



MEDIOCREDITO ITALIANO



[shipping update]

maritime
economy

2019

	Quadro di sintesi	3
	Carichi Secchi	9
	Carichi Liquidi	14
	Chemical Tankers	19
	Offshore	21
	Ro-Ro	23
	Container	24

“Shipping Update”

è una pubblicazione online realizzata dal Desk Shipping di Mediocredito Italiano per l'Osservatorio scientifico di SRM sull'Economia dei Trasporti Marittimi e la Logistica.

È disponibile su
www.srm-maritimeconomy.com

Elaborazioni ed analisi: Teresa PUGLIESE

Progetto grafico: Marina RIPOLI

Editing: Raffaella QUAGLIETTA

I grafici e le tabelle riportati
nel testo sono basati su diverse fonti:
Banchero Costa - BRS Group -
Informatore Navale - CNBC

Il presente Rapporto è stato elaborato con le informazioni disponibili alla data del 12 aprile 2019, elaborando fonti e ritenute attendibili, ma senza nessuna garanzia sulla relativa accuratezza o correttezza delle stesse. Le opinioni e le stime in questa ricerca possono essere soggette a modifiche senza preavviso e comunque non rappresentano alcuna garanzia da parte della scrivente.

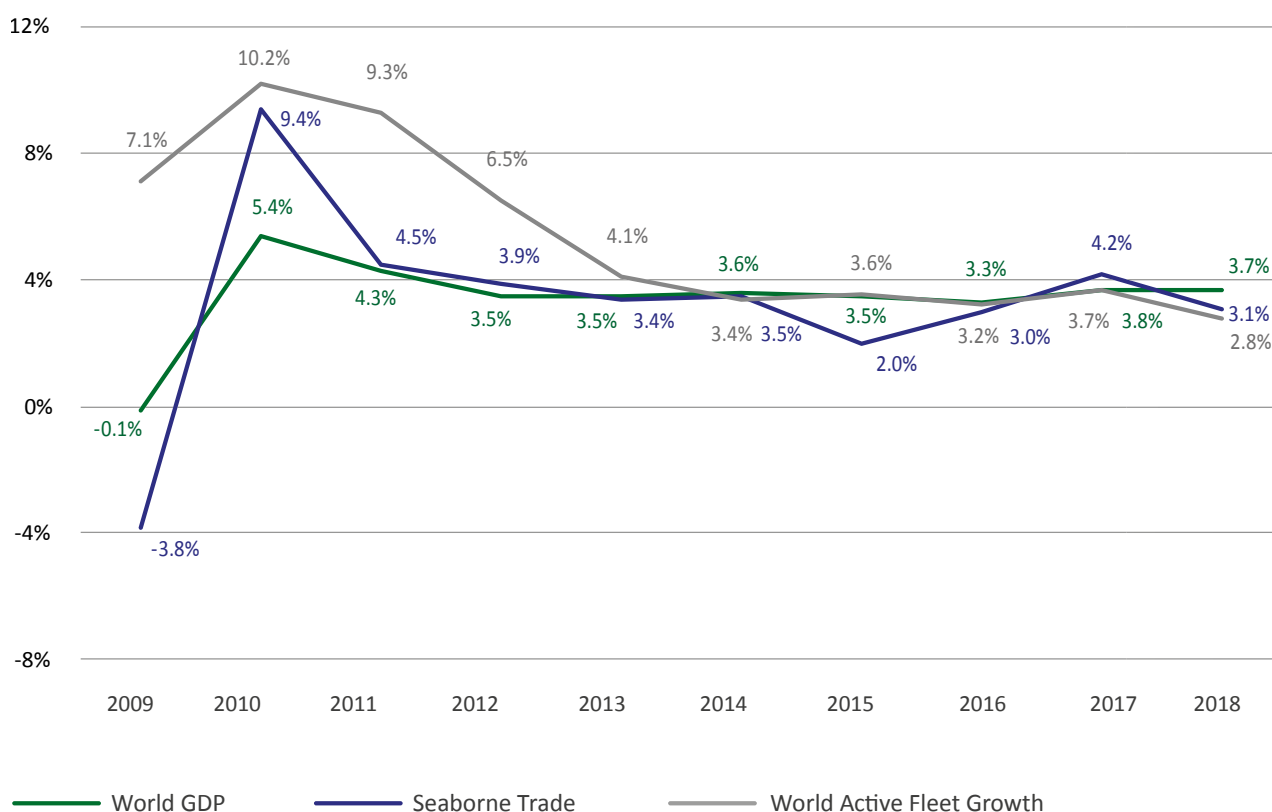
È vietata la riproduzione anche parziale, con qualunque mezzo effettuata, comprese le fotocopie, anche ad uso interno o didattico, se non autorizzate

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

L'economia mondiale: uno sguardo ai principali numeri del 2018

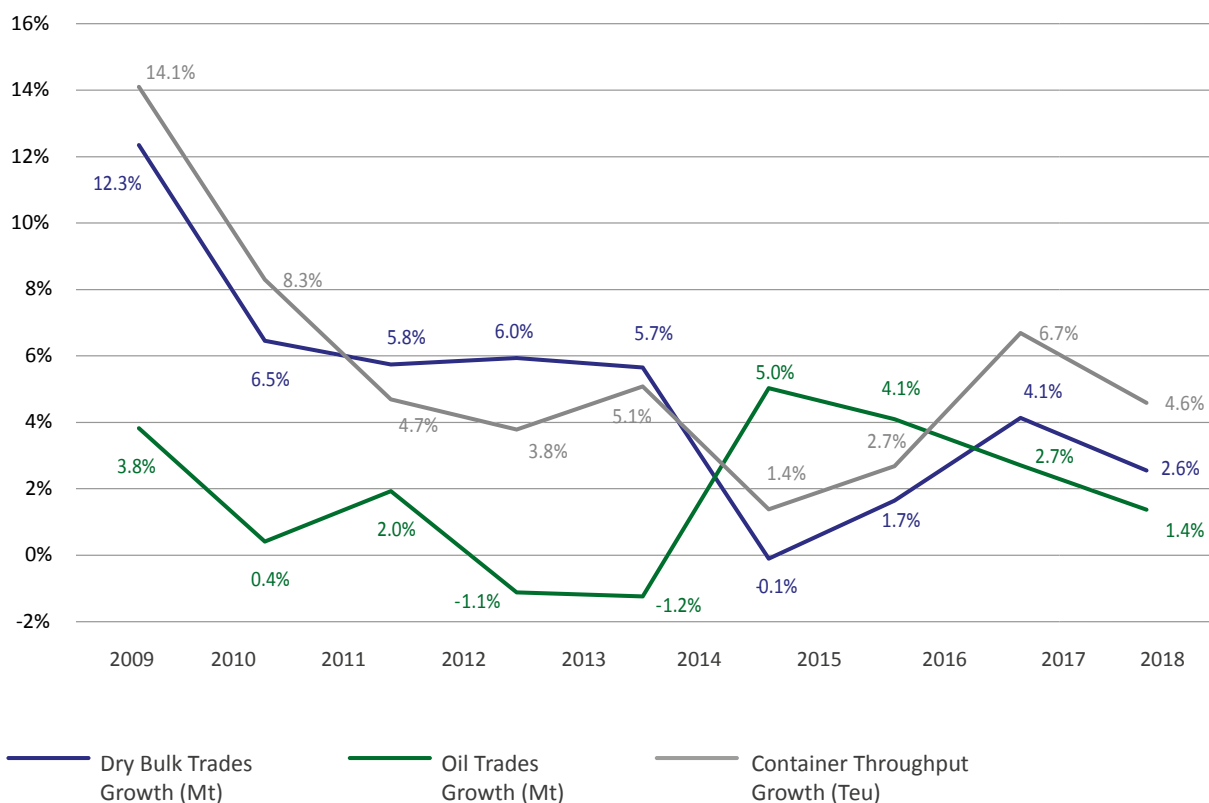
Nel 2018 l'economia globale ha fatto registrare un tasso di crescita del 3,7% così come per i traffici marittimi mondiali si è rilevato un incremento del 3,1%; la flotta mondiale è cresciuta del 2,8%.

Global trade and world GDP & active fleet growth



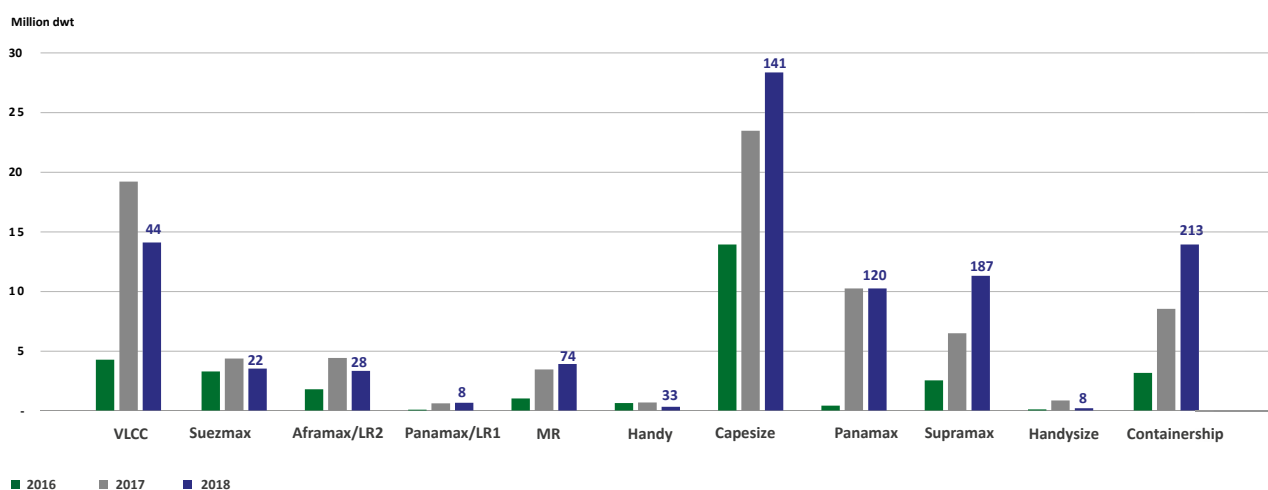
L'aumento dei traffici di carichi secchi è stato pari al 2,6%; invece, il comparto del petrolio ha fatto registrare un 1,4%; i traffici containerizzati si sono incrementati del 4,6%.

