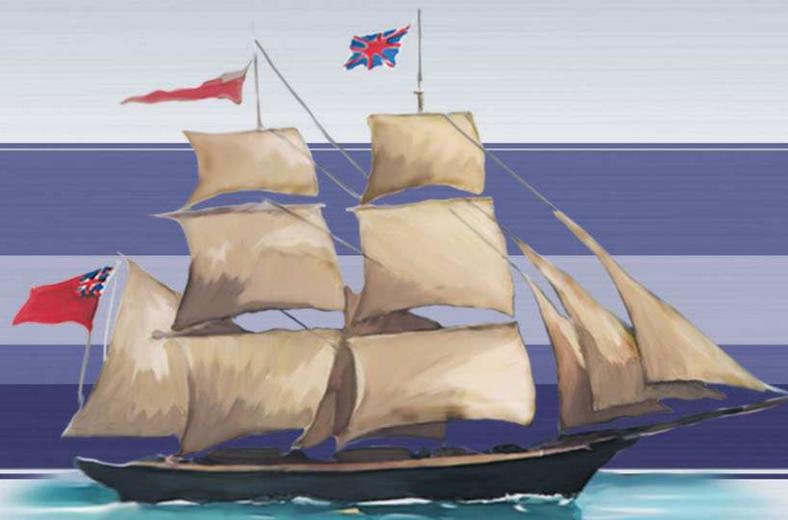


Flash News



Genova, 19 Marzo 2018
No. 1785

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 11 (12-16 Marzo 2018) CISTERNE

Ancora una settimana senza variazioni per le **VLCC** (oltre 200.000 dwt) nell'area mediorientale, nonostante un buon volume di fissati. L'eccedenza di navi continua ad ostacolare una ripresa dei noli che nella settimana si sono attestati a Ws 36-37 (equivalente base timecharter a circa 6.500 dollari al giorno) per i viaggi verso il Far East e intorno a Ws 18 per le destinazioni occidentali. Gli armatori sperano in una maggiore attività prima della pausa pasquale che dia slancio al mercato, anche se dovrà essere una fase molto attiva per far risalire il nolo equivalente timecharter al di sopra dei costi operativi. Nell'area del West Africa, un aumento di attività nella seconda parte della settimana ha permesso agli armatori di ottenere un piccolo premio, rispetto al mercato mediorientale, come compenso per il viaggio più lungo. Gli ultimi noleggi sono stati conclusi a Ws 39,5 per il Far East e a poco più di 2 milioni di dollari lumpsum per le destinazioni della costa occidentale indiana. Nei Caraibi, l'attività è leggermente aumentata ma i noli sono rimasti al livello di 3,1 milioni di dollari lumpsum per destinazione Singapore e 2,55 milioni di dollari per la costa occidentale indiana. In Mare del Nord, nonostante una riduzione della presenza di VLCC, i noli hanno mantenuto il livello di circa 3,6 milioni di dollari lumpsum per il greggio Hound Point/Corea del Sud e intorno a 2,6 milioni di dollari per il fueloil Rotterdam/Singapore. Gli armatori delle **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) hanno tentato di difendere le posizioni della scorsa settimana, ma le navi in zavorra da est hanno penalizzato il settore permettendo ai noleggiatori di imporre noli di Ws 57,5 (equivalente a circa 8.750 dollari al giorno) per l'Europa e Ws 54 per il Golfo americano. In Mediterraneo, le Suezmax hanno riscosso interesse per il Far East ottenendo noli di 2,6 milioni di dollari lumpsum per la Cina, ma gli armatori interessati a tenere le navi nell'area hanno dovuto accontentarsi di noli di Ws 67,5 per i viaggi Mar Nero/destinazioni europee. Per i viaggi dal Golfo Arabo, le Suezmax sono state poco richieste e i noli sono diminuiti a Ws 65 per il Far East e Ws 25 per le destinazioni occidentali. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) hanno toccato il fondo in Mare del Nord con i noli scesi a Ws 92,5 (equivalente a circa 500 dollari al giorno) per i viaggi cross-UK Cont. e Ws 82,5 per le cariche dal Baltico con 100.000 tonn. La buona disponibilità di navi nell'area continuerà a favorire i noleggiatori impedendo una risalita dei noli. In Mediterraneo, pur in presenza di un minor numero di navi, i noli delle Aframax non hanno superato il livello di Ws 90 per i viaggi inter-Med. Non ha fatto eccezione il mercato dei Caraibi dove i noli non si sono mossi da Ws 90. Nel segmento delle **Product Tanker** pulite, le Medium Range (25.000-55.000 dwt) per la scarsa domanda hanno perso altri punti Worldscale e i noli da UK Cont. alla costa atlantica americana non hanno superato Ws 125 (equivalente a circa 7.250 dollari al giorno) mentre per il West Africa si sono attestati a Ws 147,5. Le navi

