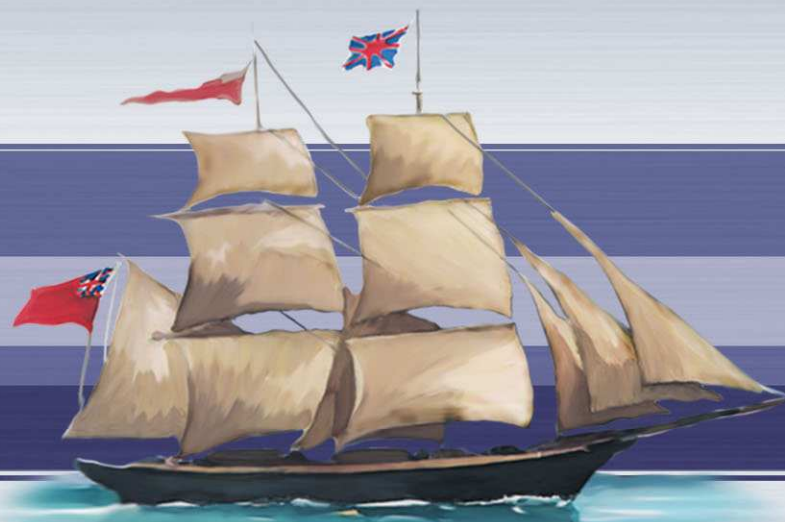


Flash News



Genova, 12 Novembre 2018
No. 1814

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 45 (5-9 Novembre 2018)

CISTERNE

Il mercato delle **VLCC** (oltre 200.000 dwt) ha subito un rallentamento nel Golfo Arabo ma la resistenza degli armatori ha impedito che i noli per le destinazioni del Far East scendessero sotto Ws 93 (equivalente base timecharter a circa 51.500 dollari al giorno) e per le destinazioni occidentali a bassi Ws 40. La prossima settimana risentirà degli eventi in Dubai, ma rimangono ancora numerosi carichi da fissare per novembre e questo dovrebbe garantire la tenuta dei noli. Anche in West Africa, l'attività è rallentata e i noli per il Far East sono inizialmente scesi a Ws 88 per poi risalire a Ws 90. Nei prossimi giorni tutto dipenderà dagli eventi nel principale mercato. Nei Caraibi, le VLCC hanno confermato i recenti recuperi fissandosi a 7,5 milioni di dollari lumpsum per i viaggi Golfo USA/Singapore e 8,5 milioni di dollari per la Cina, livelli che dovrebbero essere mantenuti per qualche tempo. In Mare del Nord, le VLCC hanno cercato di eguagliare i noli dei Caraibi ma i noleggiatori sono stati poco disposti a concederli, a parte un miglioramento a 5,95 milioni di dollari lumpsum per il fueloil Rotterdam/Singapore. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) sono riuscite a far aumentare i noli dal West Africa a oltre Ws 120 (equivalente a circa 33.500 dollari al giorno) per l'Europa, a più di Ws 130 per il Far East e Ws 115 per il Golfo americano. In Mediterraneo le Suezmax sono state fissate a Ws 150 per i viaggi Mar Nero/Europa e 4,8 milioni di dollari lumpsum per la Cina. I noli dal Golfo Arabo sono rimasti stabili a Ws 125 per il Far East e Ws 45 per le destinazioni occidentali. Per le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) il mercato del Mare del Nord ha subito un indebolimento e i noli per i viaggi cross-UK Cont. sono scesi a Ws 110 (equivalente a circa 17.000 dollari al giorno) e i carichi da 100.000 tonn. dal Baltico a Ws 92,5. Anche in Mediterraneo le Aframax hanno registrato una caduta dei noli a Ws 115 da cui si spera possano sollevarsi la prossima settimana, mentre nei Caraibi sono riuscite ad ottenere noli di Ws 230 per i viaggi verso il Golfo americano. Nel segmento delle **Product Tanker pulite**, le Medium Range (25.000-55.000 dwt) hanno registrato un netto miglioramento per effetto dell'abbondante domanda e del miglioramento del mercato americano che ha trattenuto le navi nell'area. I noli per i viaggi dal Nord Europa alla costa atlantica americana sono saliti a Ws 152,5 (equivalente a circa 9.000 dollari al giorno) e per le destinazioni del West Africa sino a Ws 182,5. Ad est di Suez, le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) hanno ottenuto noli di Ws 122,5 (equivalente a circa 10.750 dollari al giorno) per la nafta Golfo Arabo/Far East e 1,9 milioni di dollari lumpsum per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) sono state fissate per gli stessi viaggi rispettivamente a Ws 127,5 (pari a circa 8.750 dollari al giorno) per la nafta e 1,425 milioni di dollari lumpsum per il jet fuel.

