



Genova, 5 Dicembre 2011

No. 1503

**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 48 (28 Novembre/2 Dicembre 2011)

### CISTERNE

Mercato debole e privo di spunti per le VLCC con noli in ribasso per i viaggi dal Medio Oriente al Far East. Attualmente, sono 91 le VLCC presenti nell'area del Medio Oriente nelle prossime quattro settimane a fronte di 62 carichi potenziali. Con questo rapporto navi-carichi, i noleggiatori possono scegliere di quale nave servirsi imponendo noli più bassi ad ogni fissato. Per i viaggi Medio Oriente/Far East i noli sono diminuiti a Ws 59,5 da Ws 67,3 di una settimana fa. In termini di dollari, gli armatori sono passati da 25.946 a circa 14.052 dollari al giorno. Lo stato di debolezza del mercato per le VLCC si ripercuote pesantemente sulle compagnie armatoriali alcune delle quali sono in forti difficoltà, come Saga Tankers che ha venduto le sue VLCC a prezzi molto bassi, Euronav e Overseas Shipholding Group che hanno riportato perdite nel terzo trimestre. Inoltre, la Frontline ha richiesto al suo principale azionista, John Fredriksen, di soccorrerla dopo le pesanti perdite, e General Maritime, seconda maggiore compagnia armatoriale americana di petroliere, ha fatto ricorso alla protezione del tribunale in attesa di ristrutturare le sue finanze. Le **Suezmax**, dopo una ripresa di attività in West Africa, registrano un periodo più calmo e, poiché le navi presenti nell'area continuano ad aumentare, non sono previsti cambiamenti nel corso della prossima settimana. Fissati sono stati conclusi per il Golfo americano a noli di circa Ws 80, e intorno a Ws 90 per il Nord Europa. Miglioramenti anche in Mediterraneo e Mar Nero con aumenti marginali dei noli a Ws 85. Quest'area di mercato potrebbe offrire le maggiori possibilità di miglioramento nella settimana entrante. Un inizio della stagione invernale a temperature miti nell'emisfero settentrionale e una flotta **Aframax** notevolmente più grande rispetto allo scorso anno, potrebbero ostacolare la ripresa delle rate di nolo in Nord Europa prima delle festività natalizie. La maggiore spinta ai noli tradizionalmente deriva dal Baltico, dove verso la fine di dicembre lo spessore dei ghiacci limita il numero delle navi che possono entrare nei porti. Il nolo corrente per i viaggi dal Baltico al Nord Europa di Ws 75,7 equivale a 2.809 dollari al giorno secondo i calcoli del Baltic Exchange, nonostante una decina di carichi arrivati in mercato a inizio settimana, mentre i viaggi in Mare del Nord valgono circa 5.110 dollari al giorno o Ws 95,5. In Mediterraneo, l'aumento della domanda, in particolare dalla Libia, non è stato sufficiente ad assorbire il surplus di navi ed i noli sono rimasti intorno a Ws 82,5-87,5 equivalente base timecharter a poco più dello zero per la maggior parte dei viaggi. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, la ripresa dell'attività dopo le festività del Ringraziamento negli Stati Uniti è stata lenta e tranquilla. I noli sono rimasti invariati a Ws 147,5 per i viaggi delle Medium Range con 37.000 tonnellate dal Nord Europa alla costa atlantica americana, mentre i carichi da 60.000 tonnellate dal Baltico agli Stati Uniti sono stati coperti a Ws 100. Dopo il recupero della settimana scorsa, i carichi in Mediterraneo sono aumentati di altri 10 punti a Ws 172,5. I carichi da 38.000 tonn. dai Caraibi per la costa atlantica americana sono rimasti invariati a Ws 160, mentre i viaggi di ritorno per il Nord Europa hanno perso qualche punto attestandosi a Ws 112,5-115 per 38.000 tonn. e circa Ws 90 per 60.000 tonn. Il rafforzamento dei noli ad est di Suez ha avuto breve durata e il mercato si è stabilizzato dopo un rallentamento della domanda. Le Large Range 1 sono state fissate a Ws 125 dal Medio Oriente al Giappone con 55.000 tonn. e le LR2 per gli stessi viaggi a Ws 100 con 75.000 tonn. I viaggi dal Medio Oriente a UK Cont. hanno pagato noli intorno a 2 milioni di dollari per 65.000 tonn.

