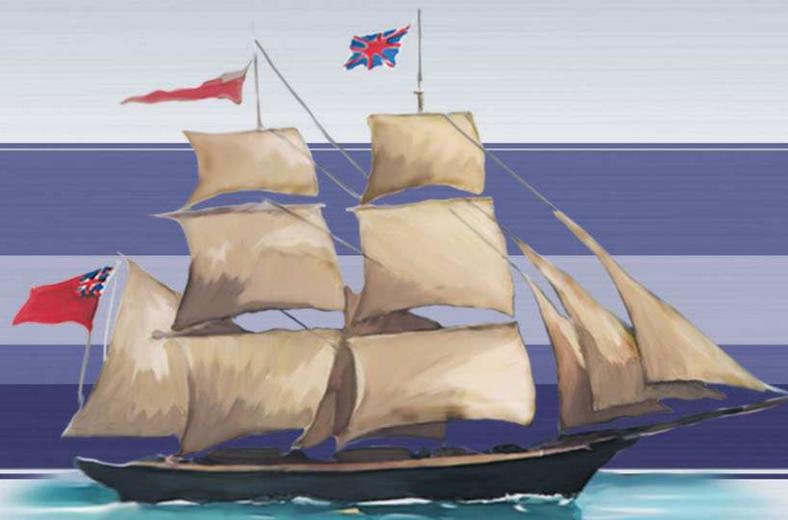


Flash News



Genova, 21 Maggio 2018
No. 1793

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
Lloyd's List Containers

ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 20 (14-18 Maggio 2018) CISTERNE

Nessun segnale di cambiamento per il mercato estremamente depresso delle VLCC (oltre 200.000 dwt) anche se i noli si sono mossi di qualche punto Worldscale per compensare il maggiore costo del bunker. Le moderne unità sono state fissate per il Far East a poco più di Ws 41 (equivalente a circa 3.250 dollari al giorno) mentre per il Golfo americano via Capo hanno ottenuto noli leggermente inferiori a Ws 18. In West Africa, le VLCC hanno riscosso un maggiore interesse per l'urgenza dei noleggiatori di coprire le posizioni più pronte e i noli hanno raggiunto Ws 46 per il Far East, ma dopo che la situazione è tornata alla normalità i noli sono ridiscesi al livello di Ws 43. Per la costa occidentale indiana queste navi sono state fissate a 2,325 milioni di dollari lumpsum. Nell'area dei Caraibi, la minore disponibilità di navi per le date prevalenti ha permesso agli armatori di consolidare i noli Golfo americano/Singapore a non meno di 3,5 milioni di dollari lumpsum e sino a 3,4 milioni di dollari per i viaggi Caraibi/Costa occidentale indiana. In Mare del Nord le VLCC sono state occasionalmente fissate a 4,15 milioni di dollari lumpsum per il greggio Hound Point/Corea del Sud e a 3 milioni di dollari per il fueloil Rotterdam/Singapore. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) hanno cercato di imporre noli più alti in West Africa ma hanno ottenuto solo un aggiustamento per coprire il rincaro del bunker. I noli per le destinazioni europee sono stati di poco superiori a Ws 67,5 (equivalente a circa 8.500 dollari al giorno) e per il Golfo americano a Ws 62,5. In Mar Nero le Suezmax hanno mantenuto noli invariati a Ws 75 per le destinazioni europee ma per il Far East hanno ottenuto intorno a 2,9 milioni di dollari lumpsum per compensare il maggiore costo del bunker. Nel Golfo Arabo le Suezmax sono rimaste piatte e il numero crescente di armatori che rifiuta di caricare in Iran non fa che aumentare la disponibilità di navi agli altri porti di caricazione. I noli sono a Ws 62,5 per il Far East e Ws 25 per le destinazioni occidentali. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) si sono riequilibrare a sufficienza in Mare del Nord da far leggermente salire i noli a Ws 105 (equivalente a circa 750 dollari al giorno) per i viaggi inter-UK Cont. e Ws 85 dal Baltico, ma nel corso della settimana il mercato è apparso più calmo e gli armatori dovranno preoccuparsi di consolidare i livelli raggiunti piuttosto che spingere al rialzo. In Mediterraneo, un mercato più attivo ha permesso a queste navi di migliorare i noli a Ws 100 per i viaggi cross-Med. mentre nei Caraibi le Aframax sono riuscite ad ottenere noli di Ws 110 per il Golfo americano con possibilità di ulteriore miglioramento se i noleggiatori manterranno il ritmo. Nel segmento delle **Product Tanker** pulite, le Medium Range (25.000-55.000 dwt) hanno visto scendere i noli per i viaggi dal Nord Europa alla costa atlantica americana inizialmente a Ws 125 con un ulteriore indebolimento a Ws 120 (equivalente a circa 3.750 dollari al giorno). I noli per il West Africa hanno

