

[shipping update]

maritime
economy

Giugno 2014

Indice

□	Quadro di sintesi	2
■	Carichi Secchi	3
■	Carichi Liquidi	7
■	Container	11
■	Offshore	13

“Shipping Update”

è una pubblicazione online realizzata dal Desk Shipping di Mediocredito Italiano.

È disponibile su
www.srm-maritimeconomy.com
l’Osservatorio scientifico di SRM
sull’Economia del Mare.

Elaborazioni ed analisi:
Teresa PUGLIESE

Progetto grafico e sviluppo editoriale:
Marina RIPOLI

I dati della pubblicazione hanno vari livelli di aggiornamento.

La consultazione delle fonti è aggiornata a maggio 2014.

Sono consentiti l’uso e la riproduzione della pubblicazione ai fini scientifici e di analisi, solo citando espressamente la fonte.

Riferimenti redazionali:
Ufficio Comunicazione SRM
m.ripoli@sr-m.it

L'andamento dei principali comparti del trasporto marittimo nel 2013 con un aggiornamento ai primi mesi del 2014

Il primo semestre del 2013 è stato caratterizzato da un ulteriore rallentamento dell'economia e da una sostenuta espansione della flotta mondiale con conseguenze ovviamente negative sui principali comparti dello shipping.

Nel secondo semestre del 2013 l'economia statunitense con i primi segnali positivi e la crescita delle importazioni cinesi hanno prodotto, invece, un incremento della domanda di navi. Contestualmente minori consegne di navi rispetto alle previsioni hanno rallentato la crescita della flotta mondiale con un incremento della domanda di navi del 6% con un tasso medio di utilizzazione della flotta pari all'85% (+1% rispetto al 2012).

Quanto al 2014, lo scorso 30 aprile Moody's ha modificato l'outlook sull'industria marittima da negativo a stabile, per la prima volta dal 2011, sulla base di una prevista crescita di pochi punti percentuali dell'EBITDA aggregato del settore dei trasporti marittimi; Moody's ritiene, inoltre, che, pur in costanza di un eccesso di stiva, il rapporto tra domanda e offerta di trasporti marittimi non dovrebbe discostarsi dal punto di equilibrio e, comunque, in misura minore rispetto alla soglia del 2%.



Comparto Carichi Secchi

I noli spot e time charter sono risaliti rispetto ai più che modesti livelli registrati nel 2012 con un incremento della domanda di navi del 9% per effetto del boom delle importazioni cinesi e della ripresa mondiale del commercio di grano nella seconda metà del 2013. L'aumento della flotta è stato di poco inferiore all'8% ed il tasso di utilizzazione delle navi si è attestato all'85%.

Nel primo semestre del 2013 l'utilizzo da parte della Cina delle ingenti scorte di materiali di ferro ed il rallentamento dell'export del Brasile verso l'Asia hanno inciso negativamente sul livello dei noli delle Capesize, mentre i ridotti volumi nel commercio del grano e nelle altre commodities hanno prodotto analoghi riflessi nelle altre size.

La ripresa delle importazioni cinesi e degli scambi nel settore del grano hanno segnato l'inversione di tendenza nel secondo semestre.

Il primo quadri mestre del 2014 ha fatto registrare noli inferiori a quelli di fine 2013, ma comunque più sostenuti se comparati con i valori dei primi tre mesi dell'anno precedente.

Le deboli condizioni del comparto sarebbero da attribuirsi in larga parte a fattori temporanei quali l'oversupplied dei mercati cinesi, il rallentamento dell'export di carbone dovuto all'inverno molto rigido negli USA ed in Canada ed ai ritardi nell'adeguamento delle strutture portuali a Puerto Drummond (Colombia), il divieto da gennaio del corrente anno per l'Indonesia di esportare bauxite, nickel ed altri minerali, i maggiori tempi di maturazione del nuovo raccolto di granaglie in Sud America per effetto sia del passaggio delle colture da soia a mais che della siccità.

Considerato che il traffico di minerale rappresenta quasi il 50% del complessivo traffico bulk mondiale e che di questo volume il 60% è sulla Cina, si comprende come alcuni dei suddetti fattori possano influenzare notevolmente il mercato globale.

Secondo Banchero & Costa, nel 2014 proseguirà il ribilanciamento tra domanda ed offerta (prevede, infatti, una lieve ulteriore crescita della flotta mondiale) e la Cina avrà sempre un ruolo fondamentale nelle importazioni di materie prime. Nel prossimo biennio 2015/2016 nuovi problemi potrebbero sorgere in vista delle nuove consegne relative agli ordini 2013 e dei primi mesi del corrente anno.

VSL prevede una ripresa dei noli per il 2014 ed il 2015, anche se il crescente numero dei contratti di costruzione potrà procurare un impatto significativo di segno contrario. D'altro canto, lo slow steaming dovuto all'elevato costo del bunker, invece, dovrebbe generare un positivo effetto sull'offerta di stiva disponibile sul mercato.

Nel 2013 sono state consegnate nuove navi per cpl 59 milioni di DWT e le rottamazioni sono ammontate a circa 23 milioni di dwt. Ecco l'orderbook a febbraio:

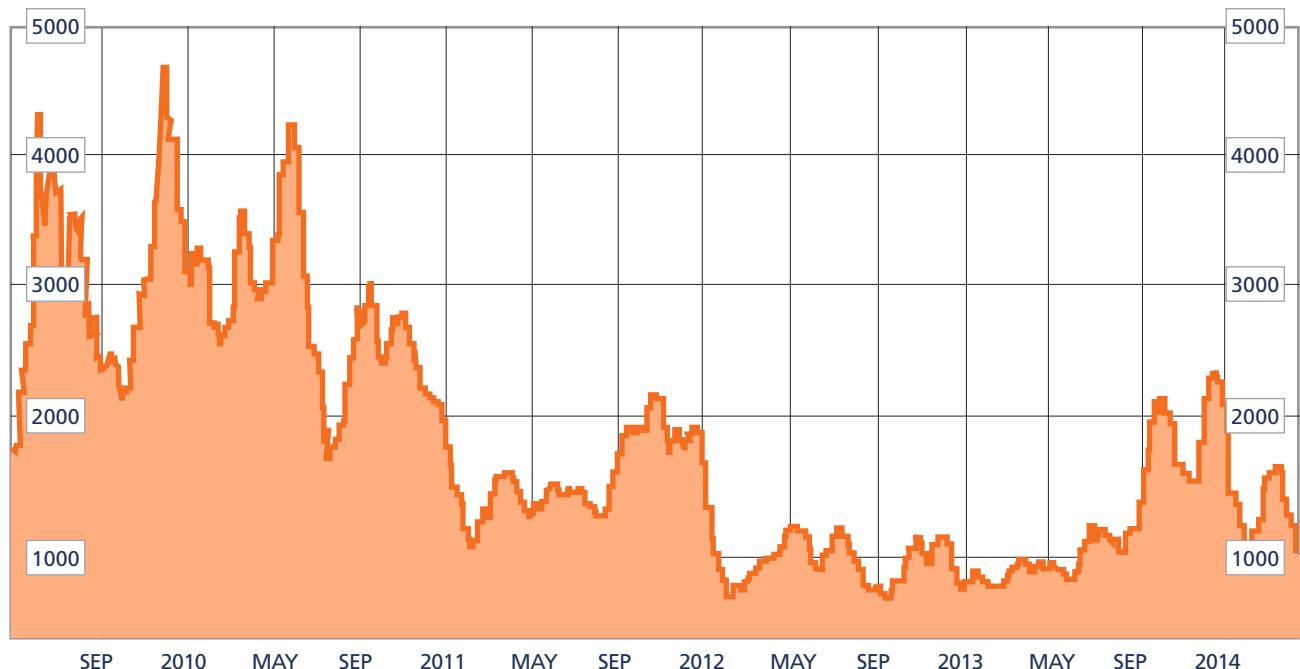
Dry Bulk Orderbook 07/02/2014 (Numero di navi)

	2014 (deliv.)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total on order
VLOC	1	19	13	9	0	0	0	41
Cape	13	87	104	77	3	0	0	271
Small Cape	3	30	18	4	1	0	0	53
Panamax	29	191	120	72	3	0	0	386
Supramax	18	218	245	118	24	2	0	607
Handysize	22	195	163	53	1	0	0	412
Total	86	740	633	333	32	2	0	1770

Fonte: BRS

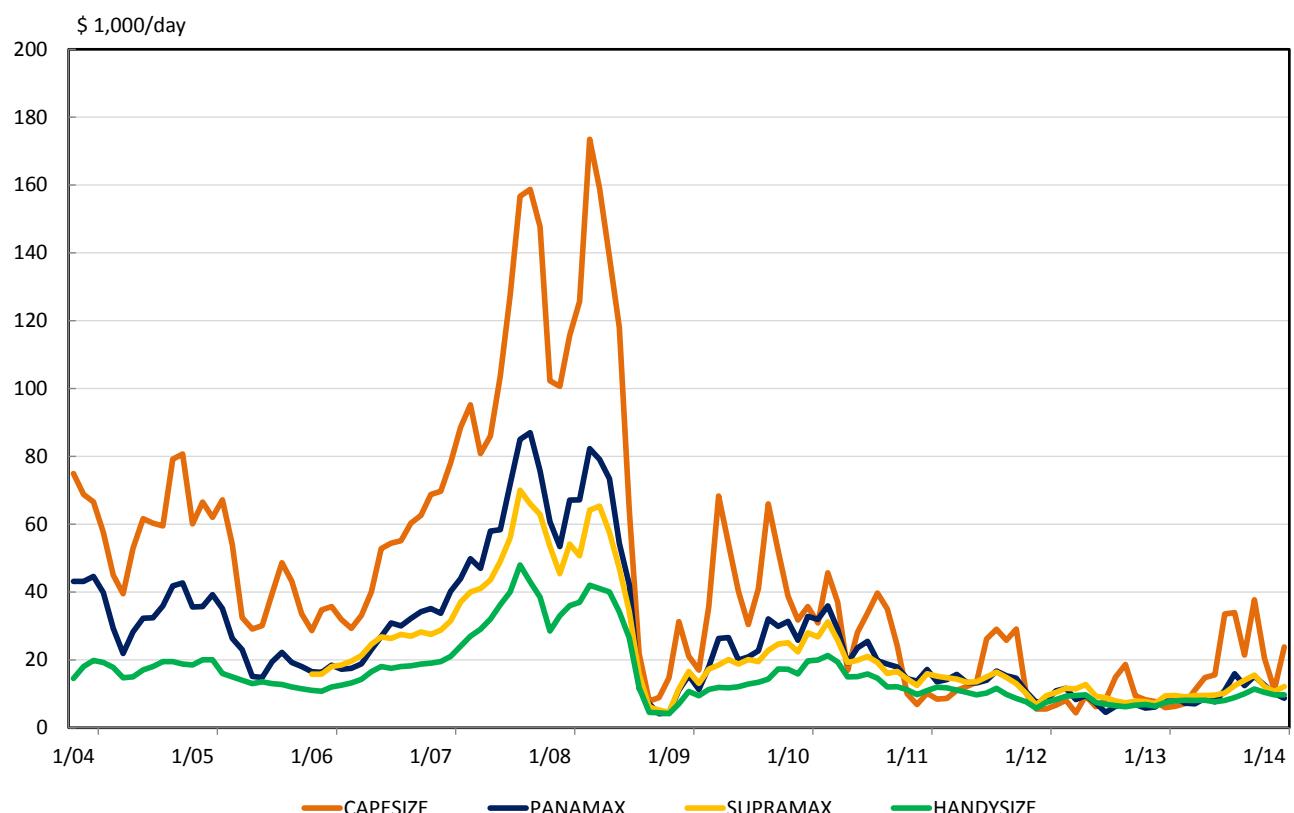
Segue l'andamento del Baltic Dry Index, dei noli spot e time charter e dei prezzi delle nuove costruzioni.

