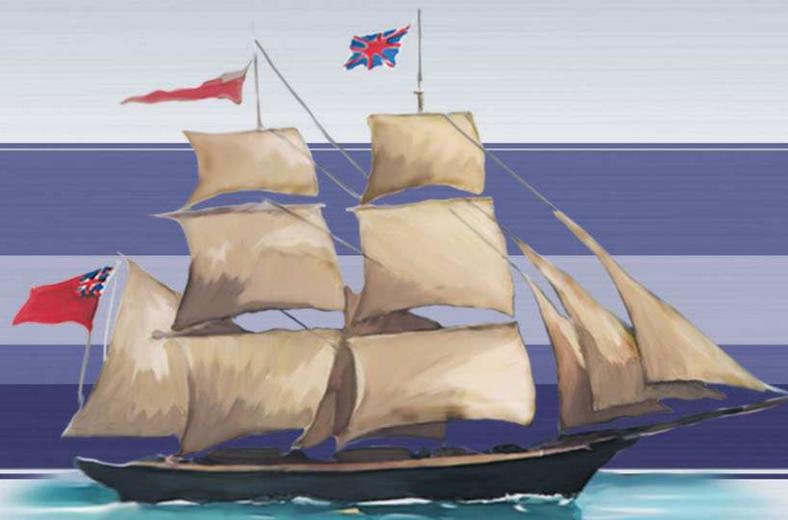


Flash News



Genova, 24 Settembre 2018
No. 1807

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 38 (17/21 Settembre 2018)

CISTERNE

Il mercato delle **VLCC** (oltre 200.000 dwt) non ha registrato cambiamenti di rilievo nell'area del Golfo Arabo, se si esclude un recupero di qualche punto **Worldscale** con fissati per il Far East intorno a **Ws 57,5** (equivalente base **timecharter** a circa 15.500 dollari al giorno) e bassi **Ws 20** per le destinazioni occidentali. La disponibilità di navi rimane costante e la possibilità di nuovi miglioramenti sarà difficile anche per le diffuse festività di inizio settimana in Far East. Dal West Africa l'interesse in queste navi è stato soddisfacente e i miglioramenti del Golfo Arabo si sono estesi anche qui con fissati a **Ws 57,5** per il Far East e 2,75 milioni di dollari **lumpsum** dall'Angola per la costa occidentale indiana. Dai Caraibi, le **VLCC** sono state fissate a 3,6 milioni di dollari per la costa occidentale indiana, con spese al porto di caricazione a carico dei noleggiatori, e 5,2 milioni di dollari per un viaggio Golfo USA/Corea del Sud. In Mare del Nord la disponibilità di **VLCC** è stata limitata ma anche i fissati sono stati scarsi. Carichi di greggio **Hound Point/Corea del Sud** sono stati fissati a 4,6 milioni di dollari **lumpsum** mentre per il **fueloil Rotterdam/Singapore** il nolo teorico rimane intorno a 3,5 milioni di dollari. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) sono riuscite a migliorare i noli dal West Africa a **Ws 77,5** per l'Europa (equivalente a circa 11.250 dollari al giorno) e **Ws 75** per il Golfo americano. In Mediterraneo, le **Suezmax** potrebbero migliorare i noli correnti di **Ws 85** per i viaggi dal Mar Nero per l'Europa per effetto dei ritardi negli Stretti turchi. Per il Far East la domanda è aumentata e le **Suezmax** hanno ottenuto intorno a 3,3 milioni di dollari **lumpsum** per la Cina. Dal Golfo Arabo, l'interesse in queste navi è stato limitato e i noli non hanno superato **Ws 77,5** per il Far East e **Ws 24** per le destinazioni occidentali. Per le **Aframax** (80.000-125.000 dwt), il mercato del Mare del Nord non ha mostrato grossi cambiamenti, ma solo un leggero aumento dei noli a **Ws 105-110** (equivalente a circa 7.250 dollari al giorno) per i viaggi **cross-UK Cont.** e **Ws 80** per i carichi da 100.000 tonn. dal Baltico, livelli che potrebbero migliorare se i volumi aumenteranno. In Mediterraneo, gli armatori hanno passato la settimana sulla difensiva mantenendo noli di **Ws 97,5** per i viaggi **inter-Med.** ma i ritardi per il transito del Bosforo potrebbero favorire un aumento. Nei Caraibi, le **Aframax** sono riuscite per ora a mantenere livelli di nolo di **Ws 150** per i viaggi verso il Golfo americano, ma potrebbero avere difficoltà nei prossimi giorni. Nel segmento delle **Product Tanker pulite**, i noli delle **Medium Range** (25.000-55.000 dwt) hanno subito uno slittamento per i viaggi da **UK Cont.** alla costa atlantica americana a **Ws 100** (equivalente a circa 1.250 dollari al giorno), per il West Africa a **Ws 110** e per i carichi dal Baltico a **Ws 100**. Per il momento, molti armatori sono disposti a ripetere questi fissati, ma altri scelgono di aspettare. Ad est di Suez, le **Large Range 1** (60.000-80.000 dwt) si

