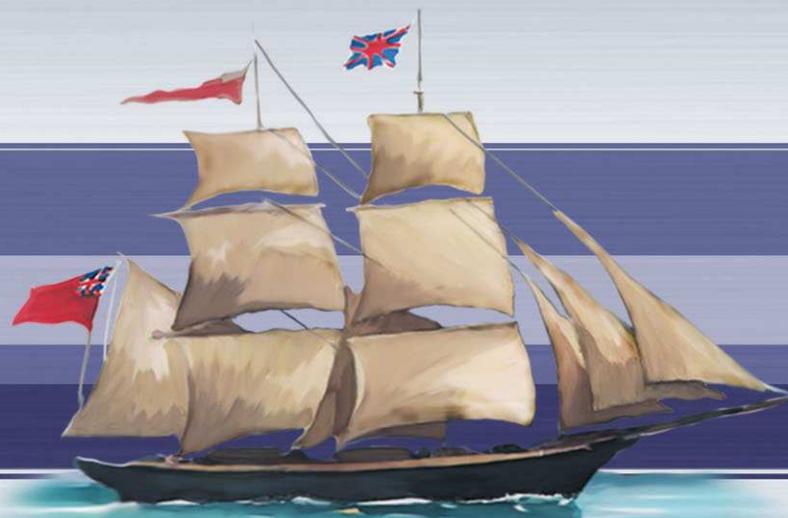


Flash News



Genova, 31 Luglio 2017
No. 1759

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 30 (24/28 Luglio 2017) CISTERNE

Nonostante una settimana più attiva per le VLCC (oltre 200.000 dwt) nel principale mercato del Golfo mediorientale, la forte presenza di navi ha impedito un miglioramento dei noli che si sono attestati ad un minimo di Ws 44 (equivalente base timecharter a circa 13.750 dollari al giorno) per le destinazioni del Far East e Ws 23 per quelle occidentali via Suez, livelli che dovrebbero mantenere anche nei prossimi giorni. In West Africa, la domanda relativamente modesta non ha permesso agli armatori di ristabilire l'usuale premio rispetto ai viaggi dal Golfo Arabo. I noli sono quindi scesi a Ws 49,5 per le destinazioni orientali e 2,40 milioni di dollari lumpsum per la costa orientale indiana. Fin tanto che il principale mercato continuerà a languire, non sarà possibile invertire la tendenza. Nel mercato dei Caraibi, le VLCC, in particolare per date pronte, non hanno potuto che accettare noli di 2,6 milioni di dollari lumpsum per Singapore e circa 2,3 milioni di dollari per la costa occidentale indiana, ma sono intenzionate a resistere ad ulteriori pressioni al ribasso. In Mare del Nord, l'economicità dell'*arbitrage* per il Far East non è stata molto interessante per i trader e il meglio che le VLCC sono riuscite ad ottenere è stato 2,5 milioni di dollari lumpsum per il fueloil destinato a Singapore e 3,7 milioni di dollari per il greggio per la Corea del Sud. Le Suezmax (125.000-200.000 dwt) hanno inizialmente registrato un indebolimento, di cui hanno approfittato i noleggiatori per entrare in massa in mercato permettendo agli armatori di riguadagnare il terreno perduto. I noli sono ritornati a Ws 67,5 (equivalente a circa 10.250 dollari al giorno) per le destinazioni europee, Ws 65 per il Golfo americano e alti Ws 70 per il Far East. In Mar Nero, queste navi hanno confermato noli di Ws 75 per le destinazioni europee e 2,4 milioni di dollari per la Cina. Nel Golfo Arabo, l'attività per le Suezmax ha avuto un rallentamento e i noli sono scesi a Ws 65 per il Far East e Ws 25 per le destinazioni occidentali, senza che si possano prevedere cambiamenti in meglio. Per le Aframax (80.000-125.000 dwt) le speranze di maggiori movimenti in Mare del Nord non si sono concretizzate e la settimana ha avuto un andamento rallentato che ha riportato i noli a Ws 90 (equivalente a circa 3.750 dollari al giorno) per i viaggi cross-UK Cont. e Ws 60 dal Baltico con 100.000 tonn. di carico. Anche in Mediterraneo, nonostante le liste di navi si siano ridotte, il mercato ha chiuso la settimana con noli di Ws 80 per i viaggi inter-Med. senza che si possano prevedere variazioni almeno nel breve termine. Il mercato dei Caraibi ha avuto un inizio brillante, ma i noli hanno recuperato solo qualche punto attestandosi a Ws 105 per i viaggi verso il Golfo americano. Nel segmento delle **Product Tanker pulite**, il mercato delle Medium Range (25.000-55.000 dwt) in Nord Europa è stato dominato dalla domanda di benzina destinata al mercato americano, con scarsa domanda per il West Africa o il Brasile. Di conseguenza, i noli sono rimasti piatti con marginali perdite e

