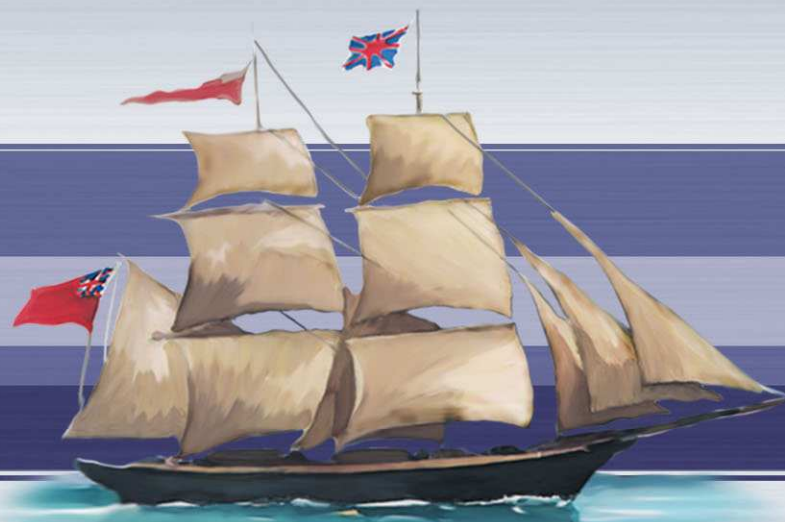


Flash News



Genova, 17 Dicembre 2018
No. 1819

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 50 (10/14 Dicembre 2018)

CISTERNE

L'indebolimento del mercato delle VLCC (oltre 200.000 dwt) nell'area del Golfo Arabo è continuato anche nella settimana in esame. I noleggiatori hanno chiuso lentamente i programmi di dicembre, mentre quelli di gennaio non saranno disponibili prima di una settimana. E' possibile che una accelerazione di attività si manifesti prima delle festività, ma la buona disponibilità di navi sembrerebbe escludere un recupero apprezzabile delle rate di nolo. Le unità moderne hanno ottenuto medi Ws 80 (equivalente base timecharter a circa 50.750 dollari al giorno) per il Far East e medi Ws 30 per le destinazioni occidentali. In West Africa, le VLCC hanno ricalcato l'andamento del principale mercato e sono state fissate a bassi Ws 80 per il Far East. Nell'area dei Caraibi, l'attività è rallentata, ma una presenza di navi ridotta per le posizioni più pronte ha permesso ai noli di non scendere dal livello di 7,1 milioni di dollari lumpsum per i viaggi Caraibi/costa occidentale indiana. In Mare del Nord, i movimenti sono stati scarsi ma si riporta un nolo di 7,4 milioni di dollari lumpsum per il greggio Hound Point/Corea del Sud e richieste intorno a 6 milioni di dollari per il fueloil Rotterdam/Singapore. Per le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt), i noli dal West Africa sembrano aver toccato il fondo a Ws 97,5 (equivalente a circa 27.750 dollari al giorno) per le destinazioni europee e Ws 92,5 per il Golfo americano e gli armatori sperano in un aumento di attività che contribuisca a far risalire il mercato. Anche in Mediterraneo, le Suezmax hanno registrato un ridimensionamento dei noli a Ws 130 per i viaggi Mar Nero/Europa e 4,3 milioni di dollari lumpsum per la Cina. Dal Medio Oriente, dopo un recupero iniziale, i noli sono slittati a Ws 115 per il Far East e Ws 57,5 per le destinazioni occidentali. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) hanno registrato i noli più alti dell'anno in Mare del Nord, arrivati per i viaggi inter-UK Cont. sino a oltre Ws 200 (equivalente a circa 73.000 dollari al giorno) e Ws 165 per i carichi da 100.000 tonn. dal Baltico, livelli di nolo che tuttavia sarà difficile mantenere a lungo, ma la disponibilità di navi appare per ora limitata e le speranze sono che possano durare per le festività. In Mediterraneo, le Aframax hanno consolidato il recupero della scorsa settimana e in qualche caso lo hanno migliorato, fissandosi a Ws 215 per i viaggi cross-Med., ma la speranza di numeri più alti è ostacolata dall'interesse delle Suezmax per carichi parziali. Anche dai Caraibi queste navi sono riuscite a riportare i noli al livello di oltre Ws 210 per i viaggi verso il Golfo americano. Nel segmento delle **Product Tanker pulite**, le Medium Range (25.000-55.000 dwt), nonostante le pressioni al ribasso da parte dei noleggiatori, sono riuscite ad ottenere noli di Ws 207,5-210 (equivalenti a circa 22.500 dollari al giorno) per i viaggi dal Nord Europa alla costa atlantica americana. Gli armatori sono fiduciosi che la corsa a fissare prima delle festività manterrà sostenuto il