sono stabilizzate dopo un periodo molto attivo che aveva fatto aumentare i noli. Per la nafta Golfo Arabo/Far East sono state fissate a Ws 115 (equivalente a circa 6.500 dollari al giorno) e per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont hanno ottenuto noli di 1,50 milioni di dollari lumpsum. Le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) sono state molto più attive del solito anche se non a sufficienza da far aumentare i noli che per la nafta si sono attestati a Ws 100 (equivalente a circa 5.750 dollari al giorno) e per il jet fuel a 1,90 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

Le **Capesize** (150.000-180.000 dwt) hanno avuto una settimana incerta con aspettative che non si sono concretizzate. Il Baltic Capesize Index è sceso venerdì a 1840 dai 1900 punti della precedente settimana e la media delle cinque rotte timecharter ha chiuso a USD 16.000 al giorno guadagnando USD 426. Pur con tutte le compagnie minerarie in mercato, i noli base viaggio dall’Australia occidentale alla Cina sono scesi a USD 7,20 per tonn. con date 7-9 ottobre mentre i noli base timecharter sono stati leggermente inferiori a medi USD 15.000 al giorno. In Sud Africa nuovi carichi sia di minerale che di carbone da Saldanha Bay alla Cina sono stati coperti a medi USD 15,00. Il Brasile era sembrato più promettente con Vale e CSN attive nel noleggio di navi, ma a causa delle molte navi arrivate in zavorra, i noli sono stati solo di poco superiori a USD 20,00. In Nord Atlantico, i noli per i fronthaul hanno tenuto e navi moderne sono state fissate poco al di sotto di 40.000 dollari al giorno per viaggi via San Lorenzo o costa orientale Stati Uniti verso il Far East. Complessivamente, il mercato ha mostrato segnali positivi e le speranze sono per una ripresa dopo le festività di lunedì in Cina e in Giappone. I fissati a periodo sono stati limitati per un mercato cartaceo discontinuo. Dopo un inizio rallentato, le **Panamax** (70.000-95.000 dwt) hanno concluso la settimana in modo positivo. Il Baltic Panamax Index ha chiuso venerdì a 1586 recuperando 63 punti rispetto alla precedente settimana e la media delle quattro rotte timecharter si è attestata a USD 12.732 con un aumento di USD 513. Il Sud America è stato il principale motore del mercato in Atlantico con buoni volumi di carichi per ottobre e fissati di moderne Kamsarmax a USD 17.000 più USD 700.000 bb. Ma molte navi si sono fissate base consegna DOP India a oltre USD 15.000 al giorno, piuttosto che dover accettare noli APS. Il Nord Atlantico era in eccedenza di navi a inizio settimana e i noli sono stati sotto pressione, ma il sentimento positivo unitamente a un leggero aumento della domanda hanno visto salire i valori. Nell’area del Pacifico, le aree a sud sono rimaste molto sostenute con continue interruzioni per maltempo in aggiunta all’opzione della costa orientale del Sud America che ha dato molta scelta agli armatori. Molto numerosi gli stem indiani di carbone con un premio rispetto ai i round voyage. Le Kamsarmax sono state fissate tra USD 15.000 e USD 16.000 a seconda della posizione di consegna. Mentre il Nord Pacifico ha visto meno domanda, nel Sud i noli sono saliti, sostenuti da molta attività verso fine

settimana, in previsione delle festività in Estremo Oriente. Il mercato del periodo non ha registrato molta attività.