mantenuto valori di Ws 145. Ad est di Suez, dopo un inizio di settimana tranquillo per le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt), il mercato si è rivitalizzato e queste navi sono state fissate per la nafta Golfo Arabo/Far East a Ws 92,5 (equivalente a circa 4.000 dollari al giorno) mentre per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont. hanno ottenuto noli invariati di 1,625 milioni di dollari lumpsum. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) sono state fissate per gli stessi viaggi rispettivamente a Ws 112,5 (equivalente a circa 6.250 dollari al giorno) per la nafta e 1,55 milioni di dollari lumpsum per il jet fuel.

CARICO SECCO

Il mercato delle **Capesize** (150.000-180.000 dwt) ha registrato una brusca caduta nella settimana, confermata dal Baltic Capesize Index che ha chiuso a 2053, 577 punti in meno rispetto alla precedente settimana, e la media ponderata delle 5 rotte timecharter scesa a USD 15.712 con una perdita di USD 4.972. In apertura di settimana è prevalso l'ottimismo, nonostante un livello di attività ridotto. Gli armatori hanno inizialmente resistito alle pressioni dei noleggiatori in particolare in Far East, ma a metà settimana i noli sono scesi rapidamente, anche in seguito alla dichiarazione di forza maggiore in Guinea che ha portato in mercato molti relet. I noli per i viaggi dal Brasile alla Cina sono scesi da 18,69 a USD 17,28 per tonn. Più a nord, si è confermato un indebolimento dei noli per viaggi in Atlantico e livelli timecharter in ulteriore calo. In Far East, nonostante il continuo rincaro del bunker a Singapore, i noli base viaggio sono diminuiti poiché alcuni armatori hanno preferito rimanere nell'area piuttosto che zavorrare verso il Sud Africa o il Brasile. Sulla rotta Australia occidentale/Qingdao i noli sono passati da USD 8,41 della precedente settimana a USD 7,71 per tonn. Fissati indicativi a timecharter nel Pacifico sono quelli della *Kinokawa Maru* (181.392 dwt costr. 2013) con consegna Jiangyin 20/22 maggio trip via East Australia riconsegna Cina USD 18.200 al giorno, e *Mineral Faith* (175.620 dwt costr. 2012) relet Koch con consegna CJK 19/21 maggio trip via Australia riconsegna Singapore-Giappone USD 17.800 per conto CNR. A periodo, si riporta il fissato per conto Louis Dreyfus della *Ianthe* (180.018 dwt costr. 2009) per 7-9 mesi timecharter con consegna Nagoya 5-15 giugno a USD 20.650 al giorno, ma il nolo sarebbe stato concordato nella settimana terminata l'11 maggio. Per le **Panamax** (70.000-95.000 dwt), nonostante una settimana attiva con numerosi fissati, l'Indice del Baltic Exchange è rimasto relativamente piatto. Il BPI ha chiuso venerdì a 1.241 contro i precedenti 1.245, mentre la media delle 4 rotte timecharter si è attestata a USD 10.009 in confronto a USD 10.034 della scorsa settimana. In Atlantico, i noli hanno avuto un cedimento mentre nell'area del Pacifico sono leggermente aumentati. Con una maggiore domanda in Nord Atlantico, gli armatori avevano l'opportunità di coprirsi, anche se a livelli in generale inferiori agli ultimi fatti, e anche da costa orientale Sud America i noli si sono indeboliti a inizio settimana prima di risalire a livelli simili a quelli della

precedente, poiché vari noleggiatori hanno fissato molte navi per stem di fine maggio e inizio giugno. Sono stati coperti molti carichi nella settimana, tra cui i restanti stem di maggio, e alcuni armatori hanno dovuto attendere l'arrivo di carichi per date più tardive per trovare impiego. Le navi in Nord Pacifico hanno continuato ad ottenere livelli di nolo leggermente migliori anche se il volume della domanda è apparso rallentare. Più a Sud, i noli sono apparsi piatti poiché il volume del minerale è stato coperto dalla buona disponibilità di navi. E' ancora presente l'interesse nel periodo e i noli sono sempre sostenuti nonostante il mercato piatto. Le Kamsarmax sono state fissate nel Pacifico intorno a USD 13.000 per breve periodo.

