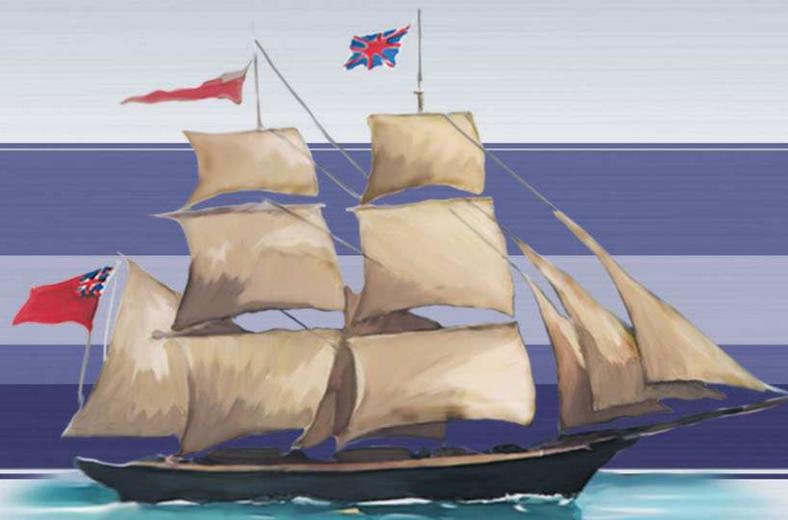


# Flash News



**Genova, 13 Novembre 2017**  
**No. 1769**

## **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 NELLA SETTIMANA 45 (6-10 Novembre 2017)

### CISTERNE

Le **VLCC** (oltre 200.000 dwt) hanno avuto una settimana relativamente attiva nel mercato del Golfo Arabo per i carichi della terza decade di novembre, ma il livello dei noli è rimasto praticamente invariato rispetto alla settimana precedente. Navi moderne sono state fissate a bassi Ws 70 (equivalente base timecharter a circa 24.750 dollari al giorno) per il Far East mentre le navi più vecchie non hanno ottenuto più di alti Ws 50. Per le destinazioni occidentali, i noli non hanno superato Ws 28 base Capo/Capo. In West Africa, i noleggiatori hanno rallentato l'attività a inizio settimana approfittando del mercato mediorientale più debole e le VLCC hanno ottenuto noli di circa Ws 72 (equivalente a circa 13.750 dollari al giorno) per il Far East e 3,35 milioni di dollari lumpsum per la costa orientale indiana. Scarsa attività anche dai Caraibi col risultato che i noli si sono indeboliti a 4,35 milioni di dollari lumpsum per la costa occidentale indiana. In Nord Europa, carichi di fueloil Rotterdam/Singapore sono stati fissati a 4,35 milioni di dollari lumpsum. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) sono state penalizzate in West Africa da una domanda limitata che ha prodotto un accumulo di navi e fatto perdere almeno 6 punti Worldscale ai noli per le destinazioni europee scesi a Ws 83,25 (equivalente a circa 13.750 dollari al giorno). I nuovi carichi ricevono offerte multiple ed è possibile una ulteriore erosione dei noli. Anche i viaggi dal Mar Nero per le destinazioni europee hanno perso terreno scendendo a Ws 90 e per il Golfo americano a circa Ws 70. Fissati dal Mar Nero per la Corea sono stati conclusi a 2,95 milioni di dollari lumpsum. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) hanno avuto una settimana deprimente in Mare del Nord e, con una lista di navi in aumento e il prossimo programma di manutenzione, hanno dovuto accontentarsi delle briciole. I noli hanno continuato a scendere nella settimana e potrebbero ora aver toccato il fondo a Ws 82,5 (equivalente a -2.750 dollari al giorno) per i viaggi cross-UK Cont. e Ws 85 per le caricazioni nel Baltico con 100.000 tonn. di carico. Non è andata meglio in Mediterraneo, dove le navi in aumento e la mancanza di domanda hanno causato per tutta la settimana una erosione dei noli, passati da Ws 115 a Ws 90 in chiusura. Nei Caraibi, ad eccezione di un fissato a Ws 115 per caricazione pronta, i noli non hanno superato Ws 100 e, con una presenza di navi numerosa, gli armatori faranno bene a mantenere questo livello. Per quanto riguarda le **Product Tanker** pulite, le Medium Range (25.000-55.000 dwt) sono state fissate intorno a Ws 110 (equivalente a circa 2.750 dollari al giorno) per i viaggi da UK Cont. alla costa atlantica americana e non si spiega il motivo per cui non hanno ottenuto di più dopo la forte domanda del West Africa nelle ultime settimane, che ha assorbito molte navi, e il rafforzamento del mercato americano. Gli armatori sperano nel sostegno del mercato del Mediterraneo e nel

numero limitato di navi in zavorra dagli Stati Uniti per mettere a segno ulteriori progressi dei noli. Ad est di Suez, le Large Range hanno avuto una settimana di consolidamento con il ritorno dei noli delle Large Range 1 al di sopra di quelli delle LR2 per i viaggi Golfo Arabo/Giappone. L'attività è stata comunque inferiore per l'assenza di molti operatori convenuti a Dubai. Le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) sono state fissate a Ws 122,5 (equivalente a circa 10.500 dollari al giorno) per la nafta Golfo Arabo/Giappone, mentre per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont. hanno ottenuto 1,825 milioni di dollari lumpsum. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) sono state fissate per gli stessi viaggi rispettivamente a Ws 125 (equivalente a circa 7.250 dollari al giorno) per la nafta e 1,325 milioni di dollari lumpsum per il jet fuel.