COMPRAVENDITA

Il mercato della compravendita questa settimana ha registrato un buon numero di unità compravendita mostrandosi abbastanza attivo. Con riferimento al settore delle Tankers, da segnalare che acquirenti al momento non resi noti hanno comprato la MT *FORMOSA FALCON* (70,426 DWT - Blt. 2005 Universal - Burmeister & Wain - Coated/coiled 12.500 ldt) per circa USD 8.5 MLN, mentre armatori di Singapore (parrebbe Pacific Carriers Limited) si sono resi protagonisti dell'acquisto della MT *GREAT MANTA* (51,833 DWT - Blt. 2013 Sungdong - Man-Burmeister & Wain - IMO III; SS/DD passed) per circa USD 27.25 MLN; è importante sottolineare che l'unità è BWTS fitted ed è stata venduta con SS/DD recentemente eseguiti. Per quanto concerne il mercato delle Bulk Carriers si evidenzia che gli armatori BW Dry Cargo hanno acquistato la Capesize MV *TENSHU MARU* (179,993 DWT - Blt. 2010 Tsuneishi - Man-Burmeister & Wain - 9/9 stive/boccaporte) per circa USD 29.5 MLN seppure al momento non vi sia alcuna conferma da parte dei suddetti compratori. Tra le Kamsarmax da segnalare la vendita della MV *SKY JADE* (81,487 DWT - Blt. 2010 Universal - Man-Burmeister & Wain - 7/7 stive/boccaporte) per circa USD 17 MLN e della MV *MAJULAH SINGAPURA* (57,982 DWT - Blt. 2014 Tsuneishi - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30t -Tess 58) per circa USD 19.5 MLN ad acquirenti al momento non noti. Questa settimana i valori del mercato della demolizione hanno registrato variazioni positive rispetto alla precedente: il Bangladesh si è affermato mercato di riferimento avendo pagato 430 USD/LDT per le Bulker e 440 USD/LDT per le Tanker, seguito dall'India e dal Pakistan che hanno pagato rispettivamente 425-420 USD/LDT per le Bulker e 435-430 USD/LDT per le Tankers. La Turchia ha infine pagato 260 USD/LDT per le Bulker e 270 USD/LDT per le Tanker. Tra le unità vendute per demolizione si evidenziano le seguenti: MV *ARMADA SETIA* (container vessel - 2,940 LDT) ceduta in Bangladesh per USD 447/LT LDT; MT *MAIDEN ALPHA* (4,815 LDT) ceduta in Bangladesh per USD 365/LT LDT (base 'as is' Belawan); MT *NEW DISCOVERY* (VLCC - 42.120 LDT) ceduta in Pakistan per USD 450/LT LDT (base 'as is' Khor Fakkan).

ALTRE NOTIZIE

Una intensa attività di demolizione ha caratterizzato quest'anno il mercato delle petroliere e in particolare il settore delle VLCC in cui 32 unità sono state avviate alla demolizione dall'inizio dell'anno, contro 11 nell'intero 2017. La decisione di demolire è in parte dovuta agli scarsi profitti realizzati da queste navi nella prima metà dell'anno, ma anche ai prezzi più alti degli ultimi tre anni offerti dai demolitori. Sulla carta, il numero delle VLCC rimosse quest'anno dalla flotta