con classe ghiacci hanno ottenuto noli di Ws 160 con soggetti per i viaggi dal Baltico a UK Cont. Ad est di Suez, un inizio di settimana fiacco ha inevitabilmente indebolito i noli delle Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) per la nafta Golfo Arabo/Far East, scesi a Ws 110 (equivalente a circa 13.250 dollari al giorno) mentre per il jet fuel non hanno superato 1,825 milioni di dollari lumpsum. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) hanno mantenuto per gli stessi viaggi noli rispettivamente di Ws 115 (equivalente a circa 9.000 dollari al giorno) e 1,325 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

I guadagni delle **Capesize** (150.000-180.000 dwt) sono diminuiti al livello più basso da almeno otto mesi e sono ora inferiori a quelli di Panamax e Supramax. Il Baltic Capesize Index è sceso a 1203, 276 punti in meno rispetto alla chiusura precedente e la media ponderata delle cinque rotte timecharter ha chiuso a USD 9.600 con una perdita di USD 1.954. La settimana ha avuto un avvio lento con un'attività notevolmente inferiore dal Brasile e in Nord Atlantico e, nonostante un miglioramento nei giorni successivi, i noli hanno subito una costante erosione in entrambi i bacini. Il nolo base viaggio dal Brasile alla Cina è passato da iniziali USD 15,10 per tonn. con date 1/5 aprile a USD 14,90 per date successive. In Atlantico un carico Ponta da Madeira/Dunkirk per caricazione 25 marzo/8 aprile è stato fissato giovedì a USD 6,50 per tonn. I noli dall'Australia occidentale a Qingdao sono marginalmente aumentati nei primi giorni della settimana, ma la tendenza non è stata mantenuta per una generale mancanza di attività. Una Capesize standard ha ottenuto a metà settimana USD 6,20 per tonn. per un West Australia/Qingdao con date 28 marzo/6 aprile ma i fissati successivi sono stati conclusi a USD 6,05. Un fissato a timecharter indicativo nel Pacifico è quello della *Mineral Antwerpen* (172.316 dwt costr. 2003) con consegna pronta Zhoushan trip via West Australia riconsegna a sud o a nord di Chang Jiang Kou rispettivamente a USD 11.650 e USD 12.150 al giorno per conto Oldendorff. Nonostante un mercato spot sotto pressione, i noli a periodo hanno tenuto. Si riporta il fissato della *Navios Gem* (181.336 dwt costr. 2014) per 12 mesi con consegna fine marzo Shanghai riconsegna ww a USD 21.000 al giorno per conto DHL, e quello di una Capesize da 175.531 dwt del 2004 per 22-24 mesi con consegna inizio aprile Qingdao riconsegna ww a USD 17.250 al giorno.

