a quattro giorni in entrata e tre in uscita e questo fa venir meno la possibilità per gli armatori di imporre noli più alti. Nella settimana, i noli sono scesi a Ws 85 o 12.177 dollari al giorno, in confronto ai 24.300 dollari precedenti. Diversamente dal West Africa, i noli dal Mar Nero hanno un minore potenziale di aumento ma dovrebbero quanto meno rimanere stabili nei prossimi giorni. Gli armatori di petroliere **Aframax** con classe ghiacci stanno posizionando le loro navi in Nord Europa per approfittare di un potenziale aumento dei noli nella stagione dei ghiacci attesa iniziare entro un mese circa. Tuttavia, non vi sono garanzie di un balzo dei noli invernali dato che vi sono state stagioni in cui i ghiacci sono stati scarsi, uno scenario simile sarebbe un duro colpo per gli armatori. Nella settimana, i noli per i viaggi da Primorsk a Wilhelmshaven sono scesi ad un equivalente timecharter di 4.932 dollari al giorno, secondo il Baltic Exchange, da circa 18.632 dollari di una settimana prima a causa dell'accumulo di navi e di un minor numero di carichi disponibili. Anche in Mediterraneo, le Aframax hanno visto svanire i precedenti miglioramenti poiché i ritardi per il transito del Bosforo sono diminuiti, e i profitti sono scesi a 932 dollari al giorno da 7.026 della settimana precedente. Per le **Product Tanker pulite**, la settimana si annunciava positiva per i viaggi dal Nord Europa alla costa atlantica americana, con una serie di carichi per Medium Range ancora da fissare e una aspettativa di nolo da parte degli armatori di Ws 180, ma i noleggiatori hanno rallentato l'attività spingendo i noli al livello di Ws 165. Per le Large Range 1 è in atto un rallentamento con livelli di nolo intorno a Ws 115 base 60.000 tonn. I viaggi di ritorno dal Golfo americano per il Continente, nonostante un alto livello di attività, hanno registrato un leggero indebolimento dei noli scesi a Ws 137,5 per 38.000 tonn., ma i Caraibi per la costa atlantica americana si stanno rafforzando a Ws 177,5 per gli stessi quantitativi. Sulla rotta dal Medio Oriente al Giappone, i noli delle LR1 hanno registrato un ulteriore ribasso scendendo a Ws 107,5 base 55.000 tonn. mentre per le LR2 sono scesi a Ws 105. Le Large Range 1 fissate dal Medio Oriente a UK Cont hanno ottenuto noli di

1,75 milioni di dollari lumpsum. La lista di navi rimane consistente senza segnali di miglioramento in vista.

### CARICO SECCO

In generale la prima settimana di Novembre riporta un trend stabile/negativo per tutte le size e le rotte. Per le **Capesize** in Pacifico le rate riescono a mantenersi stabili per via della richiesta costante da parte delle majors e la poca disponibilità di tonnellaggio, con il RV sui 17500 USD anche se non mancano gli armatori che zavorrano in Sud America. Il BCI è sui 3481 mentre la rata media TC è sui 23374 USD. Nell'altro bacino, il Transatlantic RV è sui 30000 USD/giorno essendo ancora poche le navi disponibili, ma l'arrivo delle ballasters dall'Oriente non potrà mantenere questa situazione invariata. Il fronthaul è sopra i 40000 USD e il backhaul è sui 4000 USD. Per periodo una NB ottiene 17500 USD/giorno per 4/6 mesi. Per le **Panamax** in generale l'attività risulta un po' rallentata. Le navi aperte in Med. hanno più difficoltà nel trovare impiego rispetto a quelle in Continente, solo verso la fine della settimana si nota più movimento. Il Transatlantic RV è al di sotto dei 17000 USD mentre il fronthaul è sui 25000 USD. In Pacifico le posizioni in Sud Cina vedono numeri migliori per via della richiesta costante dall'Indonesia rispetto alle unità aperte nel nord che risultano essere più numerose rispetto agli stem. Il Pacific RV riporta 12/12500 USD e il backhaul è ora sui 4400 USD. Per le **Handy/Supramax** in Pacifico la situazione è ancora più complicata. La diminuzione dell'importazione del minerale da parte della Cina ha avuto un impatto immediato sul mercato per via del numero elevato di navi aperte in bacino. Pochi i carichi pronti soprattutto dal Nord Cina mentre si ha qualche stem in più con date di fine mese ma questo non rasserena particolarmente in quanto le navi in cerca di impiego aumenteranno notevolmente nei prossimi giorni. Si prevedono 140 navi aperte in Far East + 40 navi aperte in WC India.... Per le Supramax il NOPAC è sceso a 9000 USD mentre il Trip back è sui 6600 USD. In Golfo invece, nonostante gli indici mostrino un costante trend negativo, i noli tengono abbastanza per via della disponibilità di business in uscita per le Supramax pagati ancora 30000 USD.

