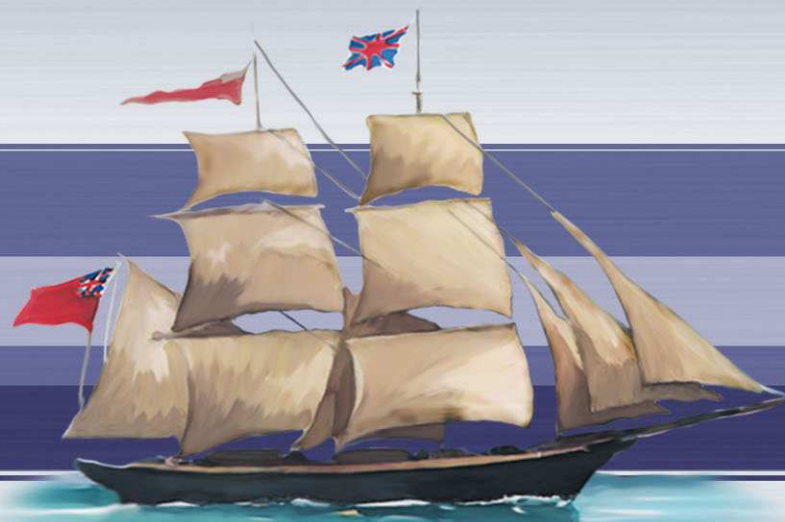


# Flash News



**Genova, 18 Settembre 2017**  
**No. 1762**

## **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 37 (11/15 Settembre 2017)

### CISTERNE

Contrariamente alla scorsa settimana, il mercato delle VLCC (oltre 200.000 dwt) ha registrato un rallentamento dell'attività nel principale mercato del Golfo Arabo, essendo stata coperta la maggior parte degli stem di settembre e non sono ancora disponibili i programmi di ottobre. Gli armatori hanno deciso di ricorrere nuovamente alla riduzione della velocità di navigazione, per ritardare ulteriormente l'arrivo delle navi nelle aree di caricazione, o di far zavorrare le loro navi dal Far East all'Atlantico nella speranza di ottenere noli migliori. Nella settimana, i noli dal Golfo mediorientale al Far East hanno perso qualche punto Worldscale attestandosi per le navi moderne a Ws 40 (equivalente base timecharter a circa 5.250 dollari al giorno). Per le destinazioni occidentali i noli sono stati leggermente inferiori a Ws 20. Anche il rincaro del bunker penalizza ulteriormente i ricavi degli armatori e l'eccessiva disponibilità di navi non fa prevedere un miglioramento in tempi brevi. Dal West Africa, moderne VLCC sono state fissate a Ws 48 per il Far East con potenziali sconti per quelle che superano i 15 anni di età. Dai Caraibi per il Far East queste navi hanno ottenuto noli intorno a 3,9 milioni di dollari lumpsum e per la costa occidentale indiana 3,35 milioni di dollari. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) hanno avuto un mercato altalenante in West Africa e i noli hanno chiuso la settimana in leggero calo a Ws 70 per la costa atlantica americana e Ws 72,5 (equivalente a circa 10.750 dollari al giorno) per le destinazioni europee, con il potenziale di un aumento la prossima settimana. In Mediterraneo-Mar Nero l'aumentata disponibilità di Suezmax pronte ha rischiato di indebolire i noli ma, grazie al mercato sostenuto delle Aframax, alcune di queste navi sono state assorbite e il livello di nolo per i viaggi dal Mar Nero è rimasto invariato a Ws 87,5 per le destinazioni europee. Dal Golfo Arabo, nonostante il rilascio di un programma importante da Basrah per prima decade di ottobre, i noli sono rimasti invariati a Ws 27,5 per l'Europa. Nettamente migliori i noli per lunghi viaggi verso il Far East con Ws 78,5 ottenuto per l'Australia. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) hanno registrato un miglioramento in Mare del Nord e nel Baltico, oltre che per un alleggerimento della position list, anche per effetto del sensibile recupero in Mediterraneo. I noli per i viaggi cross-UK Cont. sono saliti a Ws 107,5 (pari a circa 14.750 dollari al giorno) e per le caricazioni nel Baltico con 100.000 tonn. a Ws 90. Non sono previste variazioni nei prossimi giorni. In Mediterraneo, i noli sono andati rafforzandosi costantemente raggiungendo Ws 135 sia per i viaggi inter-Med. che per quelli dal Mar Nero per il Mediterraneo. Nei Caraibi, i noleggiatori stanno riprendendo il controllo della situazione con un maggior numero di navi disponibili dopo le interruzioni dovute ai disastri meteo delle ultime settimane. I noli sono scesi a Ws 150 per i viaggi Caraibi/Golfo USA. Nel segmento delle

