



Genova, 21 Novembre 2011

No. 1501

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 46 (14/18 Novembre 2011)

CISTERNE

Le **VLCC** (oltre 200.000 dwt) sono ulteriormente migliorate realizzando profitti che superano i costi di gestione giornalieri. Nella settimana, i noli sulla rotta di riferimento Arabia Saudita/Giappone sono saliti a Ws 62,5 circa, con un equivalente timecharter di 15.258 dollari al giorno, secondo i calcoli del Baltic Exchange, o anche di più se si considera la velocità ridotta, che secondo gli esperti può consentire un risparmio di circa 10.000 dollari al giorno. Questi profitti sono tuttavia inferiori ai livelli di pareggio dei costi pari a circa 30.000 dollari o più al giorno. Ma gli armatori possono aspettarsi noli più vicini a questo valore nelle prossime settimane, per il grande volume di greggio che sta arrivando in mercato e che dovrebbe assorbire molte navi dal Medio Oriente. Ad aggiungere ottimismo al mercato è il ritmo rapido dei fissati per caricazione nei primi 10 giorni di dicembre, superiore a quello di novembre, per cui i carichi di dicembre potrebbero essere un nuovo record. Il mercato cartaceo ha subito una contrazione, ma i contratti futures vengono scambiati ad un livello superiore al mercato spot, a beneficio dei titoli azionari delle compagnie armatoriali quotate in borsa. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) si sono indebolite in Africa occidentale, per la scarsa attività e il minore interesse da parte dei noleggiatori. Per i viaggi attraverso l'Atlantico i noli si sono attestati a Ws 70, nonostante i tentativi dei noleggiatori di forzare questo livello. Anche il mercato del Mediterraneo e Mar Nero si è indebolito per il rallentamento dell'attività e dei minori ritardi per il transito del Bosforo, e i noli non hanno superato il livello di Ws 75. Gli armatori delle **Aframax** (80.000-125.000 dwt) ripongono le loro speranze di una ripresa del mercato nelle esportazioni di greggio dalla Libia, di importanza capitale per queste navi i cui noli sono ben al di sotto dei costi operativi nella regione del Mediterraneo. Secondo le valutazioni del Baltic Exchange, il nolo per i viaggi inter-Med. si è attestato a Ws 85 equivalente a meno 3.128 dollari al giorno. Il mercato è piatto e manca la fiducia in una ripresa dei noli e dei profitti nei prossimi mesi, a causa del surplus di navi, e questo rende ancora più importante la piena ripresa delle esportazioni dalla Libia che prima del conflitto produceva 1,5 milioni di barili al giorno. In Mare del Nord queste navi hanno visto i noli scendere ulteriormente a Ws 98 per la mancanza di attività e la lunga lista di navi, mentre un maggiore slancio ha riguardato i Caraibi dove i noli sono balzati a Ws 135 per i viaggi verso la costa atlantica americana. Per le **Product Tanker pulite**, ad un buon inizio di settimana per le Medium Range (25.000-50.000 dwt) dal Nord Europa alla costa atlantica americana ha fatto seguito a metà settimana la chiusura dell'arbitrage e i noli sono scesi a Ws 150. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) in Continente sono penalizzate dalla presenza di troppe navi e dalla scarsa attività che ha fatto diminuire i noli a Ws 110 circa per i viaggi dal Baltico agli Stati Uniti con 60.000 tonn. L'attività nel Golfo americano sta rallentando sia per i viaggi di ritorno verso l'Europa che per il Sud America, spingendo i noli per UK Cont. Med. al di sotto di Ws 125. Il rafforzamento della settimana scorsa per le Large Range 1 ad est di Suez sembra essersi esaurito e i noli sono rimasti intorno a Ws 115 per i viaggi Medio Oriente/Giappone con 55.000 tonn. I noli per jet-fuel dal Medio Oriente a UK Cont. sono stimati a 1,95 milioni di dollari lumpsum per 65.000 tonn. poiché la domanda di trasporto è stata assente. Una lunga lista di Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) ha permesso ai noleggiatori di imporre noli di Ws 100 base 75.000 tonn. per i viaggi Medio Oriente/Giappone. Le previsioni per queste due categorie di navi non sono positive e i noli sono previsti rimanere invariati su queste basi. Le Medium Range sono state fissate a Ws 155 per viaggi sia da Singapore che dal Medio Oriente al Giappone base 30-35.000 tonnellate di carico.