recuperi variando da Ws 120 a Ws 115 (equivalenti a circa 5.250 dollari al giorno). Ad est di Suez, le Large Range hanno avuto ancora una settimana positiva con noli in aumento. Le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) hanno ottenuto per la nafta Golfo Arabo/Giappone Ws 114 (pari a circa 13.000 dollari al giorno) e per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont. noli lumpsum di 1,60 milioni di dollari. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) sono state fissate per gli stessi viaggi rispettivamente a Ws 117,5 (equivalente a circa 7.750 dollari al giorno) e 1,20 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

La prima metà della settimana ha visto un indebolimento generalizzato dei noli delle **Capesize** (150.000-180.000 dwt), ma la resistenza degli armatori e un maggior numero di carichi in mercato nei giorni successivi hanno portato sensazioni più positive in particolare nel mercato del Pacifico. Il Baltic Capesize Index ha chiuso la settimana a 1.139, 15 punti in meno rispetto alla precedente chiusura, mentre la media ponderata delle cinque rotte timecharter si è attestata a USD 9.098 in calo di USD 72. Dal Brasile per la Cina, Vale ha fissato base viaggio due o tre navi intorno a USD 13,00 per tonnellata, e forse anche una quarta nave, ma mancano conferme al riguardo. Panocean si è aggiudicata la gara di Posco per 120.000 tonn. da Seven Islands per Pohang 10/19 agosto a USD 20,79 per tonn. e ha fissato per questo carico la *Sea Behike* (180.491 dwt costr. 2016) pronta Port Talbot a USD 23.300 al giorno. In Atlantico, SwissMarine ha fissato la *Ever Beauty* (180.156 dwt costr. 2011) con consegna pronta Falmouth per trip via Puerto Bolivar con riconsegna Skaw-Passero a USD 7.000 al giorno, probabilmente un carico destinato alla Turchia. Dall'Australia occidentale a Qingdao si riporta il fissato base viaggio di una nave da 170.000 dwt con stallie/cancello metà agosto a USD 5,40 per tonnellata, ma successivamente sono stati richiesti noli più alti. Dal Sud Africa, un carico da 160.000 tonn. Saldanha Bay/Qingdao 13-15 agosto è riportato fissato a USD 9,90 per tonnellata. Un fissato indicativo nel mercato del Pacifico è quello della *Anangel Virtue* (180.391 dwt costr. 2012) con consegna pronta CJK per round in Pacifico riconsegna Singapore-Giappone a USD 12.000 al giorno per conto CNR. Non si ha notizia di fissati a periodo. Per quanto riguarda le **Panamax** (70.000-95.000 dwt), anche se questa settimana il Baltic Panamax Index è sceso di 100 punti, vari fattori indicano che questo mercato è sempre equilibrato e stabile. I livelli di attività sono in generale diminuiti in confronto alle ultime settimane, ma i fondamentali sono incoraggianti sia come offerta che come domanda di navi. Dal lato dell'offerta, le navi con date di seconda metà agosto da costa orientale Sud America sono meno numerose. Una forte ripresa del carbone nel sudest asiatico come pure un mercato del Mar Nero più fermo, che ha attirato navi persino dal Golfo Persico e ridotto il numero delle navi dirette in ECSA, fa ritenere che il pieno impatto sull'offerta di navi potrebbe avere un effetto stabilizzante sui noli

