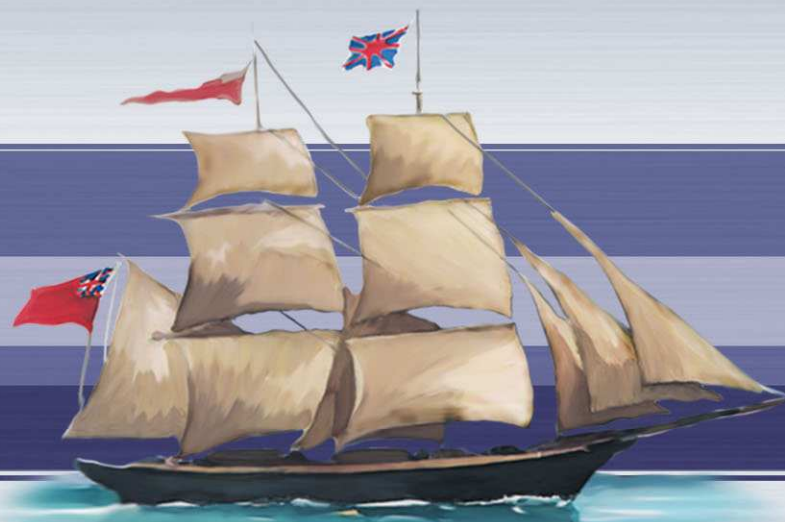


Flash News



Genova, 9 Aprile 2018
No. 1787

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 NELLE SETTIMANE 13-14 (26-3/6-4 2018) CISTERNE

Dopo due settimane brevi per festività in vari Paesi, i noli delle VLCC (oltre 200.000 dwt) per i viaggi dal Golfo Arabo al Far East sono stati nuovamente sotto pressione perdendo 1-1,5 punti Worldscale e attestandosi a Ws 45/45,5 (equivalente base timecharter a circa 11.000 dollari al giorno) mentre per le destinazioni occidentali Capo/Capo non hanno superato Ws 20. La disponibilità è più che adeguata per la rimanenza del programma di aprile ed è probabile che gli armatori rimarranno sulla difensiva. In West Africa le VLCC sono state poco richieste poiché i noleggiatori hanno cercato di indebolire la resistenza degli armatori sulla base di quanto avveniva nel mercato principale. I noli per il Far East sono rimasti intorno a Ws 45 e per i viaggi verso la costa occidentale indiana a 2 milioni di dollari lumpsum. Nell'area dei Caraibi, i noli delle VLCC si sono rafforzati per un maggiore equilibrio chiudendo la settimana a 3,4 milioni di dollari lumpsum per i viaggi Caraibi/Singapore e intorno a 3 milioni di dollari per la costa occidentale indiana. La disponibilità di navi dovrebbe rimanere limitata anche se gli arrivi in zavorra non sono da escludere qualora il Golfo Arabo dovesse cedere ancora. In Mare del Nord, le VLCC sono state poco richieste per i viaggi verso il Far East e il nolo in gran parte teorico per il fueloil destinato a Singapore non ha superato 2,8 milioni di dollari lumpsum. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) hanno avuto un periodo di scarsa attività dal West Africa e i noli sono rimasti al livello di Ws 50 per il Golfo americano e Ws 55 (equivalente a circa 6.500 dollari al giorno) per l'Europa, ma le navi in zavorra dal Far East sembrano meno frequenti e la prossima settimana potrebbe essere più attiva favorendo un recupero dei noli. In Mediterraneo e Mar Nero le Suezmax sono state più stabili mantenendo il potenziale di noli più alti se la prossima settimana sarà più attiva. I noli dal Mar Nero per le destinazioni europee sono rimasti intorno a Ws 72,5-75 e sino a 2,6 milioni di dollari lumpsum richiesti per le destinazioni della Cina. Nell'area mediorientale, le Suezmax hanno registrato un miglioramento che ha fatto assorbire parte della disponibilità di navi e sollevato i noli dai minimi delle precedenti settimane. Per il Far East i noli sono saliti a Ws 70 e a bassi Ws 30 per le destinazioni occidentali con qualche possibilità di ulteriori miglioramenti. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) hanno toccato in Mare del Nord i livelli di nolo più bassi dell'anno a Ws 82,5 (equivalente a circa -4.000 dollari al giorno) e Ws 65 per le cariche nel Baltico con 100.000 tonn. La forte disponibilità di navi nell'area farebbe escludere che la situazione si modifichi presto per il meglio. Anche in Mediterraneo le Aframax hanno toccato il fondo per la modesta domanda e più che abbondante disponibilità di navi. I noli non hanno superato Ws 72,5 per i viaggi inter-Med. con ulteriori erosioni possibili nel breve termine. Nell'area dei Caraibi, le Aframax sono riuscite inizialmente a spingere i noli sino a Ws 100 per le