## ALTRE NOTIZIE

Il valore di una VLCC di cinque anni è sceso a 56,3 milioni di dollari, dai 57,1 milioni di una settimana fa, il livello più basso toccato da queste navi dal settembre 2003, quando il Baltic Exchange iniziò a riportare questi valori. Per confronto, i prezzi erano di 162,9 milioni di dollari nell'agosto 2008 prima che la crisi finanziaria globale mettesse bruscamente fine agli anni del boom. Dal picco del 2008, i prezzi iniziarono il loro inesorabile declino per raggiungere i minimi correnti. I noli spot sulla principale rotta dal Medio Oriente all'Asia non superano i costi di gestione giornalieri che comprendono il costo equipaggio, il bunker, l'assicurazione ed altre spese, ma non il rimborso del finanziamento che rende la situazione ancora più gravosa per gli armatori. I costi operativi di una VLCC moderna di circa 300.000 dwt sono di 10.670 dollari al giorno, secondo le ultime valutazioni, ma la media dei profitti di queste navi dall'inizio dell'anno è di 8.000 dollari al giorno, più di 2.000 dollari in meno rispetto ai costi di gestione.

Nonostante le preoccupazioni per una eccessiva disponibilità di bulkcarrier Capesize, il gigante minerario australiano Rio Tinto prevede che l'offerta globale di minerale di ferro dovrà aumentare di 100 milioni di tonnellate l'anno per ciascuno dei prossimi otto anni. Il mercato dei noli vedrà l'arrivo nei prossimi anni di circa 490 Capesize per 97 milioni dwt, con un picco di circa 51 milioni dwt previsto per il 2012, mentre la flotta corrente contava a inizio novembre 1.300 bulkcarrier di oltre 100.000 dwt unitari per 238 milioni dwt complessivi. Alcuni osservatori ritengono che la crescita della domanda di minerale di ferro difficilmente potrà materializzarsi dato il già alto tasso di investimenti in infrastrutture in Cina, ma la Rio Tinto vede le cose in modo diverso, ha già venduto tutta la produzione del 2011 e ritiene che la Cina continuerà a guidare i consumi mondiali di acciaio, seguita da India ed altri Paesi emergenti. La produzione di acciaio pro-capite è molto simile a quella di Stati Uniti, Giappone e Corea del Sud nei vari stadi del loro sviluppo economico e la Cina sta per superare per la prima volta i 500 kg pro-capite nel corrente anno per arrivare ad oltre 750 kg non prima del 2030. La Rio Tinto si aspetta che la crescita di grandi agglomerati urbani proseguirà in Cina, India, Africa, Sud America e altre nazioni che richiederanno strutture più alte ad elevato impiego di acciaio. Degli 800 milioni di tonnellate che il gruppo minerario prevede saranno richiesti tra il 2011 e il 2018, circa 600 milioni di tonnellate dovranno soddisfare la prevista crescita della domanda e 200 milioni di tonnellate sostituire la costosa produzione nazionale. L'India ha perso quote di mercato per una serie di motivi, mentre i produttori australiani non riescono a consegnare in tempo. Produttori cinesi sono emersi per colmare il vuoto ma la Rio Tinto prevede che lasceranno il mercato rapidamente come sono entrati. Il 60% circa della produzione di minerale della Rio Tinto è fornito alla Cina, il 35% al Giappone, Corea e Taiwan e il 5% a Stati Uniti ed Europa.

Le difficoltà per le petroliere non danno segnali di tregua e la pratica della velocità ridotta è destinata a durare, in particolare per il settore delle VLCC. Tuttavia, anche

la volatilità dei mercati dei noli continuerà ad essere presente e permetterà agli armatori di mettere a segno alcuni viaggi a noli più alti. A parte le navi per gas naturale liquefatto, ogni settore navale è fondamentalmente in surplus. D'altra parte, i volumi sono in aumento e le navi continuano ad essere fissate, ma vi è incertezza sul momento in cui l'offerta di navi sarà in equilibrio con la crescita della domanda. La velocità ridotta con un costo del bunker di 670 dollari per tonnellata è destinata a continuare, a meno che i noli non ritornino a 100.000 dollari al giorno. Per quanto riguarda l'intenzione della Cina di far costruire un numero significativo di VLCC per trasportare il crescente volume di greggio che importa da varie parti del mondo, questo è inevitabile ma non è del tutto una cattiva notizia per gli armatori. Il boom delle costruzioni navali in Giappone oltre 30 anni fa, portò al trasporto del 90% delle importazioni giapponesi di greggio su navi di proprietà. In confronto, l'ambizione della Cina di trasportare il 50% del suo fabbisogno lascerebbe il restante 50% ai tradizionali armatori per cui una divisione 50/50 non appare tanto negativa. Inoltre, se la Cina ordinerà un numero ragguardevole di navi, queste arriveranno solo gradatamente in mercato.

