

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Come sono cambiate le rotte e quanto sono saliti i noli per le Gnl carrier nell'ultimo anno

Nicola Capuzzo · Monday, January 16th, 2023

Nell'anno appena trascorso le esportazioni di gas naturale liquefatto (Gnl) sono cresciute del 5,2% rispetto all'anno precedente raggiungendo quota 404,9 milioni di tonnellate. Il più grande esportatore al mondo è diventato l'Australia, che per la prima volta ha superato il Qatar, mentre gli esportatori emergenti più importanti risultano essere la Russia e soprattutto gli Stati Uniti. Per effetto del conflitto militare in Ucraina e delle conseguenti sanzioni inflitte dall'occidente nei confronti della Russia, l'Unione Europea nel 2022 è diventata il principale importatore di Gnl superando sia Cina che Giappone.

Il quadro emerge da un rapporto della società di brokeraggio navale bancario costa che sintetizza gli effetti degli avvenimenti geopolitici del recente passato sul trasporto via mare del Gnl in giro per il mondo.

Dal "Lng carrier market outlook" si apprende che ad oggi la flotta di navi metaniere (Lng tanker) attualmente in servizio è composta da circa 652 unità, pari a 99,62 milioni di metri cubi di capacità. Di queste, 562 unità (86% del totale) sono unità di dimensioni standard nella gamma 120.000 – 199.999 metri cubi, solo 45 hanno portata inferiore a 120.000 metri cubi (small size) e solo 45 sono più grandi di 200.000 metri cubi (le cosiddette Q-Flex / Q-Max). Circa il 21% delle navi metaniere attualmente in esercizio è di proprietà di armatori giapponesi, circa il 16% fa capo a interessi greci, l'11% è di proprietà cinese, il 9% è di proprietà di paesi del Golfo Persico e il 7% è di società armatoriali sudcoreane.

Nel 2021 si era assistito a un numero record di nuove consegne di navi Lng tanker (54 nuove costruzioni per 9,12 milioni di metri cubi di capacità di stiva) mentre nel 2022 sono arrivate sul mercato 29 navi (pari a 4,52 milioni di metri cubi di capacità di trasporto via mare). Il portafoglio ordini di nuove navi come queste rimane molto alto nel triennio 2023 – 2026 (quasi 200 nuove navi).

I noli marittimi sul mercato spot negli ultimi anni hanno mostrato grande volatilità: sulla rotta Bln1 (Australia – Giappone) si è passati dai 11.000 dollari giornalieri del marzo 2021 ai 430.000 del novembre 2021, per poi tornare a 31.000 dollari a febbraio del 2022 fino a risalire a oltre 500.000 dollari al giorno lo scorso novembre. I long time charter a 15 anni recentemente si attestavano sui 120.000 dollari/giorno mentre un noleggio a tempo di 1 anno vale 150.000 dollari/giorno.

Fino allo scorso dicembre il prezzo di una nuova costruzione Lng tanker 'standard' era di circa 215 milioni di dollari, mentre una nave simile di 5 anni ne valeva 180 milioni.

Fra gennaio e dicembre dello scorso anno i carichi di gas naturale liquefatto spediti dall'Australia sono cresciuti dello 0,4% (e hanno raggiunto 81,3 milioni), dal Qatar dell'1,6% (79,9 milioni), dagli Stati Uniti del 9,7% (79,5 milioni) e dalla Russia dell'8,8% (32,9 milioni). Le importazioni verso l'Europa negli stessi dodici mesi sono salite del 68,9% (raggiungendo 100,9 milioni di tonnellate), del 75,4% verso il Regno Unito (+75,4%) mentre la Cina ha importato 64,5 milioni di tonnellate (-18,5%).

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, January 16th, 2023 at 2:00 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.