CARICO SECCO

Il mercato **Capesize** (oltre 80.000 dwt) questa settimana rimane abbastanza incerto sulla direzione anche se gli armatori sono positivi e credono in un riflesso nel bacino Pacifico per via delle rate ottenute in Atlantico. Il Transatlantic Round Voyage rimane stabile sopra i 30000 usd circa, mentre dal Continente per Far East si vedono 52/53000 usd. Il tonnellaggio da Nord Atlantico rimane ristretto anche se si prevedono parecchie ballasters in arrivo dalla Cina per la seconda metà di Dicembre. In Pacifico il RoundVoyage è sui 22/23000 usd mentre dalla Cina per tornare in Continente si vedono numeri sui 5000 usd. Parecchio interesse da parte dei noleggiatori per il periodo che da 17500 usd arriva ad ottenere 21000 usd il venerdì, anche se la media rimane sempre sotto i 20000 usd. Per le **Panamax** (60.000-80.000 dwt) il fronthaul questa settimana è particolarmente attivo con le rate in costante aumento grazie alla richiesta da parte dei noleggiatori sia da USG che da Continente con numeri che variano da 26000 a 29000 usd per Far East. Il Transatlantic Round Voyage invece rimane sempre stabile sui 16/17000 usd. Il Pacific Round Voyage è sui 12000 usd mentre per tornare in Med i livelli sono sui 4000 usd. Da riportare la nave *Pitsa D* 170.188 dwt aperta a Rizhao e fissata da Noble per un Round sul Cile a 23000 usd. Le **Supramax** (53.000-60.000 dwt), nonostante la carta, riescono a mantenere dei livelli abbastanza fermi e molti noleggiatori in Atlantico prediligono le navi che zavorrano da Far East; il fronthaul dal Continente vede 26500 usd, il USG - Med 26/27000 usd mentre il Med - USG 8000 usd. Il NOPAC è sugli 8000 usd mentre il trip back paga 4500 usd.

ALTRE NOTIZIE

Le tendenze a lungo termine dei consumi energetici globali avranno effetti importanti sui trasporti di greggio con un continuo spostamento della domanda da ovest ad est. Esiste un elevato potenziale di aumento per la Cina che si basa su un importante aumento pro-capite del consumo di greggio come avvenuto per la Corea del Sud nel suo processo di industrializzazione. Sul breve termine, l'abbattimento del differenziale tra greggio Brent e West Texas Intermediate, essendo il greggio del West Africa basato sulle quotazioni del Brent, genererà una maggiore domanda asiatica di greggio africano a danno di quello mediorientale, con un aumento delle tonnellate-miglia su questa rotta più lunga. In aggiunta, dovrebbero diminuire le importazioni americane su lunghe distanze, essendo gli Stati Uniti fermamente intenzionati a ridurre la loro dipendenza dalle importazioni energetiche, e il rapido sviluppo delle riserve interne di gas da scisti fa parte del processo. Parte delle importazioni verrà reperita probabilmente da fonti più vicine come il Sud America con un potenziamento della raffinazione nel Golfo americano e la possibile chiusura di impianti sulla costa atlantica che utilizzano greggio più costoso. Queste tendenze indicano che la domanda di petroliere sarà sempre più dipendente dalla crescita della domanda cinese. Le importazioni americane di greggio sono previste scendere notevolmente a circa 3 milioni di barili al giorno, ma saranno controbilanciate da un forte aumento delle importazioni asiatiche con la Cina che triplicherà le sue importazioni di greggio a 12 milioni b/g.