destinazioni del Golfo americano, ma successivamente il flusso di carico si è ridotto e la disponibilità di navi fa prevedere una situazione incerta nel breve termine. Nel segmento delle **Product Tanker** pulite, le Medium Range (25.000-55.000 dwt) hanno avuto un mercato deludente in Nord Europa per la considerevole mancanza di domanda che ha fatto scendere i noli per le destinazioni della costa atlantica americana da un già basso livello di Ws 120 a Ws 110 (equivalente a circa 3.750 dollari al giorno), mentre per le destinazioni del West Africa e del Brasile si sono attestati a Ws 120-125. Ad est di Suez, le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) hanno ottenuto noli in calo a Ws 100 (equivalente a circa 9.500 dollari al giorno) per la nafta Golfo Arabo/Far East mentre hanno leggermente migliorato a 1,825 milioni di dollari lumpsum per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) nonostante una maggiore disponibilità di navi, sono riuscite a mantenere noli di Ws 115 (equivalente a circa 8.750 dollari al giorno) per la nafta e 1,325 milioni di dollari per il jet fuel.

CARICO SECCO

Varie festività oltre la Pasqua, le cattive condizioni meteo e il ricorso alla forza maggiore per due porti di esportazione del minerale di ferro, oltre ai ritardi ai porti cinesi, hanno contribuito ad indebolire ulteriormente il mercato delle **Capesize** (150.000-180.000 dwt). Il Baltic Capesize Index è sceso venerdì 6 aprile a 824 con una perdita di 333 punti rispetto alla chiusura del 23 marzo e la media ponderata delle 5 rotte timecharter è diminuita a USD 7.156 in calo di USD 1.908. In Brasile, la notizia di un'indagine della durata di 90 giorni presso la miniera Minas-Rio che esporta da Acu, come pure gli scioperi a Seven Islands, hanno accentuato le sensazioni negative. Per la mancanza di attività significativa dal Brasile, molti armatori ed operatori hanno rinunciato a zavorrare dal Far East, preferendo piuttosto round brevi. I noli base viaggio sono crollati sulla rotta Australia occidentale/Cina, si riporta un nolo base viaggio per date dal 25 aprile in poi a USD 5,30 per tonn. I noli a timecharter continuano a pagare un premio rispetto al viaggio ma sono scesi a quattro cifre con voci di un fissato inferiore a USD 8.000 al giorno per un Australian round. Le navi dirette verso il Brasile hanno visto calare bruscamente i noli e il Tubarao/Cina si è a stento affermato a medi USD 12,00. Il mercato del Nord Atlantico è stato estremamente lento e in chiusura di settimana si riportava il fissato per conto MOL della *York* (180.060 dwt costr. 2015) con consegna pronta Sines per trip via Ponta da Madeira e Turchia con riconsegna Capo Passero a USD 7.500 al giorno. A rilento anche i fronthaul, ma Oldendorff ha fissato la *Cape Violet* (180.274 dwt costr. 2006), relet Jera, con consegna pronta Falmouth, trip via varie opzioni di caricazione riconsegna Singapore-Giappone USD 17.500 al giorno. I noli a periodo sono diminuiti, ma i noleggiatori continuano ad avere interesse sebbene a livelli più bassi. Si riporta il fissato della *Los Angeles* (206.104 dwt costr. 2012) con consegna

Kwangyang 17/4 in diretta continuazione 9-12 mesi riconsegna ww a USD 19.150 per conto SwissMarine.