### ALTRE NOTIZIE

I noli delle Capesize sono diminuiti del 20% nell'ultima settimana e si ha notizia di navi partite in zavorra dall'Asia verso l'Atlantico nella speranza di una maggiore offerta di carichi, ma il loro arrivo potrebbe mettere a rischio i noli per i viaggi dal Brasile per la Cina. Molti prevedono che questi noli possano scendere nei prossimi giorni, dopo l'indebolimento iniziato in Pacifico nell'ultima settimana di ottobre. Nel mercato fisico il declino dei prezzi fa seguito ad un calo delle percezioni nel mercato cartaceo. I noli più bassi per i viaggi con minerale di ferro nel Pacifico hanno spinto gli armatori a far zavorrare le navi verso il Brasile dove i noli sono sostenuti dalla continua domanda da parte di Vale che ha rappresentato la maggior parte della crescita del mercato spot negli ultimi due mesi. Guardando ai restanti mesi prima della fine dell'anno, si ritiene che il mercato continuerà a diminuire, sia pure lentamente. Un elemento che potrebbe prevenire un crollo completo potrebbe essere la ripresa della domanda di minerale da parte delle acciaierie cinesi, dopo la sospensione degli acquisti alla fine di ottobre, pur in presenza di prezzi ai minimi dell'anno. E' da escludere che la produzione

siderurgica cinese crolli e le aspettative sono per un ritorno della domanda di minerale della Cina, anche se ad un ritmo inferiore.

Il rallentamento della velocità delle VLCC ad una media di 12 nodi potrebbe far aumentare il tasso di utilizzazione della flotta al 98% poiché le navi verrebbero impegnate in viaggi di maggiore durata che a loro volta potrebbero contribuire a sostenere i mercati dei noli. I prezzi del bunker restano alti, nonostante la caduta dei prezzi del greggio Brent e WTI, e molti armatori continuano a far viaggiare le loro navi a velocità più bassa nel tentativo di ridurre i consumi di carburante e quindi i costi operativi. Per ora, la pratica della velocità ridotta è stata adottata in alcuni settori dove è applicabile e fattibile e gli armatori sono riusciti a migliorare significativamente i loro guadagni rallentando il transito nei viaggi in zavorra, o anche in quelli col carico a bordo dividendo parte dei loro risparmi con i noleggiatori. Se ogni VLCC della flotta globale rallentasse ad una velocità media di 12 nodi, si potrebbe avere una utilizzazione del 98%, un livello che non si vede dal 2004 quando le VLCC attive su base spot nella rotta di riferimento dal Medio Oriente all'Asia guadagnavano oltre 100.000 dollari al giorno. Al momento, le VLCC che operano sulla stessa rotta accettano rate Worldscale di Ws 50 con un equivalente timecharter di circa 6.000 dollari al giorno. Se tutte le VLCC viaggiassero alla velocità di 14 nodi, l'utilizzazione della flotta sarebbe in media dell'87% nel corrente anno, per scendere ulteriormente nel 2012 quando la flotta globale sarà cresciuta ancor più per l'entrata in servizio di nuove unità.