Una serie di ordinativi di portarinfuse secche ha caratterizzato il mercato delle nuove costruzioni nell'ultima settimana, in contrasto con un mercato dell'usato più tranquillo, e i costruttori cinesi hanno fatto la parte del leone, avendo ottenuto il contratto per una Very Large Ore Carrier da 206.000 dwt. La domanda in aumento sarebbe dovuta alla continua caduta dei prezzi delle nuove costruzioni, in particolare in Cina dove i costruttori cercano di attirare gli armatori per riempire i loro carnet che si stanno esaurendo. Una dozzina circa di navi da carico secco è stata ordinata, tutte di tipo handysize eccetto la nave Newcastlemax, denominazione generica di una bulkcarrier in grado di caricare al porto carbonifero di Newcastle nell'Australia orientale. Questa nave da 206.000 dwt, con l'opzione di un'altra, sarebbe stata ordinata da Teh-Hu Cargocean, un operatore privato di carico secco con sede ad Hong Kong che gestisce altre tre Capesize. La Teh-Hu Cargocean ha pagato 53 milioni di dollari per l'ultimo ordinativo assegnato ai cantieri Shanghai Jaingnan, un prezzo simile ai 53,3 milioni di dollari pagati per le due Capesize consegnate nel corrente anno e che furono ordinate nel gennaio 2010 ai cantieri Sungdong. In linea con i cali di prezzo per le navi più grandi, il valore medio dei contratti per nuove costruzioni da 32.000-35.000 dwt è sceso a 22,75 milioni di dollari da 27,7 milioni del giugno 2010. E' anche interessante notare un approccio più attivo da parte dei cantieri giapponesi, in particolare per quanto riguarda il loro marketing. Infatti, in molti casi è disponibile in Giappone capacità per il 2014 e anche per il 2013 presso alcuni cantieri, ma i costruttori giapponesi si stanno avvicinando ad un punto critico. La necessità reale di nuovi ordinativi e nuova liquidità sta spingendo i cantieri a far sì che questa capacità sia utilizzata.

La Cina ha fatto investimenti eccessivi negli ultimi anni che hanno portato ad un eccesso di capacità attraverso una serie di attività immobiliari ed impianti e la crescita della sua domanda di minerale di ferro sarà in futuro molto inferiore. Lo sostiene una società finanziaria americana in un recente rapporto, precisando che gli altri mercati emergenti sono troppo piccoli per sostituire la mancanza della domanda cinese e questo, in aggiunta alle flotte che le compagnie minerarie stanno costruendo, rende il futuro più sfavorevole per gli armatori di Capesize di quanto in precedenza previsto. L'India dispone di una propria fonte di minerale e lo scorso anno ha importato circa un milione di tonnellate, mentre gli altri Paesi Bric, Brasile e Russia, sono esportatori. Anche se la compagnia mineraria brasiliana Vale sembra intenzionata a cancellare alcuni ordinativi di VLOC da 400.000 dwt, avrà sempre in costruzione nei prossimi anni una flotta di 19 unità, in aggiunta ad altre 16 navi da parte di compagnie armatoriali che verranno prese a noleggio dal produttore brasiliano. Se a questo si aggiunge l'ordinativo per tre VLOC da parte della australiana Rio Tinto, il quadro è sconsigliato per gli armatori convenzionali poiché le società minerarie assicureranno l'utilizzazione delle proprie navi per prime. Le circa 38 VLOC in ordinazione equivalgono a circa 15 milioni dwt, o 15 milioni di tonnellate di minerale di ferro, e calcolando sei viaggi l'anno sono pari ad una capacità di trasporto annua di 90 milioni di tonnellate, circa un settimo dei 600 milioni di tonnellate che la Cina ha importato lo scorso anno, una frazione che

potrebbe aumentare se le previsioni della società finanziaria dovessero rivelarsi esatte.

Le opportunità di impiego per le VLCC dal Medio Oriente agli Stati Uniti potrebbero ridursi per effetto dello sviluppo degli oleodotti attraverso gli Stati Uniti. La decisione della Enbridge di convogliare via oleodotto il greggio da Cushing, nel midwest, al Golfo americano ha lo scopo di risolvere la strozzatura che si è creata a Cushing e tenere il prezzo del greggio WTI al di sotto del Brent, il riferimento internazionale. L'oleodotto della Enbridge trasporta già il greggio nell'altro senso, dal Golfo a Cushing per cui la compagnia invertirà la direzione del flusso. Un'altra compagnia americana, la TransCanada, ha annunciato la costruzione di un proprio oleodotto da Cushing al Golfo per l'inizio del 2012, che farebbe parte del pipeline più lungo Keystone XL che da Alberta in Canada raggiungerà il Golfo e che dovrebbe ridurre ulteriormente la frustrante strozzatura di Cushing. Di conseguenza, si avrà probabilmente una minore domanda di greggio straniero per il Golfo americano, con un impatto negativo per le petroliere dal Medio Oriente. Buona parte del greggio su petroliere VLCC è diretto all'Asia ma molti carichi viaggiano anche dall'Arabia Saudita al Louisiana Offshore Oil Port nel Golfo americano.

