



Genova, 28 Novembre 2011

No. 1502

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 47 (21/25 Novembre 2011)

CISTERNE

Il mercato delle **VLCC** (oltre 200.000 dwt) per i viaggi dal Medio Oriente al Far East potrebbe subire un ridimensionamento la prossima settimana poiché le festività in Giappone e negli Stati Uniti hanno fatto rallentare l'attività ed accumulare navi. Questa previsione fa riscontro al miglioramento registrato a inizio settimana, con i noli saliti a Ws 68,4 equivalente a 27.271 dollari al giorno, secondo i calcoli del Baltic Exchange, il livello più alto da otto mesi. Il problema del surplus di navi in Medio Oriente è accentuato da un mercato in generale debole nell'emisfero occidentale per Suezmax ed Aframax. Infatti, un mercato più forte per queste navi potrebbe incentivare le VLCC a zavorrare verso l'Atlantico per approfittare di noli migliori riducendo in tal modo la disponibilità in Medio Oriente. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) potrebbero registrare una ripresa di attività la prossima settimana dopo il rientro dalle festività del Thanksgiving, ma non è certo che i noli si rafforzeranno poiché la lista di navi rimane consistente. I fissati riportati dal West Africa per caricazione nei primi 10 giorni di dicembre danno una indicazione dell'indebolimento del mercato, con i noli scesi a Ws 72. Anche in Mediterraneo-Mar Nero l'attività è stata scarsa, pur in presenza di ritardi di 3-5 giorni per il transito del Bosforo, e fissati sono stati conclusi intorno a Ws 75. Nonostante la ripresa delle esportazioni dalla Libia, gli armatori delle **Aframax** (80.000-125.000 dwt) devono ancora vedere un miglioramento, poiché i noli sono rimasti intorno a Ws 86,8 equivalente a meno 230 dollari al giorno, sebbene la maggioranza dei carichi per queste navi in Mediterraneo sia stata fissata dalla Libia. Nelle altre aree di mercato, i traffici dai Caraibi al Golfo americano hanno avuto la migliore performance per i numerosi carichi di fine novembre e inizio dicembre. Su questa rotta l'equivalente timecharter è stato di 9.282 dollari al giorno, tuttavia con un costo di gestione di circa 8.350 dollari al giorno, il vantaggio per gli armatori è poca cosa. Per le **Product Tanker pulite**, nel settore occidentale, le festività del Thanksgiving negli Stati Uniti hanno concentrato l'attività nei primi giorni della settimana. Dopo essere scesi a Ws 145, in seguito alla chiusura dell'arbitrage, i noli delle Medium Range (25.000-50.000 dwt) si sono lentamente ripresi superando Ws 150 per i viaggi da UK Cont alla costa atlantica americana per carichi da 37.000 tonn. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) fissate dal Baltico per gli Stati Uniti hanno mantenuto noli stabili intorno a Ws 110 per 60.000 tonn. di carico. I carichi backhaul hanno registrato un rallentamento con noli in leggero calo a Ws 120 per 38.000 tonnellate. Visto lo sviluppo di questi traffici, il Baltic Exchange ha deciso di inserire al più presto nelle sue valutazioni una nuova rotta dagli Stati Uniti all'Europa, che probabilmente verrà denominata TC22 poiché i volumi di gasolio continuano ad aumentare e i trader che operano nel mercato cartaceo desiderano mettersi al riparo dai rischi per questi viaggi. Dai Caraibi per la costa atlantica americana i noli sono rimasti stabili a Ws 160. Il mercato migliore è stato quello del Mediterraneo dove i noli si sono rafforzati a Ws 165 base 30.000 tonnellate. Dopo alcune settimane di rallentamento nelle aree ad est di Suez, i noli hanno iniziato nuovamente a salire per le Large Range 1 in seguito ad una maggiore domanda di trasporto. Le navi presenti hanno iniziato a ridursi e i noli per la seconda decade di dicembre sono saliti a Ws 122,5 per 55.000 tonn. dal Medio Oriente al Giappone, mentre per i viaggi Medio Oriente/UK Cont., hanno raggiunto 1,95 milioni di dollari lumpsum con 65.000 tonn. Le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) fissate con 75.000 tonn. di carico dal Medio Oriente al Giappone hanno ottenuto noli di Ws 97,5.