Maritime trade growth



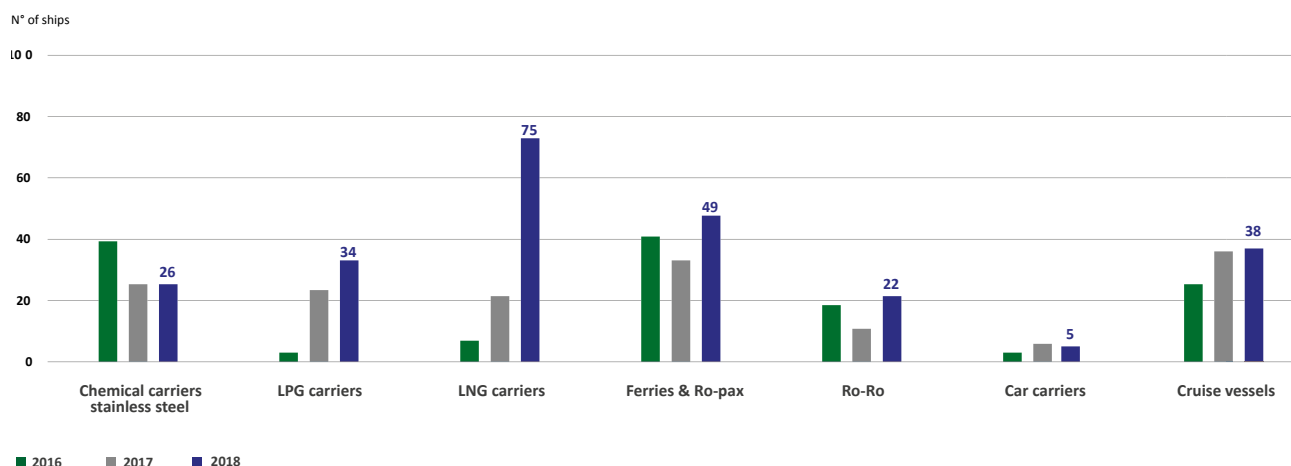
I nuovi ordini per i tre principali comparti dello shipping (bulk, tanker e container) sono cresciuti del 15% rispetto al 2017 (83,1 milioni di dwt.), raggiungendo 95,5 milioni di dwt.

New orders for standard vessels per year



Il segmento delle “specialised vessel” ha fatto registrare andamenti differenti per tipologia di nave.

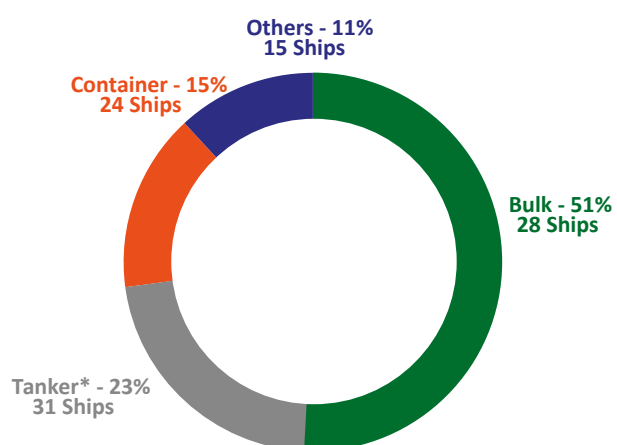
New orders for specialised vessels per year



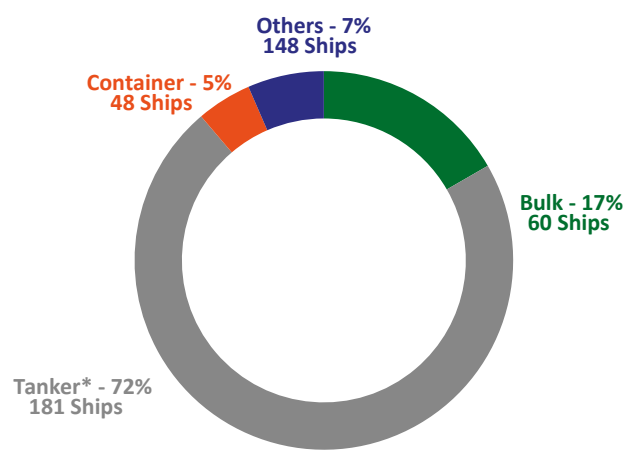
Nel 2017 sono stati cancellati ordini per circa 5,9 milioni di dwt, di cui il 51% per navi bulk ed il 23% per tanker.

Nelle demolizioni si registra ancora una volta un decremento, che rispecchia il miglioramento del mercato, rispetto ai dati 2017 (31,7 mln dwt) con rottamazioni per 21,6 milioni di dwt. Infatti il fenomeno risulta accentuato per il bulk ed i container in cui si è passati rispettivamente da 14,3 milioni di dwt a 4,6 milioni di dwt e da 5,6 milioni di dwt a 1,3 milioni di dwt. Invece nel tanker si evidenzia un incremento da 9 milioni di dwt a 19,7 milioni di dwt.

Cancellations in 2018



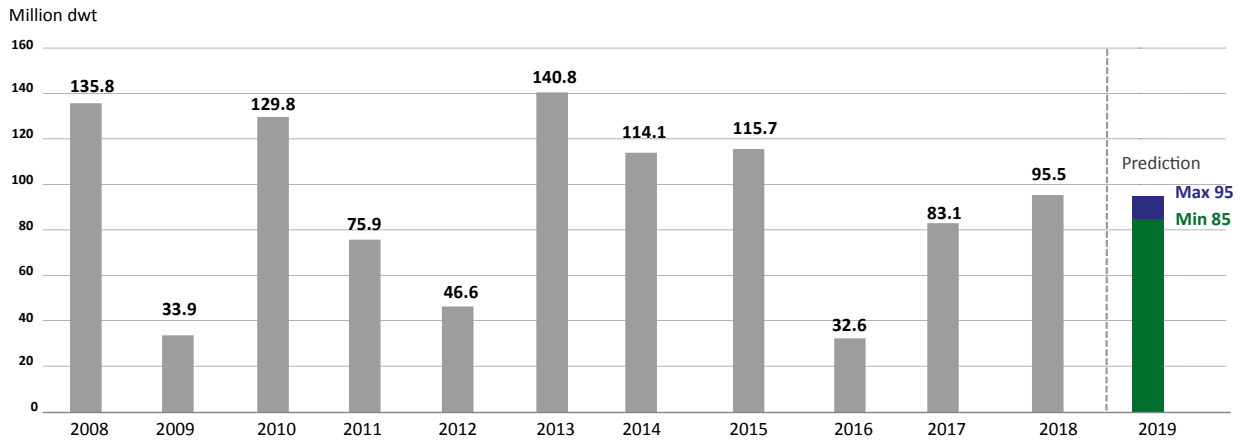
Demolitions in 2018



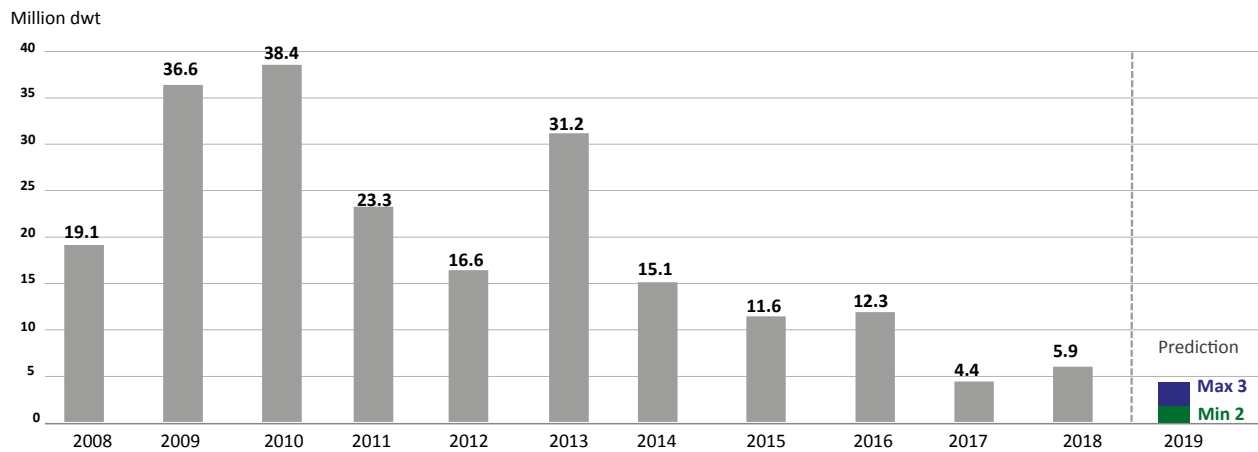
*Incl. Chemical Tankers

Le consegne sono diminuite da 96,1 milioni di dwt del 2017 a 78,7 milioni di dwt del 2018. Queste le prospettive per il 2019 in termini di nuovi ordini, cancellazioni, scrap e consegne:

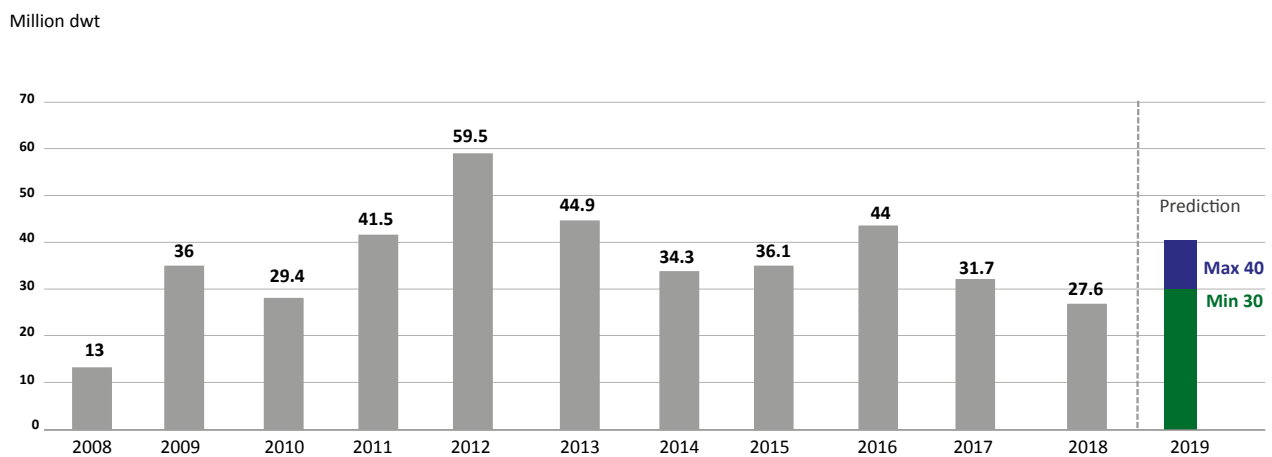
New orders



Cancellations

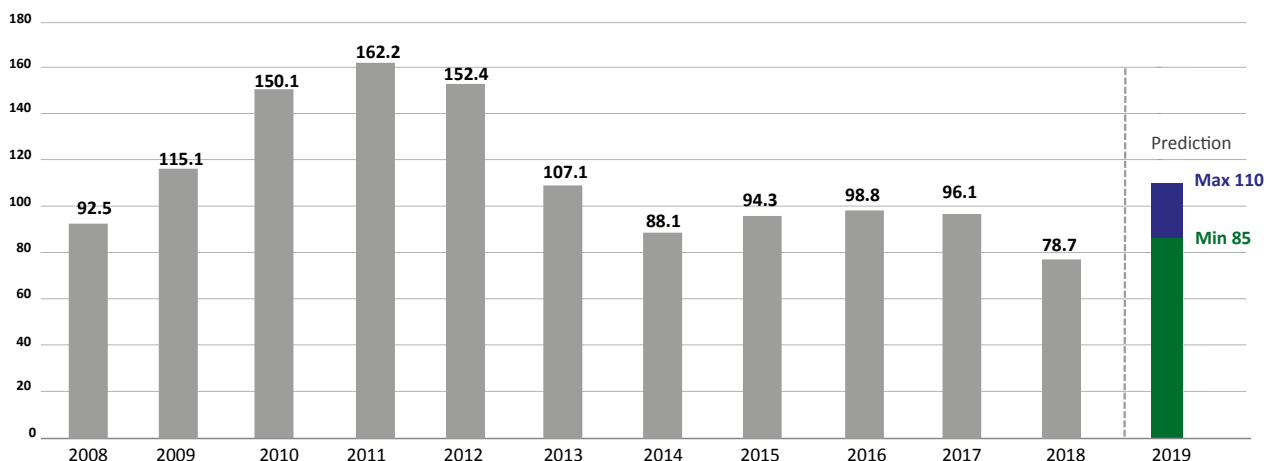


Demolitions



Deliveries

Million dwt



Nel 2018 si è registrato un incremento del prezzo delle newbuilding di circa il 10% in conseguenza della ripresa del mercato dei noli e degli ordini.