CARICO SECCO

Le **Capesize** (150.000-180.000 dwt) hanno registrato una settimana molto difficile con noli in caduta su tutte le rotte. Il Baltic Capesize Index ha chiuso la settimana a 1461 perdendo ben 1041 punti e la media ponderata delle 5 rotte timecharter è scesa a USD 11.250 con una perdita di USD 7.162. Il deragliamenti di un treno della BHP Billiton nell'Australia occidentale ha diffuso timori di una caduta dei carichi lasciando il campo libero agli altri produttori per spingere i noli al ribasso. Secondo le ultime notizie, le operazioni dovrebbero riprendere a inizio della prossima settimana. I noli base viaggio dall'Australia occidentale alla Cina sono scesi a USD 6,75 in confronto a USD 8,50 di inizio settimana. L'attività base timecharter è stata irrilevante, le voci di una nave da 175.000 dwt fissata a USD 14.000 al giorno per un round in Nord Pacifico si sono rivelate infondate. A inizio settimana, la valutazione del Baltic Capesize Index per un round in Nord Pacifico era di USD 18.021 al giorno. Anche in Atlantico il mercato è crollato, carichi Brasile/Cina sono stati fissati intorno a USD 16,00-17,00 per tonn., mentre per i viaggi Saldanha/Qingdao i noleggiatori intendevano fissare a USD 11,00 per tonn. In Nord Atlantico, la differenza di nolo tra frontahul e viaggi attraverso l'Atlantico si è rapidamente ristretta e fissati dal San Lorenzo al Far East sono stati conclusi a bassi USD 20.000. Il mercato fisico ha innescato ha fatto crollare anche il mercato cartaceo dove sia le posizioni di novembre che di dicembre hanno perso in una settimana oltre USD 7.000 al giorno. Le **Panamax** (70.000-95.000 dwt) hanno avuto una settimana relativamente priva di spunti, in particolare se confrontata con il mercato delle Capesize. Il Baltic Panamax Index ha chiuso venerdì a 1495 perdendo 35 punti e la media delle 4 rotte timecharter si è attestata a USD 11.975 in calo di USD 288. L'area del Pacifico è stata sotto pressione per tutta la settimana a causa di un eccesso di navi, in particolare per le posizioni più pronte, e gli armatori sono stati costretti a ridurre le loro aspettative di nolo per trovare copertura. Il carbone per l'India è stato uno dei pochi traffici a rimanere attivo ma i noli sono scesi da USD 13.000 della scorsa settimana per una Kamsarmax a USD 11.000 a fine settimana. Il Nord Atlantico è andato meglio con un costante arrivo di nuovi carichi che hanno gradatamente assorbito navi e i noli base viaggio hanno registrato recuperi migliori rispetto ai livelli timecharter. Il mercato del Sud America è stato meno attivo rispetto alla settimana scorsa, ma i noli sono rimasti stabili. I fissati a periodo sono stati sporadici e i noli sono diminuiti in linea con il calo del mercato cartaceo. Una moderna Kamsarmax è riportata fissata per un anno ad un nolo inferiore a USD 13.000 al giorno.

