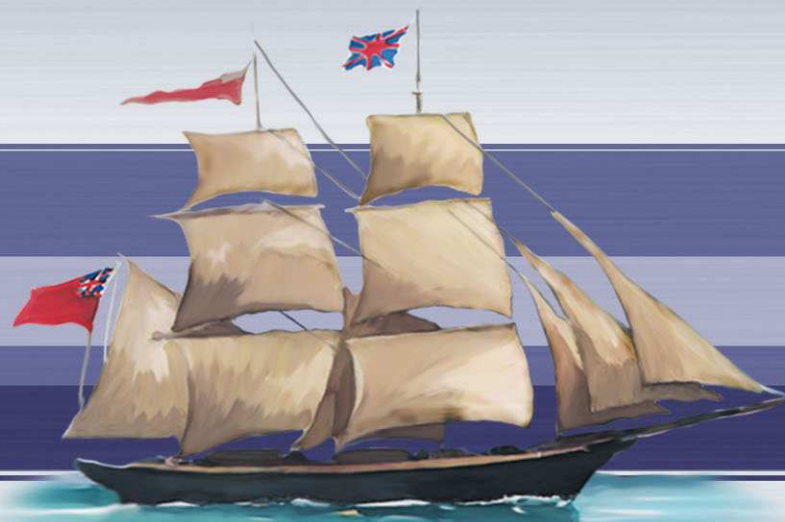


Flash News



Genova, 11 Giugno 2018
No. 1796

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 23 (4/8 Giugno 2018) CISTERNE

Ancora una settimana priva di cambiamenti significativi per le VLCC (oltre 200.000 dwt) con i noli per le unità moderne dal Golfo mediorientale al Far East intorno a Ws 49 (equivalente base timecharter a circa 9.750 dollari al giorno) e Ws 17,5 per le destinazioni occidentali via Suez. La prossima settimana si annuncia simile, anche perché i programmi di luglio potrebbero ritardare per la coincidenza con la festività di Eid (fine del Ramadan). Dal West Africa le VLCC hanno ottenuto per le destinazioni del Far East noli di Ws 48-50 che potrebbero rimanere a questi livelli poiché le navi in zavorra hanno la scelta tra il Golfo americano e i Caraibi come alternativa. Per l'India i noli sono rimasti invariati intorno a 2,82 milioni di dollari lumpsum. Nell'area dei Caraibi, le VLCC hanno ottenuto noli di 4 milioni di dollari lumpsum per i carichi dal Golfo americano per Singapore mentre dai Caraibi per la costa occidentale indiana i noli hanno superato i 3,5 milioni di dollari lumpsum. Le navi in zavorra dal Far East impediranno ai noli di salire oltre questi livelli, a meno che il mercato del Golfo Arabo non inverta la tendenza. Dal Mare del Nord, l'attività è stata più scarsa ma i noli sono rimasti in linea con le aspettative: 4,15 milioni di dollari lumpsum per il greggio Hound Point/Corea del Sud e 3,15 milioni di dollari per il fueloil Rotterdam/Singapore. Le Suezmax (125.000-200.000 dwt) hanno dovuto accettare noli più bassi dal West Africa, Ws 65 (equivalente a circa 8.500 dollari al giorno) per l'Europa e Ws 60 per il Golfo americano. Le navi in zavorra dal Far East mantengono invariate le presenze mentre il Mediterraneo-Mar Nero non offre sostegno. Gli armatori sono in attesa che accada qualcosa ma potrebbero dover aspettare a lungo. In Mediterraneo, le Suezmax hanno dapprima tenuto al meglio ma la settimana del Posidonia ha fatto rallentare l'attività e i noli sono scivolati a Ws 85 per i viaggi Mar Nero/destinazioni europee. Dal Golfo Arabo le Suezmax hanno ottenuto noli di Ws 35 per le destinazioni occidentali e medi Ws 70 per quelle orientali. Le Aframax (80.000-125.000 dwt) sono state nuovamente sotto pressione nell'area del Nord Europa per l'accumulo di navi e la ridotta domanda. I noli sono nuovamente scesi a Ws 95 (equivalente a circa 2.250 dollari al giorno) per i viaggi cross-UK Cont. e a Ws 70 per i carichi da 100.000 tonn. dal Baltico. Anche in Mediterraneo, queste navi hanno proseguito nella caduta libera per finire a Ws 82,5 per i viaggi inter-Med. (da quasi Ws 170 di due settimane fa). Nei Caraibi, le incertezze che riguardano il Venezuela hanno giocato a favore degli armatori di Aframax con i noli balzati a Ws 145 per le destinazioni del Golfo americano. Nel segmento delle Product Tanker pulite, le Medium Range (25.000-55.000 dwt) hanno avuto una settimana tranquilla in Nord Europa con scarse opportunità di *arbitrage* per gli Stati Uniti. Di conseguenza, i noli sono rimasti al livello di Ws 115 (equivalente a circa 3.500 dollari al giorno) per la costa atlantica americana e Ws 130 per il West Africa. La