Per le **Panamax** (70.000-95.000 dwt), il Baltic Panamax Index ha chiuso la settimana a 1618, 3 punti in più rispetto alla precedente, e la media delle 4 rotte timecharter si è attestata a USD 12.993 con un aumento di USD 33. Nonostante un minor numero di fissati a periodo, il livello dei noli è rimasto stabile. I noleggiatori stanno sempre cercando di ottenere copertura più in avanti e moderne Kamsarmax hanno ottenuto USD 15.000 al giorno o più per circa 6 mesi di impiego. I traffici in Atlantico sono rimasti in generale stabili con premi per "INL breaching" e viaggi verso il Mediterraneo. I fronthaul hanno segnato un

miglioramento con il ritorno in mercato del grano dal Golfo americano dopo un periodo di inattività. Una Panamax del 2006 è stata fissata a USD 19.500 al giorno con consegna Capo Passero per trip via Golfo USA e Panama per il Far East. Il mercato da costa orientale Sud America è rimasto attivo, ma il livello dei noli dipende dalle date. Le navi con date di arrivo 10-20 aprile hanno visto numeri migliori delle loro controparti più pronte, sebbene anche i noli per queste ultime siano sempre piuttosto fermi. Il volume dei fissati nel Pacifico è rallentato verso la fine della settimana, tuttavia è stato mantenuto un tono fermo e una Panamax da 77.000 dwt con buone caratteristiche aperta in Giappone è stata fissata a USD 16.000 al giorno per un round in Nord Pacifico. La mancanza di candidate pronte per round voyage e la propensione degli armatori a zavorrare verso sud, fanno prevedere che la situazione nel breve termine dovrebbe rimanere stabile.

COMPRAVENDITA

Questa settimana il mercato della compravendita, diversamente dalle precedenti, non ha registrato un numero particolarmente significativo di unità compravendute, soprattutto tra le Tankers. Con riferimento a quest'ultime, da evidenziare che armatori canadesi hanno acquistato la MT *ICDAS 09* e la MT *ICDAS 11* (19,983 DWT - Blt. 2010 ICDAS - Man-Burmeister & Wain - IMO II, Marineline Coated, ICE 1A) per circa USD 14.5 MLN ciascuna. Più attivo il mercato delle Bulk Carriers, dove si segnala la vendita della Kamsarmax MV *OCEAN INTEGRITY* (81,499 DWT - Blt. 2015 Guangzhou - Man-Burmeister & Wain - 7/7 stive/boccaporte - BWTS fitted) ad armatori greci (Primerose Shipping) per circa USD 24 MLN, valore superiore di circa USD 1 MLN rispetto alla vendita lo scorso Febbraio della Mv *Emerald Dongji* e della Mv *Emerald Baisha* (81,480 DWT - Built 2015 Zhejiang Ouhua SB China). Da evidenziare inoltre che gli armatori di Taiwan, Eddie Steamship, si sono resi protagonisti dell'acquisto della Ultramax Resale (64.000 DWT - Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30t) prevista in consegna ad Agosto 2018 presso il cantiere Jiangsu Hongqiang per circa USD 23.3 MLN. Tra le altre, da segnalare inoltre che la MV *AFRICAN PUFFIN* (55,863 DWT - Blt. 2014 Mitsui - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30t) parrebbe essere stata venduta per circa USD 20 MLN ad armatori al momento non identificati. Il mercato della demolizione questa settimana, in linea con le precedenti, non ha registrato significative variazioni dei propri valori; il Bangladesh si è confermato mercato di riferimento avendo nuovamente pagato 450 USD/LDT per le Bulker e 470 USD/LDT per le Tanker, seguito dal Pakistan che ha pagato 450 USD/LDT per le Bulker e 460 USD/LDT per le Containers. India e Turchia hanno infine rispettivamente pagato 440-280 USD/LDT per le Bulker e 450-290 USD/LDT per le Tanker.