**Product Tanker** pulite, le Medium Range (25.000-55.000 dwt) hanno registrato un ulteriore declino dei noli in Nord Europa, essendo venuto meno il balzo della domanda in seguito agli uragani negli Stati Uniti. I noli si sono quindi attestati a Ws 102,5 (pari a circa 2.250 dollari al giorno) per la costa atlantica americana e Ws 117,5-120 per il Brasile e il West Africa. Ad est di Suez, le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) hanno avuto un inizio di settimana sostenuto, dopo l'intensa attività della scorsa settimana, ma la mancanza di nuovi carichi non ha permesso ai noli di recuperare più di 2,5 punti Wolrdscale a Ws 115 (equivalente a circa 11.500 dollari al giorno) per la nafta Golfo Arabo/Far East, mentre per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont. i noli sono rimasti invariati a 1,75 milioni di dollari lumpsum. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) hanno avuto una domanda costante per la terza settimana consecutiva e i noli hanno continuato a muoversi al rialzo attestandosi a Ws 145 (equivalente a circa 10.250 dollari al giorno) per la nafta e 1,475 milioni di dollari lumpsum per il jet fuel.

### CARICO SECCO

Ancora una settimana positiva per le **Capesize** (150.000-180.000 dwt), nonostante un rallentamento di attività e volumi limitati dal Brasile e dal Sud Africa. Il Baltic Capesize Index ha chiuso la settimana a 2685, in calo di 82 punti rispetto alla precedente. Questo valore, tuttavia, non riflette realmente il mercato che, pur avendo subito un declino a metà settimana, riporta livelli di nolo più alti sulle rotte di riferimento dal Brasile e dall'Australia occidentale alla Cina. La media ponderata delle cinque rotte timecharter si è attestata a USD 19.614 al giorno perdendo USD 729. Il rincaro del bunker fa preferire agli armatori i fissati base round voyage dove è possibile ottenere premio rispetto a quelli a viaggio. Il mercato più attivo è stato quello dell'Australia occidentale dove i noli sono rimasti praticamente stabili, come dimostra il fissato della *Navios Joy* Uniper relet (181.389 dwt costr. 2013) con consegna Nagoya 17/19 settembre trip via West Australia riconsegna Singapore-Giappone USD 21.500 al giorno per conto Quadrolink. I fissati base viaggio dal Brasile hanno superato il livello di USD 17,00 per tonn. e potrebbero facilmente arrivare a USD 18,00. Il mercato del Pacifico è stato più tranquillo, principalmente per effetto dei tifoni che continuano a colpire la Cina con conseguenti forti ritardi per le navi ai porti di scarica. In Nord Atlantico, si nota una minore presenza di navi con conseguenti miglioramenti dei noli; si riporta il fissato della *Cape Dover* (185.805 dwt costr. 2006) con consegna Rotterdam 13-16 settembre 2 laden legs riconsegna Singapore-Giappone a USD 29.000 al giorno per conto Classic Maritime. Le **Panamax** (70.000-95.000 dwt) hanno avuto ancora una settimana attiva con noli in aumento in entrambi gli emisferi. L'area dell'Atlantico si conferma forza trainante del mercato con particolare rafforzamento in Nord Atlantico. Un costante flusso di carichi dal Golfo americano e dalla costa orientale del Sud America ha spinto i noli per round in Atlantico intorno a USD 12.000 al giorno. I

fronthaul sono stati fissati a noli varianti da USD 20.000 a USD 22.000 a seconda della durata. Una Panamax è riportata fissata per timecharter trip da Gdynia via Baltico riconsegna India a USD 25.000 al giorno. Le sensazioni in Asia rimangono positive, i round in Pacifico sono stati fissati a medi USD 12.000 al giorno e le aspettative sono per ulteriori miglioramenti.