Baltic Dry Index BDI - The Weighted Composite Index of BCI/BPI/BSI (ultimi cinque anni)



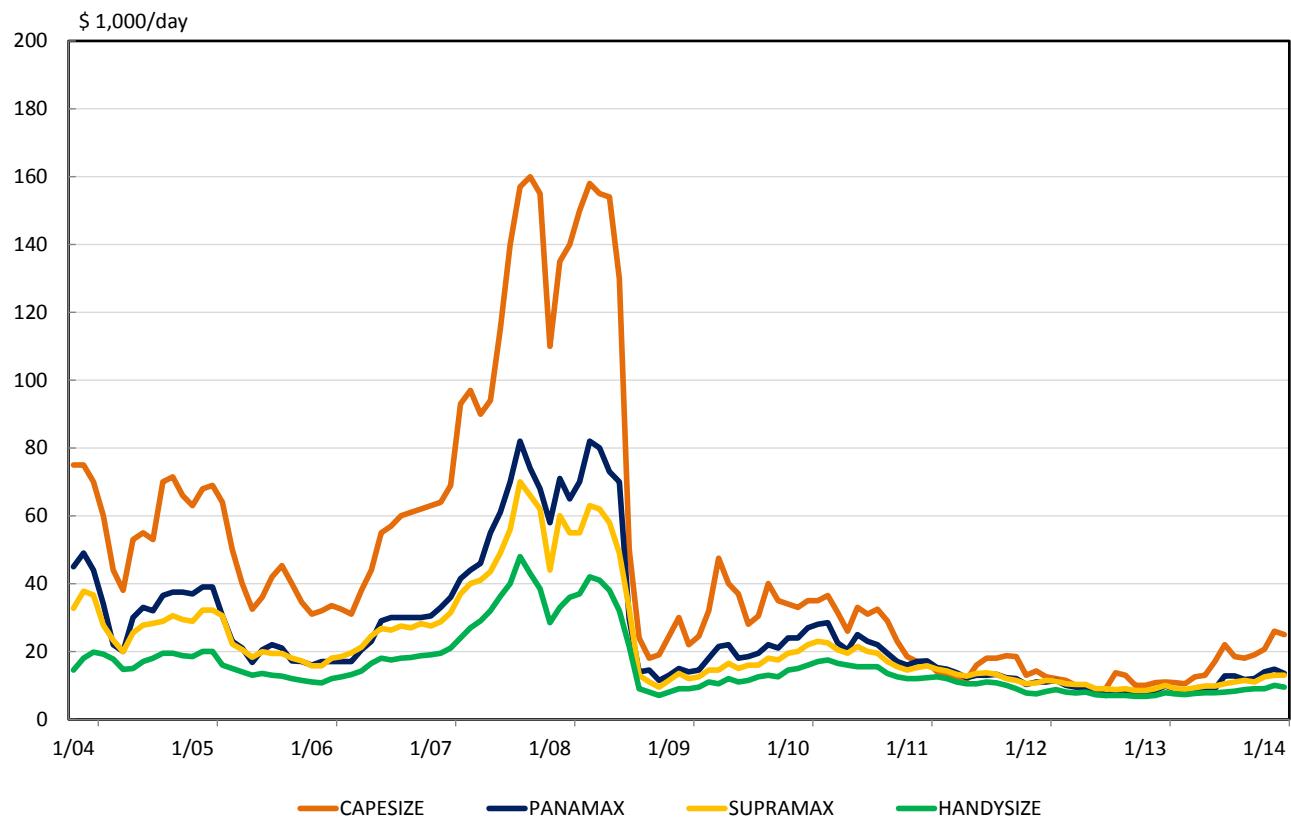
Fonte: Bloomberg

Spot rates for bulk carriers - monthly



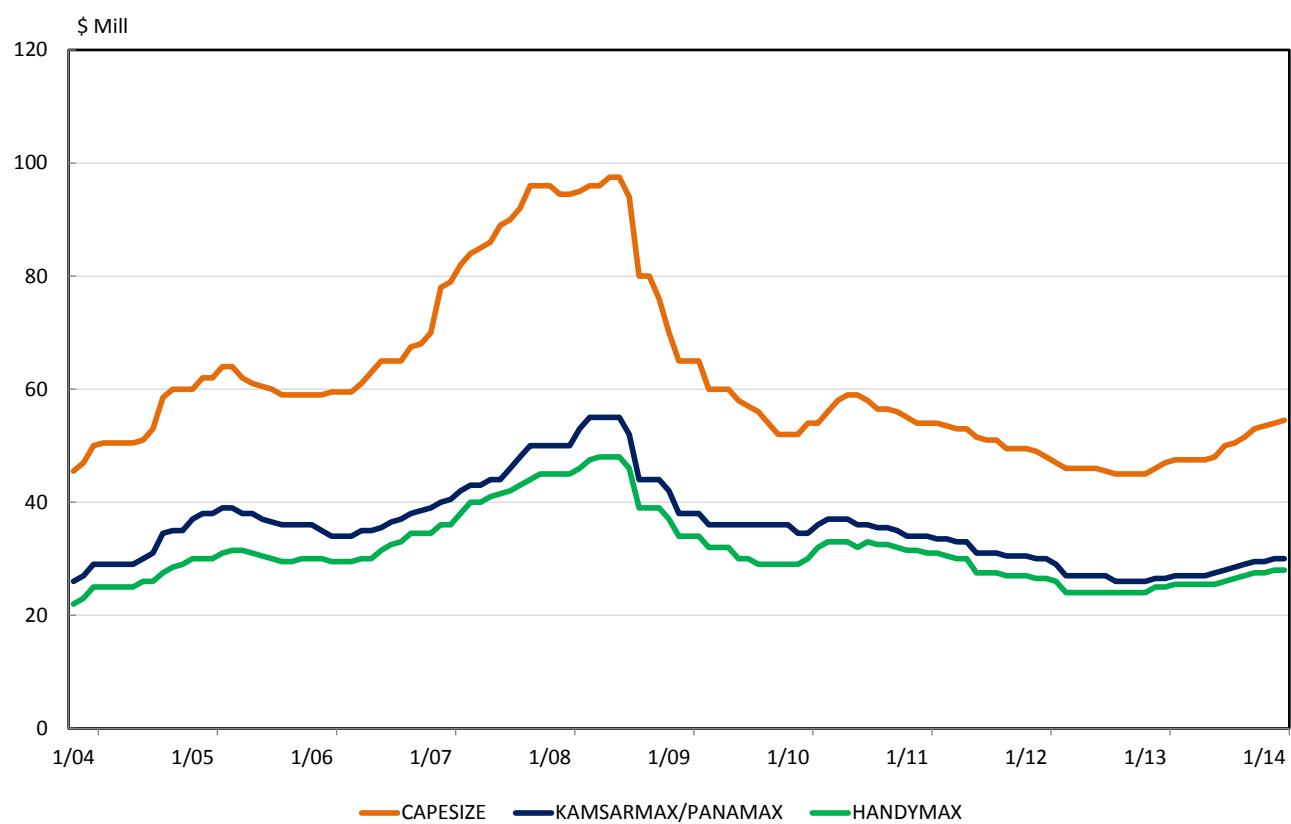
Fonte: RS Platou

12 months t/c rates bulk carriers



Fonte: RS Platou

Building prices for bulk carriers



Fonte: RS Platou



Comparto Carichi liquidi

Nel 2013 la drastica riduzione delle importazioni americane di petrolio grezzo e la notevole crescita della flotta hanno costituito un forte ostacolo al recupero del livello dei noli. Su base media annuale la crescita della flotta è stata superiore all'aumento della domanda di tonnellaggio. Il mercato dei prodotti raffinati ha, invece, fatto registrare una sostanziale tenuta dei noli in linea con il 2012.