ALTRE NOTIZIE

La caduta dei carichi dal Brasile ha fatto scendere i profitti delle Capesize al livello più basso da almeno otto mesi, tuttavia non tutto è perduto poiché l'elevata produzione di acciaio della Cina dovrebbe far aumentare le importazioni e salire i profitti. Secondo analisti specializzati, l'indebolimento delle Capesize dovrebbe avere breve durata poiché la forte produzione di acciaio in Cina garantirà il fabbisogno di minerale di alta qualità dal Brasile e dall'Australia, nonostante l'elevata consistenza degli stock ai porti pari a 159 milioni di tonnellate, il 22% in più su base annua. Le scorte consistenti non sono considerate un rischio significativo per le importazioni nel breve termine poiché la qualità delle stesse è in generale piuttosto bassa mentre i produttori necessitano di materie prime della migliore qualità. I consulenti prevedono che i guadagni medi delle Capesize potrebbero raggiungere USD 14.700 al giorno in maggio e USD 17.000 in agosto. La debolezza delle Capesize è in contrasto con profitti più alti in altri segmenti di bulkcarrier. Le Panamax hanno aumentato i loro profitti a 12.993 dollari al giorno mentre le Supramax hanno registrato un aumento del 5,6% a USD 12.318 al giorno, il livello più alto da fine ottobre, e le Handysize sono salite del 2,6% a USD 9.227 al giorno.

Nikolas Tsakos, presidente della Intertanko dal 2014, sostiene che gli armatori stanno finanziando i trasporti globali di greggio poiché sono pagati con un ritardo di mesi per un servizio di prim'ordine. Mr Tsakos intende far valere la sua carica per ottenere il pronto pagamento del nolo timecharter, termini dei contratti di noleggio più favorevoli, standard di ispezione delle petroliere unificati e abbandono del sistema arcaico e poco trasparente della Worldscale. Senza fare sconvolgimenti radicali, basterebbe seguire quello che già ottengono gli armatori di navi da carico secco, metaniere e gasiere che è il pagamento del nolo in anticipo. Le dichiarazioni di Mr Tsakos sono state rese durante il Capital Link Forum a New York, durante il quale è stato anche asserito che il sistema della Worldscale impedisce l'espansione di un mercato dei futures per il settore delle petroliere. Mr Tsakos ritiene che i tempi siano maturi per il "wexit", pur riconoscendo che il vero male per il settore è l'eccesso di navi di nuova costruzione non necessarie.

Il sistema tradizionale per valutare l'orderbook di navi ancora da costruire è di calcolare la percentuale dell'orderbook in confronto al numero di navi in attività. Si tratta di un metodo rapido per conoscere quanto sia in eccedenza o in deficit di ordinativi un dato segmento di mercato, anche se il calcolo è imperfetto. Un'altra possibilità è confrontare il numero delle navi in costruzione o in ordinazione e quello delle navi che viaggiano al valore della demolizione. Esistono numerosi fattori che potrebbero incoraggiare a mantenere in servizio una nave valutata ai livelli della demolizione: cashflow positivo per una nave

completamente pagata, la decisione di investire in una sosta in bacino o l'aspettativa di una imminente ripresa del mercato, sono solo alcune delle possibili ragioni per mantenere in servizio una nave da riciclare. Con un mercato molto debole come quello corrente delle VLCC, è prevedibile che più navi vengano tolte dal servizio. Il numero delle grandi petroliere in ordinazione può sembrare allarmante, tenuto conto dei profitti inferiori ai costi operativi e alla consistenza del 15% dell'orderbook rispetto alle navi in attività. La migliore indicazione per le previsioni di consistenza della flotta è il valore corrente delle navi in relazione al valore della demolizione. Tenuto conto del numero elevato di candidate alla demolizione, i guadagni delle petroliere da greggio potrebbero non avere un futuro nero come molti temono.