Con l'imminente scadenza di IMO 2020, gli armatori di tutto il mondo si trovano di fronte a una scelta difficile. I tempi per sperare che l'applicazione delle normative sulle emissioni sia ritardata sono passati e gli armatori sono ora costretti a decidere in che modo si conformeranno.

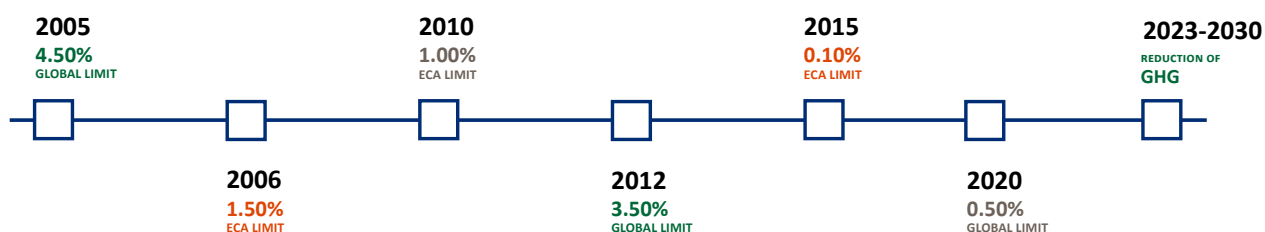
Infatti, il 26 ottobre 2018, il comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'International Maritime Organization (IMO) ha approvato un emendamento, complementare alla convenzione Marpol per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, volto a rendere più rigorosa l'applicazione delle norme per la riduzione del tenore di zolfo nei combustibili utilizzati dalle navi che entreranno in vigore il 1° gennaio 2020. Da quella data il limite massimo consentito del tenore di zolfo nei combustibili sarà dello 0,50% rispetto all'attuale 3,50% (ad eccezione delle quattro aree ECA – Mar Baltico, Mare del Nord/Canale della Manica, Nord America/Hawaii e Porto Rico/Isole Vergini USA – dove non può superare lo 0,10%).

Fino al 1° gennaio 2020, solo le navi in acque relative alle aree di controllo delle emissioni (ECA) sono sottoposte ai limiti di zolfo inferiori e quelle in acque portuali (compresi i rimorchiatori), ma dopo tale data bisognerà operare utilizzando carburanti conformi alle emissioni ovvero garantire che le emissioni vengano pulite usando uno scarico gorgogliatore di gas.

Di fatto per soddisfare quanto prescritto dalla normativa entro il termine del 2020 le opzioni a disposizione degli armatori sono le seguenti:

- utilizzo del gasolio marino (MGO) o di prodotti distillati ovvero di combustibile a basso contenuto di zolfo o miscele (blends) di combustibile compatibili con il limite dello 0.50% di contenuto di zolfo.
- ammodernamento delle navi in esercizio al fine di consentire l'utilizzo di combustibili alternativi quali il Gas Naturale Liquefatto (GNL) o altre tipologie di combustibili privi di zolfo;
- installazione di sistemi di lavaggio dei gas di scarico (scrubbers) che consentano di operare con combustibile ad alto contenuto di zolfo (HSFO).

Evolution of fuel oil sulphur cap regulations

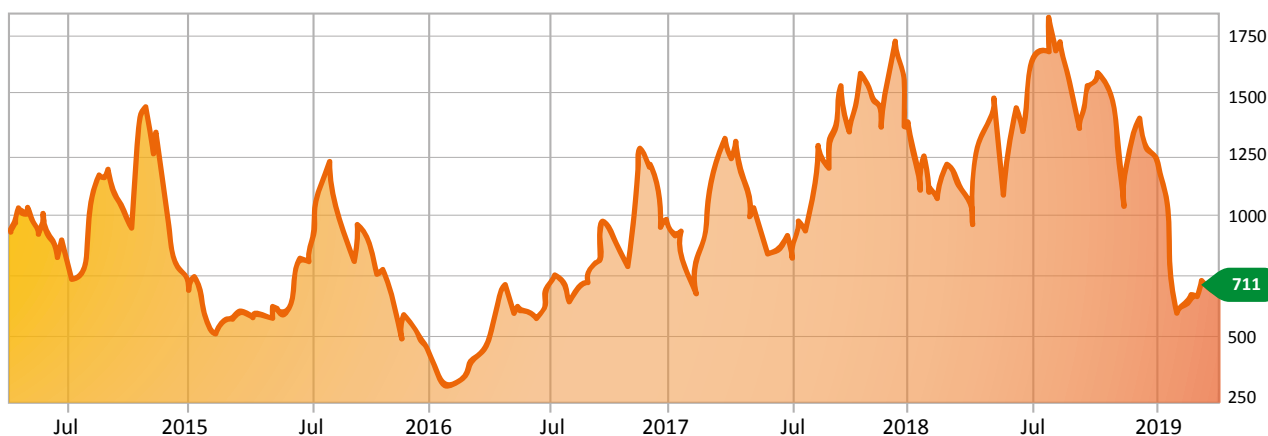




Carichi Secchi

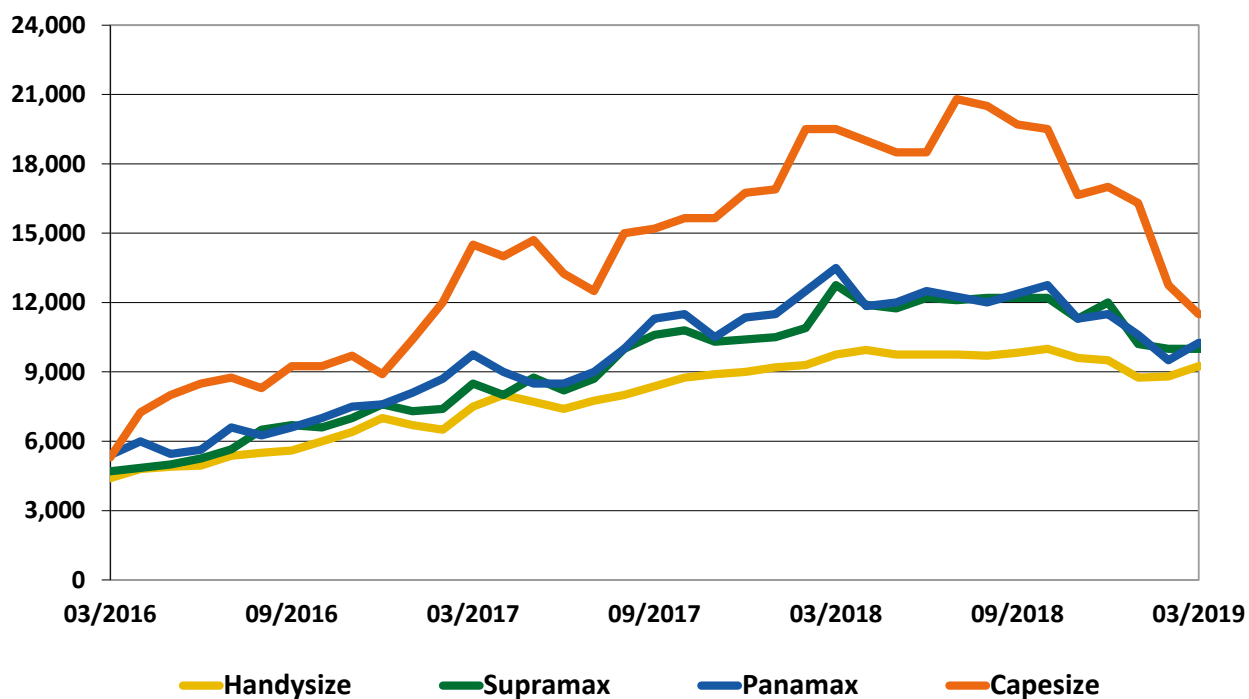
Nel 2018 il Baltic Dry Index ha fatto registrare un andamento positivo sebbene altalenante, registrando il picco di 1.773 ai primi di agosto; in discesa da metà dicembre fino a febbraio del corrente anno con una successiva inversione di tendenza.

Baltic Dry Index BDI - The Weighted Composite Index of BCI/BPI/BSI (last 5 years)



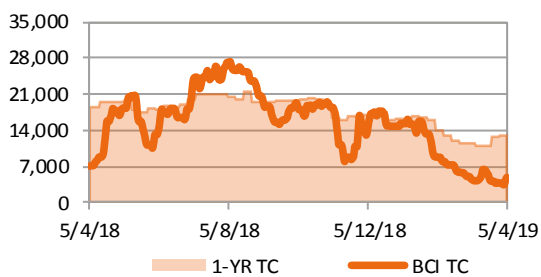
Dry Bulk - 1 Year Timecharter Rates (last 36 months)

(estimated monthly averages, in USD/day)

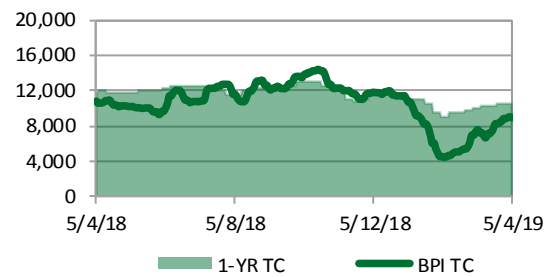


Dopo il picco negativo registrato a febbraio 2016, i noli dei vari segmenti hanno mostrato segnali di ripresa; in calo da metà dicembre 2018 fino a febbraio del corrente anno, con un'inversione di tendenza successiva.