mercato. Ad est di Suez, le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) hanno avuto una settimana molto attiva, anche se i noli si sono ridimensionati per la lunga lista di navi che faceva temere una caduta maggiore. Per la nafta Golfo Arabo/Far East, queste navi sono state fissate a Ws 172,5 (equivalente a circa 20.750 dollari al giorno) mentre per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont. il nolo è rimasto stabile a 1,925 milioni di dollari lumpsum. In contrasto, le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) hanno avuto una settimana più tranquilla. La lista di navi si presenta ridotta per le posizioni più pronte, ma più avanti appare più fornita e la mancanza di stem ha indebolito le percezioni degli armatori. Per la nafta il nolo è ora intorno a Ws 175 (equivalente a circa 32.750 dollari al giorno), pur senza riscontro, e il jet fuel a 2,85 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

Dopo un inizio incerto che ha eroso in parte i livelli di nolo raggiunti, il mercato delle **Capesize** (150.000-180.000 dwt) ha chiuso la settimana in modo positivo. Il Baltic Capesize Index è salito a 2383, 186 punti in più della precedente chiusura e la media delle 5 rotte timecharter ha recuperato USD 485 attestandosi a USD 17.704 al giorno. Per i viaggi dall'Australia occidentale alla Cina, i noli sono risaliti ad alti USD 8,00 per tonn. con voci di USD 9,00 per posizioni pronte. Base timecharter, si riporta il fissato per conto Cargill della *Stella Nora* relet RWE (180.000 dwt costr. 2016) con consegna Luojing 11/12 dicembre trip via Australia riconsegna Singapore-Giappone a USD 20.250 al giorno. Il Brasile è ritornato in attività con vari carichi fissati per la Cina in chiusura di settimana. Alcune navi per date pronte sono state fissate a medi-alti USD 16,00 e per inizio gennaio a USD 17,25. Si è notato un minor numero di navi arrivate in zavorra. Anche l'Atlantico ha riacquisito vigore con nuovi carichi e noli che hanno iniziato a muoversi al rialzo. Sulla rotta Bolivar/Rotterdam circolavano voci di offerte da parte dei noleggiatori a bassi-medi USD 9,00 senza tuttavia che siano stati conclusi fissati. Un carico Narvik/El Dekheila sarebbe stato coperto a USD 7,90 per tonn. pari ad un equivalente timecharter di oltre USD 20.000 al giorno. Buona parte dei fronthaul sono stati fissati base viaggio dal St. Lawrence, a noli valutati intorno a USD 30.000 al giorno. A periodo, si riporta il fissato della *Navios Joy* (181.389 dwt costr. 2013) per un anno con consegna Cina 23 dicembre/3 gennaio riconsegna ww circa USD 18.000 al giorno per conto SwissMarine. Settimana piuttosto piatta per le **Panamax** (70.000-95.000 dwt) con livelli di nolo pressoché invariati. L'indice del Baltic Exchange ha chiuso venerdì 14 dicembre a 1478, 9 punti in più della precedente chiusura settimanale e la media delle 4 rotte timecharter è salita a USD 11.828 al giorno con un recupero di USD 80. Tuttavia, la notizia di nuove vendite concluse con la Cina ha sollevato il morale e favorito un evidente aumento dell'attività a periodo. Una Panamax aperta inizio gennaio nel sud della Cina ha ottenuto per un anno USD 12.000 al giorno. Si riportano anche numerosi fissati per breve periodo. Il Pacifico ha