Sono salite a 16 le petroliere avviate alla demolizione da gennaio e il volume di quest'anno supera già quello nell'intero 2017. L'età media delle VLCC demolite sta scendendo, nel 2018 è di 18,5 anni in confronto a 21,5 anni per le VLCC demolite nel 2017. Le ultime vendite non sorprendono, considerata l'estrema debolezza del mercato spot. Dall'inizio dell'anno l'equivalente timecharter sul mercato spot per navi moderne è stato mediamente di 8.500 dollari al giorno sulla rotta Medio Oriente/Far East, un livello senza precedenti da quasi due decenni per questo periodo dell'anno. Le prospettive per il mercato spot rimangono deboli nel breve termine e si potrebbe vedere altro naviglio avviato alla demolizione. La revoca dei tagli alla produzione petrolifera decisi dall'Opec non è per ora probabile mentre l'aumento dei traffici su lunghe distanze dagli Stati Uniti e dal Sud America è stato insufficiente a compensare la rapida espansione della flotta negli ultimi due anni. Per una quindicina circa di VLCC, la terza o quarta visita di classe scadrà nella seconda parte dell'anno e per alcune di queste navi sarebbe più economico uscire definitivamente dal mercato anziché spendere circa 2,5 milioni di dollari in bacino. Tuttavia, anche se altre VLCC verranno demolite, è improbabile che riusciranno a compensare le 46 unità ancora programmate in consegna nel corrente anno. Non va dimenticato che alcune petroliere riportate per demolizione recentemente, o considerate probabili candidate nel breve termine, erano già in gran parte assenti dal mercato attivo (ad esempio impiegate nello stoccaggio). Una ulteriore spinta alle demolizioni potrebbe derivare dalle normative di prossima applicazione, come il trattamento delle acque di zavorra e la limitazione dello zolfo nei carburanti marini. In seguito a questi provvedimenti, le demolizioni di petroliere potrebbero raggiungere un picco nel 2022 offrendo sostanziale sostegno al mercato, diversamente da quello che probabilmente si verificherà quest'anno.

Il tono complessivo del rapporto di previsione annuale della International Energy Agency sulla domanda globale di greggio, offerta, raffinazione e scambi è decisamente positivo per il mercato delle petroliere. Aumenti sensibili della

domanda di greggio si basano su una florida economia mondiale. Al di fuori dell'Europa, la cui domanda petrolifera è prevista in ulteriore declino dopo il 2018, tutte le principali regioni del mondo registreranno una espansione della domanda. Tra il 2017 e il 2023, la domanda globale di greggio aumenterà di 6,9 milioni di barili al giorno. La regione asiatica del Pacifico sarà di gran lunga la regione a più rapida crescita, seguita dal Medio Oriente, mentre Africa e Americhe si espanderanno più lentamente. All'interno dell'Asia, Cina e India guideranno questa crescita e i due Paesi, che rappresentano il 50% della crescita globale della domanda nel periodo sino al 2023, saranno entrambi molto dipendenti dalle importazioni. Più della metà dell'espansione della capacità produttiva mondiale (3,7 milioni b/g su 6,4 milioni b/g) deriverà dagli Stati Uniti, ma anche Canada Brasile e Norvegia potenzieranno la loro produzione. Le previsioni IEA sono che tutto l'aumento produttivo di greggio del Canada (circa 1 milione b/g su 5 anni) sarà esportato via oleodotto e ferrovia verso gli Stati Uniti e sostituirà parte del greggio pesante che gli Stati Uniti importano dall'America Latina e dal Medio Oriente. La conseguenza sarà che la maggior parte del Light Tight Oil prodotto negli Stati Uniti sarà esportato verso l'Asia, una rotta dove verranno maggiormente utilizzate le VLCC. La IEA prevede che la Cina diventerà la maggiore importatrice di greggio americano, molto richiesto dalle raffinerie cinesi integrate con le operazioni petrolchimiche. Anche le nuove normative IMO sui carburanti marini faranno aumentare la domanda di greggio americano poiché, in assenza della pronta disponibilità di carburante a basso tenore zolfo, gli armatori passeranno a varie miscele di diesel e questo creerà sia un deficit di distillati medi che un surplus di fueloil ad elevato tenore di zolfo. Le raffinerie cercheranno di risolvere il problema impiegando più greggio leggero a basso tenore di zolfo come quello americano. La maggior parte dei cambiamenti sopra riportati farà aumentare la domanda tonnellate-miglia contribuendo a riequilibrare i mercati delle petroliere.