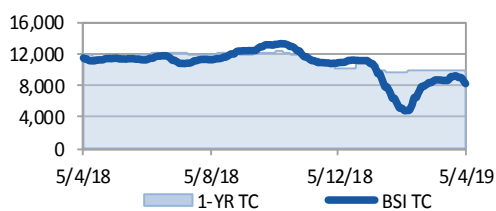
BCI TC and Capesize 1-YR Period (usd/day)



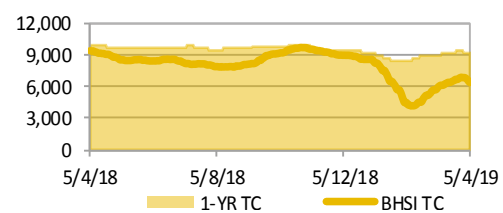
BPI TC and Capesize 1-YR Period (usd/day)



BSI TC and Surpemax 1-YR Period (usd/day)



BHSI TC and Handysize 1-YR Period (usd/day)

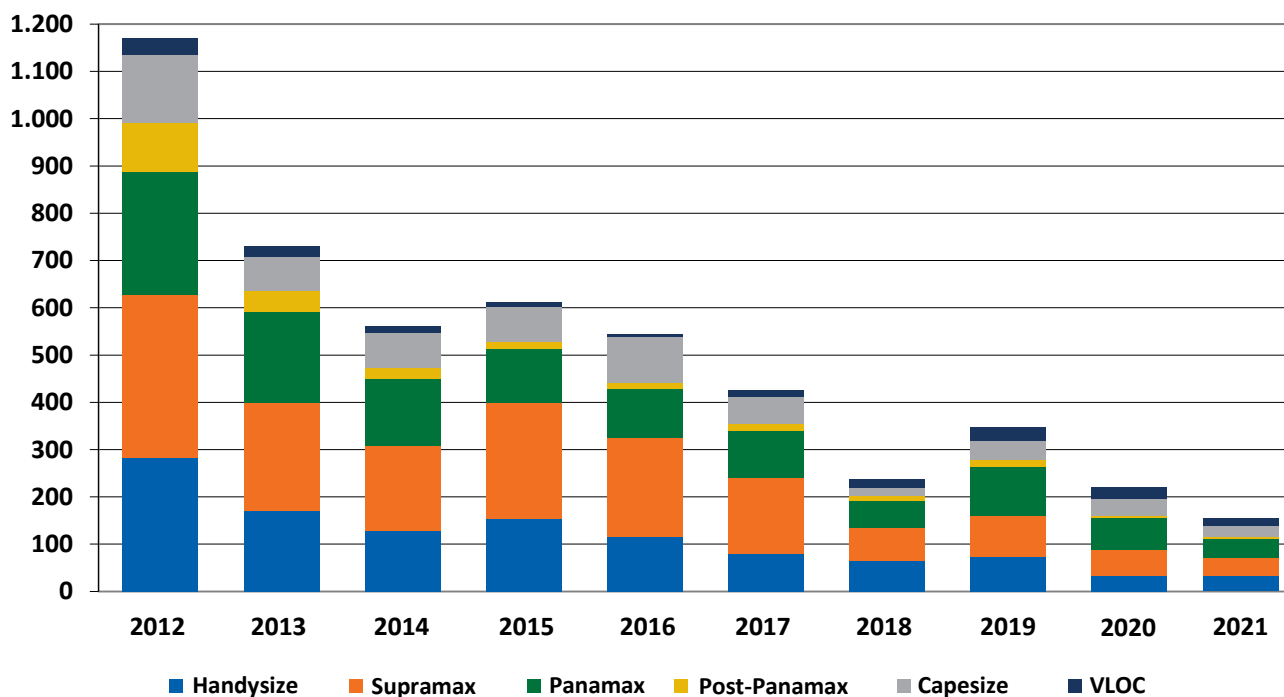


Circa i due terzi dei volumi trasportati è costituito dai minerali di ferro e dal carbone mentre il restante è relativo ai prodotti in acciaio, rottami, bauxite, grano, soia ed altri prodotti agricoli. La Cina rappresenta il principale paese importatore dei minerali di ferro con il 70% del totale mondiale e produttore di acciaio grezzo con il 52% dei volumi complessivi ed il 16% delle esportazioni mondiali.

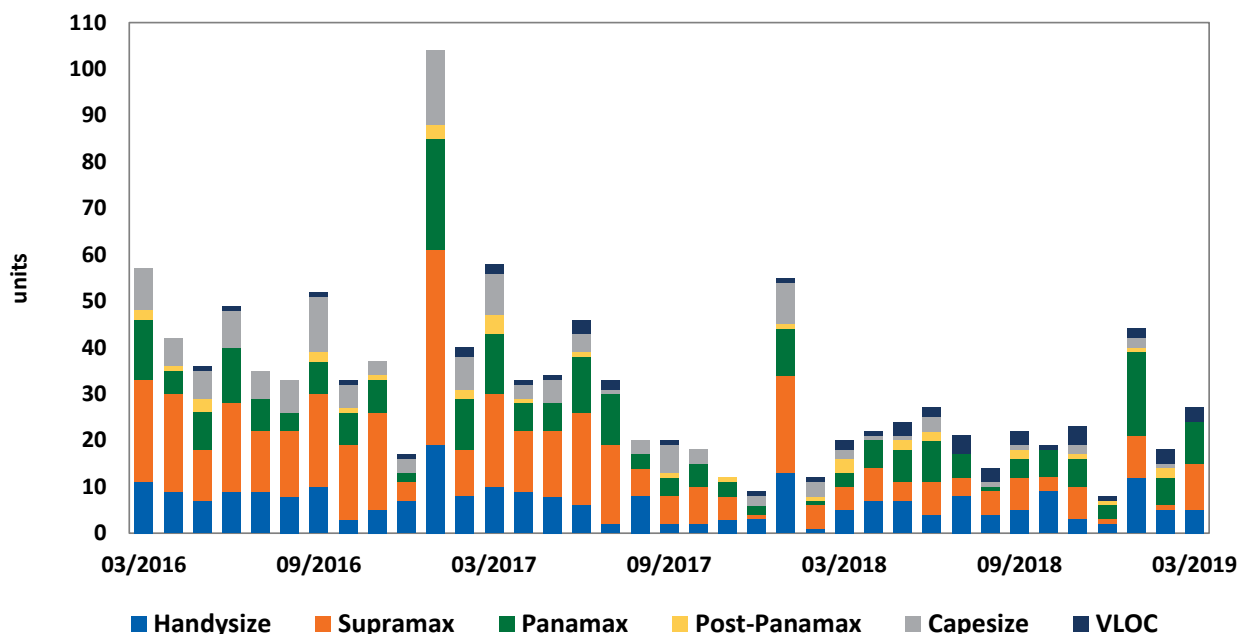
Nel 2018 la produzione di acciaio cinese ha fatto registrare un aumento del 9,8% rispetto al 2017, dovuta anche all'aumento del prezzo finale e alla ripresa del settore delle costruzioni.

Nel 2018 sono state rottamate 41 navi per un totale di 46 milioni di dwt rispetto alle 191 del 2017 per cpl 13,6 milioni di dwt. I nuovi ordini sono stati pari a 216 navi (23,8 milioni di dwt) contro le 175 navi (24,2 milioni di dwt) del 2017. Sono state consegnate 267 navi per un totale di 27,3 milioni di dwt (426 nuove navi per 37,1 milioni di dwt nel 2017).

Dry Bulk Deliveries+ Orderbook in No. of Units - Annual
(April 2019; only units over 20,000 dwt; in units; after assuming slippage)



Dry Bulk Deliveries in No. of Units - Monthly
(April 2019; only units over 20,000 dwt; in units)

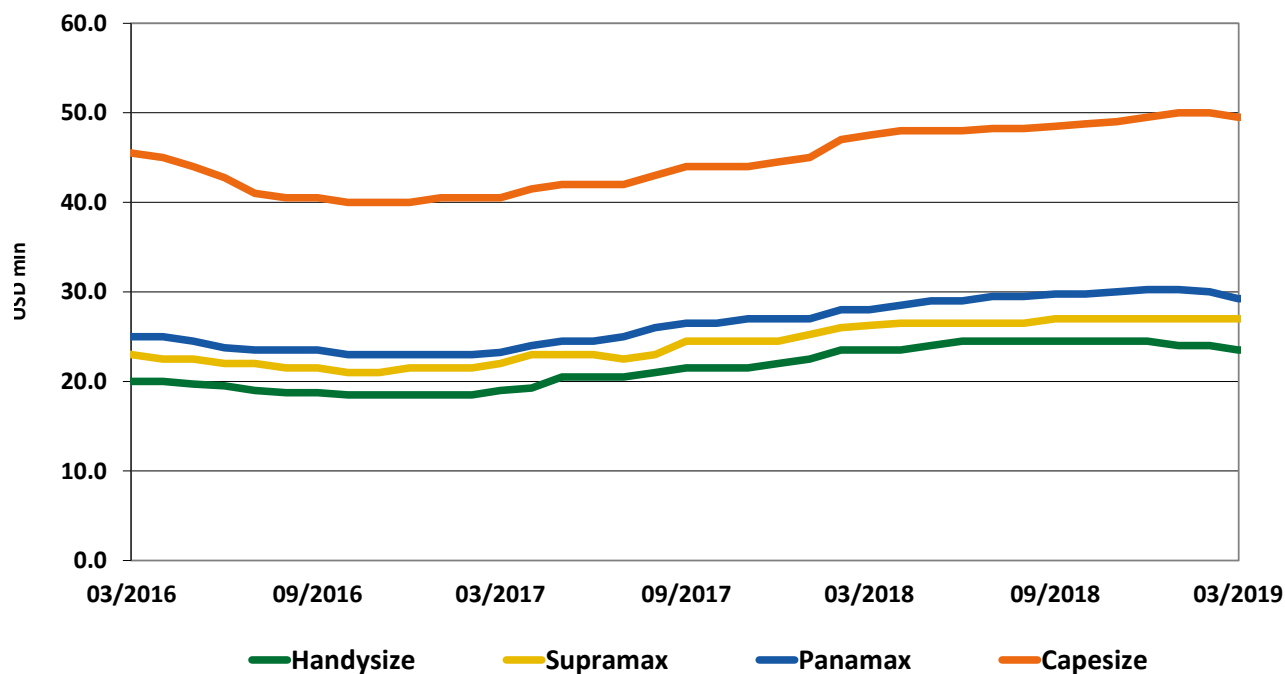


A marzo del corrente anno si registrano in consegna 89 unità per un totale di 8,5 milioni di dwt (contro 87 per 8,2 milioni di dwt a marzo del 2018), ordini per 36 navi per 3,3 milioni di dwt (a marzo del 2017 74 navi per cpl 9,4 milioni di dwt); per l'attività di rottamazione, con 14 navi per 2,3 milioni di dwt (19 navi per 1,9 milioni di dwt a marzo del 2017), si rileva un decremento in numero di unità rispetto ai dati dello stesso periodo dell'anno precedente.

I prezzi delle newbuilding registrano un incremento rispetto a febbraio del 2018, così come per le second hand.