continuato ad essere sostenuto da un notevole volume dall'Indonesia. Alla notizia di 30 carichi venduti dal Nord Pacifico alla Cina, ha fatto seguito un miglioramento dei noli per le Kamsarmax che sono state nuovamente fissate per round voyage a USD 11.000 al giorno o più. I traffici per dicembre dal Sud America sono rallentati poiché la maggior parte degli stem risulta ora coperta. Tuttavia, i noli per le Kamsarmax sono rimasti stabili o in leggero rialzo intorno a USD 15.750 al giorno più USD 575.000 bb. Nel Nord, l'interesse a periodo ha contribuito a far aumentare la domanda e i noli spot hanno registrato un leggero miglioramento verso la fine della settimana.

ALTRE NOTIZIE

I tagli alla produzione petrolifera decisi dall'Opec e dai suoi alleati potrebbero far rallentare la ripresa delle petroliere ma non bloccarla. Quello che potrebbe risentirne maggiormente è il traffico di greggio dal Medio Oriente al Far East, poiché l'Arabia Saudita ha promesso una significativa riduzione della produzione nelle prossime settimane. Il suo export verrà ridotto di 1 milione di barili al giorno dai livelli di novembre a 7,3 milioni b/g. Alcune delle nove VLCC ancora previste in consegna nel corrente anno probabilmente slitteranno al prossimo anno e si aggiungeranno alle 61 VLCC che arriveranno in mercato nel 2019. E' quindi prudente essere relativamente cauti per quanto riguarda le rate di nolo nel 2019. Gli armatori, tuttavia, sono fiduciosi sulla tenuta del mercato dei noli e molti analisti condividono l'ottimismo. L'Opec e i suoi alleati rivedranno la loro decisione il prossimo aprile e potrebbero ripristinare la produzione se l'Iran sarà costretto a ridurre ulteriormente la produzione quando scadranno le esenzioni di Washington dalle sanzioni. Inoltre, la Energy Information Administration prevede che la produzione petrolifera americana salirà a 12,1 milioni b/g da 10,9 b/g di quest'anno e l'export aumenterà notevolmente una volta risolti i problemi delle infrastrutture. Se l'Opec taglia la produzione, perderà quota di mercato in Asia e i traffici su lunghe distanze dagli Stati Uniti sosterranno la domanda tonnellate-miglia delle petroliere. Ulteriore sostegno deriverà dalla forte espansione della domanda mondiale di greggio che, secondo la IEA, potrebbe accelerare a 1,4 milioni b/g il prossimo anno, da 1,3 milioni b/g nel 2018. Le scorte di greggio dei paesi OCSE erano a fine settembre inferiori di 30 milioni di barili alla media di cinque anni, in confronto a un livello superiore alla media di 216 milioni b/g a fine 2016. Inoltre, le normative sui carburanti IMO 2020 che costringeranno la maggior parte delle petroliere a consumare fueloil con contenuto massimo di zolfo dello 0,5% se non dotate di scrubber, favoriranno le petroliere in vari modi. Molte navi entreranno in bacino il prossimo anno per dotarsi dei dispositivi con una sosta da 10 a 30 giorni. Per ottimizzare la produzione per IMO 2020, le raffinerie potrebbero aumentare il prelievo di greggio nella seconda parte dell'anno e in molti casi acquistare greggio più leggero da fonti più lontane. I depositi su terraferma potrebbero non

essere sufficienti ad immagazzinare il surplus di fueloil ad alto tenore di zolfo la cui domanda è prevista crollare nel 2020. La maggiore domanda dovuta a IMO 2020 deriverà probabilmente dallo stoccaggio galleggiante.