COMPRAVENDITA

Questa settimana il mercato della compravendita, in linea con la precedente, ha registrato un buon numero di unità compravendute confermandosi piuttosto attivo. Con riferimento al settore delle Tankers, si segnala che gli armatori greci Stealth Maritime hanno acquistato all'asta la LR2 appartenente alla flotta "Toisa" MT *UNITED GRACE* (112,795 DWT - Blt. 2010 New Times - Man-Burmeister & Wain - LR2, coated/coiled) per circa USD 20.5 MLN; parrebbe inoltre che altri armatori ellenici abbiano comprato la MT *UNITED HONOR* (112,795 DWT - Blt. 2010 New Times - ManBurmeister & Wain - coated/coiled), facente anch'essa parte della summenzionata flotta, per circa USD 19.8 MLN. Tra le altre, da evidenziare che BP Shipping, nel perseguire la propria ottica di rinnovamento della flotta, ha ceduto le Medium Range MT *BRITISH TRANQUILITY*, MT *BRITISH SERENITY* e MT *BRITISH COURTESY* (47,210 DWT - Blt. 2005 Hyundai Mipo - Burmeister & Wain - IMO III - Ice 1A - 9.844 ldt) per circa USD 10.7 MLN ciascuna ad acquirenti al momento non noti. Per quanto concerne il mercato delle Bulk Carriers da segnalare la vendita a compratori greci, al momento non meglio identificati, della MV *ZOLA* (55,831 DWT - Blt. 2012 IHI - Wartsila - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30t) per circa USD 17.2 MLN, mentre è ormai notizia che gli armatori Nisshin Shipping abbiano ceduto la MV *WESTERN BALTIC* (38,800 DWT - Blt. 2015 Hantong - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30t) per circa USD 17.2 MLN. I valori del mercato della demolizione, questa settimana si sono mantenuti in linea con quelli della precedente: il Pakistan si è affermato nuovamente mercato di riferimento avendo pagato 430 USD/LDT per le Bulker e 440 USD/LDT per le Tanker, seguito dall'India e dal Bangladesh che hanno pagato rispettivamente 420-410 USD/LDT per le Bulker e 430-420 USD/LDT per le Tankers. Infine la Turchia ha pagato 280 USD/LDT per le Bulker e 290 USD/LDT per le Tanker.

ALTRE NOTIZIE

L'aumento delle esportazioni di greggio americano ha contribuito a far aumentare i noli delle VLCC al massimo livello da molti mesi compensando il crollo delle esportazioni di greggio del Venezuela. L'export di greggio dagli Stati Uniti continua a registrare nuovi record e gli ultimi dati della Energy Information Administration indicano che ha raggiunto la scorsa settimana 2,56 milioni di barili al giorno, il livello più alto registrato. Si stima che da 15 a 20 petroliere partiranno con carichi di greggio americano la prossima settimana. La domanda aiuta a sostenere i noli delle VLCC dal Golfo americano. Si riporta che la SK Energy ha fissato la VLCC *Solana* della Cardiff Marine al nolo lumpsum di 4,675 milioni di dollari per un viaggio Golfo USA/Corea del Sud. Questo nolo equivale a circa 30.000 dollari al giorno. I noli avevano raggiunto un livello simile all'inizio dello scorso novembre quando le esportazioni di greggio americano erano leggermente inferiori a 2 milioni di barili al giorno. Il rafforzamento fece affluire nell'area del Golfo molte navi in zavorra dal Medio Oriente e dal West Africa. L'aumento delle esportazioni petrolifere americane favorisce anche navi di classi più piccole. I noli delle Aframax per i viaggi Golfo americano/Caraibi sono saliti da Ws 100 a inizio mese a Ws 113, pari a circa 5.200 dollari al giorno. Il livello delle esportazioni americane contribuisce a compensare la continua caduta delle esportazioni dal Venezuela. Nessuno vuole caricare in Venezuela per i problemi che affliggono il Paese sudamericano.