poiché è ancora presente un buon livello di carichi per seconda metà agosto. I fronthaul hanno iniziato la settimana base DOP Singapore/costa orientale India a USD 11.000 al giorno e terminato base APS a USD 10.000 più USD 550.000 gbb. I livelli di nolo da ECSA sono partiti da USD 13.000 APS terminando intorno a medi USD 12.000 al giorno. I più recenti fissati a USD 14.500 più USD 500.000 gbb APS per un fronthaul Golfo USA equivarrebbero a USD 8.500 base DOP Sud Corea, e i livelli dei round in Pacifico, scesi questa settimana sotto medi USD 8.000, potrebbero convincere gli armatori, disposti a pagare per il canale e il bunker, a considerare la zavorrata. Il mercato sensibile Baltico/Continente ha registrato un notevole flusso di nuovi carichi verso fine settimana per cui gli armatori che ne hanno avuto la possibilità hanno scelto di attendere piuttosto che accettare quello che era disponibile. Il mercato del Pacifico ha registrato un rallentamento dovuto alla mancanza di carichi. Nel nord, Kamsarmax sono state fissate da Nord Cina per round dall'Australia per l'India a bassi USD 9.000 che successivamente si sono ridotti a USD 8.000. A inizio settimana, una moderna Kamsarmax giapponese di 92.000 dwt è stata fissata intorno a USD 11.000 dal Giappone per un Australia round, ma successivamente il nolo si è ridotto a circa USD 9.000. Nel Sud la domanda è stata più debole. Kamsarmax giapponesi che inizialmente ottenevano nel Sud della Cina USD 9.000 per un Indonesia/sudest asiatico vedevano numeri di USD 7.000-8.000 per Indonesia/Sud Cina. Una moderna Panamax che nei primi giorni della settimana si fissava ad alti USD 8.000, otteneva successivamente USD 7.000-8.000 per lo stesso viaggio. Anche il mercato a periodo ha registrato un rallentamento con i noleggiatori sempre interessati ma gli armatori che non sono disposti ad impegnarsi ai livelli correnti.

COMPRAVENDITA

Questa settimana il mercato della compravendita si è mostrato piuttosto attivo registrando un buon numero di unità compravendute soprattutto tra le unità da carico secco. Con riferimento al mercato delle unità Tankers, si evidenzia l'acquisto da parte degli armatori greci Salmar Shipping della MT *PINE GALAXY* (19,997 DWT - Blt. 2004 Shin Jurushima - Mitsubishi - Stainless J-19) per circa USD 12.8 MLN; l'unità, rinominata MT *Fortitude*, è al momento la più moderna della flotta dei suddetti armatori. Si segnala inoltre che gli armatori norvegesi Torm si sono resi protagonisti dell'acquisto di 4+4 Medium Range resale in costruzione presso il cantiere Cinese CSSC Offshore Marine (ex GSI) con consegna prevista nel 2019. Tra le unità da carico secco da evidenziare la vendita della MV *ATLANTIC PRIME* (82,188 DWT - Blt. 2011 Tsuneishi - Man-Burmeister & Wain - 7/7 stive/boccaporte) probabilmente ad EBE Maritime per circa USD 19 MLN. Laddove la vendita venisse confermata, la flotta dei summenzionati armatori raggiungerebbe quota quattro unità tutte comprese nel range Capesize - Ultramax. Tra le altre, da segnalare la vendita a compratori al momento non resi noti della MV *CHRISTINE B* (58,058 DWT - Blt. 2009