Anche il settore delle **Panamax** (70.000-95.000 dwt) ha risentito negativamente delle varie interruzioni festive. Il Baltic Panamax Index ha chiuso a 1317, in calo di 270 punti rispetto al 23 marzo e la media delle 4 rotte timecharter si è attestata a USD 10.574 con una perdita di USD 2.179. I valori del mercato cartaceo in caduta hanno fatto diminuire i fissati a periodo, ma i noleggiatori hanno sempre interesse, anche se a noli scontati. Il mercato spot dell'Atlantico ha segnato una correzione al ribasso significativa nell'ultima settimana e le navi più pronte hanno dovuto cedere sui noli per trovare impiego, dopo un accumulo di naviglio in Continente. L'area della costa orientale del Sud America è stata attiva ma anche qui i noli si sono indeboliti e moderne Kamsarmax sono state fissate intorno a USD 15.500 al giorno più USD 550.000 bb in confronto a circa USD 16.500 più USD 650.000 bb della settimana precedente. Il Pacifico è stato penalizzato in misura maggiore e la mancanza di carichi di minerale è responsabile dei noli in caduta. Le prevalenti incertezze sconsigliano ad alcuni armatori di zavorrare verso altre aree. Una settimana fa, si riportava il fissato, poi caduto, di una moderna Kamsarmax a USD 14.000 al giorno per un round in Nord Pacifico, successivamente la stessa nave è stata fissata per un viaggio analogo a USD 12.000 con i noli in ulteriore ribasso. La settimana si è chiusa in modo tranquillo, ma è opinione diffusa che il mercato stia toccando il fondo e l'arrivo di nuovi carichi potrebbe rovesciare la situazione.

COMPRAVENDITA

Questa settimana il mercato della compravendita, non si è mostrato particolarmente attivo, seppure si sia registrato un buon numero di unità da carico secco compravendute. Con riferimento alle navi Tankers, non si annoverano significative transazioni: tra le unità di piccolo tonnello si segnala la vendita della MT *SAN PIETRO* (7,595 DWT - Blt. 2012 Taixing - Man-Burmeister & Wain - IMO II, Marine Line Coated, ICE 1A) ad acquirenti canadesi per circa USD 8.5 MLN. Come anticipato, il mercato delle Bulk Carriers si è mostrato più attivo; a tal proposito da segnalare che armatori greci (parrebbe Kassian Maritime) si sono resi protagonisti dell'acquisto della MV *ANNABELL* (75,200 DWT - Blt. 2010 Penglai - Man-Burmeister & Wain - 7/7 stive/boccaporte) per circa USD 14.2 MLN. Al momento non è stato rilasciato alcun commento dalle parti coinvolte, benché i compratori ellenici avessero reso nota la volontà di espandere e rinnovare la propria flotta. Per quanto concerne le Supramax, si evidenzia che compratori cinesi parrebbero aver acquistato la MV *AZURIT* (56,771 DWT - Blt. 2012 Hantong - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30t) per circa USD 12.4 MLN., mentre gli armatori Eagle Bulk Shipping hanno ceduto ad acquirenti al momento non noti la MV

THRUSH (53,297 DWT – Blt. 2011 Yangzhou – Man-Burmeister & Wain – 5/5 stive/boccaporte – gru 4x35t) per circa USD 11.3 MLN. Questa settimana i valori del mercato della demolizione hanno registrato variazioni in calo rispetto alla precedente: l’India si è affermata mercato di riferimento avendo pagato 435 USD/LDT per le Bulker e 445 USD/LDT per le Tanker, seguita dal Pakistan che ha pagato 430 USD/LDT per le Bulker e 450 USD/LDT per le Containers. Bangladesh e Turchia hanno infine pagato rispettivamente 430-270 USD/LDT per le Bulker e 440-280 USD/LDT per le Tanker.