COMPRAVENDITA

Questa settimana il mercato della compravendita si è nuovamente mostrato piuttosto attivo riportando un buon numero di unità compravendute. Con riferimento al settore delle Tankers da evidenziare che gli armatori Icon Capital hanno venduto la Suezmax MT *SHAMROCK* (156,516 DWT - Blt. 2011 Nantong - Man-Burmeister & Wain - Coiled) per circa USD 34 MLN ad acquirenti europei, parrebbe greci. Tra le altre, da segnalare la vendita della MT *MAERSK MISAKI* (47,980 DWT - Blt. 2011 Iwagi - ManBurmeister & Wain - Coated/Coiled/ Pumproom) a compratori al momento non resi noti per circa USD 16.7 MLN. Parrebbe inoltre che gli armatori Eastern Pacific Shipping stiano concludendo l'acquisizione della flotta di BW Group relativa alle 13x19.900 DWT unità stainless steel chemical tankers di recente costruzione per circa USD 350 MLN en-bloc. Laddove il deal venisse confermato, le unità entreranno a far parte del ACE-Quantum Chemical Tankers Pool che attualmente opera 22 unità nel range di 19.000 DWT. Per quanto concerne il mercato delle Bulkers, sembrerebbe che gli armatori Zodiac Maritime abbiano acquistato la Capesize MV *FRONTIER AMBITION* (180,253 DWT - Blt. 2010 Koyo Mihara - Man-Burmeister & Wain - 9/9 stive/boccaporte) per circa USD 29 MLN, valore del tutto in linea con le ultime transazioni di unità simili. Si segnala inoltre che la Kamsarmax appartenente alla flotta Capital Management Services MV *OLGA V* (81,645 DWT - Blt. 2017 Namura Imari - Man-Burmeister & Wain - 7/7 stive/boccaporte) è stata venduta ad ArcelorMittal per circa USD 30 MLN, mentre compratori greci, al momento non meglio identificati, hanno acquistato la MV *OCEANIC HAWK* (29,027 DWT - Blt. 2010 Shikoku - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30.5t) per circa USD 9 MLN. I valori del mercato della demolizione questa settimana si sono mantenuti piuttosto in linea con quelli registrati nelle settimane precedenti; il Bangladesh si è nuovamente affermato mercato di riferimento avendo pagato 435 USD/LDT per le Bulker e 445 USD/LDT per le Tanker, seguito dal Pakistan e dall'India che hanno pagato rispettivamente 430-425 USD/LDT per le Bulker e 440-435 USD/LDT per le Tankers. La Turchia ha infine pagato 270 USD/LDT per le Bulker e 280 USD/LDT per le Tanker.

ALTRE NOTIZIE

Le interruzioni ferroviarie nell'Australia occidentale hanno ostacolato le operazioni di esportazione del minerale di ferro da Port Hedland, il maggiore terminal per l'export di minerale a livello mondiale usato da BHP Billiton ma anche da altre compagnie minerarie. Di conseguenza, i noli delle Capesize sono diminuiti dall'inizio di novembre del 66% ai minimi da sei mesi. I carichi da Port Hedland per la Cina sono scesi a 32,8 milioni di tonnellate in ottobre da 35,2 milioni di tonnellate di un anno fa. Un treno della BHP composto da 268 vagoni che trasportava minerale di ferro dalla miniera al porto è stato fatto deragliare

dopo aver viaggiato per 90 km senza conducente. L'interruzione non dovrebbe durare più di una settimana, ma ha diffuso timori di una riduzione dei carichi e, a quanto sostiene il Baltic Exchange in una nota, lasciando liberi gli altri produttori di spingere i noli al ribasso. Il gruppo minerario può fare ricorso alle scorte a Port Hedland che tuttavia non sarebbero sufficienti a coprire l'intero periodo di interruzione. Per il momento, il gruppo Rio Tinto rimane l'unico partecipante attivo del mercato spot. Per il mercato delle Capesize, già penalizzato dalla riduzione della domanda cinese di carbone e minerale di ferro, l'incidente ferroviario della BHP ha fatto ulteriormente peggiorare le sensazioni. Molti si aspettavano una ripresa nel quarto trimestre, ma questo sta diventando sempre meno probabile.