Tsuneishi - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30t) per circa USD 13.8 MLN. Gli armatori greci Diligent Holdings parrebbero aver acquistato la Handysize MV *ATLATINC DAISY* (37,406 DWT - Blt . 2007 Saiki - Mitsubishi - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x36t) per circa USD 9.4 MLN. I valori del mercato della demolizione hanno registrato ulteriori variazioni incremental: il Bangladesh si è affermato nuovamente mercato di riferimento avendo pagato 355 USD/LDT per le Bulker e 385 USD/LDT per le Tanker, seguito dal Pakistan che ha pagato 350 USD/LDT per le Bulker e 380 USD/LTD per le Tanker. India e Turchia hanno infine pagato rispettivamente 345-285 USD/LDT per le Bulker e 375-295 USD/LDT per le Tanker.

ALTRE NOTIZIE

Le petroliere che operano nei Caraibi dovranno affrontare il rischio crescente delle sanzioni americane al Venezuela. Ma il potenziale di maggiori scossoni nel mercato petrolifero potrebbe anche fornire un necessario stimolo alla domanda tonnellate-miglia delle petroliere. Il presidente americano Donald Trump ha minacciato pesanti azioni economiche sul risultato delle elezioni di questo weekend nell'undicesimo maggiore paese produttore di petrolio. Le elezioni nazionali hanno lo scopo di eleggere un gruppo per riscrivere la costituzione, una decisione per attribuire maggiore potere al presidente venezuelano Nicolas Maduro. Oltre alle sanzioni economiche contro le persone, Washington sta considerando l'interdizione delle importazioni di greggio dal Venezuela di cui gli Stati Uniti sono i maggiori clienti. Le raffinerie americane possono passare ad altri fornitori, in particolare il Canada e il Medio Oriente, ma gli armatori verrebbero lasciati a lottare per trovare nuovi carichi qualora il flusso di greggio dal Venezuela si interrompesse. Una sospensione delle importazioni danneggerebbe il mercato delle petroliere nei Caraibi, in particolare le Aframax, poiché praticamente tutto il greggio canadese viaggia verso gli Stati Uniti via oleodotto. La sospensione delle importazioni di greggio priverebbe il Venezuela di una delle fonti principali di valuta straniera, ma favorirebbe l'impiego di VLCC per i movimenti su lunghe distanze dai Caraibi verso la Cina e l'India. Se la conflittualità in Venezuela farà rallentare ulteriormente il flusso di greggio, i consumatori saranno obbligati a ricercare forniture da altri paesi e questo favorirebbe un aumento dei volumi trasportati via mare.

Le operazioni congiunte di Vale e BHP Billiton nella miniera Samarco in Brasile, sospese dopo la rottura di una diga avvenuta quasi due anni fa, probabilmente non riprenderanno alla fine dell'anno, come in precedenza dichiarato. I recenti sviluppi e i ritardi nell'ottenimento delle licenze necessarie alla ripresa delle operazioni, hanno portato Samarco a rivedere le date precedenti per arrivare alla conclusione che non è più possibile riprendere l'attività alla fine del corrente anno. La notizia è penalizzante per il settore delle bulkcarrier Capesize che fa

affidamento sui movimenti di minerale di ferro dal Brasile verso la Cina. Questo avrebbe sostanzialmente contribuito a sostenere il mercato delle Capesize, e ora che i volumi non arriveranno come era nelle previsioni, potrebbe manifestarsi un indebolimento delle sensazioni. I 30 milioni circa di tonnellate di minerale di ferro e pellets derivanti da queste operazioni avrebbero assicurato l'impiego ad almeno 15 Very Large Ore Carrier all'anno base full-time, sulla rotta dal Brasile all'Oman per ulteriore trasbordo, con un effetto a cascata sulla domanda di navi più piccole per il trasbordo verso la Cina. La domanda generata dal progetto Samarco avrebbe assorbito parte delle navi in eccedenza, e il mercato dovrà ora adeguarsi alla situazione. La rottura della diga alla miniera Samarco di Mariana in Brasile avvenuta nel novembre 2015, che causò perdita di vite umane, dislocazione di popolazioni e preoccupazioni ambientali, portò alla sospensione dell'attività estrattiva. Si pensava inizialmente che la miniera sarebbe ritornata in attività già lo scorso anno, ma nel luglio 2016 Vale annunciò che questo era poco probabile per problemi di licenze e ulteriori incertezze.