debolezza del mercato del Golfo americano continua a far affluire navi in zavorra verso il Continente che dovranno essere assorbite per avere qualche possibilità di miglioramento. Ad est di Suez, le Large Range hanno avuto una settimana stabile con un discreto volume di carichi. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) sono state fissate a Ws 115 (equivalente a circa 7.000 dollari al giorno) per la nafta Golfo Arabo/Far East e 1,60 milioni di dollari lumpsum per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont. Per gli stessi viaggi, le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) hanno ottenuto noli rispettivamente di Ws 110 (pari a circa 9.750 dollari al giorno) per la nafta e 1,90 milioni di dollari lumpsum per il jet fuel.

CARICO SECCO

Il mercato delle **Capesize** (150.000-180.000 dwt) ha registrato una netta ripresa in entrambi i bacini dell'Atlantico e del Pacifico. Il Baltic Capesize Index è salito a 2151 recuperando 549 punti, mentre la media ponderata delle 5 rotte timecharter ha chiuso la settimana a USD 17.566 con un aumento di USD 4.386. Un leggero ridimensionamento è avvenuto in chiusura di settimana, tuttavia nella settimana Vale ha noleggiato base viaggio una decina di navi per luglio a noli intorno a USD 19,00 per tonn. Il Brasile ha ripreso slancio fissando carichi per giugno e luglio ad alti USD 19,00 e secondo voci di mercato anche a USD 20,00 per tonn. In Nord Atlantico, dove l'attività era rallentata nelle ultime settimane, l'arrivo di nuovi carichi ha fatto salire i noli da Puerto Bolivar a Rotterdam vicino a USD 10,00. A metà settimana, la Panocean ha fissato una nave modernissima del 2015 per date 6-15 luglio da Seven Islands a Beilun a USD 24,25 con consegna Sines. Una maggiore attività per minerale e carbone dall'Australia ha rafforzato i noli nel Pacifico a medi USD 8,00 per viaggi Australia occidentale/Cina con date dal 19 giugno in avanti (circa un dollaro in più rispetto alla precedente settimana). Un successivo rallentamento ha fatto scendere i noli vicino a USD 8,00 o poco meno. Base timecharter, si riporta il fissato della *Anangel Guardian* (179.701 dwt costr. 2010) per conto Pacific Bulk con consegna Yantai 5/6 giugno trip via Australia riconsegna Cina a USD 20.000 al giorno. Nelle altre aree, si riporta il fissato di una nave da 182.000 dwt costr. 2014 in zavorra da Jintang per un carico Saldanha Bay/Qingdao a USD 14,90 ma altri ritengono che la nave abbia ottenuto più di USD 22.000 al giorno base consegna retroattiva Cina. Nel settore delle **Panamax** (70.000-95.000 dwt), l'indice del Baltic ha chiuso la settimana a 1418, in aumento di 226 punti, e la media delle 4 rotte timecharter è salita a USD 11.385 con un recupero di USD 1.781 rispetto alla precedente settimana. Un maggiore interesse a periodo ha fatto migliorare i noli per un anno delle Kamsarmax da bassi USD 13.000 al giorno, con due fissati conclusi rispettivamente a USD 14.150 e USD 14.650 al giorno. Inoltre, una nuova costruzione Kamsarmax ha ottenuto USD 15.100 al giorno per 6-8 mesi con consegna Filippine. Nel mercato spot, l'attività da costa orientale Sud America è stata nuovamente intensa con noli di USD 35,00 per tonn. per i viaggi da Santos