### CARICO SECCO

L'inizio della settimana è stato piuttosto piatto per le **Capesize** (150.000-180.000 dwt), ma da metà settimana in poi l'attività si è rivitalizzata. Il Baltic Capesize Index ha chiuso a 3360, recuperando 324 punti, mentre la media ponderata timecharter 5 rotte ha raggiunto USD 22.613 al giorno con un aumento di USD 2.050. Il principale traino del mercato è stato il minerale dall'Australia occidentale dove l'arrivo in mercato di vari carichi spot ha fatto salire nel giro di 24 ore i noli base viaggio da USD 7,00 a USD 8,80 per tonnellata, a conferma della volatilità che continua a prevalere nel settore. Base timecharter, la *Mineral Edo* (207.219 dwt costr. 23015) è stata fissata con consegna Qingdao 13-15 novembre per trip via West Australia riconsegna Corea USD 26.900 al giorno per conto Panocean. Il mercato del Brasile non è stato molto attivo, ma i noli base viaggio hanno continuato a rafforzarsi nel corso della settimana con un ultimo fissato riportato Brasile/Cina per date di fine novembre a USD 19,10 per tonnellata. In Atlantico, la *Star Martha* relet EGPN (180.274 dwt costr. 2010) è stata fissata con consegna passaggio Gibilterra per trip via Colombia e riconsegna Gijon a USD 26.250 al giorno opzione Skaw/Passero a USD 27.500 per conto Classic Maritime. Un noleggio indicativo base timecharter in Pacifico è quello della *Genco Tiberius* (175.874 dwt costr. 2007) fissata in diretta continuazione per un Australian round voyage con consegna Singapore-Giappone a USD 21.000 al giorno per conto Jiangsu Steamship. Per periodo si riporta il fissato della *Great Yuan* (178.979 dwt costr. 2010) con consegna Cina fine novembre/inizio dicembre 10-15 mesi timecharter riconsegna ww USD 16.000 al giorno per conto Classic Maritime. Il mercato continua a mostrare resistenza con la capacità di risollevarsi ogni volta che si verifica un cedimento, confermando la presenza di fondamentali forti. Nel settore delle **Panamax** (70.000-95.000 dwt), il mercato è rallentato e i noli si sono generalmente indeboliti. A inizio settimana, l'Atlantico sembrava più sostenuto e una moderna Kamsarmax è stata fissata a USD 16.000 al giorno per un round voyage in Colombia, ma le sensazioni sono cambiate molto rapidamente con i noli sotto pressione nella seconda parte della

settimana e navi simili sono state fissate per round voyage intorno a USD 11.000 al giorno. I fronthaul di grano sono sembrati più incentrati sulla costa orientale del Sud America e i noli hanno risentito del mercato del Pacifico più debole, sebbene il declino non sia stato così severo come per le rotte in Atlantico. Il mercato del Pacifico è apparso più quieto del solito, a inizio settimana una lunga lista di Panamax pronte hanno visto scendere i noli da circa USD 12.000 al giorno per un round in Nord Pacifico a meno di USD 10.000 al giorno in chiusura, e una nave pronta nella Corea del Sud è stata riportata fissata intorno a USD 9.250 al giorno. L'attività a periodo è andata diminuendo con il progredire della settimana.

## **COMPRAVENDITA**

Questa settimana il mercato della compravendita si è mostrato abbastanza attivo soprattutto nel settore delle Bulk Carriers che ha infatti registrato un buon numero di unità compravendute. Al contrario, il mercato delle navi Tankers non annovera un significativo numero di transazioni; tra queste ultime si evidenzia la vendita della Aframax MT *SINGAPORE VOYAGER* (105,850 DWT - Blt. 2003 Namura - Man-Burmeister & Wain - Coiled - 15.900 ldt) ad acquirenti al momento non noti per circa USD 9 MLN. Tra le unità Bulk Carriers, da segnalare la vendita della MV *NORD VENTURE* (82,211 DWT - Blt. 2009 Tsuneishi - Man-Burmeister & Wain - 7/7 stive/boccaporte) ad acquirenti greci per USD 18.2 MLN. Gli armatori thailandesi Thoresen Shipping parrebbero aver acquistato la Supramax MV *SPRING EAGLE* (58,096 DWT - Blt. 2010 Tsuneishi - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30t) per circa USD 15.25 MLN; se tale transazione fosse confermata, si tratterebbe della quarta Supramax comprata dai summenzionati armatori nel corso di quest'anno confermandosi molto attivi nel mercato delle second-hand. Tra le Handysize si evidenzia la vendita della MV *ORIENT ACRUX* (37,302 DWT - Blt. 2013 Kanda - Mitsubishi - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30,5t) per circa USD 13.3 MLN ad acquirenti al momento non noti. I valori del mercato della demolizione questa settimana non hanno registrato significative variazioni rispetto alla precedente. Il Pakistan si è affermato nuovamente mercato di riferimento avendo pagato 385 USD/LDT per le Bulker e 405 USD/LTD per le Tanker, seguito dal Bangladesh che ha pagato 375 USD/LDT per le Bulker e 395 USD/LDT per le Tanker. India e Turchia hanno infine pagato rispettivamente 370-255 USD/LDT per le Bulker e 390-265 USD/LDT per le Tanker.