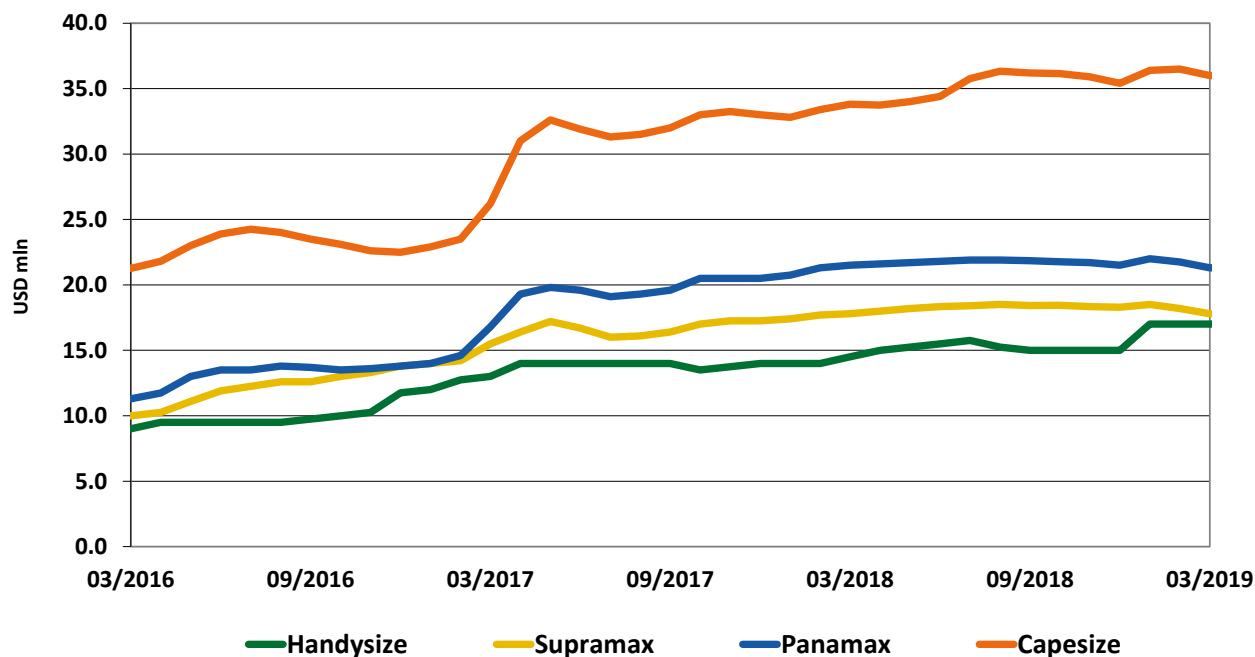
Dry Bulk - Newbuilding Prices (last 36 months)

(April 2019; indicative average; monthly data; in USD mln)



Dry Bulk 5 Year Old Secondhand Prices (last 36 months)

(April 2019; indicative average; monthly data; in USD mln)



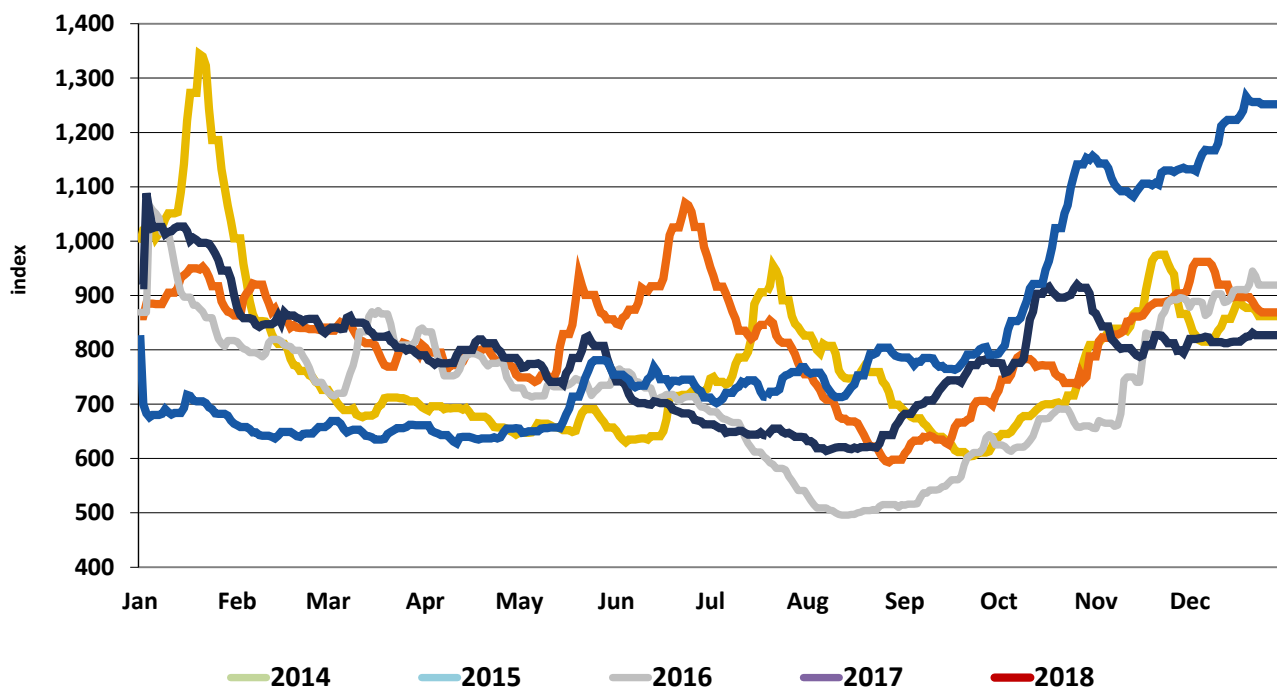


Carichi liquidi

Anche il 2018 non è stato un anno positivo per il comparto del crude tanker, con i noli che hanno mantenuto un andamento simile a quello fatto registrare nel biennio precedente: noli bassi per i primi nove mesi ed un forte recupero nell'ultimo trimestre. Inversione di tendenza nel corrente anno.

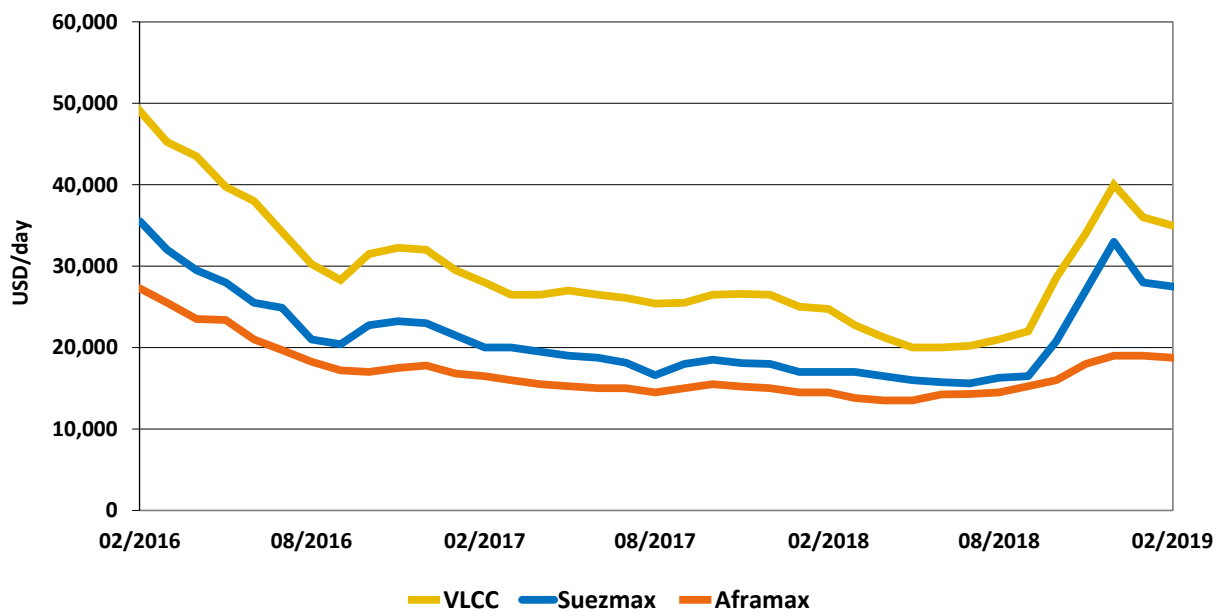
Baltic Exchange Dirty Tanker Index (BDTI) - Seasonality

(source: the baltic exchange; daily data; index)

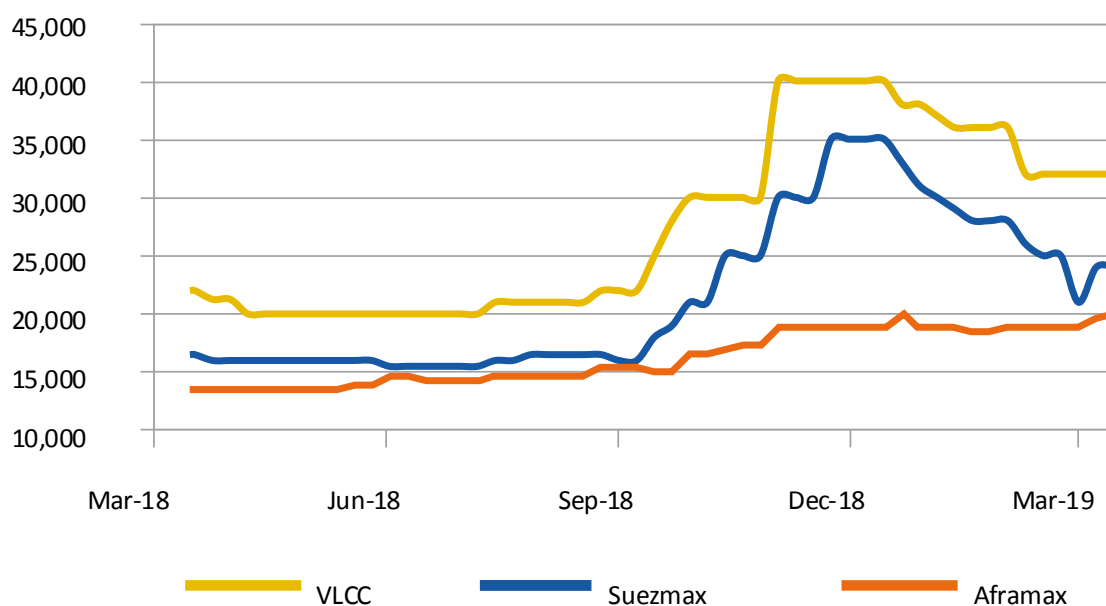


Crude Tanker 1 Year Timecharter Rates - last 10 years

(March 2019; basis modern standard unit; estimated monthly avg.; in USD/day)