Il costo del bunker è salito notevolmente per il rafforzamento del prezzo del greggio, erodendo i margini di profitto delle compagnie armatoriali, come dimostrato non solo da Hyundai Merchant Marine ma anche da Maersk. Entrambe queste compagnie hanno riportato perdite significative nel primo trimestre e le crescenti spese per il bunker sono considerate una delle ragioni principali. Tuttavia, il rincaro di greggio e bunker non è forse una cattiva notizia per le compagnie di linea. Il maggior costo può essere usato da queste compagnie per ottenere tariffe di trasporto più alte con l'approssimarsi della tradizionale alta stagione. Potrebbe anche facilitare le operazioni di consolidamento poiché le compagnie più deboli avranno maggiori difficoltà a rimanere a galla. E se i prezzi petroliferi manterranno la tendenza all'aumento, l'inflazione aumenterà e potrebbe innescare decisioni più aggressive da parte delle banche centrali per aumentare i tassi di interesse. Costi di finanziamento più alti possono contribuire a limitare gli ordinativi di nuove costruzioni. Il greggio Brent, ha superato la soglia degli 80 dollari a barile, il punto più alto dal novembre 2014, una tendenza che, secondo Morgan Stanley può continuare fino a 90 dollari e per Total addirittura fino a 100. Alla base della corsa i timori di un possibile calo delle esportazioni iraniane che ridurrebbe l'offerta su un mercato già sotto pressione, ma anche la crisi economica venezuelana. Gli stessi fattori positivi riguardano anche i mercati dei carichi secchi e delle petroliere e gli armatori in questi settori godono anche di margini di sicurezza aggiuntivi nella

riduzione della velocità di navigazione che limita l'offerta di capacità di trasporto. Nel lungo termine, i prezzi più alti del greggio normalmente attenuano la crescita economica mondiale, un risultato che non favorisce i trasporti marittimi, ma con così tante incognite di mercato, compreso il destino dell'accordo nucleare con l'Iran, il futuro è una scommessa.

Dall'inizio dell'anno si contano 230 vendite di portarinfuse secche di seconda mano, delle quali 100 risultano costruite in Cina. La maggior parte dell'interesse all'acquisto si è concentrato nelle navi Handysize sino alla classe Ultramax con 160 unità che hanno cambiato proprietario. Gli acquirenti hanno mostrato una maggiore propensione ad ispezionare navi di questo tipo piuttosto che Panamax e Capesize. Ad esempio, una Handysize costruita nel 2007 ha riscosso l'interesse di sei diversi potenziali acquirenti, mentre nello stesso periodo una Panamax di dieci anni ha interessato solo tre possibili acquirenti. Questo spiega anche perché il valore delle Handysize sia salito negli ultimi 2-3 mesi. Recentemente, una bulkcarrier non-giapponese costruita nel 2011 è stata venduta per 11,3 milioni di dollari e una nave giapponese da 33.000 dwt dello stesso anno ha ottenuto più di 15 milioni di dollari. Questi prezzi sono indicativi della crescente popolarità che godono le Handysize superiori a 33.000 dwt. Si è notato interesse anche per Supramax/Ultramax. In particolare, le Supramax di costruzione cinese hanno attirato molti compratori con i prezzi in aumento in confronto a inizio d'anno. Anche le navi giapponesi di questa classe sono state molto richieste. Il mercato delle Supramax di seconda mano è in qualche modo diviso in due differenti categorie, entrambe in buona posizione. Da una parte, le piccole Supramax (50-52.000 dwt) costruite nei primi anni 2000 vendute ad armatori cinesi e dall'altra lato le navi più grandi (da 55.000 dwt in su) costruite negli anni 2006-2012 anch'esse particolarmente ricercate. Un esempio rappresentativo è quello della *Darya Vishnu* (56.000 dwt costr. Giappone 2006) venduta a oltre 13 milioni di dollari. Circa un anno fa, una gemella della *Darya Vishnu* aveva ottenuto circa 10 milioni di dollari, mentre la stessa nave era stata venduta alla fine del 2017 ad un prezzo leggermente superiore a 11,5 milioni di dollari. A seconda delle condizioni della nave e della sua posizione come visita di classe, l'apprezzamento dall'inizio dell'anno delle Supramax giapponesi è calcolato nel 20% circa. Complessivamente, i prezzi appaiono nuovamente in aumento e la performance del mercato dei noli nella stagione estiva consentirà di esprimere previsioni per l'ultimo trimestre dell'anno.