Nel suo ultimo aggiornamento sul mercato delle petroliere, la banca di investimento norvegese Arctic Securities sostiene che il recente miglioramento per le VLCC potrebbe essere di breve durata, considerato il numero delle navi ordinate nel 2010 che entreranno in mercato nel prossimo anno. La consegna di queste navi implicherà la loro gestione in perdita per almeno 24 mesi, sulla base delle previsioni di mercato della banca norvegese. La maggior parte delle navi ordinate nel 2010 arriveranno in mercato nel 2012 e 2013, una situazione che potrebbe determinare una recessione più lunga per le rate di nolo ed i valori delle navi. Un segnale positivo per il mercato è che nel corrente anno sono state ordinate solo tre VLCC, in confronto alle 50 circa che stanno entrando in servizio. Ma gli armatori dovranno fare maggiore ricorso alla vendita di parte delle loro flotte per demolizione nel tentativo di abbattere l'eccesso di capacità nei mercati. La Arctic si aspetta che tutte le VLCC e Suezmax costruite prima del 1995 vengano demolite nei prossimi quattro anni, pari a 23 milioni dwt. Si stima che solo 9,8 milioni dwt risulteranno demolite nel corrente anno, ma nel 2012 aumenteranno a 16 milioni dwt e nel 2013 a 12,2 milioni dwt, per ritornare a 7,8 milioni dwt nel 2014 e 5,3 milioni nel 2015. Complessivamente, maggiori demolizioni e consegne posticipate di nuove costruzioni contribuiranno a contenere la crescita della flotta. Il settore delle VLCC ha visto solo l'82% delle consegne nei tempi stabiliti per il corrente anno, mentre le Suezmax hanno registrato solo i due terzi delle nuove consegne come da programma. L'orderbook corrente per le tre maggiori categorie, VLCC, Suezmax ed Aframax, comprende 73 milioni dwt o il 22% della flotta esistente. Per la flotta delle petroliere nel suo insieme, comprese le product tanker più piccole e le

petrolchimiche, l'orderbook ammonta a 91 milioni dwt o il 19% della flotta esistente, che alla fine dell'anno dovrebbe arrivare a 486 milioni dwt.

La fusione delle tre grandi compagnie di linea giapponesi, Mitsui OSK Lines (MOL), NYK e K-Line, potrebbe creare la quarta maggiore compagnia a container del mondo, con una quota di mercato del 7,5%, dopo il terzo maggiore operatore CMA CGM. Avrebbe una posizione preminente nel settore transpacifico e sarebbe il secondo maggiore vettore sulle rotte Far East-Sud America e Far East-Oceania. La decisione potrebbe avere un senso economico e strategico poiché i guadagni e le quote di mercato delle tre grandi compagnie giapponesi si sono ridotti notevolmente negli ultimi tre anni. La mancanza di nuove costruzioni in ordinazione significa che la perdita di quota di mercato è destinata a continuare nei prossimi tre anni. Tuttavia, la fusione dei tre gruppi giapponesi appare molto complicata a causa delle alleanze nei traffici est-ovest poiché più della metà della flotta delle tre compagnie è legata a tre diversi raggruppamenti. Avrebbe effetti anche su molte altre compagnie di linea e potrebbe rappresentare il primo importante consolidamento dal 2005, quando AP Moller-Maersk acquisì P&O Nedlloyd, e Hapag-Lloyd rilevò la CP Ships.

Il mercato della demolizione navale segnala un rallentamento con tre navi soltanto vendute nell'ultima settimana. Solo l'India è rimasta attiva poiché in Bangladesh e Pakistan erano in corso le festività di Eid. Scarsi i cambiamenti nei prezzi, le navi da carico secco hanno ottenuto prezzi di 465-478 dollari per tdl, e le petroliere intorno a 500 dollari per tdl. Le speranze sono per un aumento dei prezzi non appena i demolitori di Gadani e Chittagong riprenderanno l'attività. In particolare, i demolitori pakistani offrono prezzi fermi per le petroliere, in linea con quelli offerti dagli indiani, e dato il requisito di "gas free" come unica limitazione di entrata, sono una valida alternativa al mercato indiano. Per ora, tuttavia, gli operatori di petroliere si astengono dall'eliminare le loro navi d'annata e l'attenzione rimane sulle navi da carico secco. Dall'inizio dell'anno risultano venduti per demolizione 20,7 milioni dwt di navi da carico secco, un forte aumento sui livelli dello scorso anno. In contrasto, il volume delle petroliere vendute ai demolitori è in calo del 31% su base annua attestandosi a 7,8 milioni dwt. Ma anche se le navi da carico secco hanno dominato l'attività della demolizione nel corrente anno, si nota un rallentamento nelle ultime settimane. L'attenzione è rivolta alla decisione, attesa per la prossima settimana, sul futuro dell'industria della demolizione in Bangladesh, e cioè se verrà prorogata l'autorizzazione ai demolitori di continuare ad importare navi da demolire.