al nord della Cina con date di fine giugno che rappresenta un aumento di circa USD 3,00 per tonn. in confronto alla precedente settimana. I noleggiatori sono ritornati a fissare navi base timecharter con consegna India e Sud Pacifico, piuttosto che da arrivo costa orientale Sud America. Anche i noli in Nord Atlantico sono migliorati poiché la lista di navi si è ridotta. Verso la fine della settimana, sono emersi alcuni fissati significativi tra cui una Kamsarmax che ha ottenuto USD 13.500 al giorno per trip da costa settentrionale Sud America al Mediterraneo. La stessa nave era stata fissata alla fine della scorsa settimana per un viaggio simile a USD 10.500 ed era poi caduta. Il Pacifico è stato molto posizionale e navi moderne hanno ricevuto offerte migliorate in particolare nel nord mentre il resto del mercato ha fatto affidamento sulle sensazioni positive dovute al mercato da ECSA e del a periodo per mantenere le proprie idee di nolo.

COMPRAVENDITA

Il mercato della compravendita questa settimana non si è manifestato particolarmente attivo avendo registrato un esiguo numero di unità oggetto di transazioni complice probabilmente anche la celebrazione del 50esimo Posidonia in Grecia. Per quanto concerne il settore delle Tankers, da segnalare che gli armatori Enesel S.A. hanno venduto le Aframax MT *SPARTO* e MT *PANTELIS* (114,549 DWT - Blt. 2004 Samsung - Burmeister & Wain - Coiled /62.877 ldt) per circa USD 11.5 MLN ciascuna a compratori ellenici (parrebbe Thenamaris); al momento non è stato rilasciato alcun commento dalle parti coinvolte. Tra le altre si evidenzia la vendita della MT *IVER EXACT* (46,858 DWT - Blt. 2007 Hyundai - Man-Burmeister & Wain - IMO II) ad acquirenti greci al momento non meglio identificati per circa USD 14 MLN. Tra le unità da carico secco, non si annoverano numerose unità compravendute, soprattutto di recente costruzione; si segnala tuttavia che compratori al momento non resi noti hanno acquistato la MV *AGIA EIRINI* (50,271 DWT - Blt. 2001 Mitsui - Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30,5t - 7.865 ldt) per circa USD 8.3 MLN. Questa settimana il mercato della demolizione non ha registrato significative variazioni dei propri valori; l'India si è nuovamente affermata mercato di riferimento avendo pagato 430 USD/LDT per le Bulker e 440 USD/LDT per le Tanker, seguita dal Bangladesh e dal Pakistan che hanno pagato rispettivamente 425-410 USD/LDT per le Bulker e 435-420 USD/LDT per le Tankers. La Turchia infine ha pagato 280 USD/LDT per le Bulker e 290 USD/LDT per le Tanker.

ALTRE NOTIZIE

L'orderbook di portarinfuse secche dei cantieri navali per consegna nel 2019 e 2020 risulta aumentato al 1° giugno, oltre che per effetto di nuovi ordinativi (8,4 milioni dwt), anche per la decisione dei cantieri stessi di mettere in vendita 11 milioni dwt di navi in giacenza per approfittare dei prezzi in aumento. Si stima

che le navi in questione, per la maggior parte delle quali l'impostazione della chiglia è avvenuta nel 2015, siano già state rilasciate per cui la crescita futura dell'orderbook dipenderà dai nuovi ordinativi di costruzione che verranno assegnati. Negli ultimi mesi, i prezzi più alti sembrano aver tenuto a freno i nuovi contratti di costruzione ma, per la prima volta, si sono visti ordinativi programmati in consegna per il 2021 anticipati al 2020 poiché gli armatori cercano di trarre vantaggio dalle migliori condizioni di mercato per posizioni più pronte. Attualmente, figurano nei carnet dei cantieri 72 VLOC, 65 Newcastlemax, 19 Capesize, 12 baby-Capesize, 23 post-Panamax, 204 Kamsarmax, 5 Panamax, 199 Ultramax, 25 Supramax e 177 Handysize.