Per il greggio i primi nove mesi del 2013 sono stati caratterizzati da un livello dei noli tra i più bassi degli ultimi venti anni. Una netta inversione di tendenza si è, però, manifestata nell'ultimo quadrimestre con noli che hanno raggiunto i buoni livelli del 2010. Ciò nonostante il tasso di utilizzazione delle navi su base annua è diminuito di un punto percentuale rispetto al 2012 attestandosi all'83%. Per i prodotti raffinati i noli hanno fatto registrare un migliore andamento nella prima parte del 2013 con un incremento degli scambi commerciali, mentre negli ultimi mesi, come riflesso della crisi del greggio, si è registrata una crescita moderata.

Le petroliere da greggio potrebbero godere di una ripresa dei noli nel 2014, dopo una crisi di oltre 5 anni in cui il surplus di stiva ha condizionato il mercato. Il primo fatto nuovo è

L'accelerata cancellazione delle sanzioni all'Iran, che potrebbe aggiungere circa 1 milione di barili di greggio al giorno alle esportazioni, con destinazioni soprattutto India e Cina. La Cina inoltre potrebbe aumentare le sue importazioni da altre zone per ulteriori 300-400.000 barili/giorno. Secondo un rapporto della ICAP di Londra, il traffico mondiale di greggio via mare potrebbe salire nel 2014 dello 0,3% a fronte di una diminuzione del 5,6% nel 2013. Inoltre, la crescita della flotta di navi cisterna dovrebbe rallentare quest'anno anche se il mercato continua ad essere inflazionato di navi, e le uniche armi in mano agli armatori rimangono lo slow steaming e lo scrapping. Panorama leggermente diverso per le product carriers in cui i buoni livelli della prima parte del 2013 hanno illuso gli operatori che hanno ordinato nuove navi. Col mercato spot fermo sotto ai 10.000 US\$ giorno (nonostante la stagione invernale), le rate time charter di queste navi, che erano salite nel 2013 fino a 14/14.500 US\$/giorno, si sono fermate e, salvo casi sporadici, non mostrano miglioramenti sull'anno prima.

Le prospettive, secondo VSL, sembrano essere migliori per il comparto dei prodotti raffinati per effetto dell'aumento della produzione delle raffinerie dell'Asia e del Medio Oriente rispetto a quello del petrolio greggio, in cui i traffici sono diminuiti ed ancora rilevante è l'eccesso di stiva nonché il numero dei nuovi ordini. In ogni caso, le nuove norme sui limiti alle emissioni, che entreranno in vigore dal 2015 solo nelle zone (ECA) e dal 2020 in tutto il mondo, contribuiranno ad un incremento dello scrapping e degli investimenti in navi eco.

Per Banchero & Costa il calo della domanda di greggio è solo parzialmente compensato dalle importazioni delle economie emergenti di Cina e India; un fattore positivo potrebbe essere costituito dall'allungamento delle distanze e delle rotte marittime come ad es. West Africa verso Cina anziché USA; in entrambi i segmenti l'elemento determinante, cui porre attenzione, continua ad essere costituito dal numero delle nuove costruzioni.

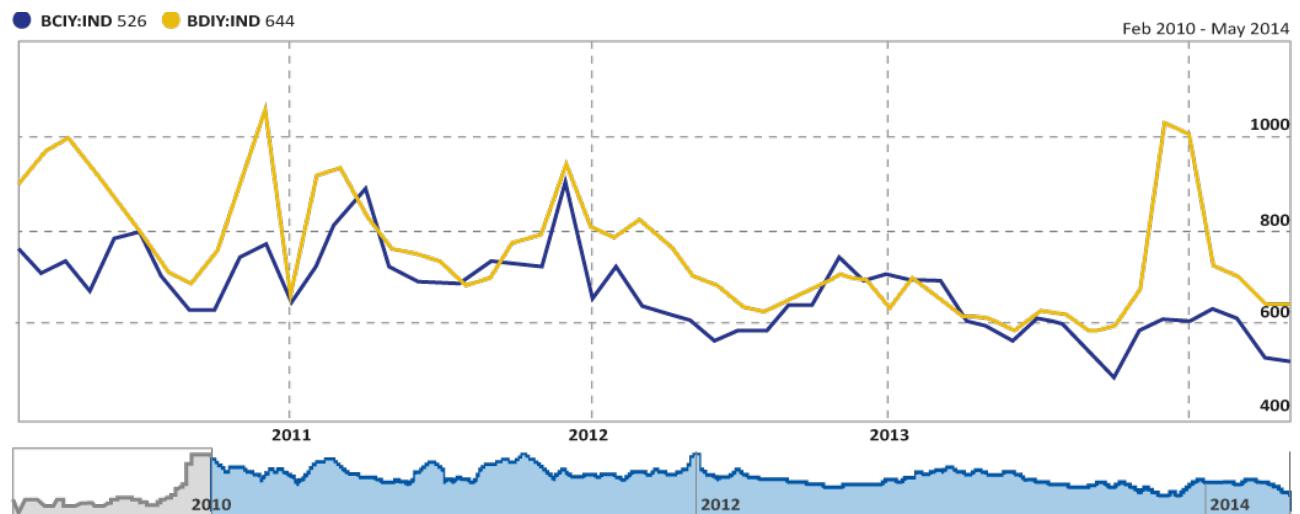
Ecco l'orderbook a febbraio:

Tanker Orderbook 07/02/2014 (Numero di navi)

