PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE
A BILINGUAL SHIPPING NEWSPAPER
L'INFORMATORE NAVALE
FONDATO NEL 1964 di NAPOLI

L' India punta su porti e navi,eliminando alcuni privilegi

Nuova Delhi, 5 marzo 2015 – Il Fondo monetario internazionale (FMI) ha recentemente previsto che l'India sarà l'economia in più rapida crescita al mondo nel 2015-16: l'altra faccia è che record di previsione del FMI nel recente passato è stata scarsa . Alcuni punti specifici dell' ultimo rapporto paese del FMI sull' India, rilasciato all'inizio di questo mese, sono discutibili.. Per quanto riguarda il sistema bancario, "Il rischio principale è la debolezza dei bilanci societari (tra cui una grande esposizione con il resto del mondo). Inoltre lo stress aziendale potrebbe emergere da un aumento della volatilità dei mercati finanziari globali (che colpisce una delle principali fonti di finanziamento per imprese), l'aggiunta di attività non performing delle banche (NPA) ". Per prima cosa, la non disponibilità di ulteriori finanziamenti esteri può influenzare la futura crescita aziendale, ma non NPAs, almeno direttamente. Anche in questo caso, "grande esposizione al resto del mondo" del settore delle imprese (leggi prestiti commerciali esterni, o ECB) porterebbe a "stress aziendale" se le esposizioni sono senza copertura e la moneta nazionale (rupia) dovesse cadere sostanzialmente. La banca centrale, che esercita il controllo stretto su ECB, è stata in guardia sulle imprese contro il rischio di esposizioni, ma ha bisogno sicuramente di introspezione su due questioni: • La politica di cambio (o la mancanza di esso) ha fatto sì che non copra l' ECB che sono più economici del debito rupia, poiché l'ammortamento del rupia è stata generalmente inferiore al differenziale di interesse / inflazione; • Se imprese vogliono coprire, da dove verrà l'offerta con grandi deficit sia sul flusso azionari ? In realtà, il primo numero ha incoraggiato sia gli investitori di portafoglio esteri nel mercato obbligazionario indiano, e imprese indiane con ECB. Il rapporto del FMI poi ripete le solite omelie sugli "effetti negativi a lungo termine sulla crescita persistentemente alta dell' inflazione" e le virtù del "consolidato fiscale". Il rapporto afferma che "i livelli di riserve internazionali in India sono sufficienti a coprire una vasta gamma di rischi". C'è una piccola analisi della qualità, distinta dalla quantità delle riserve. Il livello indiano dei "record" di riserve ha superato "l'afflusso di circa 34 miliardi dollari di depositi indiani non residenti e prestiti esteri da parte delle banche, facilitata da un impianto agevolato FX di swap offerto dalla Reserve Bank of India (RBI)" e "robusto investitore istituzionale straniero (FII) afflussi-FIIs hanno fatto circa 48 miliardi di dollari gli acquisti netti di titoli azionari indiani e debito ". Ma FMI tace circa la qualità delle riserve, la certificazione di adeguatezza è basata esclusivamente su modelli econometrici quantitativi; non vi è alcuna analisi di ciò che sarebbe accaduto quando la musica si blocca. Ma allora, questo non dovrebbe sorprenderci: rapporti sulla stabilità finanziaria globale del FMI

non ha previsto la crisi finanziaria del 2008 nel suo cortile di casa. E questo e' un punto su quale si dovrebbe discutere ampiamente,ma non viene mai evidenziato.
Il mercato dei trasporti marittimi in India potrebbe presto essere fuori dai limiti per i proprietari di flotte globali come una condizione di gara chiave che inclina la bilancia in favore di armatori locali , secondo il rapporto Livemint.
Secondo le regole stabilite dal direttore generale della navigazione, nel 2004 per estendere il supporto del carico e lo sviluppo del settore del trasporto marittimo locale,la nave indiana ha il diritto di prelazione in base al tasso più basso rispetto ad una nave straniera.
Il direttore generale del trasporto ha demolito questo requisito la scorsa settimana, per arrivare finalizzare un cosiddetto contratto di noleggio (CoA) e la costruzione di escavo dei canali ed opere nei porti con draghe.
Intanto il governo sta andando avanti con il lancio del progetto Sagarmala, la creazione di nuovi porti e un impulso per vie navigabili interne sono in corso per rendere il settore del trasporto indiano piu' presente.
L' Union Trasport stradale, autostrade e il Ministro della navigazione Nitin Gadkari detto che le iniziative "sono state adottate per rilanciare il ricco patrimonio culturale dell'India nel trasporto come le tradizioni marinare del paese che risalgono alla valle dell'Indo Civiltà quando "il primo porto del mondo è stato istituito nel Lothal" .
Il ministero sta anche considerando l'alleggerimento della restrizione sul cabotaggio per il movimento delle politiche di import delle merci containerizzate per tutti i porti in India situati sulla costa orientale.
Il settore del trasporto marittimo indiano, vale una bolla di accompagnamento di 57 miliardi di dollari all'anno, comprende le industrie di trasporto costiero, costruzioni e riparazioni navale, mentre il settore portuale è costituita dai maggiori porti e quelli non importanti. Trasporto marittimo e industria portuale è una delle principali industrie in India ed è sempre stata una grande area di messa a fuoco per il governo indiano.