ALTRE NOTIZIE

In risposta ad un mercato dei noli eccezionalmente debole nel primo trimestre, le VLCC stanno viaggiando a velocità ridotta. Sulle tratte in zavorra possono rallentare a 8-10 nodi. I noleggiatori stabiliscono la velocità sui viaggi con il carico ma sembrano poco ansiosi di ricevere il loro carico rapidamente e velocità da 10 a 11 nodi sono piuttosto comuni nel mercato spot corrente. All’inizio del 2016, le VLCC viaggiavano a 14 nodi l’ora poiché gli armatori avevano fretta di riposizionare le navi nel mercato sostenuto di allora. Il rallentamento della navigazione contribuisce a ridurre parte della capacità e ha fatto migliorare, anche se ancora non di molto, i noli delle navi moderne. Il viaggio spot di riferimento per una VLCC dal Medio Oriente alla Cina ha visto salire i noli dal minimo di 17 mesi di Ws 36 a inizio marzo a Ws 47 alla fine del mese. Tuttavia, una riduzione del surplus di VLCC è alla base della ripresa del mercato spot. In febbraio il surplus in Medio Oriente era di 33 VLCC, il massimo da quattro anni, e marzo ha avuto un surplus di 26 navi. Con i fissati conclusi sino alla fine della seconda decade di aprile, il surplus di VLCC è di 19 navi. Anche i prezzi più bassi del greggio Brent, scesi da 70 dollari a barile ad un minimo di 62 dollari, hanno contribuito a ridurre il surplus in Medio Oriente. Le quotazioni più basse significano che il greggio del Mare del Nord e del West Africa è meno costoso e le petroliere si allontanano dal Medio Oriente verso queste aree. I prezzi del Brent sono risaliti a 70 dollari a barile ma le esportazioni dal West Africa sono previste continuare a rimanere sostenute sino alla fine del secondo trimestre. Gli acquirenti asiatici sono sensibili ai prezzi, e le esportazioni dal West Africa, Mare del Nord e Mediterraneo sono state notevoli. Anche le maggiori esportazioni di greggio dagli Stati Uniti stanno contribuendo ad assorbire capacità avendo raggiunto una media di 1,5 milioni di barili al giorno nelle ultime quattro settimane, un aumento del 69% rispetto ai livelli di un anno fa. Nonostante il miglioramento delle esportazioni, il settore delle VLCC rimane in eccedenza, in particolare per le navi più vecchie i cui armatori offrono forti sconti pur di ottenere un carico, ma i noleggiatori sono sempre più orientati verso le navi moderne e questo settore è ora più favorito.