Secondo analisti e ricercatori britannici, le tensioni tra Washington e Beijing potrebbero penalizzare circa 85,2 milioni di tonnellate di traffici via mare, lo 0,7% circa dei traffici globali, di cui circa 62,2 milioni di tonnellate in relazione agli scambi Stati Uniti-Cina. Circa 40,8 milioni di tonnellate del potenziale dissesto sarebbero attribuibili ai traffici di carichi secchi che comprendono cereali, metalli, minerali e altre materie prime alla rinfusa, di cui 39,9 milioni di tonnellate tra Stati Uniti e Cina. Il problema come conseguenza delle dispute tra Stati Uniti e Cina sono già stati avvertiti, in particolare per le esportazioni americane di sorgo verso la Cina che per un breve tempo sono state soggette ad un deposito del 179% come misura anti-dumping. Questo ha portato alla cancellazione e al dirottamento di carichi già a bordo di navi e ha dimostrato la capacità dei traffici di adeguarsi alle tariffe, ma è incerto l'impatto sui modelli di traffico qualora cambiamenti a lungo termine riguardassero volumi maggiori. I mercati hanno reagito bene quando i depositi sono stati revocati in un breve momento di speranza per le trattative. Le importazioni di sorgo dagli Stati Uniti hanno raggiunto 4,8 milioni di tonnellate nel 2017, ma il vero pericolo per gli scambi e trasporti di grano è stato la minaccia della Cina di imporre a inizio aprile un dazio extra del 25% sulle importazioni di semi di soia dagli Stati Uniti. La Cina ha importato 33 milioni di tonnellate di semi di soia nel 2017, pari allo 0,6% dei traffici globali di carichi secchi. La minaccia dei dazi sulla soia era la risposta alle tariffe americane su merci per un valore di circa 50 miliardi di dollari, di cui una lista completa verrà resa nota il 12 giugno e messa in atto subito dopo. Nel frattempo, proseguono le trattative tra le due parti. Le tariffe sulle importazioni di semi di soia americane non sono ancora attive, ma l'export dagli Stati Uniti verso la Cina è diminuito dai 34 milioni di tonnellate della stagione 2016-2017 a 27,1 milioni di tonnellate nella stagione 2017-2018 sino al 31 maggio, una riduzione molto più drastica di quanto previsto dal Dipartimento americano dell'agricoltura.

Il posizionamento delle navi è sempre stato molto importante per gli armatori di petroliere e la scelta del mercato più favorevole può fare la differenza. Nel

dinamico mercato delle Product Tanker, scegliere il posto giusto in cui essere presenti al tempo giusto può essere ancora più importante. Nel mercato dell'Atlantico, tradizionalmente l'attenzione è nella stagione dei lunghi viaggi in auto. Le importazioni degli Stati Uniti nel Golfo americano e nella costa atlantica sono aumentate nell'ultimo mese raggiungendo il massimo da 7 mesi mentre i trader ricostituiscono le scorte per il picco della domanda stagionale. Tuttavia, con una maggiore produzione delle raffinerie locali e costituzione delle scorte in atto non vi sarebbero molte prospettive di un aumento dei noli nei prossimi mesi, sebbene la stagione degli uragani sia sempre un'incognita. Per quanto riguarda il West Africa e l'America Latina, dopo le elezioni di febbraio, il governo nigeriano ha deciso di mantenere costantemente elevati gli stock di benzina, limitando in tal modo le importazioni. L'America Latina si è rivelata negli ultimi anni il principale sbocco per i prodotti petroliferi raffinati degli Stati Uniti, ma i prezzi più alti hanno costretto il governo brasiliano a introdurre sussidi aumentando il differenziale tra prezzi locali e internazionali. Il Messico, che è stato negli ultimi anni molto dipendente dagli Stati Uniti, sta aumentando la sua produzione. Il Venezuela, in preda ad una crisi severa, vede ridursi la sua capacità di raffinazione ma la domanda di prodotti petroliferi dipenderà dalla capacità del Paese di pagare per i rifornimenti. Guardando ad est, essere esposti al mercato mediorientale durante l'estate sembra una scelta positiva. Un alto livello stagionale di esportazioni in luglio/agosto che coincide con una forte domanda di jet fuel verso i Paesi occidentali e di nafta per il Far East, spesso genera un aumento dei noli nel periodo estivo, ma molto dipenderà dalla domanda di prodotti dell'Asia. Fondamentalmente, le esportazioni di prodotti della Cina dovrebbero segnare una costante crescita nel corrente anno, essendo già aumentate di 800.000 b/g dal 2012.