La società americana di servizi finanziari globali Morgan Stanley sta aumentando la sua attività di noleggio nel settore delle petroliere con un numero di noleggi che supera già del 37% il totale dello scorso anno. Dall'inizio dell'anno, la Morgan Stanley ha fissato 134 navi sul mercato spot, per la maggior parte per il trasporto di prodotti petroliferi puliti, di capacità variabile dalle Medium Range che trasportano circa 38.000 tonnellate alle Large Range 2 che ne possono caricare 90.000. Lo scorso anno la Morgan Stanley noleggiò 84 petroliere sul mercato spot, anche in questo caso per prodotti puliti, dalla benzina al jet-fuel. La maggiore attività di noleggio della società americana fa riscontro all'aumento dei profitti medi giornalieri per le Product Tanker Medium Range, che rappresentano una parte importante dei noleggi della Morgan Stanley. Con una media di 10.494 dollari al giorno dall'inizio dell'anno, secondo l'indice del Baltic Exchange, le Medium Range riescono a coprire i costi operativi di circa 7.600 dollari al giorno, un quadro molto più favorevole che per le petroliere da greggio dove i guadagni sono nettamente inferiori ai costi operativi. Gli analisti hanno notato l'aumento di attività da parte delle compagnie di servizi finanziari in contrapposizione con i più tradizionali noleggiatori come le compagnie petrolifere, ma forse è la conoscenza limitata che queste compagnie hanno del mercato dei noli e dei rischi derivanti dai trasporti via mare, dove i noli possono essere molto volatili, che può spiegare la loro assenza dai mercati a periodo, se si escludono quattro noleggi dall'inizio dell'anno per brevi periodi da 60 giorni a 12 mesi.

La perdita di valore delle navi è illustrata da una recente analisi che identifica il numero delle navi nelle tre principali tipologie, il loro valore di demolizione e l'età a cui si applicano questi valori. Complessivamente, il 7% circa della flotta globale delle petroliere di oltre 29.500 dwt, delle bulkcarrier superiori a 20.000 dwt e delle portacontainer con una capacità superiore a 500 teu non supera il valore di

demolizione. In particolare, nel settore delle VLCC, oltre 100 navi su una flotta complessiva di 575 VLCC ha un valore pari a quello della demolizione. L'età media di queste navi è di soli 18 anni e il loro valore complessivo è di circa 2 miliardi di dollari. Allo stesso modo, nel settore delle bulkcarrier, le Capesize il cui valore corrisponde a quello della demolizione, sono 127 e hanno un'età media di 23 anni. Per le bulkcarrier complessivamente, circa il 9% della flotta ha un valore pari a quello della demolizione, ma questo riflette anche la maggiore età media della flotta da carico secco in confronto agli altri tipi di navi. Al limite più basso del range di capacità, le bulkcarrier handysize raggiungono i 35 anni prima di arrivare al valore della demolizione, a conferma della vita attiva relativamente lunga di molte di queste navi. L'età media della flotta complessiva delle petroliere, il cui valore corrisponde a quello della demolizione, è di 22 anni, in confronto a 27 anni per le portacontainer e 31 anni per le bulkcarrier. In generale, sono le navi più grandi che hanno subito le maggiori perdite di valore negli ultimi mesi a causa delle dimensioni del surplus di capacità in questi segmenti. Queste stime si basano su prezzi medi correnti di demolizione di 482 dollari per tdl per bulkcarrier e portacontainer e di 508 dollari per tdl per le petroliere.