Le sensazioni ottimistiche che si sono materializzate nel 2017 per i principali settori dei trasporti marittimi, potrebbero potenzialmente estendersi al corrente anno. Una recente rassegna di analisti specializzati ha rilevato un aumento della fiducia nei trasporti marittimi ai massimi da quattro anni. L'ottimismo degli armatori è basato principalmente su un'attenuazione del surplus di navi. I settori delle portacontainer e delle bulkcarrier sono i più vulnerabili a nuove barriere per gli scambi Cina-Stati Uniti, ma anche se vi sono timori sul fronte della domanda, l'orderbook di portacontainer è inferiore al 13% della flotta corrente e la crescita netta della flotta globale delle bulkcarrier sarà probabilmente quest'anno la più bassa da un decennio. Ma vi sono anche elementi sui consumi che fanno ben sperare. Il gas naturale liquefatto, si sta confermando come carburante del futuro, e registra una rapida espansione del suo impiego con i trasporti via mare di conseguenza potenziati e non solo per le crescenti importazioni cinesi e le esportazioni americane. Il gas naturale sarà la *star performer* nel corrente anno e gli analisti continuano ad adeguare al rialzo le loro previsioni di guadagno. Si evidenziano anche segnali di ripresa per i trasporti del greggio e prodotti petroliferi che ultimamente sono stati penalizzati da un aumento delle nuove costruzioni. L'Opec continuerà a tenere sotto controllo la produzione petrolifera nella restante parte dell'anno. Ma la crescita della flotta sta rallentando e potrebbe diminuire ancora se molti più armatori si liberassero delle loro vecchie navi. Tuttavia, con i prezzi delle nuove costruzioni ancora bassi e il rinnovato interesse dei finanziatori, non è escluso che gli ordinativi possano aumentare minacciando la ripresa. Per fortuna, nelle loro spese gli armatori devono dare la priorità alle nuove normative IMO sul trattamento delle acque di zavorra e contenuto di zolfo nei carburanti marini e forse queste disposizioni contribuiranno a riequilibrare i mercati.

L'espansione della domanda di minerale di ferro e materie prime minori continua a trainare i guadagni delle bulkcarrier. Anche se la crescita della produzione siderurgica cinese continua a rallentare, la sostituzione di minerale di ferro di produzione cinese con importazioni dall'Australia e dal Brasile è di sostegno ai traffici via mare. Le aspettative di un miglioramento dei profitti delle bulkcarrier nel corrente anno trovano sostegno nel previsto aumento dell'impiego della flotta dall'84,2% nel 2017 all'85,0% per l'espansione della domanda. La maggiore crescita dei traffici via mare è prevista per il minerale di ferro e le rinfuse minori, entrambi legati alla produzione siderurgica cinese. Nonostante i tentativi del governo di tagliare la sovraccapacità e limitare la produzione durante l'inverno, il 2017 è stato un anno record per la produzione cinese di acciaio che con 850 milioni di tonnellate ha superato del 5,1% quella del 2016. Per quanto riguarda i traffici di carbone, sono previsti cambiamenti relativamente limitati su base annua per la Cina (in calo di 5,5 milioni di tonnellate) e per l'India (in aumento di 9,8 milioni di tonnellate), tuttavia non si

esclude la possibilità che le importazioni cinesi e indiane aumentino sensibilmente, in uno scenario più favorevole, di circa 40 milioni di tonnellate per la Cina e 25 milioni di tonnellate per l'India. Se questo diventerà realtà, l'impiego totale della flotta nel 2018 salirà all'86%. Per il futuro, si prevede un tasso di demolizione relativamente elevato nel 2019 (poco più di 29 milioni di tonnellate, o il 52% della flotta che supera i 20 anni di età) e nel 2020 (circa 28 milioni di tonnellate o il 62% della flotta che eccede i 20 anni di vita). Questo sarà dovuto in parte alle prossime normative sui carburanti, ma le previste basse consegne per 13,4 milioni dwt nel 2020 (il 52% in meno su base annua) potrebbero azzerare la crescita della flotta delle bulkcarrier.