La decisione degli Stati Uniti di ritirarsi dagli accordi sul nucleare con l'Iran potrebbe avere un impatto trascurabile sulla domanda tonnellate-miglia delle petroliere da greggio. Il discorso è diverso per quanto riguarda i tagli sull'offerta di greggio dell'Opec. Quando le sanzioni vennero revocate nel gennaio 2016, il ritorno della produzione iraniana nei mercati marittimi globali diede luogo ad

un leggero aumento della domanda totale tonnellate-miglia per VLCC, Suezmax e Aframax. Ma gli effetti successivi al ritorno nei mercati del greggio di questi barili aggiuntivi fu molto più dannoso per i trasporti marittimi. La decisione dell'Opec nello stesso anno di affrontare l'eccedenza globale di greggio, per la quale l'offerta iraniana era in parte responsabile, ebbe effetti sostanziali sui flussi di greggio via mare. La domanda tonnellate-miglia via mare è rimasta stagnante o in leggero declino dall'inizio del 2017. Le tonnellate-miglia derivanti dalle esportazioni di produttori non-Opec sono aumentate ma non sono state sufficienti ad compensare il declino dei principali paesi Opec. I guadagni delle petroliere da greggio hanno risentito del doppio impatto dell'eccedenza di navi e della caduta della domanda, una combinazione letale per i bilanci degli armatori. Il rincaro del greggio risultante dalle sanzioni iraniane penalizzerà i guadagni degli armatori che sono costretti a pagare di più per il bunker. Tuttavia, se i prezzi del greggio scendessero, gli investimenti nei bacini di *shale oil* al di fuori degli Stati Uniti potrebbero essere scoraggiati. Se l'Opec deciderà di revocare le limitazioni alla produzione per i suoi membri nella prossima riunione di giugno, gli armatori di petroliere potrebbero essere piacevolmente sorpresi dal risultato.

Il livello di attività nel mercato delle nuove costruzioni di bulkcarrier ha registrato una ripresa recentemente. Dopo una settimana di completa assenza di attività, sono emersi vari nuovi ordinativi in linea con le sensazioni positive in termini di guadagni, sebbene non necessariamente concentrati nei segmenti di capacità dove si è avuto il più promettente aumento degli utili. Dato che il mercato dei noli è nuovamente ritornato in una traiettoria positiva, non si esclude un ulteriore volume di nuovi progetti di costruzione nella restante parte dell'anno. D'altra parte, mentre i mercati delle petroliere rimangono depressi in termini di profitto, l'assegnazione di nuovi ordinativi mantiene per il momento un livello relativamente buono. Questo è anche dovuto al fatto che questi livelli di prezzo potrebbero non essere mantenuti ancora per molto. Per quanto riguarda le petroliere, Hyundai Mipo ha ottenuto un ordinativo fermo più una opzione per Medium Range da 50.000 dwt da clienti di Niovis Shipping. Per l'ordinativo fermo la consegna è prevista nella seconda metà del 2019. Nei carichi secchi, Jinling Shipyard ha firmato un contratto per due bulkcarrier Kamsarmax da 82.000 dwt con AVIC International Leasing. Le navi saranno impiegate a bareboat con SDTR Marine dalla loro consegna nel secondo semestre 2019.

La compagnia petrolifera Total ha annunciato di essere costretta a ritirarsi dal progetto di sviluppo del gas South Pars 11 in Iran se gli Stati Uniti imporranno nuove sanzioni all'Iran, vanificando le sue ambizioni a lungo termine di aumentare la produzione di gas e petrolio. La compagnia francese è stata una delle prime compagnie petrolifere a ritornare in Iran dopo la revoca delle sanzioni nel 2016, con la firma di una partecipazione al 50% nel progetto. Ma