	2014 (deliv.)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total on order
VLCC	2	32	21	22	4	0	0	79
Suezmax	1	31	15	7	0	0	0	53
Aframax	0	38	45	28	1	0	0	112
Panamax	1	11	5	0	0	0	0	16
Mr product	13	114	139	75	8	0	0	336
Handy Product	0	21	32	3	3	2	0	61
Total	18	247	257	135	16	2	0	657

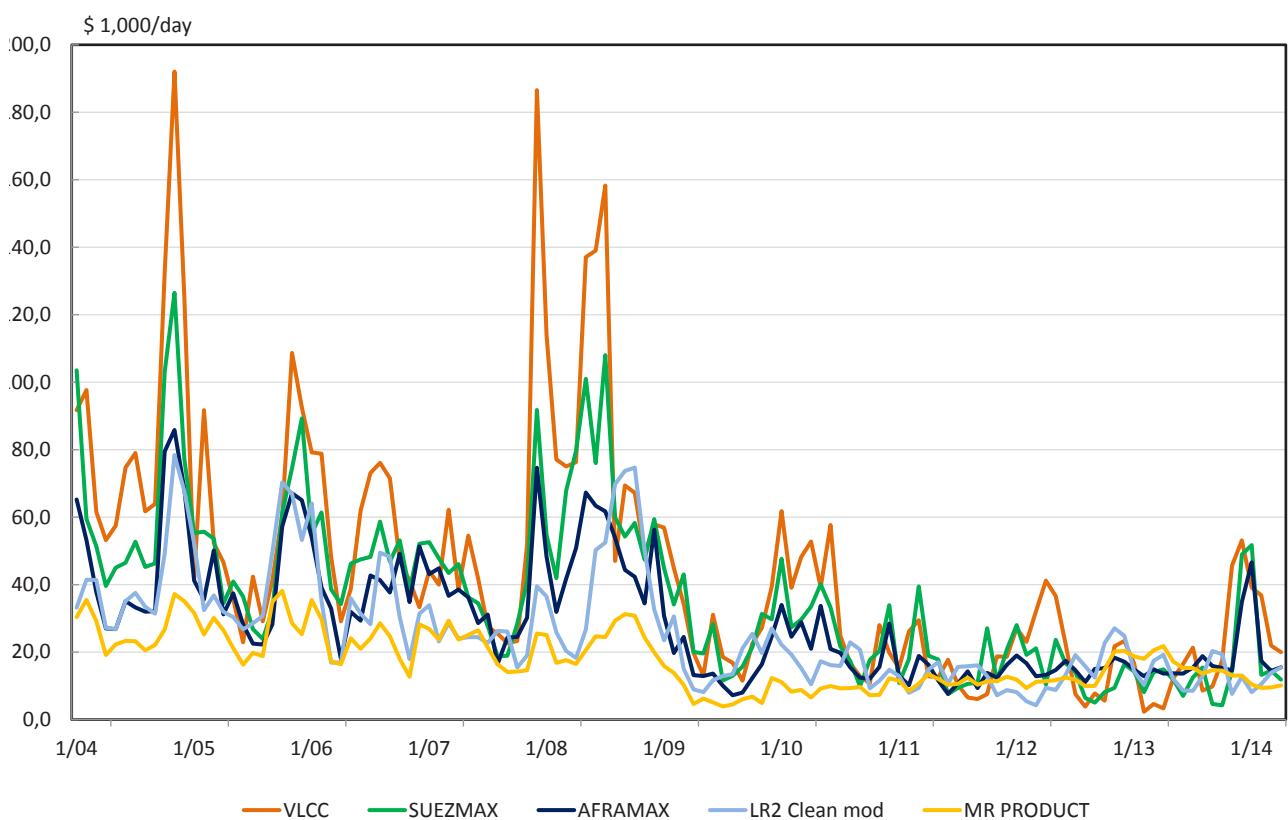
Source: BRS

Il Baltic Dirty Index ed il Baltic Clean Index si attestano, in questi giorni, rispettivamente a 644 e 526.



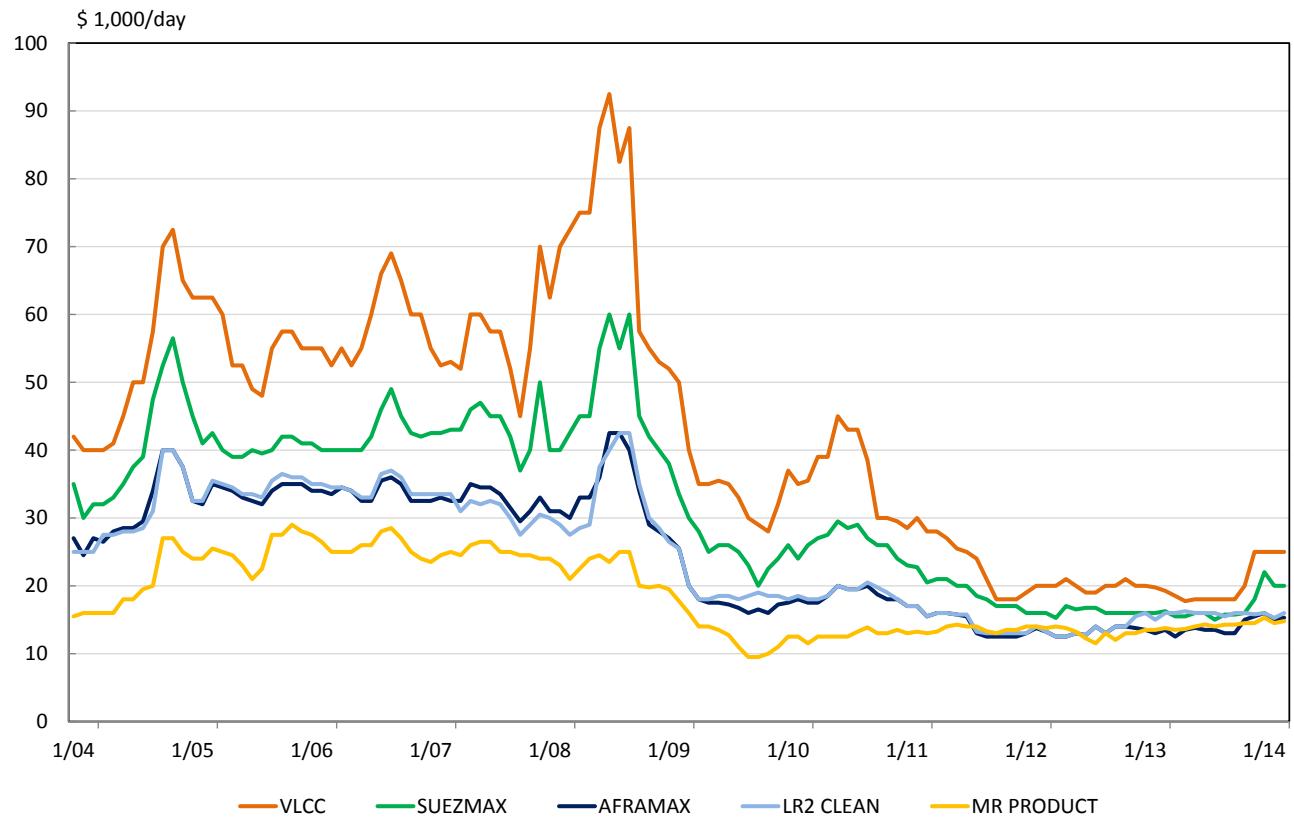
Di seguito l'andamento dei noli spot e time charter nell'ultimo decennio:

Spot rates for tankers - monthly



Fonte: RS Platou

12 months t/c rates for tankers



Fonte: RS Platou



Comparto Container

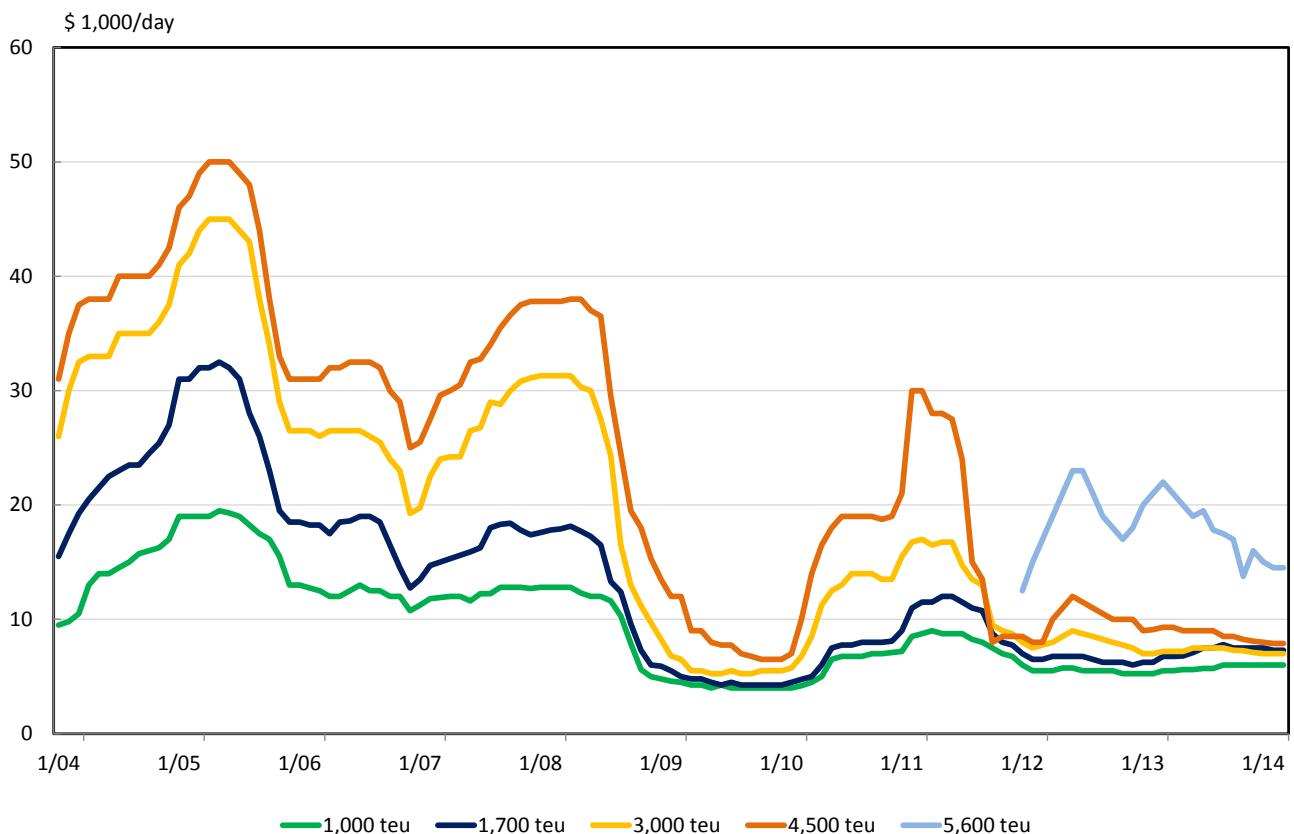
Il comparto delle portacontainer ha fatto registrare una costante pressione verso il basso dei noli per la maggior parte del 2013 con una ripresa, vista negli ultimi due mesi dell'anno, scaturita da un aumento della domanda di tonnellaggio, in presenza di un notevole eccesso di stiva. Differenti considerazioni possono essere fatte per le navi di più piccole dimensioni, segmento in cui la domanda si è mantenuta forte con un tasso di crescita della flotta in diminuzione.

Il 2013 ha fatto registrare un aumento della domanda di tonnellaggio del 6% contro un'espansione netta della flotta del 6,6%: sono, infatti, entrate in esercizio nuove navi per circa 1,4 milioni di Teu (500.000 Teu in meno rispetto alle previsioni) e rottamate navi per circa 435.000 Teu. Il 4,5% della flotta mondiale risultava inutilizzato a fine 2013.

Le previsioni per il 2014 indicano un aumento dei traffici mondiali dei container di circa il 6-7% e consegne di nuove navi per circa 1,8 milioni di Teu, la maggior parte delle quali di grosse dimensioni, con un incremento netto della flotta di circa il 5-6%.