Gli armatori stanno assegnando ordinativi di nuove VLCC altrettanto rapidamente di quante ne stiano avviando alla demolizione. Si contano 15 ordinativi confermati di VLCC assegnati dall'inizio dell'anno e 17 VLCC vendute per demolizione nello stesso periodo. Kyklades Maritime è l'ultimo armatore che ha assegnato ordinativi, dopo Kuwait Oil Tanker Co (KOTC) e JX Ocean che ha ordinato negli ultimi giorni una VLCC presso i cantieri Japan Marine United. Allo stesso tempo, Tsakos Energy Navigation, International Seaways e New Shipping sono le ultime compagnie armatoriali ad essersi liberate di vecchie petroliere. E' sicuramente insolito osservare nello stesso settore e contemporaneamente un volume elevato di ordinativi e di demolizioni. Tuttavia, nonostante un'intensa attività di demolizione, non è venuto meno l'interesse nelle nuove costruzioni. KOTC ha recentemente concordato un prezzo di 79,7 milioni di dollari per una VLCC con Bohai Shipbuilding Heavy Industry, stabilendo un nuovo minimo per il mercato. Gli armatori intenzionati a rinnovare le loro flotte sanno che difficilmente avranno una migliore opportunità, da una prospettiva di prezzo, di ordinare nuove VLCC nell'attuale ciclo di mercato. Gli armatori che ordinano oggi nuove navi non si aspettano necessariamente che il mercato dei noli raggiunga i 100.000 dollari al giorno nel breve termine, ma vi sono segnali che le condizioni miglioreranno in un settore noto per la sua volatilità. Mentre molti degli ordinativi di VLCC sono stati assegnati da armatori consolidati, altri più speculativi, tra cui tre VLCC attribuite ad Apollo presso la Daewoo, non sono stati accolti con favore dalla comunità armatoriale poiché non sono quello di cui il mercato ha bisogno.

I finanziamenti possono essere più difficili da reperire che nel recente passato ma non è impossibile ottenerli per armatori con buona reputazione. E' questa l'opinione di armatori e specialisti del settore, emersa durante il primo forum organizzato ad Atene da shipbroker specializzati. I partecipanti hanno anche rilevato che le opportunità hanno molti aspetti e che nonostante un periodo difficile per il mercato delle petroliere, il settore marittimo è oggi generalmente in condizioni migliori rispetto a qualche anno fa. Sia le nuove costruzioni che le

transazioni di seconda mano offrono buone opportunità di investimento a seconda del settore. Compagnie armatoriali consolidate possono trovare il finanziamento giusto, sia pure con più capitale rispetto a prima. Per le piccole compagnie, è ora più difficile che in passato ottenere finanziamenti, ma esistono banche, in particolare in Grecia, Cipro e Germania, disposte a concedere crediti di nicchia del tipo adatto per gli armatori più piccoli che hanno lottato per ottenere più del 50% di finanziamento. Per quanto riguarda il divario corrente di prezzo tra bulkcarrier di nuova costruzione e navi di seconda mano, il premio per le nuove costruzioni non è garantito. Nel settore delle grandi petroliere, tuttavia, le ordinazioni potrebbero essere giustificate in vista delle nuove tecnologie e normative ambientali e, anche se è un momento particolarmente difficile per le petroliere, una ripresa è possibile nel medio-lungo termine. Una mancanza di navi moderne con specifiche elevate in vendita, ma anche il ritorno di molti armatori a nuovi ordinativi, ha contribuito a ridurre le vendite dell'usato nei primi mesi dell'anno. Si calcola che nel primo trimestre gli ordinativi siano già 225 nei vari segmenti di mercato, in confronto a 144 nel periodo equivalente dello scorso anno, con gli armatori greci responsabili per 115 di questi in confronto a 29 soltanto nell'intero 2016. Lo scorso anno è stato anche molto attivo nelle acquisizioni di navi di seconda mano in particolare per bulkcarrier e navi di circa 10 anni di età. In totale, 1.581 navi hanno cambiato proprietario nel 2017 in confronto a 1.355 nel 2016.