La Royal Dutch Shell ha fissato una petroliera per 80.000 tonnellate di greggio libico destinato a Singapore da essere caricato il 6 dicembre. La qualità del greggio è probabilmente Bu Attifel, normalmente usato dalle compagnie petrolifere nelle raffinerie di Singapore prima del conflitto in Libia. Il mese scorso la Shell aveva noleggiato un'altra petroliera per trasportare un carico di 80.000 tonnellate di greggio libico in Australia al nolo di 3,6 milioni di dollari lumpsum per un viaggio di andata della durata di un mese. La Cina è stata il principale Paese asiatico acquirente di greggio libico dopo la ripresa della produzione nel terzo trimestre. La Libia produce ora più di 500.000 barili al giorno, circa un terzo del livello precedente il conflitto e potrebbe raggiungere il prossimo mese il 50% per ritornare alla piena capacità entro la fine del 2012 o inizio 2013. La produzione di greggio dell'Opec è salita in novembre al massimo degli ultimi tre anni per i maggiori quantitativi prodotti dall'Angola e la ripresa della produzione in Libia.

L'associazione armatoriale cinese si è espressa duramente contro il progetto dei produttori minerari brasiliani Vale di creare centri di trasbordo in Malaysia e nelle Filippine. Il vice presidente della China Shipowners Association, Zhang Shouguo, ha anche condannato il progetto di Vale di mettere insieme una flotta di navi da 400.000 dwt per far diminuire i suoi costi di trasporto verso i porti cinesi. Secondo Zhang Shouguo, Vale è responsabile di concorrenza sleale nell'ambito di un progetto monopolistico, mentre dovrebbe sospendere la costruzione di VLOC da 400.000 dwt e altri tipi di bulkcarrier. Il progetto di Vale è così osteggiato che Rongsheng Heavy Industries, che ha costruito la prima VLOC in Cina, ha ridimensionato la capacità della nave, unitamente all'ordinativo per le altre 11 Valemax, a 380.000 dwt. Le autorità cinesi locali devono ancora concedere l'autorizzazione alle navi Valemax di entrare ai porti cinesi a pieno carico. In

settembre, Vale e le autorità di Subic Bay hanno firmato un memorandum of agreement per costruire un centro di trasbordo con un terminale galleggiante localizzato al porto in acque profonde vicino alla penisola di Bataan, da cui il minerale potrà essere consegnato con navi feeder alla Cina, ma anche alla Corea del Sud, Giappone e Taiwan. Mr Zhang considera il progetto di Vale uno spreco di risorse poiché la flotta esistente in mercato è completamente in grado di soddisfare la domanda di trasporto di minerale. Ha anche espresso dubbi sulla capacità di Vale di gestire una flotta propriamente, come le compagnie armatoriali professionali, con rischi per la sicurezza e l'ambiente. Vale non ha reagito per ora agli attacchi del CSA, ma si ha notizia che a settembre aveva contattato alcuni armatori per il noleggio delle bulkcarrier da 400.000 dtw o anche la vendita con accordi di leasing per Vale.

Un numero per ora limitato di navi, i cui armatori si sono resi inadempienti nei confronti delle banche che le hanno finanziate, sta per essere avviato verso i cantieri di demolizione. In particolare, un acquirente cash ha confermato di essere in trattativa per due navi direttamente con una importante banca attiva nel settore armatoriale. Si tratta per ora di poche navi di cui le banche hanno deciso di disfarsi ma si prevede che altre seguiranno poiché le istituzioni finanziarie non sono più disposte a concedere ulteriori dilazioni agli armatori in difficoltà. I problemi si trascinano da tempo e sino ad ora le banche sono state pazienti, ma hanno deciso di smettere di essere flessibili e generose. Per il mercato della demolizione, è previsto che i prossimi due o tre anni saranno molto attivi e sarà interessante vedere se il Bangladesh sarà nuovamente in mercato.