Il mercato delle Product Tanker pulite ha finalmente invertito la tendenza. I traffici in aumento, la riduzione del surplus di capacità e la congestione portuale hanno favorito un recupero notevole dei guadagni che stanno raggiungendo i massimi da molti anni. Ulteriori fattori positivi come IMO 2020 fanno ben sperare per il futuro. Il settore ha registrato miglioramenti occasionali negli ultimi due anni dovuti a squilibri regionali dei traffici di prodotti petroliferi ma i rafforzamenti hanno avuto breve durata e non si sono estesi a livello mondiale. Questa volta, una forte domanda sia per le Medium Range che per le Large Range si è manifestata nello stesso tempo in vari continenti e ha fatto di novembre uno dei mesi migliori di questo decennio. L'Indice del Baltic Exchange per le petroliere pulite è salito venerdì scorso al massimo di sette anni di 894 da 614 di un mese prima. I profitti medi giornalieri equivalenti timecharter delle Large Range 2 sulla rotta dal Medio Oriente al Far East sono quasi triplicati nel mese sino al 7 dicembre mentre quelli delle Large Range 1 sono più che raddoppiati e le Medium Range hanno aumentato del 136,3% il nolo per la triangolazione in Atlantico. Parte del rafforzamento è dovuto a motivi stagionali. Le cattive condizioni meteo nell'emisfero settentrionale hanno favorito la congestione negli Stretti turchi e in alcuni porti del Messico e della Cina bloccando numerose navi. Inoltre, il rafforzamento del mercato per le petroliere da greggio ha reso meno attraente il trasporto di carichi puliti nel viaggio inaugurale delle VLCC. Poiché i noli delle petroliere da greggio sono migliorati prima di quelli delle Product Tanker, 17 LR2 sono passate in novembre dai traffici puliti a quelli di greggio. Risulta che al 7 dicembre il 42% delle LR2 era impegnato nei traffici di greggio, la percentuale più alta dal marzo 2015. Per quanto riguarda il prossimo anno, le prospettive sono favorevoli per la crescita limitata della flotta, la buona domanda e le prossime normative IMO 2020. L'orderbook di Product Tanker comprende 227 unità per 13 milioni dwt pari all'8,3% della flotta esistente in termini di capacità di trasporto. La crescita della domanda globale di greggio è prevista per il prossimo anno in 1,3 milioni di barili al giorno, a sostegno dei mercati sia del greggio che dei prodotti puliti. Molte raffinerie subiranno una manutenzione più prolungata del solito nel primo semestre del prossimo anno in preparazione alle normative IMO 2020, tuttavia la domanda di Product Tanker aumenterà successivamente e gli ultimi due trimestri dell'anno potrebbero segnare l'inizio della ripresa sostenibile che si attende da tempo.

L'industria marittima si aspetta un alto differenziale di prezzo tra carburanti marini adeguati a IMO 2020 e fueloil ad alto tenore di zolfo, quando la normativa

sarà in vigore, e la Intercontinental Exchange ha deciso di venire incontro alle richieste dei clienti con contratti futures. A partire da febbraio 2019, ICE offrirà contratti futures per carburanti allo 0,5% basati sui prezzi di Rotterdam, Singapore e porti del Golfo americano. I nuovi contratti saranno regolati secondo le valutazioni S&P Global Platts physical marine fuel 0,5%. I contratti futures permettono agli armatori di coprirsi contro i prezzi a termine dei carburanti, in particolare poiché molti nel settore si aspettano un considerevole differenziale di prezzo tra fueloil pesante e carburante rispondente alle normative. Uno studio condotto dai consulenti Moore Stephens tra settembre e novembre rileva che il 24% degli armatori, noleggiatori e broker si aspetta il 1° gennaio 2020 un differenziale di prezzo tra 250 e 324 dollari per tonnellata, mentre il 18% ritiene che fluttuerà tra 325 e 399 dollari per tonnellata mentre per il 25% circa varierà da 30 a 100 dollari per tonnellata.