Le quotazioni del greggio sono diminuite venerdì 8 giugno poiché l'indebolimento della domanda in Cina e l'aumento della produzione americana hanno pesato sui mercati, nonostante i problemi di offerta da Venezuela e Iran e i tagli produttivi dell'Opec. I futures del greggio Brent erano a 76,60 dollari alle 11.15 GMT, 72 cents in meno o lo 0,9%. Il West Texas Intermediate era sceso di 39 cents, o lo 0,6%, a 65,56 dollari a barile. La produzione americana di greggio ha toccato un nuovo record nella settimana avendo raggiunto 10,8 milioni b/g, un aumento del 28% in due anni. Questo rende gli Stati Uniti prossimi a diventare i maggiori produttori di greggio del mondo, con una produzione vicina agli 11 milioni b/g della Russia. L'aumento della produzione americana ha fatto scontare il WTI nei confronti del Brent di oltre 11 dollari a barile, il più alto dal 2015. Questo avviene per il rapido aumento della produzione americana di greggio unitamente alla riduzione dell'offerta in altri mercati per l'azione dell'Opec e della Russia. Nonostante la caduta di venerdì, il Brent supera di oltre il 15% il valore di inizio d'anno. Secondo la banca di investimento americana

Jefferies, il mercato del greggio è rigido e la capacità di scorta potrebbe ridursi al 2% della domanda nella seconda metà dell'anno, il livello più basso da almeno il 1984. I mercati hanno risentito dei problemi di disponibilità in Venezuela, dove la compagnia petrolifera statale PDVSA sta lottando per liquidare un arretrato di circa 24 milioni di barili di greggio da essere consegnato ai clienti. Più in generale, il Brent è stato spinto al rialzo dai tagli volontari di produzione decisi dall'Opec e dalla Russia che sono stati messi in atto nel 2017. Opec e Russia si riuniranno il 22-23 giugno per discutere le politiche di produzione.

I costruttori navali sudcoreani Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering hanno ottenuto dall'inizio dell'anno nuovi ordinativi per un valore di 3 miliardi di dollari, un miglioramento significativo rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Con questi ordinativi, i costruttori sudcoreani hanno raggiunto il 41% dell'obiettivo annuo di 7,3 miliardi di dollari, e hanno quasi quadruplicato gli ordinativi per 810 milioni di dollari ottenuti nello stesso periodo dello scorso anno. L'annuncio fa seguito all'ottenimento da parte di DSME di un contratto per la costruzione di una petroliera per gas naturale liquefatto per la compagnia greca Alpha Gas e di due VLCC per un altro armatore straniero, probabilmente con l'appoggio di Guggenheim Capital. La metaniera, una opzione esercitata da un contratto del marzo scorso, e le due VLCC sono programmate in consegna rispettivamente nella prima metà del 2021 e nel primo trimestre 2020. Con gli ultimi ordinativi, salgono a 25 i nuovi contratti di costruzione ottenuti da DSME dall'inizio dell'anno, tra cui nove metaniere, 15 VLCC e una nave specializzata.

L'installazione di *scrubber* nella flotta navale risulta inferiore al previsto, in previsione della limitazione dello zolfo nei carburanti marini che andrà in vigore dal 2020. La finestra di opportunità per decidere tra l'installazione finanziariamente valida di *scrubber* o rischiare l'incerta disponibilità di costosi carburanti a basso tenore di zolfo sta per chiudersi, ma in ogni caso il settore dovrà affrontare un raddoppio complessivo del costo del bunker. E' questa la conclusione degli analisti, emersa durante il raduno del Posidonia che si è tenuto nella settimana ad Atene. L'installazione di *scrubber* a bordo della flotta navale è stata inferiore a quello che gli analisti avevano inizialmente previsto, e ha raggiunto attualmente solo lo 0,3% della flotta mondiale, nonostante le aspettative di un vantaggio competitivo per le navi dotate di questo sistema. E' emerso che molti armatori temono il cosiddetto *backwash*, un processo in cui alcuni sistemi di *scrubber* sversano lo zolfo in mare. Inoltre, un gruppo di armatori ad alto profilo ha messo in dubbio la validità ambientale degli *scrubber*, sostenendo che il maggiore costo carburante verrà passato a noleggiatori e proprietari del carico. Inoltre, la grande maggioranza degli operatori non sta pianificando azioni a breve o medio termine per la scadenza del 2020, a parte accettare che dovranno reperire opzioni adeguate di carburanti. Questo potrebbe