dopo la decisione del presidente Donald Trump di far uscire gli Stati Uniti dall'accordo nucleare internazionale, la Total non sarà in grado di proseguire nel progetto e dovrà annullare tutte le operazioni prima del 4 novembre, a meno di ottenere un esonero specifico dagli Stati Uniti con il sostegno delle autorità francesi ed europee. La Total ha sempre messo in chiaro che non può permettersi di essere esposta a sanzioni secondarie tra cui la perdita dei finanziamenti in dollari dalle banche americane per le sue operazioni a livello mondiale, la perdita dei suoi azionisti americani o l'impossibilità a continuare le sue operazioni negli Stati Uniti. Secondo la Total, le banche americane sono coinvolte in oltre il 90% delle sue operazioni finanziarie e gli azionisti americani rappresentano oltre il 30% del suo azionariato. Mentre il progetto SP11 si concentrerà principalmente nei rifornimenti al mercato interno iraniano, Teheran ha dichiarato che spera di costruire nel 2021 il suo primo impianto di esportazione di gas naturale liquefatto. Molti anni di sanzioni internazionali hanno avuto come conseguenza la mancanza di investimenti nelle installazioni di estrazione di greggio e gas, tuttavia l'Iran ha cercato di attrarre maggiori investimenti stranieri da quando fu raggiunto l'accordo sul nucleare. Nonostante mesi di trattative con compagnie asiatiche, russe ed europee, l'unico contratto portato a termine è il progetto SP11 che ora è in dubbio. Nel clima attuale di incertezze, è poco probabile che le compagnie straniere finalizzeranno contratti per nuovi investimenti in Iran o accordi di vendita a lungo termine.

Le demolizioni di portarinfuse secche sono in netto calo e hanno toccato il minimo da tre anni. Il rafforzamento dei noli, in particolare per i viaggi spot, fa ritardare la demolizione delle bulkcarrier. Solo quattro navi (una per ciascun settore di capacità) risultano vendute per demolizione in aprile rendendo questo mese il più basso come demolizioni dopo l'ottobre 2008 in cui furono demolite solo due navi. La *Cheshire* (56.600 dwt costr. 2012) danneggiata da un incendio nell'agosto scorso, è una delle bulkcarrier vendute per demolizione in aprile. Alla riduzione delle demolizioni fa riscontro un programma limitato di consegne di nuove costruzioni, con la previsione di una crescita netta della flotta dell'1,4% soltanto nei prossimi tre mesi. Si stima che circa 28 bulkcarrier per 2,2 milioni dwt siano state demolite nei primi quattro mesi dell'anno, tra cui 10 Capesize, 4 Panamax, 8 Supramax e 6 Handysize, in confronto a 99 navi nei primi quattro mesi dello scorso anno. Nonostante i prezzi offerti dai demolitori del subcontinente indiano siano ancora intorno a 440 dollari per tdl, gli armatori sono poco incentivati a far demolire le navi mentre i noli sono fermamente attestati al di sopra dei costi operativi. Le previsioni per l'intero anno sono di circa 8 milioni dwt di bulkcarrier demolite. I mercati dei futures indicano che i noli spot delle Capesize scenderanno a 18.450 dollari al giorno in giugno e a 17.330 dollari al giorno in luglio, ma il terzo trimestre dovrebbe riportare i noli a 18.350 dollari al giorno e il quarto trimestre a oltre 22.000 dollari al giorno.

La decisione della Star Bulk di acquisire l'intera flotta della Songa Bulk di Arne Blystad fa avanzare la compagnia greca tra le maggiori compagnie armatoriali quotate in borsa nel settore delle bulkcarrier, ma gli azionisti dovranno pazientare prima di vedere benefici. La Star Bulk pagherà circa 13,7 milioni di dollari in nuove azioni e 145 milioni di dollari in contanti per le 15 moderne bulkcarrier della Songa Bulk. Il valore complessivo della transazione è di circa 331 milioni di dollari. Secondo la Deutsche Bank, dopo l'acquisizione della Songa, la Star Bulk disporrà di una flotta di 108 navi in attività per un valore di mercato di oltre 1 miliardo di dollari. L'acquisizione renderà la Star Bulk superiore alla Golden Ocean di John Fredriksen che conta 79 bulkcarrier in attività. Il valore di mercato stimato da Deutsche Bank sarebbe leggermente inferiore a quello della Golden Ocean che è di 1,27 miliardi di dollari. Nondimeno, la Deutsche Bank considera che l'acquisizione farà della Star Bulk la compagnia dominante di carico secco nei mercati capitale americani.