Le compagnie petrolifere cinesi potrebbero contribuire a sollevare le sorti dei mercati dei noli se acquistassero le vecchie VLCC che lottano per rimanere in attività, raggiungendo il loro obiettivo di trasportare il greggio di importazione con proprie navi. Il suggerimento proviene da un noto ufficio di shipbroker ed analisti americani, che ritiene questa soluzione preferibile alla costruzione di un vasto

numero di nuove navi presso i cantieri cinesi, che aggraverebbe gli effetti della eccedenza di navi nei mercati marittimi. La Cina sta indubbiamente sostenendo il mercato delle petroliere da una prospettiva della domanda, ma ha anche la capacità di far aumentare significativamente l'offerta di navi. Sono circa 70 le VLCC di oltre 15 anni ancora in servizio e, se il governo cinese decidesse di acquistarle, il costo sarebbe di 2,00-2,5 miliardi di dollari ai valori correnti di circa 30-35 milioni di dollari ciascuna. La vendita in un secondo tempo per demolizione permetterebbe alla Cina di recuperare circa 1 miliardo di dollari. I noli per le 43 VLCC esistenti di proprietà cinese potrebbero aumentare rispetto ai valori correnti di circa 15.000 dollari al giorno, consentendo alle navi di guadagnare ulteriori 1-1,5 miliardi di dollari su un periodo di due o tre anni compensando in gran parte l'investimento per acquistare le 70 navi più vecchie. Tuttavia, anche se la Cina acquistasse tutte le VLCC di oltre 15 anni, la flotta globale di queste grandi petroliere rimarrebbe la stessa, ma con minori opportunità di impiego per altri armatori di petroliere. Inoltre, non vi è motivo di ritenere che le compagnie petrolifere cinesi non adotteranno presto il limite di età non ufficiale di 15 anni che è diventato la norma per le compagnie petrolifere dei Paesi emergenti, quando devono noleggiarle, a causa della minore qualità ed efficienza. Molti ritengono che le compagnie petrolifere cinesi potrebbero ordinare un numero sostanziale di VLCC per contribuire a controllare i costi nolo delle importazioni ma anche per tenere occupati i loro cantieri.

Le nuove normative ambientali che obbligheranno gli armatori ad installare costose tecnologie potrebbero portare alla demolizione anticipata di alcune navi. Molte delle normative IMO riguarderanno solo le nuove costruzioni, ma alcune innovazioni si applicheranno a tutte le navi esistenti. La scadenza del 2015 e 2020 per la riduzione delle emissioni nelle aree a controllo ambientale, e successivamente al resto del mondo, prevedono l'uso diffuso di carburanti più costosi a basso tenore di zolfo, l'installazione di sistemi per il trattamento dei gas di scarico oppure la conversione alla propulsione a gas. Questi ultimi due sistemi hanno il beneficio dell'uso di carburanti meno costosi ma lo svantaggio di un alto costo iniziale. Esiste anche la normativa che riguarda le acque di zavorra e circa 50.000 navi dovranno dotarsi di un apposito sistema. Non appena questa normativa entrerà in vigore, tutte le navi costruite dopo il 2009 e con meno di 5.000 metri cubi di spazio zavorra dovranno dotarsi di un apposito impianto a bordo. Lo *scrubber system* può costare oltre 3 milioni di dollari e l'impianto per le acque di zavorra altrettanto, sebbene i prezzi possano diminuire quando queste tecnologie si diffonderanno nell'industria. Il costo extra dell'adeguamento ambientale potrebbe probabilmente spingere gli armatori di determinate navi a guardare alle scadenze e demolire le navi che richiedono questi costosi apparati.