COMPRAVENDITA

La situazione economica generale permane piuttosto complicata sotto tutti i punti di vista e le difficoltà incontrate sul mercato del credito combinate ai noli ottenuti hanno comportato una consistente riduzione del numero delle unità oggetto di transazioni. A titolo di riferimento, basti sapere che, se consideriamo le unità superiori alle 20.000 Dwt, il numero di affari registrati nei primi nove mesi del 2011 è stato di ben il 35% inferiore rispetto allo stesso periodo del 2010 ed i relativi valori hanno registrato, soprattutto per le Tankers, variazioni negative comparabili. In riferimento al mercato delle navi cisterne, sottolineiamo questa settimana la vendita della VLCC MT "EAGLE VALENCIA" (Dwt 306.999 - Costr. 2005, Samsung) a compratori greci della Seatrade per circa 53mil USD. I livelli ottenuti da questa transazione riflettono un ribasso che meglio si può comprendere se confrontato con la vendita della MT "FORMOSAPETRO EMPIRE" (Dwt 299.170 - Costr. 2004, Japan) avvenuta nel mese di Febbraio per circa 74mil USD. Si segnala inoltre la cessione della MT "OCEAN LADY" (Dwt 105.579 - Costr 2002, Giappone) alla società coreana Sinokor per circa 22mil USD. Tra le navi da carico secco, si evidenziano questa settimana le vendite delle "STX PIONEER" e "STX QUENSLAND" (Dwt 33.700 - Costr 2005, Giappone) per circa 19,5mil USD ciascuna e l'acquisizione della "MERIAN" (Dwt 74.717 - Costr 2000, Cina) per circa 17,5mil USD da parte della società greca Dilek Transport. La demolizione permane su livelli di circa 380 USD/LDT per il mercato cinese e di circa 480 USD/LDT per il mercato indiano.

ALTRE NOTIZIE

Se la domanda di trasporto di rinfuse secche non continuerà ad aumentare, le compagnie armatoriali di bulkcarrier potrebbero seguire la sorte degli armatori di petroliere e portacontainer. Inoltre, condizioni deboli di mercato, potrebbero far aumentare le vendite forzate. Il problema di questo mercato è che la domanda non può concedersi un attimo di tregua e deve continuare ad aumentare, perché il surplus continuerà a salire e la demolizione non sarà sufficiente ad alleviare il mercato. Per il settore delle Capesize, comprese le Very Large Ore Carrier, la disponibilità di navi aumenterà del 10% il prossimo anno, un segnale poco incoraggiante a cui dovrà corrispondere un aumento della domanda di minerale di ferro della Cina di oltre il 9% e il completamento dei progetti di infrastrutture allo stesso ritmo del 2010. Queste affermazioni sono state espresse dai dirigenti della compagnia armatoriale Diana Shipping in seguito alla domanda rivolta da un analista sul motivo per cui i noli dei carichi secchi siano in generale rimasti al di sopra dei costi operativi, in contrasto con il settore delle petroliere dove si è verificato l'opposto e molte compagnie hanno riportato pesanti perdite nei risultati trimestrali. E' un buon segno che il nuovo naviglio sia stato assorbito ma quando queste navi termineranno i loro contratti si troveranno a dover competere per rimanere in attività. Si inizia a vedere quello che accade in Cina, dove i progetti di urbanizzazione stanno mostrando segnali di rallentamento e la loro riduzione porterà ad una flessione della domanda di acciaio e quindi di minerale di ferro e carbone.

I costruttori cinesi Rongsheng Heavy Industries hanno annunciato di aver consegnato la Very Large Ore Carrier *Vale China* di 380.000 dwt, la terza nave di