Due compagnie norvegesi quotate alla borsa di Oslo hanno dominato il mercato della compravendita nel primo trimestre dell'anno. MPC Container Ships e Ocean Yield sono state le due compagnie più attive nei primi tre mesi del 2018. La MPC Container ha acquistato 23 navi per un esborso complessivo di 226 milioni di dollari mentre la Tufton Oceanic Assets, nuova venuta al London Stock Exchange, si è collocata al secondo posto tra gli acquirenti di portarinfuse con quattro navi acquistate. Ocean Yield è al primo posto tra gli acquirenti di bulkcarrier con sette navi, in aggiunta a quattro VLCC. La Ocean Yield è sullo stesso piano con la compagnia greca Ionic in termini di petroliere acquistate nel trimestre, ma il suo investimento è stato di gran lunga maggiore, pari a 335 milioni di dollari, in confronto a quello di Ionic per 120 milioni di dollari per quattro Aframax. Gli armatori greci hanno speso nel periodo poco meno di 1 miliardo di dollari nel mercato dell'usato, in confronto a 863 milioni di dollari investiti dai norvegesi che si sono collocati al secondo posto. La Cina al terzo posto è stata il numero uno negli acquisti di bulkcarrier, avendo speso 443 milioni di dollari per 39 bulkcarrier, in confronto ai 378 milioni di dollari spesi dagli armatori greci in 26 acquisizioni separate. Gli armatori norvegesi si collocano al terzo posto come acquisti di bulkcarrier e la Ocean Yield rappresenta oltre i due terzi dell'attività nel settore.

Un numero record di petroliere sarà probabilmente demolito nel corrente anno, anche se il ritmo delle demolizioni rallenterà. La previsione si basa sulle difficili condizioni di mercato per le petroliere che persisteranno anche nel secondo trimestre. Oltre 130 navi superiori a 34.000 dwt di capacità unitaria potrebbero essere rimosse dalla flotta e i prezzi della demolizione rimarranno relativamente sostenuti per la scarsità di naviglio alternativo da demolire. Almeno 34 petroliere di capacità superiore a 34.000 dwt risultano demolite entro l'ultima settimana di marzo e altre 40 sarebbero state vendute ma non ancora consegnate ad un cantiere di demolizione. Questo volume supera già il totale delle navi demolite nell'intero 2017. Inoltre, è il più alto mai osservato nel primo trimestre di un anno e dipende dal numero troppo alto di navi alla ricerca di carichi e dal volume delle nuove costruzioni attese in mercato. Il 65% circa delle navi demolite o vendute per demolizione negli ultimi tre mesi è costituito da petroliere da greggio, a conferma della debolezza del mercato dei noli. Buona parte del rincaro che ha fatto lievitare i prezzi della demolizione al livello massimo dalla fine del 2014, è dovuto alle acciaierie cinesi che hanno rallentato la produzione in linea con le politiche antinquinamento del governo. Ma i prezzi dell'acciaio potrebbero indebolirsi per il basso prezzo del minerale di ferro e giacenze in aumento del semilavorato cinese. Il rientro del Pakistan sulla scena della demolizione è molto atteso per la capacità di demolizione globale e per prevenire strozzature in India e Bangladesh. In totale, 44 petroliere sono state demolite in Pakistan nel picco del 2012, che sono scese a 13 nel 2016.

Sta aumentando l'interesse a far costruire mini-Capesize mentre emerge un nuovo mercato e i noli iniziano ad aumentare. Il mercato spot di queste navi è uno dei più floridi nei carichi secchi con guadagni di oltre 12.000 dollari al giorno, circa 4.000 dollari in più delle bulkcarrier Capesize convenzionali. Il progetto di queste navi è stato lanciato più di un decennio fa. Con un deadweight tra 110.000 e 120.000 tonnellate, questo tipo di nave doveva colmare il divario nei mercati dei carichi secchi tra le Kamsarmax da 82.000 dwt e le Capesize da 170.000 dwt. Le intenzioni erano di approfittare delle opportunità di trading derivanti dall'espansione del Canale di Panama e dalle dimensioni portuali limitate di alcune nazioni in via di sviluppo. Ma la prima generazione di circa 64 baby-Capesize, ancora in attività, ha dovuto lottare per trovare un mercato e l'adeguamento della catena dei rifornimenti alle navi di questa nuova portata ha richiesto tempo. Tuttavia, negli ultimi anni, sono emersi traffici specifici per le mini-Capesize, come i trasporti da 120.000 tonnellate di minerale di litio da Port Hedland nell'Australia occidentale. Un altro traffico in ascesa è quello del minerale di manganese dall'Africa occidentale alla Cina. La Cargill sarebbe interessata a noleggiare sei navi da 120.000 dwt ed è in trattative con alcuni armatori per nuove costruzioni. I costruttori navali sostengono che compagnie armatoriali sudcoreane e cinesi stanno chiedendo informazioni su