supera le consegne di nuove unità, con sole 26 navi entrate a far parte della flotta tra gennaio e agosto. Il numero complessivo di VLCC impiegate nello stoccaggio di greggio è diminuito a solo due unità, contro una media di 27 VLCC al mese nel 2017. La maggior parte delle navi in precedenza adibite allo stoccaggio ha ripreso l'attività mentre altre sono state avviate alla demolizione. Infine, alcune navi dopo aver lasciato lo stoccaggio continuano a rimanere inattive. Si tratta prevalentemente di navi in età avanzata che potrebbero uscire presto dal mercato. Complessivamente, oltre 55 navi nella flotta esistente di VLCC risultano costruite nel 2000 o prima e per effetto del loro profilo di età, bassi profitti del settore e limitate opportunità di impiego, saranno le prossime candidate alla demolizione. Alcune petroliere iraniane più giovani potrebbero ritornare allo stoccaggio galleggiante dopo l'imposizione di sanzioni degli Stati Uniti, sebbene queste navi non possano competere per i carichi internazionali. In conclusione, il pool di potenziali candidate ad uscire dai mercati nel breve termine è notevole. Non si dovrebbe dimenticare che almeno 25 VLCC sono ancora programmate in consegna nel corrente anno e altre 60 nel corso del 2019. Se l'attività di demolizione rimarrà robusta, la crescita della flotta delle VLCC potrebbe essere limitata nei prossimi 12-16 mesi.

Il livello delle esportazioni brasiliane di minerale di ferro avrà probabilmente la maggiore influenza sulla direzione del mercato delle Capesize nel quarto trimestre dell'anno. A inizio d'anno le forti piogge e i problemi logistici interni hanno ostacolato tra febbraio e aprile le esportazioni del Brasile. In marzo l'export è stato di 29,8 milioni di tonnellate, il 18% in meno rispetto al marzo 2017, con un effetto a cascata sui noli timecharter e sul Baltic Capesize Index sceso ad una media di USD 10.730 in marzo. In giugno, luglio e agosto le esportazioni hanno avuto una ripresa con effetti positivi sia sui noli base viaggio Brasile/Cina (con un picco di USD 24,76 in agosto) che sul BCI salito a USD 27.283. In settembre, i noli sono scesi poiché molte VLOC e Capesize hanno zavorrato verso il Brasile (circa 77 navi erano previste arrivare in ciascuna delle prime due settimane del mese, in confronto a 59 nella settimana iniziata il 22 agosto). I fondamentali per il quarto trimestre appaiono soddisfacenti. La Cina, che importa due terzi del minerale brasiliano, ha adottato una politica di consumo di minerale di qualità superiore nel tentativo di migliorare i livelli dell'inquinamento. La produzione siderurgica cinese è aumentata del 7,5% quest'anno con un rincaro del 37% dell'acciaio di produzione interna, mentre le scorte di minerale in Cina sono diminuite di 10 milioni di tonnellate rispetto ai livelli massimi di giugno di 160 milioni di tonnellate. Qualora Vale, che esporta il 93% di tutto il minerale brasiliano, raggiungesse il suo obiettivo di 390 milioni di tonnellate di export, i carichi del quarto trimestre raggiungeranno un record. Con tutti questi segnali positivi, ci si aspetterebbe che i contratti sui futures fossero scambiati a valori più alti rispetto al BCI corrente per il quarto trimestre

di circa USD 24.000, ma altri fattori in gioco dovrebbero moderare l'ottimismo. In particolare, 11 Valemax di seconda generazione da 400.000 dwt sono state consegnate dall'inizio dell'anno e altre 10 sono programmate in consegna entro l'anno, è quindi possibile che una proporzione significativa della maggiore produzione del Brasile verrà trasportata da navi di questa capacità.