La consegna di portarinfuse secche nel 2011 potrebbe raggiungere un record di 95 milioni dwt, il 20% in più rispetto ai 79,9 milioni dwt entrati in servizio nel 2010. Il livello delle consegne slittate è tuttavia alto poiché nei primi nove mesi del 2011 circa 74 milioni dwt sono entrati in servizio, in confronto a 102 milioni dwt programmati in questo periodo di tempo. Le consegne sono accelerate nella seconda metà dell'anno, chiaramente per effetto delle bulkcarrier giganti da 400.000 dwt di Vale in ordinazione presso cantieri sudcoreani e cinesi e di cui vari esemplari sono in consegna nel corrente anno. Nel 2012 le consegne dovrebbero rallentare, ma il quantitativo delle bulkcarrier previste entrare in servizio è sempre consistente, pari a 76,9 milioni dwt. Se non fosse per il notevole quantitativo di navi ancora in ordinazione, la maggior parte delle quali in avanzata costruzione per completamento nel quarto trimestre 2011 e nel 2012, si potrebbe dire che vi è tendenza all'aumento della utilizzazione della flotta nel mercato dei carichi secchi. Lo scarso equilibrio del mercato, unitamente agli slittamenti di consegna e le cancellazioni, ridurranno in futuro la crescita della flotta, ma la rimanenza delle precedenti consegne di navi risulterà difficile da assorbire. Al 13% di espansione della flotta a fine anno, farà riscontro una crescita della domanda di trasporto del 6% soltanto e nel 2012 del 5%, in confronto ad un aumento dell'offerta di navi del 7%. Di conseguenza, è da attendersi un periodo di noli deboli in particolare per il settore più grande delle Capesize. Il volume record di navi da carico secco vendute per rottamazione dall'inizio dell'anno, tra cui 64 Capesize, ha ridotto l'impatto

delle numerose consegne di nuove unità. Guardando al futuro, la demolizione potrebbe mantenere un livello elevato considerata la percentuale della flotta in età avanzata e la costruzione di un cantiere di demolizione a Dalian in Cina che dovrebbe iniziare ad operare a metà del 2012 con la capacità di demolire circa 75 navi l'anno da 50.000 dwt sino a 300.000 dwt.

Da un'indagine sullo stato corrente della flotta globale, si rileva che 472 navi tra petroliere, bulkcarrier e portacontainer sono state inattive per un certo periodo di tempo. Le navi da carico secco e le petroliere superiori a 10.000 dwt, vengono considerate in disarmo dopo un periodo di inattività di 35 giorni, mentre per le portacontainer il periodo è ridotto a 25 giorni. Il settore delle petroliere ha il minor numero di navi inattive, 104 navi su una flotta di 12.800 unità. Le bulkcarrier rimaste inattive per oltre 35 giorni sono 158 su una flotta totale di 9.200 navi. Nel settore delle portacontainer circa 210 navi risultano inattive su un totale di 10.000 unità. Tra le navi in disarmo, l'età media delle bulkcarrier è di 21 anni, per le petroliere di 18 anni e per le portacontainer di 23 anni. Nel settore delle bulkcarrier, sono più numerose le navi in disarmo costruite negli anni '83-84 che in altri anni, tra le petroliere, quelle costruite negli anni '92-93, mentre tra le portacontainer sono quelle più vecchie costruite a fine anni '70 ad essere più numerose. Il periodo medio di permanenza in disarmo indica una disparità tra i tre settori: le bulkcarrier da carico secco hanno un numero medio di giorni in disarmo di 291, per le petroliere il numero è quasi doppio a 520 giorni, e per le portacontainer di 761 giorni. La principale area di disarmo è quella di Singapore dove più di 25 navi hanno passato oltre 25-35 giorni.