Il valore delle bulkcarrier Capesize di seconda mano continua a resistere anche in un contesto di debolezza del mercato dei noli, una situazione che potrebbe convincere i potenziali venditori a non vendere le navi sino al prossimo trimestre. Secondo il Baltic Exchange, una Capesize di cinque anni valeva venerdì scorso 31,2 milioni di dollari nel mercato dell'usato, notevolmente più dei 24,2 milioni di dollari dello scorso anno. Il prezzo delle Capesize di seconda mano era salito a 33 milioni di dollari a metà maggio, il valore più alto da 14 mesi, prima di scendere al livello corrente poiché il Baltic Dry Index si è ridotto per l'indebolimento stagionale. Ma la perdita di valutazione di meno di 2 milioni di dollari può sorprendere, considerato che i profitti medi giornalieri delle Capesize sono scesi nello stesso periodo del 36%. La correzione al ribasso dei noli sembrava ripercuotersi sui valori ma non tanto come ci si poteva aspettare, un fatto che evidenzia il cambiamento sia nelle aspettative che nella psicologia tra gli armatori di portarinfuse. In netto contrasto, i mercati spot delle Capesize rimangono poco brillanti, con la ripresa della settimana scorsa che ha perso rapidamente slancio. Il mercato fisico segue l'esempio dall'indebolimento del mercato cartaceo e sta ancora scendendo. Questo sarebbe dovuto più a sensazioni che a ragioni oggettive poiché l'offerta di minerale di ferro australiano è rimasta stabile. La differenza tra valore dell'usato e debolezza dei noli nel breve termine potrebbe dipendere dal fatto che i volumi delle importazioni cinesi, che la maggior parte degli analisti ritiene il più importante elemento trainante del mercato a lungo termine, proseguono nella loro tendenza all'aumento. La Cina ha acquistato 539 milioni di tonnellate di minerale di ferro da fornitori stranieri nella prima metà dell'anno, con un aumento del 9,3% su base annua. Secondo recenti previsioni, le importazioni cinesi di minerale di ferro via mare aumenteranno del 7% nel corrente anno, eguagliando il tasso di crescita dello

scorso anno. Di conseguenza, gli armatori di Capesize interessati a vendere navi di seconda mano potrebbero ottenere prezzi migliori se attenderanno sino al quarto trimestre per la ripresa stagionale di domanda e profitti. Dall'inizio dell'anno sono state concluse 31 vendite di Capesize di seconda mano, in confronto a 38 nello stesso periodo dello scorso anno.