La compagnia di linea giapponese Mitsui OSK Line (MOL), principale armatrice di VLCC avrebbe venduto una delle sue vecchie VLCC al prezzo di 23 milioni di dollari, ma l'acquirente della nave non è ancora noto. La nave in questione è la *Atlantic Liberty* di 311.625 costruita nel 1995 che ha cambiato armatore nel mercato dell'usato ad un prezzo che rappresenta una ulteriore piccola erosione del valore delle petroliere più vecchie, sempre più in difficoltà per trovare impiego in un contesto di flotte sempre più giovani. L'ultima vendita precedente di una nave di età simile è quella della *Saga Julie* (298.400 dwt costr. 1996) venduta a fine agosto alla famiglia Embiricos per 25 milioni di dollari. Per MOL che possiede una flotta di 40 VLCC collocandosi poco al di sopra del gruppo Fredriksen, la vendita rappresenta un prezzo molto ridotto se confrontato con altre transazioni di naviglio moderno compiute all'inizio dell'anno. MOL ha infatti venduto una VLCC del 2000 per 52 milioni di dollari in aprile e una del 2008 a 100 milioni di dollari in gennaio. Insieme, queste due navi valgono ora solo 98,3 milioni di dollari. La *Atlantic Liberty* ha una gemella costruita nello stesso anno, la *Atlantic Prosperity*, e MOL possiede altre tre navi costruite tra il 1997 e il 1999. Tuttavia, un certo numero di osservatori ed analisti hanno sollecitato gli armatori di navi di 15 anni o più a farle demolire piuttosto che mantenerle in attività per alleviare il surplus di capacità e la concorrenza nei mercati dei noli.

Gli armatori greci avrebbero deciso di limitare i loro investimenti in nuove costruzioni e in ottobre, per la prima volta dal settembre 2009, non hanno assegnato un singolo ordinativo. Il rallentamento fa seguito ad investimenti per 11,5 miliardi di dollari nel corrente anno, nettamente inferiori ai 37,7 miliardi di dollari nell'intero 2007, e ai 3 miliardi di dollari soltanto nel 2009. La maggior parte degli investimenti di ottobre è dovuta ad interessi cinesi con nuovi ordinativi per 900 milioni di dollari, pari al 35% degli investimenti complessivi globali e una quota proporzionalmente maggiore dall'inizio dell'anno. Si è trattato di un investimento di eguale ammontare a quello del gennaio scorso, ma all'epoca gli investimenti dei cinesi rappresentavano solo l'8% del totale nel mese. Questo denota come gli armatori abbiano perso interesse nel corso dell'anno ad investire in nuove costruzioni, in un contesto di incertezze economiche globali e mancanza di credito dalle istituzioni finanziarie. La seconda metà dell'anno ha visto gli investimenti medi mondiali diminuire del 58% in confronto al primo semestre. Anche se le compagnie armatoriali cinesi hanno dominato il settore in ottobre, gli ordinativi assegnati da gennaio hanno avuto un valore di 4,4 miliardi di dollari, nettamente meno dei 14,5 miliardi di dollari del 2010. Inoltre, i costruttori cinesi hanno visto scendere la loro quota di mercato degli ordinativi in termini di deadweight assegnati ai cantieri asiatici dal 60% nel 2010 al 46,8% nel 2011. Al contrario, i cantieri sudcoreani sono sino ad ora riusciti ad aumentare la loro quota di ordinativi al 45,5% dal 36,9% di un anno fa per effetto principalmente di contratti per navi offshore e metaniere sulla base di previsioni positive per entrambi questi settori. L'orderbook mondiale ammontava alla fine di ottobre a 6.451 navi per 393,9 milioni dwt, dominato dalle bulkcarrier che in termini di deadweight rappresentano il 57%.

Il governo cinese ha in programma un massiccio consolidamento dei cantieri navali nazionali affinché i 10 maggiori protagonisti controllino il 70% della capacità di costruzione del Paese. La notizia, a fronte di una generale recessione della costruzione navale cinese, può indicare che il governo ha finalmente deciso di percorrere questa strada. A inizio novembre, l'associazione cantieristica cinese aveva comunicato che i nuovi ordinativi per i 2.000 cantieri cinesi erano diminuiti di 29 milioni dwt, o il 43%, nei primi nove mesi del 2011, in confronto allo stesso periodo del 2010. La Cina ha potenziato i suoi cantieri navali nell'ambito di una politica governativa che si proponeva di far salire la Cina al primo posto tra le maggiori nazioni costruttrici di navi. Nel 2010 ha superato la Corea del Sud, ma è ritornata al secondo posto nel corrente anno. Gli ordinativi di petroliere e bulkcarrier sono diminuiti mentre la Corea del Sud ha tratto vantaggio dai nuovi ordinativi per metaniere e portacontainer giganti dominando il mercato per queste navi più sofisticate. La Cina ha già consolidato le sue industrie minerarie e siderurgiche e se la cantieristica seguirà questa strada, a sopravvivere saranno i grandi cantieri statali come CSSC e China Shipbuilding Industry Corp. che insieme rappresentano il 30% circa dell'orderbook complessivo della Cina.