Di seguito l'andamento dei noli time charter nell'ultimo decennio:

12 months t/c rates container ships



Fonte: RS Platou



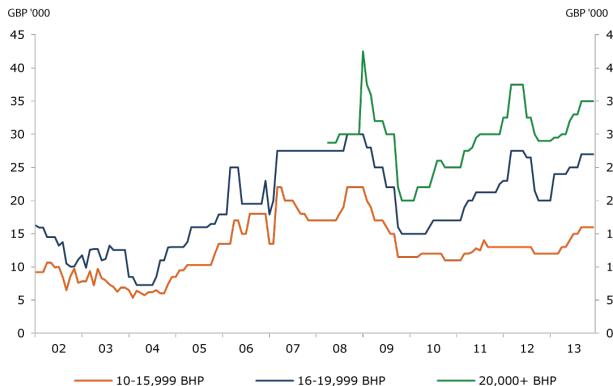
Comparto Offshore

Nel 2013 il comparto offshore (Anchor Handling Tugs and Platform Supply Vessels) ha fatto registrare un miglioramento del livello dei noli rispetto al 2012, anno in cui notevole era stato l'incremento della flotta.

La domanda di Offshore Supply Vessel è stata sostenuta per effetto della intensa attività offshore a livello mondiale in costanza di un elevato prezzo del petrolio, con conseguente buon livello dei noli nelle principali aree di estrazione quali il Mare del Nord, il Brasile, il Golfo del Messico, il Sud Est Asiatico e l'Africa Occidentale, come si evidenzia dai grafici riportati nella pagina seguente.

North Sea AHTS Fixtures per Week vs Spot Rate

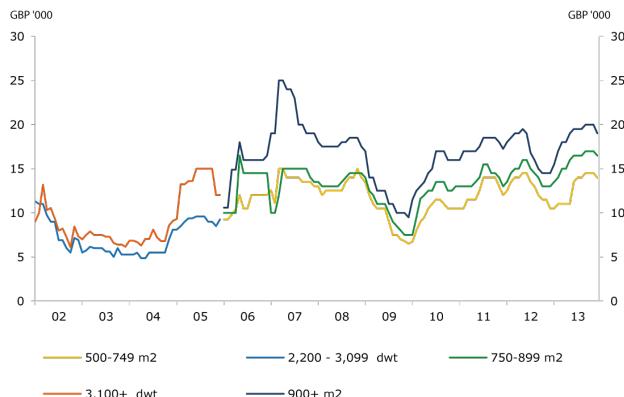
GBP Rates	FY Ave 2010	FY Ave 2011	YTD Ave 2012	YTD Ave 2013	Nov 2013	Dec 2013
AHTS 10-15,999 BHP	11,625	12,463	12,667	14,167	16,000	16,000
AHTS 10-15,999 BHP	16,083	20,250	24,208	24,917	27,000	27,000
AHTS 10-15,999 BHP	23,250	28,543	33,083	32,167	35,000	35,000



Fonte: RS Platou

North Sea PSV Average Term Fixture Rates

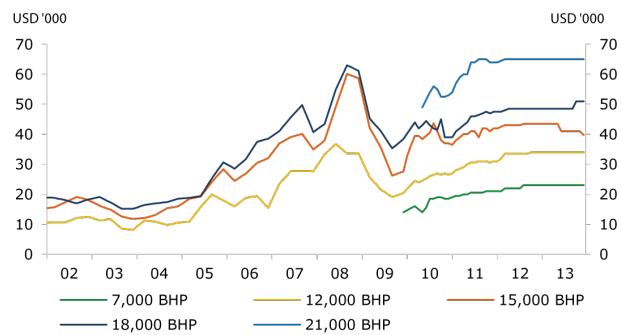
GBP Rates	FY Ave 2010	FY Ave 2011	YTD Ave 2012	YTD Ave 2013	Nov 2013	Dec 2013
PSV 500-749 m2	10,021	12,417	12,917	12,917	14,500	14,000
PSV 750-899 m2	12,008	13,875	14,375	15,875	17,000	16,500
PSV 900+ m2	14,917	17,563	17,025	18,750	20,000	19,000



Fonte: RS Platou

South America AHTS Average Term Fixture Rates

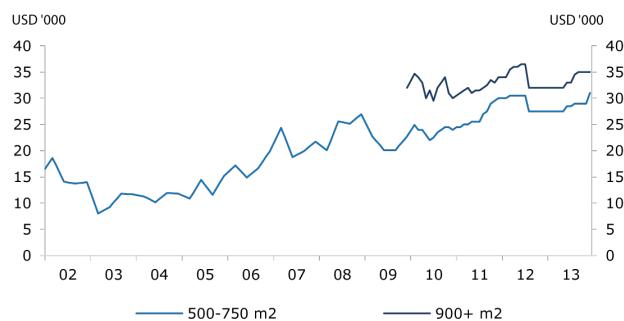
USD Rates	YTD Ave 2012	YTD Ave 2013	Nov 2013	Dec 2013
AHTS 7,000 BHP	22,250	23,000	23,000	23,000
AHTS 12,000 BHP	33,292	34,000	34,000	34,000
AHTS 15,000 BHP	43,083	41,938	41,000	39,750
AHTS 18,000 BHP	48,292	49,125	51,000	51,000
AHTS 21,000 BHP	64,875	65,000	65,000	65,000



Fonte: RS Platou

South America PSV Average Term Fixture Rates

USD Rates	YTD Ave 2012	YTD Ave 2013	Nov 2013	Dec 2013
PSV 500-750 m2	29,167	28,458	29,500	31,000
PSV 900+ m2	34,042	33,375	35,000	35,000



Fonte: RS Platou

US Gulf PSV Average Term Fixture Rates

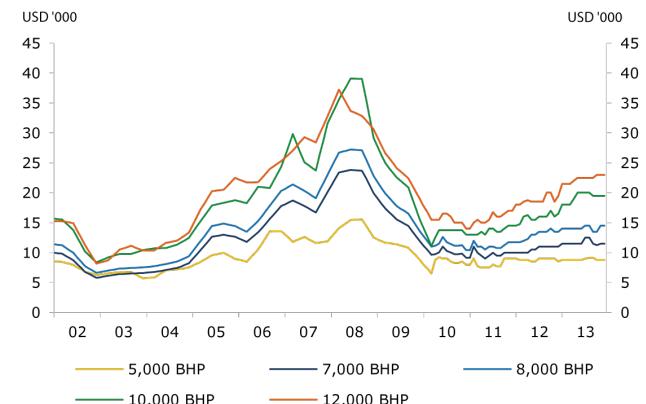
USD Rates	YTD Ave 2012	YTD Ave 2013	Nov 2013	Dec 2013
PSV 500-749 m2	11,411	13,740	14,100	13,900
PSV 750-899 m2	23,888	29,375	29,750	29,700
PSV 900+ m2	34,314	38,516	39,000	39,000