questo tipo ad essere consegnata alla compagnia mineraria brasiliana Vale e la prima costruita in Cina. In origine, la nave doveva avere una capacità di 400.000 dwt, ma sembra che i costruttori cinesi abbiano ricevuto istruzioni di modificare tutti i riferimenti alle VLOC da costruirsi in Cina da 400.000 dwt a 380.000 dwt. In tale modo, queste bulkcarrier giganti potrebbero entrare nei porti cinesi o forse si tratta di una concessione al governo cinese che aveva espresso obiezioni al massiccio numero di navi da 400.000 dwt. Il cambiamento potrebbe significare che Vale è disponibile a trasportare il suo minerale ai porti cinesi in navi che non sono caricate alla piena capacità, anche se questo comporterà un costo per Vale stimato in circa 3,9 milioni di dollari per carico. All'inizio dell'anno la *Vale Brasil* di 402.347 dwt è stata la prima nave di questo tipo consegnata dai cantieri sudcoreani Daewoo, ma la consegna della *Vale China* ha subito ritardi poiché era in programma per settembre. La *Vale China* è la quarta VLOC consegnata a Vale. Le altre tre, *Vale Brasil*, *Vale Rio de Janeiro* e *Vale Italia*, sono state costruite presso i cantieri Daewoo. *Vale Brasil* sta per completare il suo secondo viaggio in Oman nel corrente anno, *Vale Rio de Janeiro* ha scaricato il suo primo carico a Taranto e *Vale Italia* caricherà per il suo primo viaggio a Ponta da Madeira il 3 dicembre.

Gli Stati Uniti sono emersi nel corrente anno come esportatori netti di prodotti petroliferi e le raffinerie del Golfo hanno rappresentato il 75% dei volumi forniti a paesi stranieri. L'aumento più marcato si è avuto per l'export di distillati, in buona parte destinati ai mercati europei, ma anche a Paesi vicini agli Stati Uniti come il centro e sud America a sostegno della domanda di Product Tanker nel bacino atlantico. Le esportazioni di prodotti petroliferi dal Golfo americano hanno raggiunto livelli storicamente alti nel corrente anno, con oltre 1,9 milioni di barili al giorno sino ad agosto e i distillati, che comprendono gasolio da riscaldamento e diesel hanno raggiunto quasi 640.000 b/g in agosto. A sei settimane dalla fine dell'anno, il volume dei fissati spot per prodotti raffinati dal Golfo americano ha raggiunto quasi 21 milioni di tonnellate metriche o il 4,5% in più che nell'intero 2010, di cui circa un terzo destinato ai mercati di UK Continent e Mediterraneo. I fissati per prodotti puliti destinati ai Caraibi e al Sud America sono aumentati da 4,4 milioni di tonnellate metriche nel 2008 a quasi 10 milioni mt dall'inizio dell'anno pari ad un aumento di oltre il 120%. Fin tanto che persisteranno le attuali dinamiche del mercato della raffinazione, maggiori volumi di forniture americane continueranno ad essere inviate all'estero come prodotti finiti, in particolare se la domanda di distillati americani da parte del Brasile rimarrà elevata.

La costruzione di impianti di raffinazione in Cina negli ultimi anni, ha fatto aumentare la domanda di greggio, con un grande sostegno per il mercato delle petroliere poiché i viaggi su lunghe distanze verso l'Asia orientale impegnano le navi per tempi più lunghi. Si prevede una capacità di 10 milioni di barili al giorno in novembre che rappresenta un aumento di 1,4 milioni b/g da ottobre o il 16% in più, a conferma del fatto che le raffinerie prevedono una forte domanda di prodotti petroliferi. Questi aumentati livelli di raffinazione possono essere la spiegazione

della maggiore domanda di VLCC per trasportare greggio mediorientale verso l'Asia nelle ultime settimane, con un numero record di carichi in novembre. La disponibilità di navi è stata temporaneamente ridotta e gli armatori con navi ancora presenti sulla rotta di riferimento sono stati in grado di imporre noli più alti con la speranza che le raffinerie cinesi mantengano questi ritmi di raffinazione.

Dal prossimo gennaio, i contratti FFA per le petroliere trattati sulla base della Worldscale potranno essere convertiti in dollari per tonnellata quando verranno presentati per il clearing. Il cambiamento concordato nei giorni scorsi al Baltic Exchange, permetterà ai trader che continuano a trattare i futures sulla base della Worldscale, di concludere contratti con le controparti che scelgono di trattare base dollari per tonnellata. La decisione intende stimolare gli scambi e vedrà tutti gli scambi eseguiti dalle clearing house con liquidazione in dollari per tonnellata, indipendentemente dal fatto che siano stati in origine quotati sulla base delle rate Worldscale. L'incertezza sulle rate flat della Worldscale è stata in passato un problema per i trader di derivati. Infatti, le rate Worldscale possono essere modificate all'inizio dell'anno, aumentando o diminuendo per cui i contratti con scadenza da uno a due anni possono essere poco accurati poiché non si basano su dati certi. Si spera che il passaggio al sistema di prezzi in dollari per tonnellata renderà il mercato dei derivati delle petroliere più accessibile a controparti non direttamente coinvolte nei mercati marittimi, come le banche ed altre istituzioni finanziarie.