La corsa verso il picco stagionale della domanda di gas naturale liquefatto è già iniziata e ha spinto i noli delle petroliere per GNL a livelli molto alti. La domanda globale sta aumentando e l'Estremo Oriente è uno dei mercati a più rapida crescita. Cina e Corea del Sud hanno sviluppato una nuova domanda mentre le importazioni giapponesi sono vacillanti. Queste dinamiche stanno portando sostanziali cambiamenti al mercato delle metaniere. Il maggiore aumento della domanda tonnellate-miglia deriva dalla Cina. La domanda è aumentata nei mesi estivi, mentre storicamente è inferiore nel periodo. Recentemente, la guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina ha fatto diminuire le importazioni cinesi di GNL, ma l'impatto complessivo sulla domanda tonnellate-miglia è stato trascurabile poiché gli acquisti da parte di altri paesi estremorientali hanno colmato il divario. Il numero di petroliere per GNL in attività è aumentato notevolmente, tuttavia le ridotte dimensioni della flotta e la rapida crescita della domanda di GNL hanno rimosso l'offerta di navi dalla posizione di principale indicatore di nolo. Quando avviene un cambiamento strutturale dei modelli di traffico, si possono avere periodi in cui le modifiche della domanda tonnellate-miglia sono molto più importanti del nolo. Al livello corrente, i noli potrebbero invogliare armatori, finanziatori e altri investitori ad acquisire nuovo naviglio. E' necessario che gli investitori valutino attentamente le aspettative di futura offerta e domanda prima di assegnare ordinativi. Un'analisi molto dettagliata dei flussi di traffico, della domanda tonnellate-miglia e delle dimensioni della flotta dovrebbe contribuire a prevenire ordinativi speculativi non supportati da domanda fondamentale. Un altro elemento chiave da notare nei mercati del GNL è che lo slittamento delle consegne di fine anno è molto pronunciato e si potrebbe vedere un aumento delle navi che arrivano in mercato a inizio 2019, a cui corrisponderà un rallentamento stagionale della domanda. Nel frattempo, si evidenziano nuovi impieghi innovativi per il GNL, non tutta la domanda deriva dai mercati asiatici e traffici di nicchia continuano ad espandersi. Molte location dei Caraibi accettano ora carichi containerizzati di GNL da essere usati presso locali impianti industriali per la produzione di

energia. Questi traffici potrebbero svilupparsi impiegando nuove navi di dimensioni feeder. Le migliori opportunità potrebbero rivelarsi in alcuni dei segmenti più piccoli dove il naviglio rimane scarso.

Dal luglio dello scorso anno, le quotazioni petrolifere hanno segnato una traiettoria in aumento arrivando a toccare brevemente per il Brent 85 dollari a barile a inizio ottobre, ma più recentemente i prezzi sono scesi a poco più di 70 dollari a barile. Tuttavia, nel corrente anno il greggio Brent è rincarato mediamente del 34% rispetto al 2017. Questo aumento sta iniziando ad avere un impatto sui livelli globali di consumo. La International Energy Agency ha rivisto al ribasso le sue previsioni di crescita della domanda di greggio di 110.000 barili al giorno, in particolare per i paesi asiatici non OCSE. I trader petroliferi Vitol hanno fatto una revisione più importante con una stima di 400.000 b/g in meno. Una crescita inferiore della domanda è possibile per il prossimo anno, in parte per effetto dei prezzi più alti ma anche per le tensioni tra Stati Uniti e Cina. La crescita della domanda di greggio è un indicatore importante per i traffici di petroliere ma per ora il mercato non sembra risentirne per altri fattori in gioco. La forte ripresa dei noli spot delle VLCC nell'ultimo mese è dovuta ad un aumento dei carichi dal Medio Oriente e ai forti traffici su lunghe distanze dalle Americhe. L'aumento della domanda ha coinciso con una crescita marginale della flotta attiva, anche per effetto di un aumento delle demolizioni, mentre anche le interruzioni per il maltempo hanno avuto un peso sugli itinerari delle navi. Suezmax ed Aframax sono state favorite dalla ripresa delle esportazioni dal West Africa e dalla Libia e inoltre i noli molto più alti delle VLCC hanno reso più attraenti su certe rotte le petroliere più piccole. Guardando al futuro, la domanda tonnellate-miglia è prevista continuare ad aumentare in particolare dagli Stati Uniti. Tuttavia, un'altra serie di tagli alla produzione da parte dei paesi Opec non può essere esclusa nel prossimo anno se la forte espansione della produzione non-Opec porterà ad una eccedenza di offerta di greggio.