## **COMPRAVENDITA**

Come sottolineato nelle settimane precedenti, il mercato della compravendita continua a non mostrarsi particolarmente attivo registrando un esiguo numero di unità compravendute. Tra le unità Tankers, da segnalare che gli armatori coreani Sinokor Merchant Marine si sono resi protagonisti dell'acquisto della VLCC MT *ISUZUGAWA* (299,984 DWT - Blt. 2004 Universal - Sulzer - 41.700 ldt) per circa USD 25.8 MLN. L'unità, la cui Special Survey è dovuta a Gennaio 2019, parrebbe essere stata ispezionata da cinque potenziali compratori. Con riferimento al settore delle Bulk Carriers, si segnala che gli armatori greci Technomar Shipping, piuttosto attivi nel mercato della compravendita, hanno acquistato la MV *TRANS PACIFIC* (74,403 DWT - Blt. 2004 Hudong - Man-Burmeister & Wain - 7/7 stive/boccaporte - 12.934 ldt) per circa USD 8.3 MLN, valore quest'ultimo inferiore rispetto a quello attualmente attribuibile a tali unità. Tra le altre da evidenziare la vendita della MV *RAK ANA* (50,786 DWT - Blt. 2000 Oshima - Sulzer - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30t - 8.176 ldt) per circa USD 6.5 MLN, a compratori al momento non resi noti. Parrebbe inoltre che le Handysize MV *VOGE MIA* e MV *VOGE EMMA* (36,866 DWT - Blt. 2011 Hyundai - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30,5t) siano state vendute per circa 10.7 MLN ciascuna. I valori del mercato della demolizione questa settimana hanno registrato, in alcune aree, variazioni incrementali rispetto alla settimana precedente; il Pakistan si è affermato nuovamente mercato di riferimento avendo pagato 400 USD/LDT per le Bulker e 425 USD/LTD per le Tanker, seguito dal Bangladesh che ha pagato 380 USD/LDT per le Bulker e 410 USD/LDT per le Tanker. India e Turchia hanno infine pagato rispettivamente 375-270 USD/LDT per le Bulker e 405-280 USD/LDT per le Tanker.

## **ALTRE NOTIZIE**

Il riequilibrio del mercato dei carichi secchi probabilmente proseguirà nel prossimo anno, ma un ritorno alla navigazione a velocità normale e la possibilità di ulteriori ordinativi di nuove costruzioni potrebbero compromettere il miglioramento. Sul fronte dell'offerta, un aiuto potrebbe provenire dalle demolizioni, per effetto delle nuove normative, e ancor più se anche le restanti 53 VLOC, derivanti dalla conversione di vecchie VLCC, saranno avviate alla demolizione. Il ritorno alla velocità di navigazione normale, in risposta al miglioramento del mercato, potrebbe tradursi in una capacità extra dal 10% al 14%. Sul fronte delle nuove costruzioni, 195 ordinativi di bulkcarrier sono stati



assegnati dall'inizio dell'anno, dopo un minimo record di 56 unità nel 2016. Tuttavia, nonostante i nuovi ordinativi di Kamsarmax, l'orderbook come percentuale della flotta attiva di bulkcarrier è il più basso dal 2003. Per il 2018, è prevista una espansione della domanda di navi da carico secco del 4%, superiore alla prevista crescita della flotta del 3,4%. Tenuto conto di questi valori, il mercato dovrebbe iniziare a migliorare.