Per gli armatori di petroliere, la strada verso la ripresa è ancora lunga e analisti specializzati continuano a ridurre le loro previsioni sulle rate di nolo. Questo si inquadra in un periodo di forte surplus di navi e di incertezze circa l'impatto delle decisioni Opec sulla limitazione della produzione di greggio. Gli analisti della JP Morgan hanno ridotto per la seconda volta le loro stime di profitto per le VLCC. I guadagni spot sono previsti in circa 24.400 dollari al giorno nel corrente anno, in confronto a 28.500 dollari al giorno previsti in gennaio. Il prossimo anno i noli sono previsti risalire a 30.000 dollari al giorno, ma l'anno dopo si avrà l'ingresso in mercato di 26 nuove costruzioni in aggiunta alle 80 consegnate nel 2018. Di conseguenza, i noli potrebbero tornare a 25.000 dollari al giorno nel 2019. Il livello degli ordinativi negli ultimi due trimestri è stato insolito in confronto ai precedenti cicli marittimi. Il risultato è un periodo più lungo di profitti inferiori al ciclo medio. Altri analisti considerano responsabile l'aumento degli ordinativi di nuove costruzioni per la riduzione delle loro previsioni per la seconda volta dall'inizio dell'anno. I guadagni delle VLCC sono ora stimati mediamente in 23.000 dollari al giorno nel corrente anno, in calo da una previsione a inizio d'anno di 29.000 dollari al giorno. Per il prossimo anno, le stime vengono ridotte da 32.000 a 25.000 dollari al giorno. Oltre agli aumenti futuri di capacità di trasporto, la estensione dei tagli produttivi Opec metterà sotto pressione il prossimo anno la domanda tonnellate-miglia. Dopo la riunione della scorsa settimana per discutere i tagli produttivi messi in atto a inizio d'anno, l'Opec ha dichiarato che il mercato non ha ancora raggiunto l'equilibrio e qualora i prezzi non mostrassero segnali di miglioramento, i tagli produttivi potrebbero essere estesi a tutto il 2018. Anche Nigeria e Libia, che erano state esentate dai tagli produttivi dell'Opec, hanno accettato di limitare la crescita della produzione. Questi due Paesi produttori hanno rappresentato due dei pochi mercati di crescita per le petroliere nel 2017, ma se limiteranno la produzione, la domanda di petroliere ne risulterà penalizzata. Il potenziale della Nigeria di limitare la produzione sarebbe un duro colpo per il mercato del bacino atlantico che molti armatori consideravano un'ancora di salvezza.

Gli armatori greci hanno più che raddoppiato i loro ordinativi di nuove costruzioni nella prima metà del 2017, avendo assegnato dall'inizio dell'anno ordinativi per 58 navi, contro 28 nello stesso periodo del 2016 e 72 nel 2015. In tal modo, gli armatori greci sono ritornati alla testa dell'attività globale di nuova costruzione e con un largo margine, tenuto conto che la seconda nazione è stata

la Cina con 40 ordinativi. Gli armatori giapponesi hanno ordinato solo 13 navi, in confronto a 105 nella prima metà del 2015 e 36 navi nel 2016. Globalmente, gli ordinativi di nuove costruzioni sono ammontati a 245 navi nella prima metà dell'anno, una leggera diminuzione rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente quando le navi ordinate furono in totale 254. Tuttavia, questi numeri sono nettamente inferiori all'attività di ordinazione del 2015 quando le nuove costruzioni commissionate nel primo semestre furono 594. Da notare che tutti i 58 ordinativi di nuove costruzioni di quest'anno hanno riguardato le categorie principali di navi, e cioè petroliere (42 ordinativi) e bulkcarrier da carico secco (16). Vale la pena di aggiungere che dei 151 ordinativi che le compagnie armatoriali greche hanno assegnato negli ultimi tre anni (primi semestri), 104 hanno riguardato petroliere, pari a due terzi. In contrasto, il segmento delle navi da carico secco ha attirato ordinativi per 29 navi soltanto nello stesso periodo di tre anni.