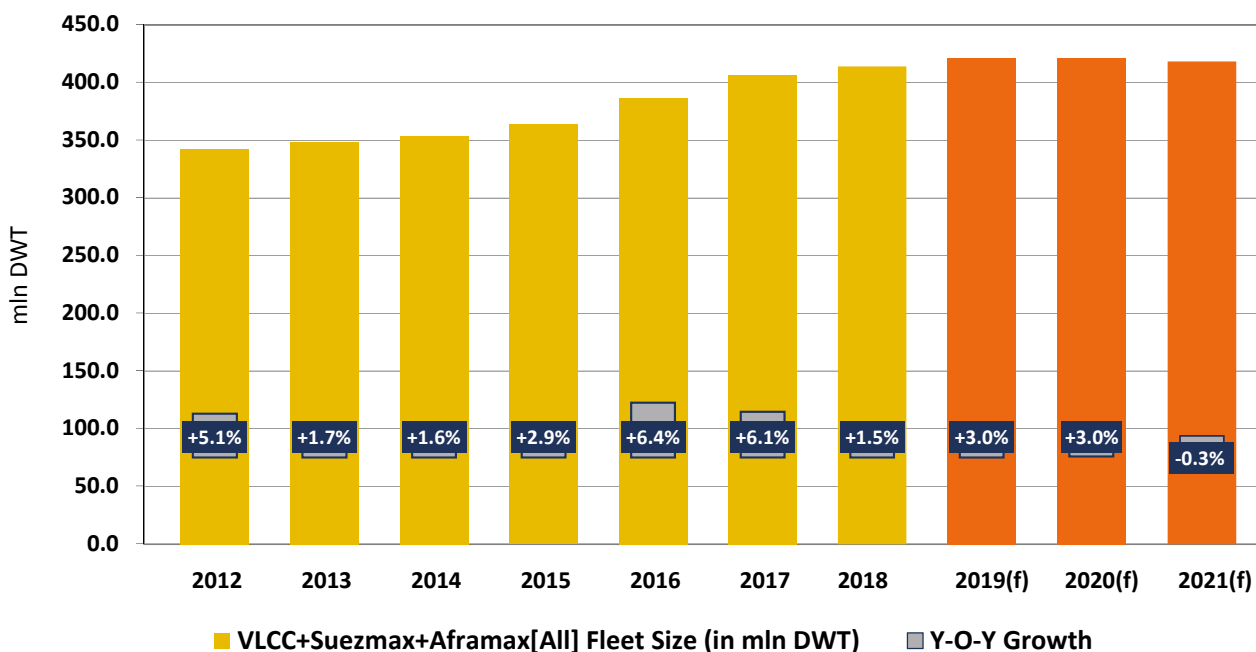


1 YR TC Period (usd/day)



Projected VLCC + Suezmax + Aframax [All] Fleet Growth

(all coated and uncoated tankers over 78,000 dwt; in mln dwt; assuming 30% slippage)

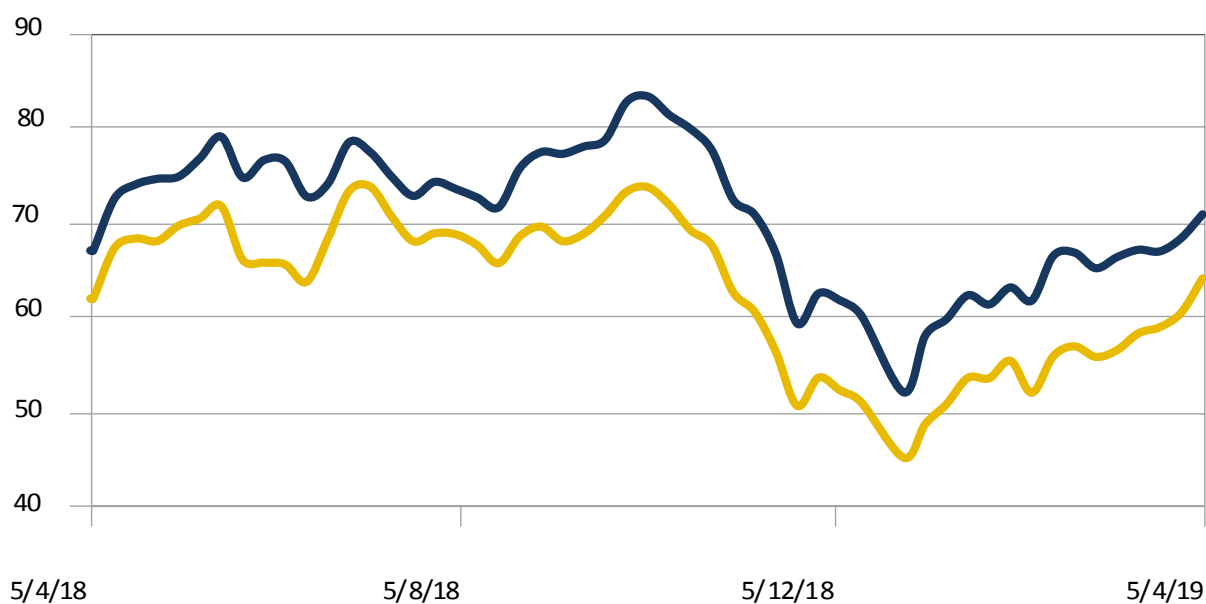


Sulla base dell'orderbook corrente e nell'ipotesi di un rallentamento del 30%, la flotta di crude tanker è prevista crescere nel 2019 del 3%.

La domanda mondiale di petrolio è stimata in aumento di 1,5 milioni di barile al giorno nel 2019 trainata da India e Cina.

Di seguito il grafico che illustra l'andamento del prezzo del greggio nell'ultimo anno.

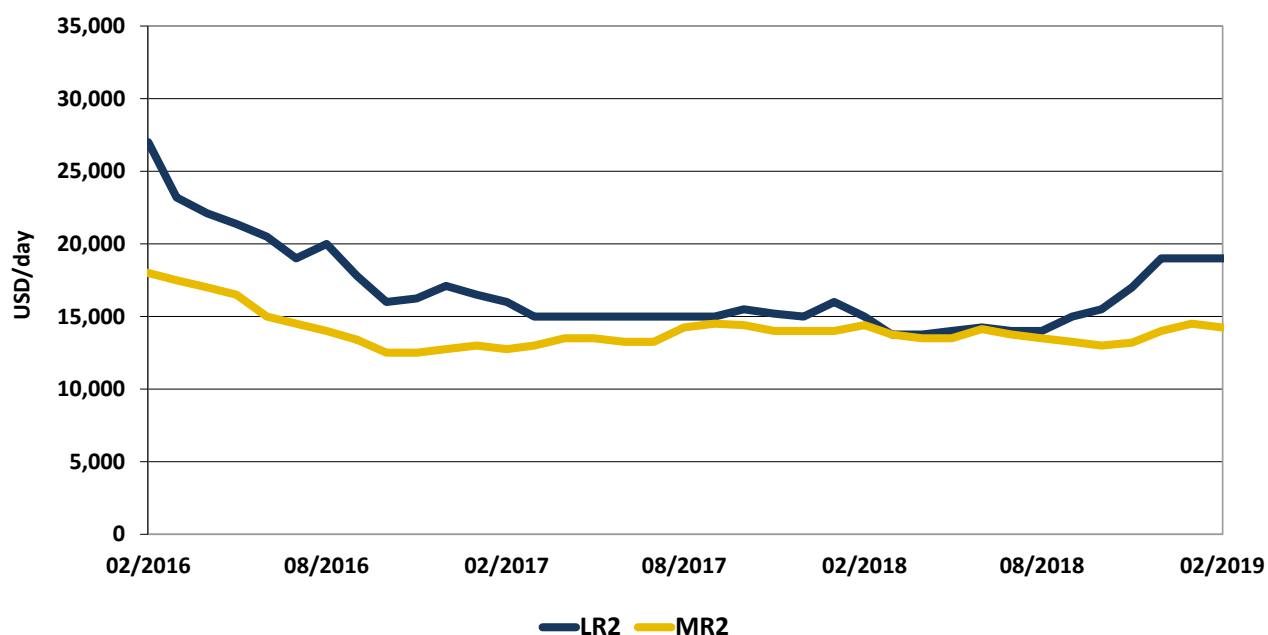
Brent and WTI Oil Prices (usd/bbl)



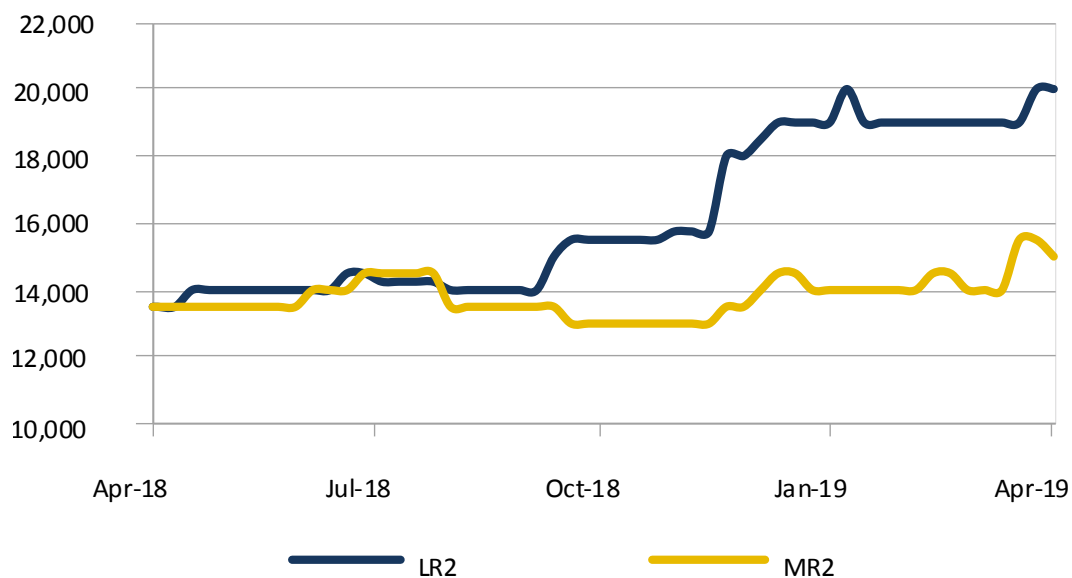
Il comparto delle product tanker ha registrato un basso livello dei noli per tutto il 2017 e per gran parte del 2018. L'elevato numero di navi in consegna in un mercato già caratterizzato da un eccesso di offerta ha contribuito a stabilizzare i noli su un basso livello, con un recupero a fine anno dovuto alla riduzione delle scorte e del prezzo del petrolio.

Product Tanker 1 Year Timecharter Rates - last 36 months

(March 2019; basis modern standard unit; estimated monthly avg.; in USD/day)

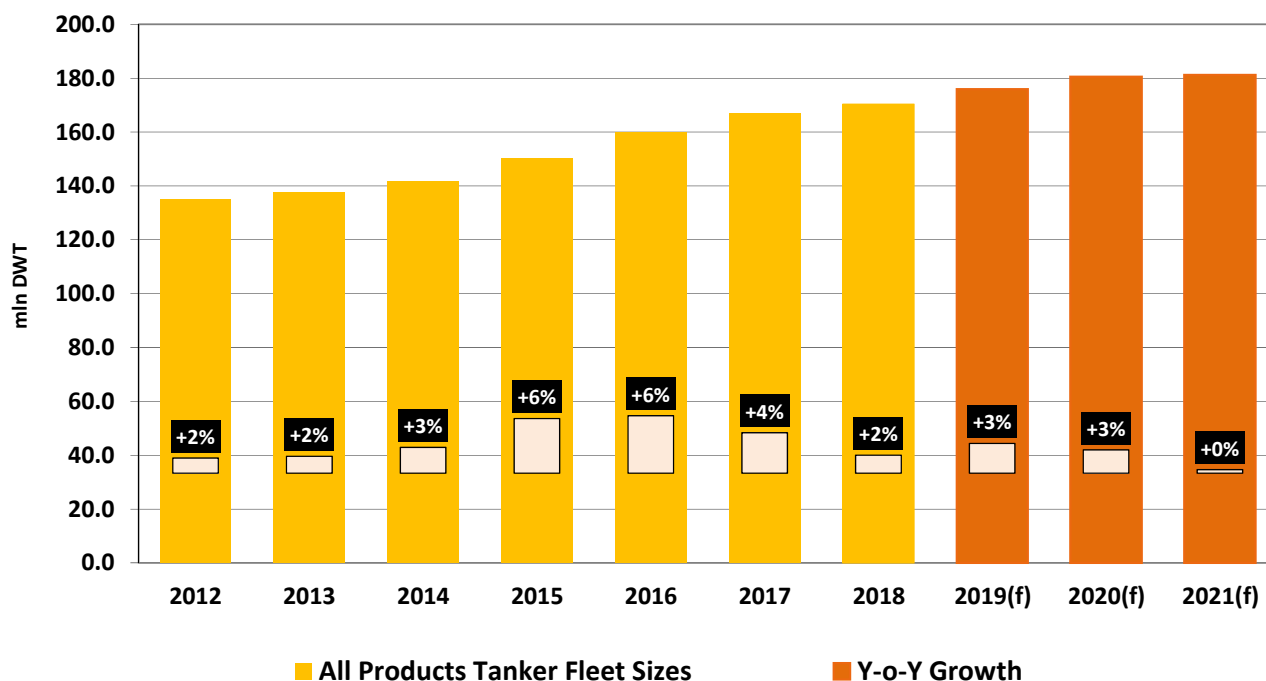


1 YR TC Period (usd/day)



Projected Total Product Tanker Fleet Growth

(January 2019; only coated product tankers of 30,000-119,999 dwt; in mln dwt; assuming 30% slippage)