I finanziamenti per le attività navali si stanno riducendo e continueranno su questa strada nel 2012 poiché le banche europee che dominano la scena limitano la loro esposizione, e le compagnie armatoriali, di conseguenza, registrano problemi di liquidità. Un'indagine sulle principali banche marittime condotta da Ted Petropoulos, responsabile della Petrofin Research in Grecia, rivela che le banche hanno una visione molto più negativa del settore in confronto ad un anno fa. L'analisi valuta i finanziamenti globali complessivi in circa 500 miliardi di dollari, compreso il settore offshore, ma non le piattaforme e i finanziamenti ai cantieri. Da notare che il portafoglio delle 40 più importanti banche attive nel credito navale, che rappresenta il 92% circa del totale, è in leggero aumento dal novembre 2010 a 461 miliardi di dollari. Tuttavia, la maggior parte delle banche ha ridotto la sua esposizione e l'aumento apparente è principalmente dovuto a migliori informazioni sui finanziamenti cinesi che si ritiene abbiano aggiunto 10,8 miliardi di dollari alla cifra complessiva per cui il portafoglio nel suo insieme non è aumentato. Nonostante i suoi problemi e il progetto di ridimensionamento, il maggiore finanziatore rimane HSH Nordbank con circa 42 miliardi di dollari. Le prime sei banche marittime hanno un portafoglio combinato di 176 miliardi di dollari pari al 35% dell'esposizione totale delle 40 banche principali, in calo dal 40% di un anno fa e questo è indicativo del minore coinvolgimento da parte di queste istituzioni finanziarie. Nondimeno, le banche europee continuano a dominare il settore rappresentando l'81,7% del totale, in leggero calo dall'83,1% di un anno fa, mentre

le banche asiatiche hanno di poco aumentato la loro quota al 16,8% dal 14,8% del novembre 2010.

Più di 100 petroliere per gas naturale liquefatto potrebbero aggiungersi alla flotta globale per soddisfare i nuovi progetti di esportazione di gas degli Stati Uniti, destinati a diventare importanti esportatori di LNG poiché estraggono quantitativi sempre più rilevanti dai depositi scistosi. Entro il 2020, le esportazioni combinate di gas di Stati Uniti e Canada potrebbero collocarsi al quarto posto nel mondo per importanza dopo Qatar, Australia e Indonesia. Gli Stati Uniti hanno in programma di convertire i terminali di importazione in impianti di liquefazione per esportare il proprio gas ai mercati asiatici dove i prezzi sono quattro volte più alti. La compagnia britannica BG ha già firmato un contratto della durata di 20 anni per un valore di 8 miliardi di dollari con Cheniere Energy per il trasporto di LNG dagli Stati Uniti. Altri cinque progetti di liquefazione sono in vari stadi di sviluppo e la flotta globale di circa 370 navi, più 60 in ordinazione, è destinata ad aumentare ulteriormente. Se tutti i progetti di esportazione arrivassero a compimento, potrebbero essere necessarie altre 85-110 navi, ma anche se solo un terzo dei progetti sarà realizzato, saranno richieste altre 30-40 navi pari al 50-60% dell'orderbook corrente. Sulla base dei fondamentali di mercato in rafforzamento, si stima che i noli potrebbero salire a 150.000 dollari al giorno nel 2012 per aumentare a 170.000 dollari nel 2013, prima di ridursi nella seconda parte del 2014 e nel 2015. Lo sviluppo delle installazioni di esportazione di LNG richiederà tempi lunghi ed è probabile che qualche sospensione verrà imposta da normative che ostacoleranno lo sviluppo, tuttavia, in vista della forte domanda da parte di Europa e Asia, le esportazioni americane contribuiranno a modificare l'industria dei trasporti di gas naturale sul lungo termine.