La domanda cinese di petroliere da greggio deve ancora raggiungere il suo pieno potenziale, essendo il consumo di greggio pro-capite ancora basso e l'espansione della raffinazione ancora in atto. La principale nazione importatrice di greggio via mare continuerà ad essere un elemento guida del mercato. La domanda di greggio della Cina è ancora bassa se confrontata alla media globale e quindi esiste un forte potenziale di ulteriore crescita. Sulla base di dati della Energy Information Administration, la Cina ha consumato 530 litri pro-capite nel 2016 che dovranno aumentare del 50% per raggiungere la media globale. Tuttavia, il consumo totale di greggio della Cina ha raggiunto 12,5 milioni di barili al giorno lo scorso anno, secondo solo agli Stati Uniti. Questi ultimi sono importatori minori via mare per effetto della maggiore produzione interna e delle importazioni via oleodotto dal Canada. Per quanto riguarda la Cina, le sue importazioni sono aumentate del 15% a 353 milioni di tonnellate nel 2016 e hanno rappresentato il 18,1% del volume mondiale totale. Una parte significativa delle importazioni cinesi è stata immessa nelle riserve commerciali e strategiche, dopo il collasso dei prezzi di metà 2014, ma la spinta della domanda nei prossimi anni potrebbe derivare dall'espansione della raffinazione. Nel periodo 2017-2020, la Cina sarà responsabile del 44% dei progetti globali di raffinazione poiché l'espansione globale rimarrà concentrata nella regione asiatica del Pacifico. Beijing si è posto l'obiettivo a lungo termine di trasportare l'80% delle importazioni petrolifere cinesi su petroliere di proprietà statale e quindi le compagnie armatoriali cinesi continueranno ad aumentare la loro capacità. Solo due delle 10 maggiori compagnie armatoriali di petroliere a livello mondiale sono cinesi, e precisamente China Cosco Shipping e China Merchants Group, entrambe di proprietà del governo centrale cinese. La flotta di petroliere di proprietà cinese sta aumentando ad un ritmo più rapido della flotta mondiale e la Cina trasporta maggiori quantitativi del suo greggio impiegando navi cinesi.

Il gigante minerario brasiliano Vale ha concluso contratti di trasporto a lungo termine per almeno 30 Very Large Ore Carrier di nuova costruzione con sette compagnie armatoriali, espandendo il progetto dalle iniziali 12 navi, con la possibilità di altri noleggi simili. Le compagnie sudcoreane Polaris Shipping, Pan Ocean, H-Line Shipping, SK Shipping e Korea Line Corp, oltre alle cinesi ICBC Financial Leasing (ICBC FL) e China Ore Shipping (COSCO), hanno ottenuto contratti di trasporto per 20-25 anni. Polaris Shipping sarebbe al primo posto con

10 nuove costruzioni, seguita da ICBC FL con sei, Cosco e Pan Ocean con quattro VLOC ciascuna, mentre H-Line, SK Shipping e Korea Line costruiranno due navi ciascuna. Alcune compagnie avrebbero opzioni per altre navi. I dettagli dei noli dei contratti non sono stati resi noti. Vale ha a contratto circa 50 VLOC convertite di età avanzata e intende sostituirle nei prossimi anni. Sta anche aumentando la sua produzione di minerale di ferro da 200 milioni di tonnellate a 300 milioni di tonnellate l'anno e avrà bisogno di altre navi. Si riteneva che Vale avesse in progetto di sostituire le VLOC convertite in gruppi di 12 navi a intervalli di sei mesi, ma i suoi noleggi per 30 navi ferme dimostrano che vuole approfittare dei bassi prezzi correnti delle nuove costruzioni per rinnovare la sua flotta. Si stima che le nuove costruzioni costeranno almeno 75 milioni di dollari ciascuna e che i cantieri saranno in grado di consegnarle solo dalla fine del 2019.

I noli spot delle petroliere per gas naturale liquefatto dovrebbero migliorare nelle prossime settimane per effetto di un buon volume di scambi di gas e per effetto dei ritardi dovuti agli uragani al terminal americano di Sabine Pass. La maggior parte delle metaniere presenti nel mercato spot è stata assorbita per l'intensa attività di noleggio in previsione dell'inverno nel nordest asiatico, di conseguenza la disponibilità delle navi per i prossimi 30 giorni si è ridotta sensibilmente. I noli spot di queste navi si mantengono da varie settimane al livello di 43.000 dollari al giorno, ma la brusca riduzione della disponibilità di navi potrebbe far balzare i noli, se i noleggiatori continueranno a richiederle. Nel bacino atlantico, il terminal di Sabine Pass di Cheniere Energy non ha potuto smistare carichi dal 24 agosto all'8 settembre poiché il canale era bloccato per l'uragano Harvey, col risultato che le cisterne di stoccaggio sono salite al massimo livello. Dopo l'8 settembre, la struttura ha caricato grosso modo un carico di GNL al giorno che è più della frequenza media di caricazione, e ha contribuito a far salire la domanda di navi spot. Nel bacino del Pacifico, i volumi di GNL scambiati sono stati notevoli e hanno spinto i prezzi spot del GNL al loro valore più alto da luglio. Carichi per consegna ottobre sono stati venduti a 6,50 dollari per million British Thermal unit, mentre i prezzi Henry Hub del gas americano erano sotto pressione a 2,91 dollari per mBtu per effetto dello scorte alte. Il prezzo del gas americano determinerà questo inverno il prezzo *arbitrage* e la destinazione dei carichi di GNL americano.