Vari contratti di costruzione sono stati assegnati nella settimana per Product Tanker Medium Range a cantieri asiatici. La società armatoriale greca Unisea Shipping ha ordinato quattro petroliere da 52.000 dwt ai cantieri Hyundai Mipo con l'opzione per altre tre navi. La compagnia di stato messicana Pemex, che possiede una flotta di petroliere Medium Range di proprietà, ha ordinato sei navi dello stesso tipo presso i cantieri SPP Shipbuilding con l'opzione di altre sei. Entrambi gli ordinativi sono stati assegnati a prezzi intorno a 34 milioni di dollari a nave per consegna dal 2013 in avanti, per un valore dei due ordinativi confermati rispettivamente di circa 136 milioni di dollari e 204 milioni di dollari. Gli ordinativi fanno seguito a quello per cinque navi assegnato due settimane fa dalla Latvian Shipping alla SPP con l'opzione per ulteriori cinque unità. I nuovi ordinativi si aggiungono alle 30 Medium Range da 48.000 a 52.000 dwt già commissionate nel corso dell'anno. Vari fattori si sono sommati negli ultimi mesi creando un clima favorevole per gli ordinativi di piccole petroliere. In primo luogo, i prezzi di costruzione ai minimi storici, e previsti scendere ancora, mentre i prezzi dell'acciaio diminuiscono e i cantieri vedono ridursi il loro carico di lavoro. Leader di mercato consolidati hanno già fiutato il vento assegnando ordinativi prima che la tendenza possa arrestarsi. I prezzi dei resale e delle navi di seconda mano sono rimasti stabili negli ultimi mesi rendendo l'ordinazione di nuove costruzioni ancora più attraente per gli armatori.

Il prezzo medio di una product tanker da 51.000 dwt di cinque anni era di 30 milioni di dollari, solo 5,5 milioni di dollari in meno del prezzo di una nuova costruzione dello stesso tipo. Anche gli ordinativi per gli altri tipi di Product Tanker sono relativamente limitati, e le navi in costruzione rappresentano naviglio equivalente al 12% soltanto della flotta globale già in attività. Il futuro delle Product Tanker appare prospero e le decisioni dell'industria della raffinazione hanno ulteriormente evidenziato le prospettive a lungo termine per queste navi. I principali produttori di greggio stanno sempre più investendo nelle proprie raffinerie per fornire il prodotto finito piuttosto che il greggio.

La Cina potrebbe essere intenzionata a regolamentare l'arrivo in mercato di portacontainer e navi da carico secco. Lo ha dichiarato il Ministro dei trasporti cinese Li Shenglin al summit World Shipping (China) che si è tenuto ad Hainan, dando il primo accenno ad una possibile risposta al surplus di capacità, senza tuttavia precisare le misure che potrebbero essere prese. Le sue parole fanno seguito alle crescenti preoccupazioni per l'accelerazione delle consegne di bulkcarrier in particolare dai cantieri cinesi. Uno sforzo per contenere l'espansione delle consegne sarebbe positivo per i mercati dei carichi secchi poiché il 2012 appare sempre più come un anno problematico per il settore, come sostiene un analista della Arctic Securities di Oslo alludendo al commento di Mr Li. Un totale di 920 navi da carico secco per 78 milioni dwt è stato consegnato nel corrente anno, tra cui 202 Capesize, e l'elevato volume ha ostacolato la ripresa delle Capesize iniziata a settembre, ma il tonnellaggio potrebbe raggiungere a fine anno 95 milioni dwt, il 22% in più rispetto al 2010, rendendo il 2011 un anno record per le consegne di Capesize. Un rallentamento "ufficiale" da parte della Cina, dove le Capesize vengono in gran parte costruite presso cantieri statali, potrebbe alleggerire le pressioni che gravano sul mercato. Il commento di Mr Li indica che la Cina è consapevole del suo potere sull'offerta nei mercati marittimi, ma nello stesso tempo è preoccupata per i problemi causati dall'eccesso di offerta.