Diversamente dalle grandi petroliere, il mercato delle Product Tanker è più sensibile ai cambiamenti dei livelli di consumo poiché i prezzi più alti dei carburanti alla pompa minacciano di limitare la domanda in paesi forti importatori di prodotti petroliferi. Un rallentamento della domanda potrebbe anche tradursi in un aumento delle scorte di prodotti, un fattore potenzialmente negativo per i movimenti in *arbitrage*. Tuttavia, sta emergendo una nuova tendenza. Molte economie che hanno approfittato dell'ultimo collasso dei prezzi del greggio per eliminare i sussidi, hanno iniziato a introdurli nuovamente. In Asia, l'India ha ridotto le tasse su benzina e diesel al dettaglio. La Malaysia ha reintrodotti sussidi sui carburanti e il governo delle Filippine intende sospendere dal prossimo anno gli aumenti pianificati delle tasse sui carburanti. L'Indonesia ha annunciato il congelamento dei prezzi per i carburanti da

trasporto sovvenzionati, mentre la Thailandia sta considerando misure simili. Infine, la Corea del Sud sta valutando di ridurre temporaneamente le tasse sulla benzina. Il ruolo dei sussidi può diventare un elemento ancora più importante per proteggere la domanda del consumatore nei prossimi anni se i prezzi del greggio continueranno a salire. L'ultimo ma non meno importante fattore che favorirà il prossimo anno sia le petroliere da greggio che da prodotti è la normativa IMO 2020. Quando i preparativi saranno in atto nella seconda metà del 2019, si potrebbero vedere maggiori movimenti di prodotti indipendentemente da una crescita generale potenzialmente rallentata. I noleggiatori probabilmente si avvantaggeranno dei noli più bassi per il fueloil ad alto tenore di zolfo, in previsione del passaggio al bunker con contenuto 0,5% di zolfo, mentre le raffinerie si affretteranno a produrre quanto più possibile carburante adeguato in previsione del 2020.

Sulla base dei progetti in costruzione, circa 100 milioni di tonnellate l'anno di gas naturale liquefatto arriveranno in produzione entro il 2022, per la maggior parte costituiti da nuovo GNL di produzione americana che aggiungerà tonnellate-migliaia in particolare se destinato ai paesi asiatici. La previsione si basa su un modello bilanciato intorno al 2018 secondo il quale se tutte le navi fossero gestite con efficienza, il mercato avrebbe un'eccedenza di nove unità, ma le 22 navi che sarebbero necessarie entro il 2020 potrebbero essere inutilizzate qualora la flotta aumentasse di un solo nodo la velocità di navigazione. Le rate di nolo sono ora ai massimi di tutti i tempi, superiori a quelle viste dopo il disastro nucleare di Fukushima nel 2011, con la differenza che questa volta l'aumento sembra derivare dai fondamentali piuttosto che da eventi esterni. Molti dei fissati producono guadagni maggiori per l'aggiunta del ballast bonus e diritti di posizionamento che insieme consentono un ricavo maggiore di quanto il nolo timecharter sembrerebbe indicare. Un esempio è il nolo di 175.000 dollari al giorno per un round trip che, con l'aggiunta dei diritti di posizionamento e riposizionamento, supera i 200.000 dollari al giorno. Alla base dell'aumento dei noli sono le maggiori tonnellate-migliaia per i trasporti di GNL, la ridotta disponibilità di navi, il rifiuto dei noleggiatori a rinoleggiare le navi in un mercato in tensione e l'aumento dell'attività spot sulla base di bassi prezzi di contratto del GNL. L'80% circa dei traffici di GNL rimane riservato ai contratti a lungo termine e i trasporti di GNL si stanno spostando verso contratti a medio-breve termine creando uno sfasamento. I principali noleggiatori nel 2018 sono gli americani Cheniere Energy, seguiti in seconda e terza posizione dai trader di materie prime Trafigura e Gunvor. Il numero dei noleggi spot risulta in calo nel corrente anno ma si conta un maggior numero di noleggi per la durata di vari mesi, poiché alcuni esponenti del settore cercano copertura a termine. Il mercato si presenta relativamente robusto per il prossimo anno e nel 2020, ma è previsto

che la volatilità continuerà a caratterizzare il mercato con alti e bassi dei noli in un settore di mercato più attivo.