La lista degli ordinativi di bulkcarrier Kamsarmax assegnati nel corrente anno comprende 14 unità ordinate presso i cantieri giapponesi Tsuneishi Shipbuilding da compagnie legate al costruttore giapponese. Tra le 98 Kamsarmax ordinate quest'anno figurano otto navi da 81.600 dwt assegnate ai cantieri Tsuneishi Cebu da Kambara Kisen, ramo marittimo del gruppo Tsuneishi, una compagnia privata controllata dalla famiglia Kambara. La Glocal Japan Inc, un'altra società con sede a Hiroshima, strettamente legata alla Tsuneishi Shipbuilding, ha

ordinato sei bulkcarrier da 81.600 dwt presso Tsuneishi. L'insieme dei contratti di costruzione di Glocal e Kambara potrebbe avere un valore di circa 378 milioni di dollari. Le navi sono previste in consegna nel 2019 e 2020. E' probabile che queste compagnie cercheranno di rivendere le nuove costruzioni oppure ottenere impiego a lungo termine tramite le trading house giapponesi. Questi accordi potrebbero essere completati in prossimità della consegna quando si prevede che i prezzi aumenteranno. Con gli ordinativi combinati di Glocal e Kambara, gli armatori giapponesi si confermano tra i più attivi quest'anno in termini di ordinativi di Kamsarmax. La giapponese Nisshin Shipping ha ordinato quest'estate sette Kamsarmax e Nissen Kaiun 10. Con gli ultimi ordinativi di Glocal e Kambara, il gruppo Tsuneishi ha circa 40 bulkcarrier Kamsarmax in ordinazione presso i suoi tre principali cantieri di Hiroshima, Cebu e Tsuneishi Zhoushan in Cina. I cantieri sono ora completamente prenotati sino a tutto il 2019.

I costruttori navali sudcoreani hanno perso un ordinativo della CMA CGM per nove portacontainer da 22.000 teu ciascuna a favore dei loro concorrenti cinesi. Questo ha indotto l'associazione sudcoreana di categoria a richiedere che le acciaierie nazionali riducano il costo della lamiera d'acciaio per far fronte alla crescente concorrenza della Cina. I tre principali cantieri sudcoreani, Hyundai Heavy Industries, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering e Samsung Heavy Industries hanno perso in agosto, a favore dei cantieri cinesi Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding e dell'affiliata Hudong-Zhonghua Shipbuilding, un contratto con CMA CGM per la costruzione di nove portacontainer da 22.000 teu. L'associazione ha denunciato il fatto che i cantieri sudcoreani non sono competitivi come prezzo rispetto ai costruttori cinesi aggiungendo che la situazione interna sta diventando più difficile per il prezzo in aumento della lamiera d'acciaio, in aggiunta ai prezzi in calo delle navi. La situazione commerciale per le imprese siderurgiche sudcoreane è relativamente migliore e le speranze dell'associazione sono che si possa trovare il modo di sopravvivere insieme. Posco, la maggiore acciaieria sudcoreana ha riportato un aumento del profitto operativo del 7,8% nei primi sei mesi dell'anno, mentre per Hyundai Steel l'aumento è stato del 7,6%. Dongkuk Steel ha realizzato un profitto operativo del 3,7% in più nello stesso periodo.

Il consolidamento nel settore della costruzione navale sta aumentando e il numero complessivo dei cantieri attivi è sceso notevolmente nell'ultimo decennio per effetto di un sostanziale declino delle dimensioni dell'orderbook. Il numero complessivo dei cantieri in attività (quelli con almeno una nave superiore a 1.000 tonnellate lorde di capacità) è sceso da 860 nel 2007 a 357 all'inizio di settembre 2017, a conferma del numero elevato di cantieri che hanno lasciato il mercato, impossibilitati a ottenere lavoro, oltre che per ristrutturazione, fusione o