Le tradizionali banche impegnate nel settore marittimo, tra cui Barclays e RBS rifiutano di facilitare il pagamento di riscatti per ragioni di reputazione. La fornitura di fondi per facilitare il pagamento del riscatto dovrebbe essere considerata un fattore umanitario per le banche coinvolte nel settore marittimo, perché contribuisce ad assicurare un pronto rilascio degli equipaggi, ma sembra sia considerata con preoccupazione perché potrebbe danneggiare la reputazione delle banche. La stragrande maggioranza dei riscatti viene pagata in dollari americani e gli Stati Uniti hanno adottato una posizione molto dura in proposito, e la ragione per cui alcune banche hanno rifiutato di mettere a disposizione grosse somme di denaro per i riscatti sarebbe il timore della disapprovazione degli Stati Uniti e di altri governi. Il ruolo della banca nel pagamento del riscatto è importante poiché non è possibile per nessuno semplicemente ritirare 10 milioni di dollari tutti in una volta. Occorrerebbero settimane perché una banca possa mettere insieme una tale somma di denaro e inoltre i pirati richiedono tagli particolari per cui è più complicato di quello che sembra. L'unica responsabilità della banca è verso il loro cliente in tali circostanze, e non possono essere costrette. Inoltre, vi sono paesi che

non permetterebbero che la consegna del riscatto avvenga sul loro territorio per cui non sono solo le banche ad rifiutare di essere parti in causa.

La compagnia armatoriale libica controllata dal governo, General National Maritime Transport Co, potrebbe prendere in considerazione il prossimo anno l'espansione della sua flotta di 24 navi che hanno iniziato ad operare nei mercati internazionali, dopo la revoca delle sanzioni degli Stati Uniti che impedivano alla compagnia di acquistare carburante per le navi e di pagare gli equipaggi. Le sanzioni dell'Unione Europea erano state in gran parte revocate già all'inizio di settembre. Le 24 navi della flotta GNMTC sono state ferme con gli equipaggi a bordo in varie parti del mondo negli ultimi otto mesi, causando pesanti perdite. Due delle Aframax della compagnia libica sono state noleggiate con soggetti per tre anni a noleggiatori non identificati al nolo di 19.000 dollari al giorno, in linea con i livelli di mercato per periodi di tale durata. Il ritorno in mercato della flotta libica, che comprende quattro Suezmax e 11 Aframax, fa seguito al costante aumento della produzione di greggio della Libia che ha battuto le aspettative negli ultimi due mesi, attestandosi a 500.000 barili al giorno all'inizio di questo mese. La maggior parte dei carichi in Mediterraneo per petroliere Aframax sono stati fissati dalla Libia. Secondo le previsioni della IEA, la capacità di produzione della Libia raggiungerà almeno 1,2 milioni b/g nel quarto trimestre del prossimo anno, vicino al livello precedente la guerra di 1,6 milioni b/g, per la maggior parte destinato all'esportazione.

I prezzi delle petroliere vendute sul mercato dell'usato continuano a diminuire. L'armatore giapponese Meiji Shipping Co. avrebbe venduto la product tanker Large Range 2 *Esteem Grandeur* di 105.426 dwt costruita nel 1997, per oltre 12,2 milioni di dollari, un prezzo che per l'acquirente, l'armatore greco Polembros, appare favorevole. Per confronto, il prezzo di navi simili di 15 anni di età da 95.000 a 97.000 dwt è indicato in 12,5 milioni di dollari, in netto calo dai 17 milioni di dollari di inizio anno. Nello stesso periodo, il mercato spot per le Large Range ha prodotto guadagni ridotti per gli armatori, una situazione rispecchiata dal più ampio settore delle petroliere dove un numero di compagnie armatoriali è in difficoltà. Nel segmento delle Large Range 1, di capacità da 55.000 a 80.000 dwt, la Ultragas avrebbe acquistato al prezzo di 27 milioni di dollari la Product Tanker con cisterne rivestite *FR8 Reginamar*, di proprietà della FR8 Singapore. La vendita della nave è soggetta ad approvazione definitiva. Gli analisti considerano che il prezzo di mercato per Product Tanker leggermente più recenti da 73.000 dwt coated è di 32 milioni di dollari, per cui la vendita della FR8 alla Ultragas è intorno al livello di mercato. Come per le LR2, le più piccole LR1 vedono prezzi in caduta. All'inizio dell'anno, le LR1 rivestite di cinque anni venivano vendute per 36 milioni di dollari prima di scendere al livello attuale di 32 milioni di dollari.