Gli armatori non dovrebbero necessitare di finanziamento per dotare le navi di scrubber e le banche dovrebbero astenersi dal favorire armatori che inquinano, in previsione dell'entrata in vigore della limitazione dello zolfo nei carburanti marini. E' questa l'opinione di Michael Parker della Citigroup. Gli scrubber sono la soluzione alternativa al consumo di carburanti adeguati più costosi o, come Mr Parker sostiene, un'alternativa per ottenere un rimborso dai clienti. Il costo degli scrubber varia a seconda del fabbricante e delle dimensioni ma 2 milioni di dollari sono un costo medio realistico. La Star Bulk, forse il maggiore sostenitore, ha ottenuto in ottobre un prestito di 70 milioni di dollari per finanziare una cinquantina di installazioni. Gli armatori che hanno scelto gli scrubber per rispettare la limitazione dello zolfo si aspettano un differenziale di prezzo elevato tra fueloil pesante e carburanti adeguati con un periodo rapido di rimborso dell'investimento e che offrirà loro un vantaggio rispetto ai concorrenti. Tuttavia, mentre gli scrubber diventano sempre più popolari, il tipo "open loop" è oggetto di indagini accurate poiché vi sono timori sull'impatto dei versamenti negli oceani. Singapore ha recentemente vietato l'uso nel suo porto di questo tipo di scrubber e altri porti potrebbero seguire l'esempio.

Tre gruppi armatoriali sudcoreani starebbero per ordinare bulkcarrier Newcastlemax ai cantieri cinesi New Times Shipbuilding per un valore di 594 milioni di dollari, come parte dell'ultima decisione di costruzione della compagnia mineraria brasiliana Vale. Il cantiere, che ha sede a Jiangsu, costruirà sino a 11 nuove unità, comprese le opzioni, ordinate da Polaris Shipping, H-Line Shipping e Pan Ocean. Le navi da 210.000 dwt saranno legate ad un contratto di trasporto di cinque anni con il gigante minerario brasiliano. Le Newcastlemax saranno dotate di scrubber e verranno costruite secondo gli standard IMO Tier-III ad un costo di circa 54 milioni di dollari ciascuna. La loro consegna partirà dalla seconda metà del 2020 sino al 2021. Questa è la prima gara indetta da Vale

per bulkcarrier Newcastlemax con contratti a lungo termine, mentre in precedenza le gare avevano riguardato Valemax da 400.000 dwt e Guaibamax da 325.000 dwt. Una fonte vicina a Vale sostiene che la compagnia mineraria solitamente noleggia Capesize e Newcastlemax sul mercato spot ma sta cambiando strategia poiché prevede un rafforzamento dei noli nei prossimi cinque anni e cerca di assicurarsi le navi prima che questo avvenga. Le Newcastlemax sono flessibili da gestire e possono fare scalo sia ai porti cinesi che altrove. Gli armatori sudcoreani hanno scelto i cantieri New Times poiché i suoi prezzi sono competitivi

Nuovi traffici di oli vegetali e semi di soia su lunghe distanze potrebbero emergere per le petroliere da prodotti chimici e bulkcarrier in seguito alla firma da parte dell'Argentina di un contratto di esportazione di olio di soia con la Cina. La settimana scorsa, la Cina ha accettato di acquistare dall'Argentina da 300.000 a 400.000 tonnellate l'anno di olio di soia. L'accordo è stato firmato durante la visita di stato del presidente cinese Xi Jinping in Argentina. L'esportazione avrà inizio da marzo, non appena in Argentina sarà pronto il nuovo raccolto di soia. Sulla base dei prezzi correnti, il contratto avrà un valore di 185-250 milioni di dollari l'anno. L'Argentina ha esportato in media negli ultimi tre anni circa 120.000 tonnellate di olio di soia su base annua. La notizia è positiva per le petroliere da prodotti chimici di tipo IMO-2 che verrebbero usate per trasportare le 400.000 tonnellate di olio di soia dall'Argentina alla Cina. L'Argentina spera anche di vendere alla Cina semi di soia per alimentazione animale, se la Cina non riprenderà ad importare semi di soia dagli Stati Uniti. La Cina si sta rivolgendo sempre più al Sud America per il suo fabbisogno di soia dopo l'imposizione di un dazio del 25% sulle importazioni dagli Stati Uniti, che erano uno dei suoi principali fornitori sino alla guerra commerciale tra i due Paesi nella prima parte dell'anno.