nuove costruzioni. Si vedono ora baby-Capes fissate regolarmente per i traffici di grano e carbone, tuttavia queste navi sono destinate a traffici specifici. Tianyuan Logistics e Cargill hanno carichi da trasportare, ma qualora le compagnie armatoriali iniziassero ad ordinare su base speculativa, potrebbero compromettere il settore.

Il progetto di rinnovamento marittimo della Corea del Sud, di per sé una decisione ragionevole, metterà inevitabilmente in allarme gli operatori stranieri per la intensificazione della concorrenza e l'eccesso di capacità cantieristica. Seoul sta considerando di costruire 200 navi come parte di un progetto di rinnovamento dei trasporti marittimi e della cantieristica del Paese che necessita di una flotta competitiva per servire la sua economia orientata all'export. Inoltre, il suo settore cantieristico non può permettersi di sostenere altri periodi di crisi, dopo che oltre 35.000 lavoratori hanno perso il lavoro nella prima metà dello scorso anno. Le 200 navi previste entro il 2020 consisteranno di 140 bulkcarrier da carico secco, petroliere e gasiere e 60 portacontainer. La maggior parte di queste navi verrà costruita presso cantieri nazionali il cui orderbook di navi mercantili ammonta complessivamente a 380 navi soltanto. I cantieri sudcoreani, a differenza di quelli giapponesi o cinesi, non hanno una forte base di ordinativi assegnati da armatori nazionali e non sorprende che il massiccio programma di costruzione si baserà in gran parte sul finanziamento statale. La Korea Ocean Business Corp sarà una piattaforma di finanziamento e ricerca per le proprie compagnie armatoriali e cantieri navali. KOBC integrerà tre organizzazioni statali, la Korea's Maritime Exchange Information Center, la KSmart e la Korea Maritime Guarantee Insurance. Il nuovo ente che sarà attivo dal prossimo luglio, riceverà una iniezione iniziale di 5 miliardi di dollari dal governo ed emetterà un massimo di 20 miliardi di dollari di obbligazioni. I costruttori navali giapponesi, da tempo propugnatori delle regole di mercato, saranno i primi ad essere contrariati avendo protestato in febbraio, tramite le loro organizzazioni di settore con le controparti sudcoreane, incolpandole di incoraggiare gli ordinativi in perdita. I costruttori statali cinesi, in particolare la China Shipbuilding Industry e la China State Shipbuilding Corp sembrano avere poco di cui lamentarsi dato il numero di salvataggi concessi da Beijing e gli ordinativi dalle compagnie armatoriali statali. Le compagnie armatoriali al di fuori della Corea del Sud, dovranno aspettarsi una concorrenza più forte e un maggiore quantitativo di naviglio nella flotta mondiale già in eccedenza. Ad esempio, Hyundai Merchant Marine, considerata una delle più deboli compagnie di container globali, ha ora la possibilità di risorgere con un ordinativo di 20 mega portacontainer da essere annunciato in tempi rapidi. Ma quello che preoccupa maggiormente gli armatori è la capacità di costruzione navale. Le 200 nuove navi saranno un incentivo significativo per i cantieri sudcoreani oberati dai debiti e, di conseguenza, rallenterà la eliminazione delle eccessive installazioni di costruzione. Questo

significa che la sovraccapacità di costruzione verrà mantenuta mentre il prezzo delle navi rimarrà a bassi livelli. Non una cattiva notizia per gli investitori speculativi, ma non altrettanto buona per il settore dei trasporti marittimi.