Nel 2019 è previsto un aumento della capacità di raffinazione sino a raggiungere 2,6 milioni di barili al giorno e della domanda di prodotti petroliferi di 1,1 milioni di barili al giorno, stimolato anche dall'entra in vigore della nuova normativa sulla riduzione, dal 1^a gennaio 2020, del tenore di zolfo nei combustibili utilizzati dalle navi.



Chemical Tanker

I prodotti trasportati dalle chemical tanker si distinguono in quattro categorie: chimici organici, inorganici, olii vegetali/grassi animali ed altri (ad es. sedimenti).

I principali prodotti chimici organici, derivati degli idrocarburi, sono costituiti da metanolo, benzene, toluene e rappresentano il 50% dei complessivi prodotti trasportati.

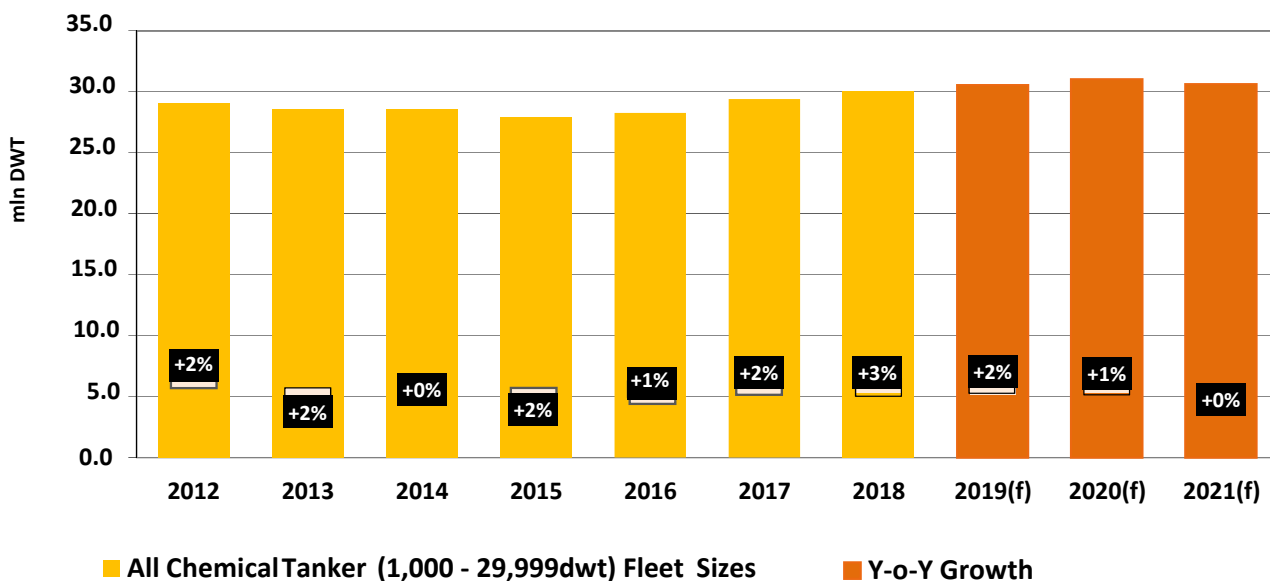
La Cina rappresenta il principale consumatore di prodotti chimici: 8,1 milioni di tonnellate di metanolo nel 2017 e 6,7 milioni di tonnellate nei primi undici mesi del 2018.

La flotta mondiale, a febbraio del corrente anno, è composta al netto delle rottamazioni da 2.735 navi (2.702 a maggio del 2018), con 121 navi consegnate (83 nel 2017).

L'attuale orderbook è rappresentato da 162 unità di 97 navi previste in consegna nel 2019.

Projected 1,000-29,999 Chemical Tanker Fleet Growth

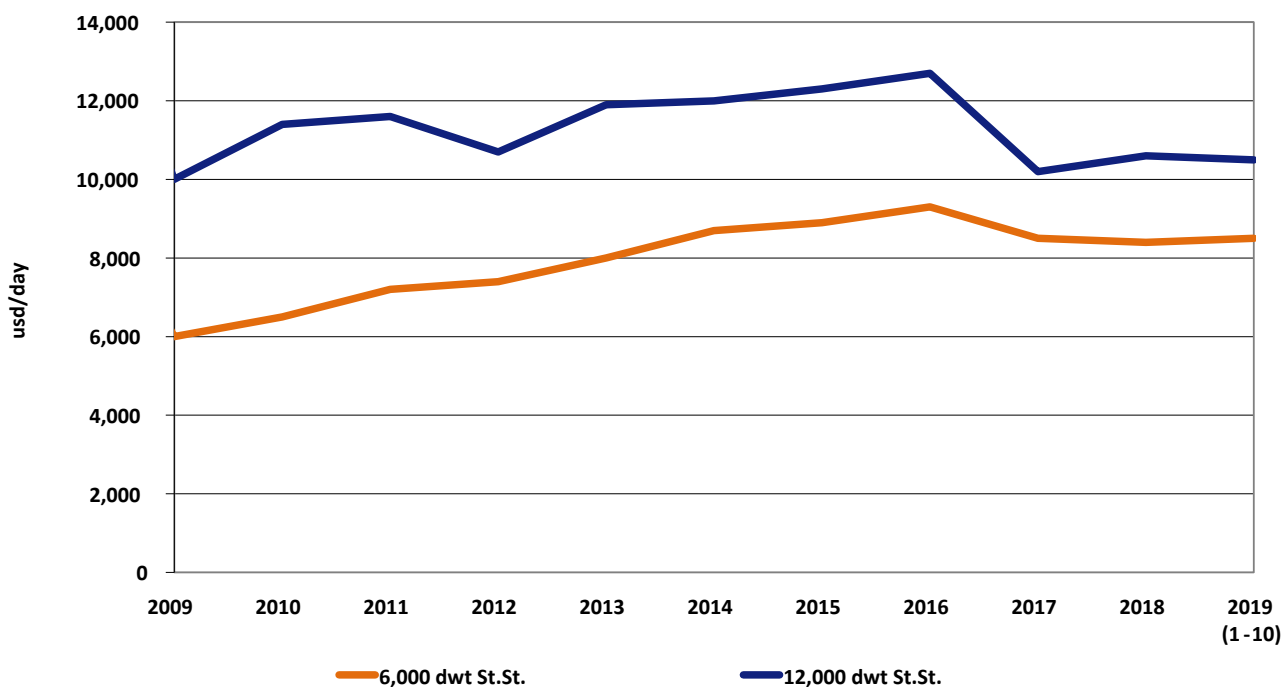
(February 2019; only IMO I, II and III units; in mln dwt; after slippage)

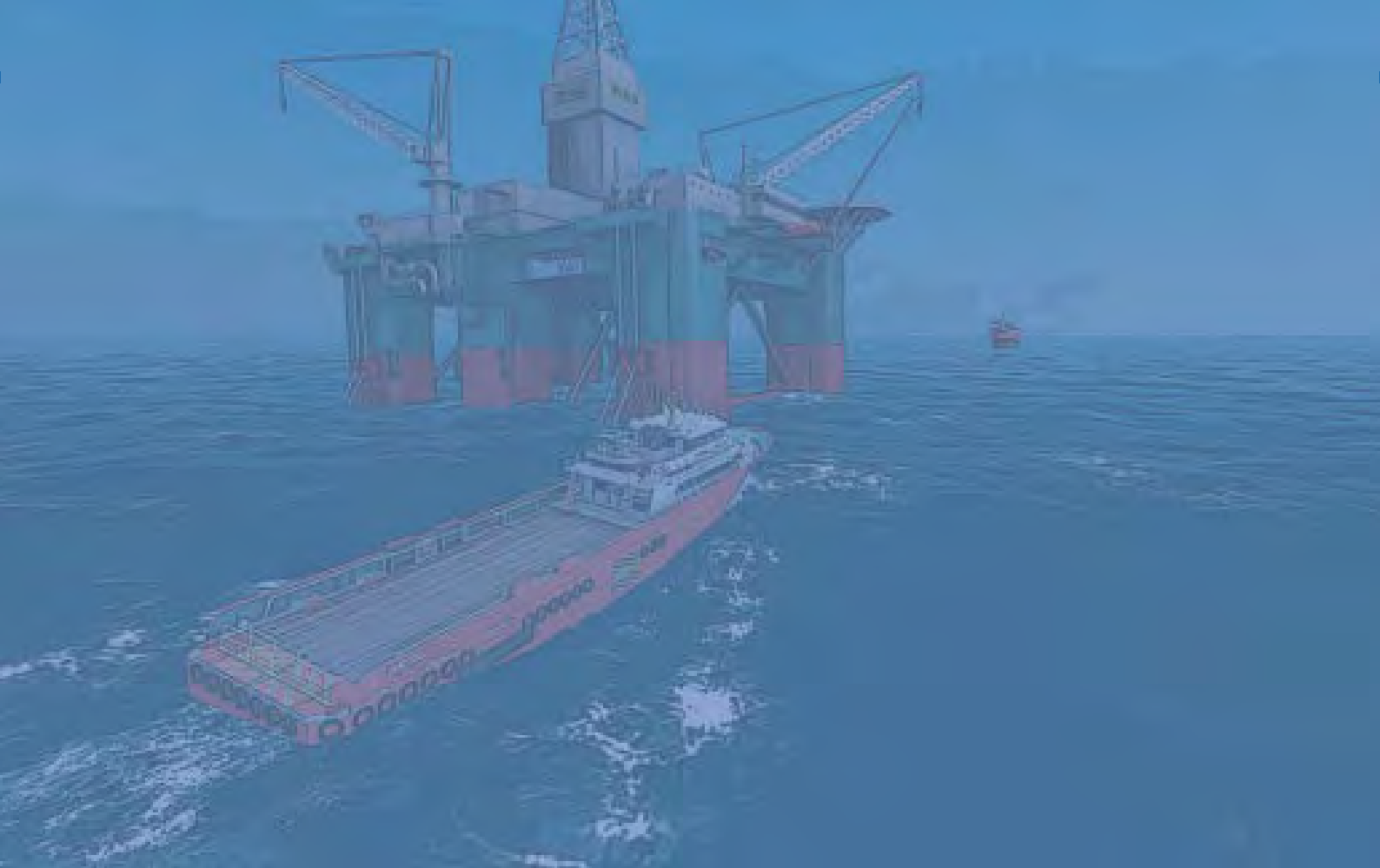


Nel 2017 si è verificata un'inversione di tendenza rispetto al trend positivo sin dal 2009 dei noli timecharter ad un anno; si registra, infatti, un calo del 20%; nel 2018 si è registrata una crescita del 4% per le medium size.