tuttavia causare difficoltà finanziarie per molti armatori. Secondo un recente studio, il costo complessivo del carburante per il settore potrebbe raddoppiare da 70 miliardi di dollari nel 2016 a ben oltre 140 miliardi di dollari nel 2020. La convinzione che i maggiori costi del bunker rappresentano una “tassa” su noleggiatori e proprietari del carico piuttosto che sugli armatori nei contratti a timecharter non è scontata, come sostiene l’analista capo del BIMCO Peter Sands. E’ stato anche discusso il ritorno di investimenti dalla dotazione a posteriori e le opzioni per le nuove costruzioni, entrambe meno favorevoli per i tipi di navi più piccole. Nel caso di grandi navi come le Capesize o le VLCC, che viaggiano in aree in prossimità di importanti porti di bunkeraggio, l’investimento in proporzione al valore complessivo della nave significa che gli armatori possono aspettarsi un periodo di ammortamento di 8-12 mesi.

Gli armatori di petroliere da greggio dovranno attendere ancora 12-18 mesi per vedere una graduale ripresa ciclica, sebbene la seconda metà del 2018 dovrebbe essere significativamente migliore della prima. Secondo la DVB Bank, il miglioramento dei fondamentali di mercato fa prevedere che la ripresa sarà simile a quella registrata dal 2016 nel mercato dei carichi secchi. Quando inizierà a riprendersi, il mercato delle petroliere non avrà un balzo rapido ma piuttosto una ripresa graduale, considerati i profitti su base annua. La ripresa fondamentale tra 12-18 mesi avverrà dopo che si ridurranno le pressioni delle numerose consegne di nuove costruzioni. Il volume delle nuove costruzioni è tale che la DVB Bank non ritiene che il surplus di offerta possa essere mitigato da un aumento della domanda di trasporto. Tuttavia, non sono tutte cattive notizie per il breve termine, poiché la seconda metà del 2018 sarà migliore della prima per le petroliere da greggio, in parte per effetto della stagionalità.

Le importazioni di greggio della Cina sono diminuite in maggio dai livelli record del mese precedente poiché le raffinerie statali stanno entrando nel periodo di manutenzione e alcune raffinerie indipendenti hanno ricevuto istruzioni dalle autorità competenti di limitare le operazioni per ridurre l’inquinamento in previsione di un summit che si svolgerà questo mese nella città portuale di Qingdao. Secondo dati doganali, i carichi di maggio hanno raggiunto 39,05 milioni di tonnellate, o 9,2 milioni di barili al giorno, in confronto a 9,6 milioni di b/g in aprile e 8,76 milioni b/g nel maggio 2017. Nei primi cinque mesi dell’anno, le importazioni sono state 190 milioni di tonnellate e rappresentano un aumento del 7-8% rispetto a un anno prima. Ma le importazioni di maggio sono state maggiori del 5% circa rispetto a un anno fa e non troppo lontane dai livelli record poiché i margini rimangono buoni per le grandi raffinerie statali. Nell’insieme, le raffinerie indipendenti continuano ad essere la principale fonte di crescita per effetto di maggiori quote e anche le raffinerie statali Petrochina e CNOOC hanno contribuito in gran parte alle

importazioni per l'entrata in attività di nuovi impianti. Le importazioni cinesi di gas naturale, sia tramite gasdotti che per mezzo di petroliere per gas naturale liquefatto, hanno raggiunto in maggio 7,4 milioni di tonnellate, il 36,5% in più rispetto ai livelli di un anno fa per i forti acquisti per potenziare le scorte e soddisfare la crescente domanda. Dall'inizio dell'anno le importazioni hanno raggiunto 34,8 milioni di tonnellate, il 36% in più che nello stesso periodo del 2017.