L'installazione degli scrubber può essere il dilemma dominante per gli armatori in previsione della scadenza IMO 2020 sulle emissioni, ma il finanziamento da 2 a 4 milioni di dollari a nave non è facile da ottenere e può rivelarsi impossibile per alcuni armatori. Il problema principale è che gli scrubber, una volta installati, diventano parte della nave, per cui non è chiaro come i finanziatori possano estendere il finanziamento se non sono già i finanziatori esistenti della nave ipotecata. E' evidente che la migliore soluzione sia di trattare con le banche che sono già titolari dell'ipoteca sulle navi. E' quello che hanno fatto le società armatoriali quotate alla borsa di New York Star Bulk Carriers e DHT Holdings nell'annunciare i loro programmi. In alcuni casi, i noleggiatori sono disposti a venire in aiuto sia nel finanziamento che nell'installazione per proprio conto, ma richiedendo una parte del premio che gli armatori possono ottenere nelle rate di nolo a timecharter. Cargill è un noleggiatore che si offre di pagare per gli scrubber sulle navi che gestisce sulla base di tre o quattro anni di noleggio, mirando ai ricavi sui profitti di nolo. Qualsiasi accordo fatto tramite i noleggiatori si presenta più oneroso che se raggiunto tramite una banca. Esiste anche il caso di armatori che non possono ottenere il finanziamento degli scrubber e la cui unica alternativa è di pagarli cash.

Il 2018 passerà alla storia come l'anno più importante per le demolizioni di petroliere e portacontainer. In prossimità delle festività di Diwali, l'interesse all'acquisto ha iniziato a diminuire ma il subcontinente indiano rimane volatile in particolare in India e Pakistan mentre il Bangladesh sembra più stabile. Il continuo afflusso di navi portacontainer in mercato è apprezzato poiché l'aumento dei noli delle petroliere consente finalmente agli armatori di ottenere dei profitti e limiterà il numero delle petroliere disponibili per la demolizione negli ultimi mesi dell'anno, con sollievo degli acquirenti cash che hanno dovuto provvedere per il gas free per lavori a caldo per le petroliere acquistate poiché la maggior degli armatori ha continuato a vendere le navi base "as is" con gas free per entrata uomo soltanto. In India la rupia si è leggermente ripresa nella settimana ma i mercati dell'acciaio si sono indeboliti anche se molti ritengono che i prezzi interni dell'acciaio abbiano toccato il fondo e questo può creare sentimento positivo. Il Pakistan ha avuto problemi questa settimana con rivolte e sommosse nei distretti delle demolizioni per motivi politici e i mercati dell'acciaio hanno registrato una caduta che ha influenzato negativamente le percezioni. Il Bangladesh rimane stabile con domanda sempre presente per acquisire naviglio anche se molti prevedono un rallentamento nel prossimo futuro a causa dell'importante volume di navi arrivato recentemente.

Cina e Myanmar si sono accordati per sviluppare un porto in acque profonde a Kyaukpyu dopo più di due anni di trattative e grandi modifiche dei termini originali. Secondo la stampa locale, il governo del Myanmar e la compagnia statale cinese CITIC Group hanno firmato un accordo per il progetto di sviluppo del porto per un valore di 1,3 miliardi di dollari. Le valutazioni sull'impatto ambientale e sociale avranno inizio tra un anno quando le due parti inizieranno a lavorare per il completamento del progetto che comprenderà due banchine e una zona industriale. Il progetto fa parte dell'iniziativa One Belt one Road e collegherà il Myanmar con la rete regionale. CITC aveva in origine vinto l'offerta sia per il porto che per la zona industriale, ma il governo del Myanmar ha rifiutato il prezzo iniziale di 7,5 miliardi di dollari e la proporzione elevata di proprietà cinese. Il rapporto di partecipazione è stato successivamente ridotto a 70-30 da 85-15 e il costo drasticamente ridotto a 1,3 miliardi di dollari. Più avanti, il passo successivo sarà di ottenere un investimento e un accordo di *shareholder and lease* sia per il porto che per la zona economica. I progetti cinesi in Asia sono considerati con sempre maggiore scetticismo, dopo gli avvenimenti che hanno riguardato il porto di Hambantota nello Sri Lanka in cui il governo è stato costretto a cedere il controllo ai cinesi non essendo riuscito a rimborsare i prestiti per l'importante progetto.