Stainless Steel Chemical Tanker 1 - Year Timecharter Rates

(basis modern 6k and 12k dwt IMO II , estimated annual averages, in USD/day)





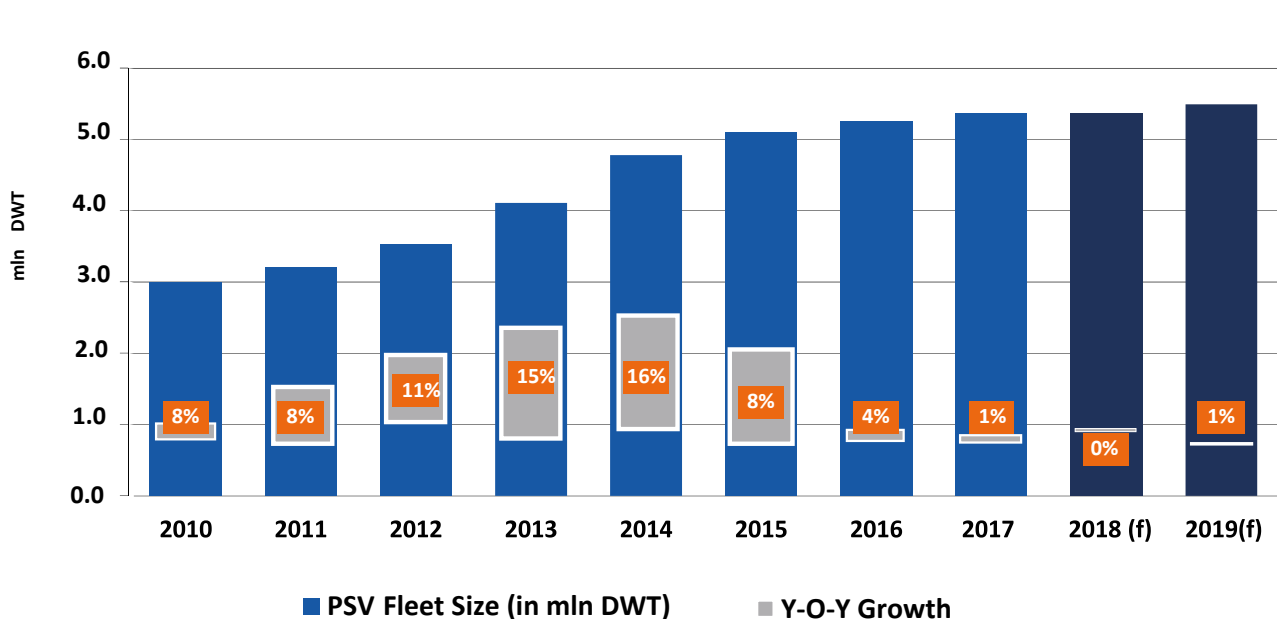
Offshore

Gli impianti offshore sono scesi da 400 (dicembre 2014) a 230 a novembre 2018, ma l'industria dell'offshore sta compiendo notevoli sforzi per ridurre i costi operativi in funzione di un basso prezzo del petrolio.

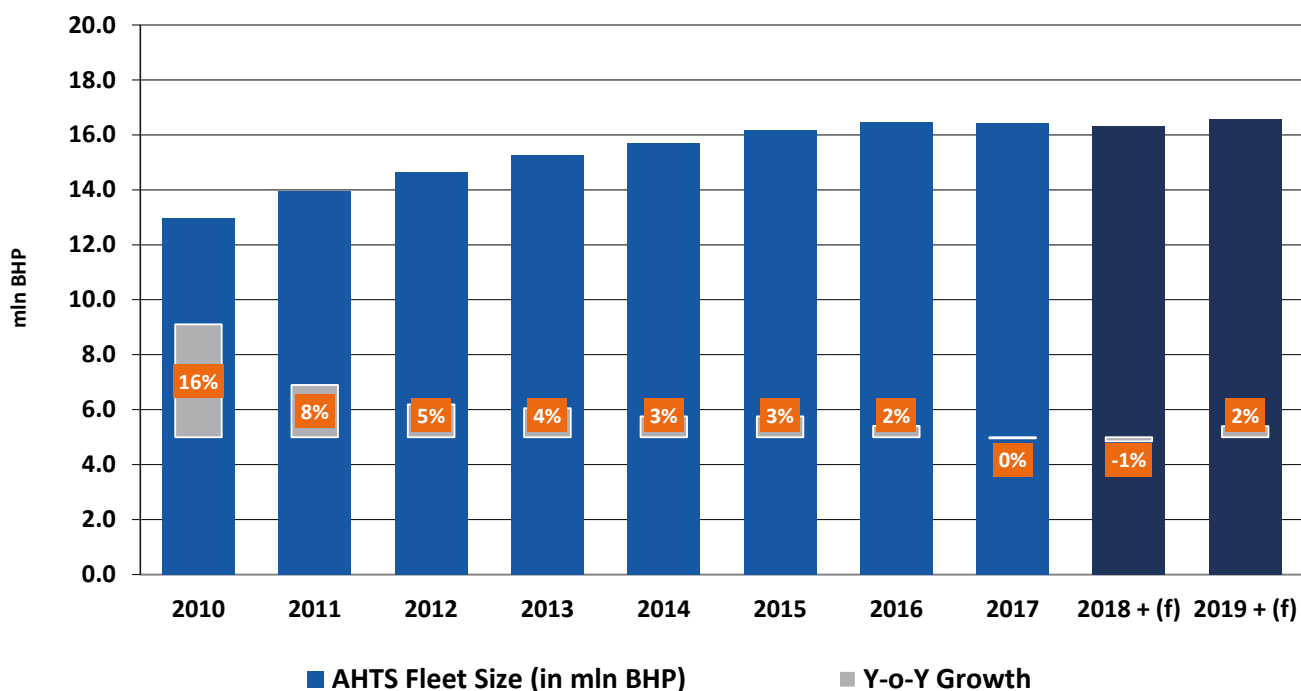
La flotta mondiale offshore in esercizio (costruzioni post 1982, anche in lay up ed in riparazione), a dicembre del 2018, è composta:

- per le PSV, da 1.868 unità, con 171 navi previste in orderbook per le quali risulta difficile definire i tempi di consegna;
- per le AHTS, da 1.942 unità, con 164 navi previste in consegna nel biennio 2018/2019; considerato che solo 26 su 38 previste nel 2018 sono consegnate nei primi undici mesi del 2018, sono prevedibili slittamenti o cancellazioni.

Projected Total PSV Fleet Growth
(all units, in million DWT)



Projected Total AHTS Fleet Growth
(December 2018; all units amx 35 years old; in million BHP; after slippage)



Nonostante il miglioramento registrato nel 2018, i noli continuano ad essere su livelli non soddisfacenti in presenza di uno squilibrio tra domanda ed offerta.



Ro-Ro

Il 2018 è stato un anno positivo per il comparto Ro-Ro, con ingenti volumi di merci e noli che si sono mantenuti elevati in costanza di una domanda forte.

Nel 2018 sono state demolite dodici navi (sedici nel 2017), con età media di 38,1 anni; sono state, invece, consegnate dodici unità per cpl 29.010 metri lineari rispetto alle dodici del 2017 per cpl. 45.200 metri lineari. L'orderbook per il 2018 è stato pari a diciannove navi (undici nel 2017).

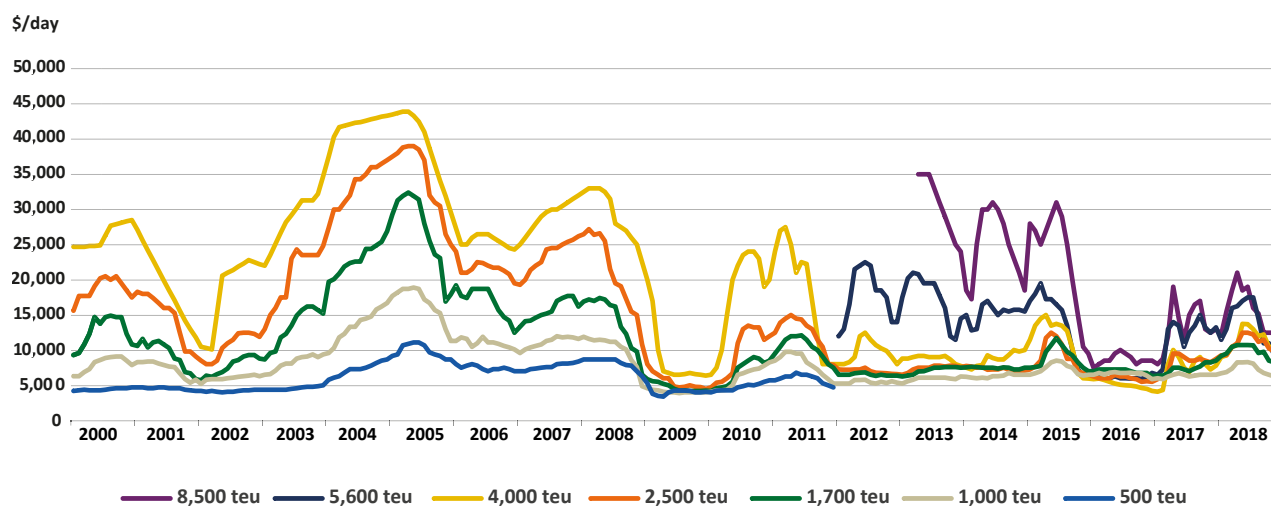


Container

Il 2018 è stato caratterizzato da un iniziale fase di ottimismo nel primo semestre, che l'overcapacity ha provveduto poi a smontare.

VHSS Containership Timecharter Assessments -36 months

(source: The Hamburg Shipbrokers' Association (VHSS), in USD/day)



Secondo i dati di Alphaliner al 31/12/2018 la flotta mondiale consta di 5.284 navi per cpl 22,3 milioni di teu, con una crescita del 5,7% rispetto al 2017 (5.178 navi per 20,1 milioni di teu).

Nel 2018 sono state consegnate 165 navi per 1,3 milioni di TEU (nel 2017 160 navi per 1,2 milioni di TEU), l'orderbook a fine 2018 è di 418 navi ed è pari al 12,3% della flotta in termini di Teu.

Per il 2019 è prevista una crescita della flotta del 3,5% circa.

maritime
economy