Un gruppo di analisti partecipanti ad una conferenza finanziaria a Singapore si è espresso in modo positivo sull'evoluzione dei mercati marittimi. Il settore sul quale si concentra il maggiore ottimismo è quello delle petroliere per gas naturale liquefatto che presenta le migliori prospettive per la forte domanda da parte della Cina, una tendenza che dovrebbe continuare in futuro per la scelta dei cinesi di combattere l'inquinamento adottando carburanti puliti. Nel periodo gennaio-agosto la Cina ha importato 32,2 milioni di tonnellate di GNL, il 46,4% in più su base annua e la International Energy Agency prevede che il volume aumenterà del 70% nel 2023 in confronto al 2017. Altri fattori positivi comprendono l'aumento degli scambi *arbitrage*, per la differenza di prezzo tra Asia, Europa e Stati Uniti, e una relativa carenza di navi. Le importazioni cinesi di GNL dagli Stati Uniti sono già diminuite negli ultimi mesi per la minaccia di dazi, ma le perdite sono facilmente compensate da esportatori di altri paesi. Una situazione simile è presente nei mercati del gas di petrolio liquefatto dove gli importatori cinesi hanno ridotto gli acquisti dagli Stati Uniti per effetto delle tensioni commerciali, ma i fondamentali sono meno positivi per le Very Large Gas Carrier. Le importazioni cinesi di GPL sono solo una frazione di quelle di GNL e l'orientamento della Cina verso quelle dal Medio Oriente danneggia la domanda tonnellate-migliaia. Inoltre, il gran numero di nuove costruzioni in consegna nei prossimi due anni fa temere una eccessiva disponibilità di VLGC che devono affrontare anche la concorrenza delle petrolchimiche che trasportano GPL in periodi di scarsa utilizzazione. Un altro segmento sotto pressione negativa è quello delle portacontainer le cui previsioni di crescita sono state riviste dal 5,7% al 4,3% per effetto della guerra commerciale in atto tra Stati Uniti e Cina. Le tariffe del 10% imposte dagli Stati Uniti su 200 miliardi di dollari di valore di merci cinesi possono avere un impatto limitato per effetto del brusco deprezzamento della valuta cinese negli ultimi cinque mesi. Ma gli effetti secondari, come il declino della fiducia degli acquirenti, non possono essere sottostimati. Gli effetti saranno evidenti tra 6-12 mesi quando i dazi saliranno probabilmente al 25%. Per gli altri settori dello shipping, le previsioni sono maggiormente ottimistiche. La domanda tonnellate-migliaia aumenta praticamente in ogni segmento di mercato, si vede maggiore produzione negli Stati Uniti e maggiori consumi in Asia. Le migliori prospettive sono per il settore dei carichi secchi dove i noli sono rimasti sostenuti anche durante il rallentamento stagionale, per le basse scorte di carbone e forti margini per l'acciaio.

Le compagnie di linea stanno pensando ad una soluzione collettiva per trasferire sui caricatori il costo potenziale di 15 miliardi di dollari del carburante a basso tenore di zolfo. Maersk Line è il secondo operatore a rivelare il progetto di far pagare ai caricatori l'extra per il maggior costo del carburante dopo il 2020. La compagnia danese ha svelato il suo progetto di un sovrapprezzo complessivo di 2 miliardi di dollari l'anno, a meno di due settimane dall'annuncio di Hapag-Lloyd di addebitare ai caricatori un costo carburante extra di circa 1 miliardo di dollari. Le due compagnie di linea stanno separatamente proponendo quello che appare un surcharge simile da essere introdotto all'inizio del 2019. L'annuncio dell'aumento prima dei loro rivali è considerato un azzardo poiché le compagnie di linea attirano critiche dai caricatori che tradizionalmente sono sempre stati ostili a qualsiasi forma di aumenti del costo carburante. Ma l'approssimarsi della scadenza del 2020 che imporrà agli operatori di impiegare carburanti entro il limite dello 0,5% per lo zolfo, significa che i caricatori dovranno prepararsi a pagare di più. Gli operatori a container ritengono che le normative 2020 richiedano un sistema più trasparente di addebito ai caricatori ed è necessario un ripensamento per trovare un meccanismo equo per coprire i costi carburante poiché le formule correnti non sono adeguate. L'opinione è condivisa da Maersk Line la cui flotta di oltre 700 navi e ampio utilizzo di carburante a basso tenore di zolfo significa che i suoi costi saranno doppi rispetto a quelli di Hapag-Lloyd. Maersk Line intende impiegare carburanti adeguati per il 90% del suo fabbisogno di trasporto mentre una piccola parte soltanto della sua flotta verrà dotata di scrubber.

La prima delle nuove 35 petroliere in costruzione in Corea e Cina per conto della società di trading Trafigura è stata battezzata presso i cantieri costruttori Hyundai Samho. La serie di Suezmax, Large Range 2 e Medium Range fu ordinata dai partner finanziari cinesi di Trafigura, Bank of Communications Financial Leasing (BoCom FL), e data in leasing alla compagnia di trading che si è riservata l'opzione di acquistarle tutte ad una data successiva. La Suezmax da 150.000 dwt, *Marlin Singapore*, come le navi successive, batterà la bandiera di Singapore. La consegna delle navi si protrarrà sino a tutto il 2019, ma la maggior parte verrà consegnata nel primo trimestre. Le navi super efficienti hanno le specifiche tecniche più alte, che prevedono anche l'adeguamento alle prossime normative IMO 2020, e verranno impiegate da Trafigura all'interno della propria divisione trading di greggio e prodotti petroliferi che nel 2017 è stata responsabile di 3.050 fissati, in confronto a 1.970 nel 2015.