I margini operativi dei cantieri sudcoreani Daewoo sono sotto pressione e i profitti della compagnia continuano a diminuire. I risultati per il terzo trimestre, appena pubblicati, indicano un declino dei ricavi a Won 2,8 trilioni (equivalente a 2,5 miliardi di dollari) mentre i profitti si sono ridotti a Won 193,1 miliardi da Won 347,07 miliardi, con un margine operativo del 7% dal 10% del precedente trimestre e il 12% di un anno fa. Altri costruttori sudcoreani che hanno pubblicato i loro risultati per il terzo trimestre, compresi Hyundai e Samsung, hanno anch'essi riportato margini ridotti ad una sola cifra poiché i prezzi delle nuove costruzioni sono diminuiti. Tuttavia, mentre i ricavi della Daewoo sono diminuiti nel terzo trimestre, una forte performance delle vendite dall'inizio dell'anno farà arrivare più denaro che nel 2010. Le vendite complessive che ammontavano a 12,44 miliardi di dollari a fine ottobre, hanno già superato l'obiettivo della compagnia per il 2011, stabilito a fine 2010, di 11 miliardi di dollari. La tipologia degli ordinativi è molto cambiata, la Daewoo non ha ancora concluso la vendita di una singola bulkcarrier o

petroliera dall'inizio dell'anno mentre nel 2010 firmò contratti rispettivamente per 20 e 21 di queste navi. Tuttavia, ha più che compensato la differenza, vendendo più metaniere e portacontainer che hanno portato il valore complessivo delle sue vendite commerciali a 7,3 miliardi di dollari dall'inizio dell'anno, contro 4,3 miliardi nel 2010. La Daewoo ha firmato nel corrente anno contratti di costruzione per 11 metaniere, tra cui una unità per stoccaggio e rigasificazione, e 27 portacontainer. Nel settore delle portacontainer, l'ordinativo di AP Moller-Maersk per due serie di 10 navi ciascuna da 18.000 teu assegnato alla Daewoo in febbraio e in luglio per un valore di 3,8 miliardi di dollari in totale, seppure molto positivo per i cantieri sudcoreani, rappresenta più della metà delle vendite dei cantieri nel 2011 oltre ad essere riferibile ad un solo cliente.

Il prezzo di una VLCC di cinque anni è sceso sotto i 60 milioni di dollari per la prima volta in oltre otto anni e al livello più basso riportato dal Baltic Exchange da quando, nel settembre 2003, iniziò a pubblicare le valutazioni delle navi di seconda mano. Nell'ultima settimana la valutazione del Baltic per una moderna VLCC di 305.000 dwt era di 59,3 milioni di dollari, 2,1 milioni di dollari in meno rispetto alla settimana precedente e 14 milioni di dollari in meno rispetto a fine settembre quando era mediamente di 73,3 milioni di dollari. La nuova valutazione è anche inferiore del 30% rispetto al prezzo di 85,1 milioni di dollari riportato dal Baltic Exchange all'inizio dell'anno poiché i noli ridottissimi che a mala pena permettono agli armatori di coprire i costi operativi, fanno andare in rosso i saldi bancari degli armatori con pressioni al ribasso sulle proprietà. Dopo un periodo di scarsa liquidità nel mercato delle VLCC, poiché la differenza di prezzo tra le aspettative di acquirenti e venditori impedisce la conclusione di vendite, un certo numero di navi di età variante da 9 a 15 anni è stato venduto nel mercato dell'usato a prezzi notevolmente scontati rispetto all'ultimo fatto. Dopo il rapido declino dei prezzi per queste navi più vecchie, non sorprende che i valori delle navi moderne abbiano seguito la spirale al ribasso. La stima di prezzo per una VLCC di cinque anni è di oltre il 40% inferiore al prezzo medio di costruzione di una nuova VLCC che è stimato in 100 milioni di dollari. Dall'inizio dell'anno risultano vendite nel mercato dell'usato 35 petroliere superiori a 200.000 dwt per un investimento complessivo di 1,7 miliardi di dollari. Nell'insieme, le petroliere che hanno cambiato proprietario nel 2011 sono 322 per 22,5 milioni dwt con un investimento di 6,8 miliardi di dollari e, sebbene il numero sia alto rispetto alle 228 petroliere vendute nel 2010, un terzo delle vendite di quest'anno riguarda navi inferiori a 10.000 dwt unitari e un altro terzo è costituito da Product Tanker tra 10.000 e 59.999 dwt.