La compagnia armatoriale sudcoreana Polaris Shipping potrebbe far demolire alcune delle sue più vecchie Very Large Ore Carrier, derivate dalla conversione di VLCC, dopo l'affondamento della *Stellar Daisy* di 266.000 dwt costruita nel 1993 in cui hanno perso la vita 22 marittimi. La compagnia sudcoreana ha posto in disarmo due VLOC, la *Stellar Galaxy* (263.000 dwt costr. 1993) e la *Stellar Unicorn* (279.000 dwt costr. 1993) a Labuan in Malesia, prima di farle entrare in bacino. Dopo l'incidente della *Stellar Daisy*, Polaris sta controllando le condizioni di tutte le VLOC convertite per cercare di identificare quali navi andranno sostituite. Polaris non ha indicato il numero delle ore carrier che potrebbe far demolire ma prenderà questa decisione se i costi di riparazione supereranno i valori della demolizione. Polaris aveva in progetto dal 2014 di sostituire le VLOC convertite con nuove costruzioni. La compagnia possiede 24 VLOC, di cui 18 convertite da VLCC costruite tra il 1990 e il 1995. Ha circa 20 contratti di trasporto a lungo termine con Vale. Il suo progetto era di ordinare 10 nuove costruzioni ma, sino ad ora, ne ha ordinate ufficialmente il mese scorso solo tre da 320.000 dwt presso Hyundai Heavy Industries per consegna nel 2018 e 2019. A inizio settimana un'esplosione è stata riportata sulla *Stellar Young* (250.000 dwt costr. 2014) mentre la ore carrier era ormeggiata al porto coreano di Gwangyang. Due membri dell'equipaggio hanno riportato ferite. Polaris ha negato l'incidente precisando che i due marittimi sono rimasti feriti per una perdita di olio ad alta pressione avvenuta nella sala macchine della nave.

Entro la fine dell'anno, tutte le grandi compagnie cinesi controllate dal governo centrale o locale verranno registrate come società a responsabilità limitata o società per azioni poiché Beijing si propone di rendere i suoi giganti statali più agili, efficienti e moderni. Circa il 90% delle compagnie ha già completato la procedura che ha contribuito a migliorare la loro struttura di amministrazione e

gestione. Non è noto se capitali privati potranno investire in queste compagnie o se le stesse emetteranno azioni. Tramite la riforma, il governo centrale spera di rivitalizzare il settore operato dai debiti creando conglomerati più grandi e forti in grado di competere sulla scena globale. Parte della riforma comporterà la chiusura delle società meno competitive. Uno dei problemi più grandi della Cina, in particolare nelle ingombranti compagnie statali, è un balzo dell'indebitamento dalla crisi finanziaria globale del 2008. Le autorità hanno messo in atto sforzi per contenere i rischi del debito nell'ultimo anno che in parte hanno comportato la ristrutturazione delle compagnie statali. A inizio d'anno, la People's Bank of China ha deciso di ritirare il sostegno alle società finanziariamente non valide. La Cina sta anche studiando se permettere ai capitali privati di investire nelle società pur mantenendo la presenza del governo nelle compagnie.

Il carbone è destinato a rimanere al centro della scena in India e la sua quota nel mix energetico non scenderà al di sotto del 46% nel 2047. Lo sostiene un recente rapporto intitolato "Energising India" redatto congiuntamente dal NITI Aayog e dall'Institute of Energy Economics del Giappone. Lo studio sostiene che il carbone e il nucleare continueranno ad operare come unità fondamentali per la produzione di energia. Secondo il rapporto, la quota di energia elettrica prodotta da centrali basate sul carbone sarà intorno al 55% nel 2032. Dall'inizio dell'anno, le centrali elettriche alimentate a carbone hanno generato oltre l'85% dell'elettricità totale prodotta nel paese. La quota di energia elettrica derivante dal gas può salire al 22-26% (dal 4% circa corrente). Per raggiungere gli obiettivi fissati dal Paris Agreement, il 50% della capacità di produzione elettrica da carbone dovrà essere basato su tecnologia super avanzata nel 2047. Sebbene l'attenzione pubblica si concentri soprattutto sulle fonti verdi di energia, il rapporto rileva che l'86% circa della riduzione delle emissioni deriva da azioni sul fronte della domanda per migliorare l'efficienza energetica e solo per il 14% sul lato dell'offerta. Il consumo pro-capite di energia elettrica in India è previsto in 3.581-3.588 unità, da 1.075 unità nel 2016. Questo indica che anche nel 2047 il consumo pro-capite di energia elettrica in India sarà ancora inferiore agli Stati Uniti (12.000 unità), Cina (4.000 unità) e Germania (7.000 unità).