I porti americani si sono uniti alla campagna contro l'imposizione di dazi da parte del Presidente Trump. Più di 80 associazioni commerciali americane ritengono che la guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina colpirà i loro interessi

e hanno chiesto all'amministrazione americana di ridurre le tensioni. Le compagnie americane stanno già sperimentando l'impatto delle precedenti tariffe nella forma di costi in aumento e dissesti operativi. La coalizione ha lo scopo di evidenziare l'impatto negativo delle tariffe sugli scambi e i commerci e promuovere gli scambi internazionali per l'economia americana. E' formata da oltre 80 associazioni commerciali che rappresentano migliaia di attività, tra cui l'associazione americana delle autorità portuali. All'inizio della settimana, gli Stati Uniti hanno imposto dazi su un valore di 200 miliardi di dollari di importazioni cinesi a cui la Cina ha risposto con tariffe su merci americane per 60 miliardi di dollari. Le tariffe rappresentano una nuova tassa sui consumatori americani e avranno un serio impatto sugli scambi della nazione, secondo le dichiarazioni di vari gruppi industriali nell'ambito della campagna nazionale. I gruppi stanno progettando una campagna mediale per accrescere la consapevolezza sull'impatto delle tariffe, e far capire a Washington le reali conseguenze sulle comunità del Paese. Tra gli altri membri della coalizione figurano l'American Petroleum Institute, la National Retail Federation e Farmers for Free Trade. Il rischio per i consumatori americani aumenta ogniqualvolta la guerra commerciale aumenta. L'American Petroleum Institute sostiene che il crescente protezionismo americano e le rappresaglie della Cina possono compromettere la tenuta delle esportazioni energetiche americane.

Le condizioni metereologiche di quest'anno confermano che il ghiaccio dell'Artico può regredire ma la volontà politica è lenta ad afferrare il cambiamento. La compagnia di linea danese a container Maersk Line ha già compiuto vari viaggi e la finlandese ESL Shipping ha provato in due occasioni mentre la Sovcomflot (SCF Group) potrebbe riprovare nelle prossime settimane con un nuovo tipo di nave. Queste compagnie armatoriali ed anche altre stanno inviando le loro navi attraverso la Northern Sea Route (NSR), come è nota questa sezione controllata dalla Russia della Rotta o Passaggio a Nord Est, mentre verificano la validità logistica di questa via più breve tra est ed ovest. La Northern Sea Route Administration (NSRA) prevede di ricevere un numero record di richieste di transito nel passaggio. Questo è dovuto in parte all'aumento dei carichi derivanti dal progetto russo GNL di Yamal da cui navi specializzate Arc7 GNL e navi con classe ghiacci inferiore trasportano carichi sia verso est che verso ovest. L'aumento del traffico nella NSR potrebbe dare il via ad una nuova rotta di traffico regolare, sebbene vi siano anche preoccupazioni per il rischio di inquinamento dell'Artico. Tuttavia, prevedere il modo migliore per navigare sulla rotta è relativamente nuovo, le condizioni climatiche nella regione sono state insolite quest'anno con anomalie simili a quelle del 2016. La Scandinavia settentrionale e il Mar di Kara hanno registrato le temperature più calde degli ultimi 30 anni e le temperature del mare da metà luglio sono state di 4-5° C superiori alla media. La fusione dei ghiacci nell'Artico raggiunge il picco

in settembre e gli armatori ritengono che i prossimi mesi possano offrire buone condizioni di navigazione. Molti commentatori parlano di una nuova Polar Silk Road poiché l'Artico si apre alla navigazione dalla Cina verso occidente ma perché questo accada sono necessarie infrastrutture di supporto e disponibilità di rompighiaccio nella NSR.