Una consociata di Qingdao Port Group (QPG) ha firmato un contratto di leasing a lungo termine con la Petrobras per quattro cisterne da greggio presso il porto cinese con la possibilità di un aumento dei viaggi di petroliere tra il Brasile e la Cina. Il Qingdao Shihua Crude Oil Terminal ha concesso in leasing le quattro cisterne doganali da 100.000 metri cubi alla compagnia petrolifera statale brasiliana tramite un contratto di collaborazione a lungo termine, senza specificare la durata del periodo di leasing. Le raffinerie della provincia di Shandong (dove si trova Qingdao) possono acquistare greggio in tempo reale per mezzo di un oleodotto, secondo le loro necessità. L'intervallo dell'acquisto può essere ridotto significativamente come pure il rischio di prezzo relativo alle rate di cambio e prezzi del greggio. L'accordo ha fatto seguito all'aumento delle importazioni cinesi di greggio dal Brasile nelle ultime settimane e all'allontanamento dagli Stati Uniti in seguito alle tensioni commerciali tra i due

Paesi. Le esportazioni di greggio dal Brasile verso la Cina sono salite a 971.700 barili al giorno in novembre con un aumento del 51% rispetto a ottobre e pari all'83% delle esportazioni complessive del Brasile. Per i traffici dal Brasile alla Cina vengono utilizzate solitamente petroliere VLCC. Qingdao rifornisce principalmente le raffinerie statali e le cosiddette "teapot refineries" nella provincia di Shandong. Qingdao è uno dei maggiori terminal petroliferi di importazione del mondo e ha in programma una ulteriore espansione a breve termine. QPG sta costruendo una seconda banchina per VLCC a Dongjiakou che farà aumentare la capacità annua di smistamento del greggio di 25 milioni di tonnellate quando sarà in funzione nel 2019. La Qingdao Port International, fiore all'occhiello di QPG, quotata alla borsa di Hong Kong, ha in progetto di costruire con partner locali installazioni per lo stoccaggio di greggio a Dongjiakou con una capacità complessiva di 600.000 metri cubi. La QPG, gestita dal governo, è il principale operatore portuale di Qingdao.

Il governo australiano si sta consultando con le autorità locali sulla potenziale messa al bando degli scrubber "open loop" dalle sue acque, in seguito alle incertezze correnti sul futuro della contestata tecnologia in previsione della normativa IMO 2020. Un portavoce della Australian Maritime Safety Authority ha dichiarato che il Paese ha acconsentito all'uso degli scrubber "open loop" nelle sue acque in accordo con le normative IMO, tuttavia sta collaborando nella transizione verso la limitazione dello zolfo e la serie di misure di sostegno che IMO sta sviluppando. In questo lavoro di transizione, il governo australiano si impegnerà strettamente con le autorità statali nazionali e territoriali relativamente al potenziale impatto di queste scariche tenendo presente gli standard australiani di qualità delle acque. Una messa al bando da parte dell'Australia sarebbe rilevante poiché il Paese è uno dei più importanti esportatori mondiali di minerale di ferro e di carbone. Gli scrubber "open loop" sono sempre più adottati dalle compagnie armatoriali come soluzione per l'adeguamento alle normative IMO sulle emissioni solforose, tuttavia gli oppositori sostengono che anziché rilasciare lo zolfo nell'atmosfera questi sistemi sversano gli elementi inquinanti direttamente in mare. Singapore ha recentemente annunciato la messa al bando del dispositivo dal suo porto per timori ambientali alimentando le voci che altri Paesi possano seguire il suo esempio. Gli scrubber "open loop" sono già banditi in Belgio, California, Massachusetts, come pure nel fiume Reno in Germania, e la China's Maritime Safety Administration ha recentemente annunciato che non saranno consentiti nei trasporti fluviali interni. I sostenitori di questa tecnologia, tuttavia, affermano che non vi è alcun fondamento che il loro impiego possa portare ad una contaminazione dell'acqua.