Fonte: RS Platou

SE Asia AHTS Average Term Fixture Rates

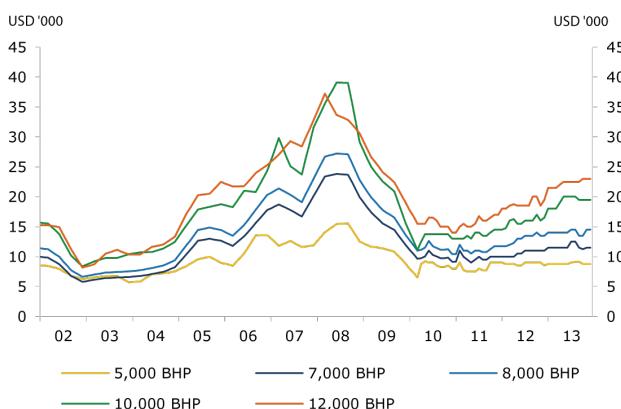
USD Rates	YTD Ave 2012	YTD Ave 2013	Nov 2013	Dec 2013
AHTS 5,000 BHP	8,813	8,813	8,750	8,750
AHTS 7,000 BHP	10,583	11,646	11,500	11,500
AHTS 8,000 BHP	12,938	14,083	14,500	14,500
AHTS 10,000 BHP	15,833	19,250	19,500	19,500
AHTS 12,000 BHP	18,771	22,333	23,000	23,000



Fonte: RS Platou

West Africa AHTS Average Term Fixture Rates

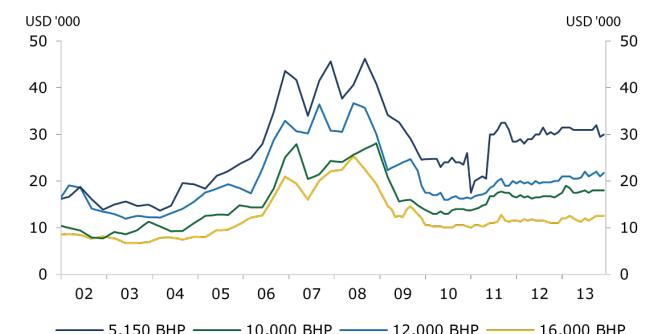
USD Rates	YTD Ave 2012	YTD Ave 2013	Nov 2013	Dec 2013
AHTS 5,150 BHP	11,375	12,021	12,500	12,500
AHTS 10,000 BHP	16,646	17,938	18,000	11,500
AHTS 12,000 BHP	19,729	21,167	21,000	21,750
AHTS 16,000 BHP	29,667	31,000	29,500	30,000



Fonte: RS Platou

West Africa PSV Average Term Fixture Rates

USD Rates	YTD Ave 2012	YTD Ave 2013	Nov 2013	Dec 2013
PSV 500-750 m2	25,125	23,167	23,000	25,000
PSV 900+ m2	-	32,167	32,000	33,000



Fonte: RS Platou

I livelli di prezzo raggiunti dal petrolio, unitamente ad una progressiva erosione delle riserve più facilmente accessibili, giustificano investimenti anche molto onerosi nella ricerca e nello sfruttamento di giacimenti sempre più distanti dalla costa, nel range di profondità definito “deep water” o “ultra deep water”, previsti in forte crescita nei prossimi anni.

In forte espansione risulta essere l'area del Brasile che presenta un potenziale enorme ancora per moltissimi anni, tenuto anche conto della durata ultradecennale dei singoli giacimenti.

Per quanto attiene il Golfo del Messico, la riforma energetica approvata a fine anno, che ha posto fine al monopolio petrolifero durato ben 75 anni, consentirà a compagnie private nazionali e straniere di portare avanti ingenti programmi esplorativi. Al riguardo è previsto un significativo aumento di piattaforme petrolifere nel prossimo biennio.

Di seguito l'andamento dei prezzi del petrolio negli ultimi cinque anni con gli scostamenti rispetto alle quotazioni del giorno precedente.

I due tipi di petrolio più diffusi sono il WTI ed il Brent.

Il primo viene estratto negli USA, in particolare nel Texas (da cui il nome, West Texas Intermediate), il secondo soprattutto nel Mare del Nord.

WTI Petrolio greggio

\$ 105.97 ▼ -0.39 -0.37%

2014.06.18 end.of.day



1m

1q

1y

5y

Brent Petrolio Greggio

\$ 114.26 ▲ 0.81 -0.71%

2014.06.18 end.of.day



1m

1q

1y

5y

Nei primi due mesi del 2014 i noli medi spot per le AHTS > 18.000 BHP si sono attestati a £ 45.522 con noli medi spot degli ultimi sei mesi superiori a quelli del precedente semestre. Nello stesso periodo i noli medi spot per le large PSV (> 800 m²) si sono attestati a £ 16.485. L'outlook per il corrente anno è positivo per tutto il comparto delle OSV.

Al 1° marzo del corrente anno la flotta complessiva (AHTS e PSV) ammonta a n. 5.112 unità oltre n. 645 in costruzione pari al 18,28% della flotta in esercizio. E' prevista un'espansione per il 2014 ed il 2015 rispettivamente per le AHTS del 3,4% e dell'1,3% e per le PSV dell'8,1% e del 7,7%. Buone le prospettive per la domanda di tonnellaggio soprattutto per le large AHTS e nel medio termine per le large PSV.

	End - 13	Mar - 13	+ / - this year
Spot Charter Rtes (£ /day)			
AHTS 13-18k Bhp	£ 32,272	£ 23,478	-27.3%
PSV > 800 sq.m.	£ 10,487	£ 20,409	94.6%
1 Yr TC Rates (\$ / day)			
AHTS Large (200t BP)	\$ 35,000	\$ 35,500	1.4%
PSV Large (4,000 dwt)	\$ 29,500	\$ 29,500	1.7%

Fonte: Dry Ships Inc. - Platou - Burke & Novi - Ship2Shore - BRS - Genoa Sea Tankers – VSL Venice Shipping & Logistics - Banchero & Costa – Clarkson Research Services

maritime
economy