acquisizione. Le dimensioni del consolidamento variano a seconda del Paese. In Cina, il numero dei cantieri attivi è sceso bruscamente da 384 nel 2009 a 114 a settembre 2017. Inoltre, la quota dell'orderbook cinese in termini di tonnellate lorde compensate, rappresentata dai primi 10 cantieri in Cina, è aumentata dal 34% nel 2007 al 43% nel settembre 2017. Allo stesso modo, in Giappone e in Europa i primi 10 cantieri hanno visto salire nello stesso periodo la loro quota dell'orderbook rispettivamente dal 49% e dal 30% al 60% e 76%, e molti cantieri europei hanno cessato l'attività anche se alcuni hanno recentemente beneficiato dell'aumento di ordinativi nel settore crocieristico. In Corea, i cantieri nel gruppo dei 3 grandi (Daewoo, Hyundai e Samsung) hanno visto salire la loro quota dell'orderbook coreano al 92%, dal 70% di 10 anni fa. I cantieri più grandi hanno anche ottenuto una parte maggiore dei contratti assegnati dall'inizio del 2017. Solo 108 cantieri hanno ottenuto un ordinativo (per nave superiore a 1.000 tonn. lorde) nel corrente anno mentre il 70% dei cantieri attivi deve ancora ricevere un contratto di costruzione nel 2017. In conclusione, il consolidamento è stato un aspetto del settore della cantieristica navale nell'ultimo decennio e i cantieri più significativi hanno aumentato le dimensioni della loro quota di attività. Tuttavia, per il settore nel suo insieme, il cambiamento della struttura dell'orderbook rende molto chiaro l'impatto dell'orderbook ridotto e della limitata assegnazione di ordinativi.

La compagnia mineraria brasiliana Vale ha rinnovato i contratti di noleggio con la Polaris Shipping per Very Large Ore Carrier derivanti da VLCC convertite, nonostante non sia ancora emersa una spiegazione sull'affondamento della *Stellar Daisy*. Secondo rapporti di mercato, Vale ha riattivato i contratti di noleggio per tre navi convertite di Polaris che erano state poste in disarmo o hanno eseguito riparazioni per un certo periodo. Si tratta di *Stellar Galaxy* (263.130 dwt costr. 1993), *Stellar Queen* (304.850 dwt costr. 1994) e *Stellar Magic* (298.338 dwt costr. 1994). La *Stellar Galaxy* era ferma a Labuan in Malesia dal 20 giugno scorso, la *Stellar Queen* ha fatto scalo a Majishan in Cina a inizio mese, dopo essere stata ferma al largo di Ponta da Madeira per 20 giorni in maggio, per fenditure riscontrate nel rivestimento del ponte. La *Stellar Magic*, che è rimasta all'ancora in Brasile per 21 giorni, è ora diretta a Tubarao con previsione di arrivo il 21 settembre. Non si conoscono i noli per l'estensione del noleggio. Una serie di incidenti ha fatto salire alla ribalta la compagnia armatoriale sudcoreana, in particolare dopo l'affondamento della *Stellar Daisy* nel marzo scorso con 24 membri d'equipaggio di cui solo due tratti in salvo. Le cause dell'incidente sono ancora sconosciute e le indagini sono in corso.

Le autorità portuali dovrebbero essere comprensive e pragmatiche quando nel 2020 andrà in vigore la limitazione dello zolfo dello 0,6% nei carburanti navali, poiché dovrebbero tenere conto di una incapacità iniziale ad adeguarsi alla



nuova normativa mentre il costo dei carburanti salirà. La semplice applicazione del limite come tale, porterà ad un alto grado di speculazione sui carburanti rispondenti alla normativa. Il costo potrebbe essere molto alto all'inizio del 2020, ma dovrebbe poi scendere poiché il costo per la produzione non è tanto alto. Nonostante il prezzo del carburante sia ora relativamente basso, la forte domanda generata dalla limitazione porterà ad un balzo dei prezzi. Progetti pilota, come regioni specifiche che introducono un limite allo zolfo, potenzialmente finanziati dai governi, sono l'unico modo per applicare senza problemi la normativa. L'imposizione del limite allo 0,1% in determinate aree ha aiutato a valutare quale tipo di soluzione adottare, come l'adozione di *scrubber*, carburanti adeguati o navi con propulsione a batteria. Essendo le raffinerie in gran parte impreparate a fornire il carburante adeguato nel 2020, la Guardia Costiera americana ha ammesso che potrebbero verificarsi carenze di carburante.