I cantieri navali cinesi hanno visto aumentare il loro carico di lavoro nei primi due mesi dell'anno, ma le pressioni dei costi in aumento hanno attenuato la loro performance finanziaria. I contratti di costruzione sono aumentati del 456% su base annua a 12,3 milioni dwt tra gennaio e febbraio, secondo un rapporto della China Association of the National Shipbuilding Industry, nota anche come Cansi, di cui circa 11 milioni dwt per l'export. Il notevole aumento dei nuovi contratti di costruzione ha anche contribuito ad invertire la tendenza al declino del carnet di ordini, un importante indicatore della sostenibilità dei cantieri. Alla fine di febbraio il carico di lavoro totale è salito dello 0,9%, in confronto allo stesso periodo di un anno fa, a 92,9 milioni dwt, di cui il volume per l'export è aumentato dello 0,9% a 84,8 milioni dwt. Le navi completate sono state pari a 6,6 milioni dwt, il 29,2% in meno su base annua. Cansi sostiene che la rivalutazione dello yuan cinese nei confronti del dollaro, come anche il costo delle materie

prime, hanno portato a risultati finanziari inferiori per i cantieri, nonostante la significativa ripresa degli ordinativi. Gli introiti combinati degli 80 più importanti costruttori navali, e compagnie collegate, monitorati da Cansi si sono ridotti del 14,9% a Yuan 25,6 miliardi (4 miliardi di dollari) nel periodo di due mesi e i profitti complessivi sono scesi di 520 milioni di Yuan.

La scadenza del 2020 per l'obbligo di impiegare dei carburanti marini a basso tenore di zolfo (LSFO) sta facendo molto discutere negli ambienti marittimi e alcuni analisti ritengono che gli *scrubber* avranno solo un ruolo marginale alla data di applicazione della normativa IMO. La International Energy Agency prevede che nel 2020 circa un milione di barili al giorno di domanda passerà dal fueloil ad alto tenore zolfo (HSFO) verso il gasolio. La forte domanda di fueloil con lo 0,5% di zolfo sottrarrà un altro milione di b/g di domanda al HSFO col risultato di un declino della domanda di questo prodotto di circa 2 milioni b/g. Per le petroliere impegnate nei trasporti di fueloil, può sembrare allarmante vedere un volume tale di domanda sottratto al mercato. Tuttavia, il LSFO verrà trasportato su petroliere per prodotti sporchi riducendo il passaggio della domanda da prodotti sporchi a puliti ad un milione b/g. Inoltre, la IEA stima che dal 2020 al 2023 il LSFO recupererà quota di mercato dal gasolio con una possibile domanda di very low sulphur fuel oil (VLSFO) di circa 2 milioni b/g, unitamente ad una domanda di HSFO di 1 milione b/g da parte di navi dotate di scrubber. Per quanto riguarda il surplus di HSFO, la IEA sostiene che le centrali elettriche potrebbero assorbire circa 0,5 milioni b/g, in particolare quelle localizzate in Medio Oriente e Africa. Se le raffinerie investiranno nella produzione di VLSFO e se volumi sufficienti verranno prodotti, la domanda è quali saranno i benefici degli *scrubber* e se la differenza di costo tra VLSFO e HSFO sarà sufficiente a giustificare l'investimento nel lungo termine.

L'Autorità del Canale di Suez ha introdotto sconti sui pedaggi per aumentare i transiti di petroliere nel canale piuttosto che sulla rotta del Capo di Buona Speranza, dopo aver preso una decisione simile per le portarinfuse secche. Le riduzioni dei pedaggi, per la metà riservati alle petroliere in transito dal Golfo americano all'India, potrebbero far aumentare le importazioni indiane di greggio. Il Canale di Suez ha dovuto affrontare la concorrenza del Canale di Panama dopo la sua espansione. Una riduzione del 45% circa sui pedaggi correnti si applicherà alle petroliere da greggio provenienti da porti del Golfo americano e dei Caraibi e dirette verso la costa occidentale del subcontinente indiano, da Karachi a Cochin. Per i porti ad est di Cochin la riduzione sarà del 75%. Inoltre, le VLCC provenienti da sud pagheranno un lumpsum di 155.000 dollari e quelle in zavorra nel viaggio di ritorno 180.000 dollari. Gli sconti si applicheranno solo alle petroliere da greggio e non a quelle per prodotti petroliferi o chimici.