## **ALTRE NOTIZIE**

La Russia, uno dei maggiori esportatori mondiali di grano, intende aumentare entro tre anni del 50% la sua capacità di esportazione a 7,5 milioni di tonnellate al mese. Nella stagione 2017-18, iniziata il 1° luglio scorso, le esportazioni di grano della Russia potrebbero raggiungere un record di 45 milioni di tonnellate, ma le

limitate infrastrutture hanno messo un freno ad una ulteriore espansione. Parlando ai reporter ai margini della conferenza sull'agricoltura tenutasi a Mosca, il vice-ministro Dzhabulat Khatuov ha dichiarato che alcuni progetti di investimento al porto russo di Taman sul Mar Nero, nel Far East della Russia e nelle regioni a nord, permetterebbero di aumentare la capacità di esportazione a 7,5 milioni di tonnellate al mese dagli attuali 5 milioni di tonnellate. Negli ultimi 15 anni, la Russia ha aumentato di nove volte la sua capacità di esportazione a circa 45 milioni di tonnellate annue e alcuni analisti sostengono che potrebbe superare questo quantitativo nella stagione in corso se non ci fossero limiti sulla capacità.

L'aumento dei noli in Medio Oriente ha assorbito VLCC dal Golfo americano invertendo la recente tendenza a zavorrare verso occidente. Sebbene le esportazioni degli Stati Uniti siano in costante aumento, il numero delle VLCC disponibili è diminuito e i noli dovranno rafforzarsi per attirare più navi dal Medio Oriente. E' stato ridotto il differenziale di nolo con il mercato del Golfo USA dove, per il forte aumento delle esportazioni americane di greggio, i noli superavano a inizio ottobre anche di 5.000 dollari al giorno quelli dal Medio Oriente. Il differenziale è ora di circa 2.000 dollari al giorno. La differenza inferiore tra i due mercati ha fatto venir meno l'incentivo a far zavorrare le navi verso le aree occidentali. Secondo stime aggiornate, solo sei VLCC sarebbero disponibili nel Golfo americano sino a fine dicembre. Si ha notizia che la compagnia saudita Bahri intenda far zavorrare tre navi verso il Golfo, ma una potrebbe dirigersi verso il Medio Oriente. Il numero ridotto di VLCC potrebbe rendere difficile trovare navi per trasportare carichi verso l'Asia e le Suezmax e Aframax potrebbero riempire il vuoto anche se l'economicità non sarà la stessa. Le esportazioni americane di greggio hanno raggiunto a fine ottobre un nuovo record di 2 milioni di barili al giorno, un aumento di quasi il 66% rispetto all'inizio del mese. Se le esportazioni manterranno il ritmo degli ultimi due mesi, sarà necessario offrire noli più alti per attirare navi nell'area. I noli spot in Medio Oriente dovrebbero rimanere soddisfacenti nella restante parte dell'anno poiché offerta e domanda dovrebbero rimanere più in equilibrio. Le navi che si sono dirette in zavorra verso il Golfo americano, o hanno compiuto viaggi su lunghe distanze, richiederanno molto più tempo per ritornare nella position list del Medio Oriente.

Il quantitativo di greggio immagazzinato a bordo di petroliere nell'area intorno a Singapore si è ridotto notevolmente negli ultimi mesi, a conferma che i tagli produttivi decisi dall'Opec stanno rafforzando i mercati del greggio, anche se le esportazioni degli Stati Uniti sono aumentate. Circa una quindicina di super-petroliere sono attualmente presenti al largo di Singapore e della Malesia occidentale con circa 30 milioni di barili di greggio, in confronto a 40 unità a

metà 2017. Esiste meno incentivo per i trader a tenere fermo il greggio dati i prezzi in aumento. Il greggio Brent è rincarato di oltre il 40% da luglio ad almeno 64 dollari a barile. Inoltre, la curva a termine del Brent indica che i contratti per consegna a termine hanno un prezzo inferiore a quello spot, una condizione nota come *backwardation* che rende poco attraente immagazzinare greggio. I tagli alla produzione decisi dall'Opec dovevano inizialmente durare sino alla prima metà del 2017 ma sono stati estesi sino al marzo 2018 poiché alcuni partecipanti hanno richiesto più tempo per adeguarsi alle riduzioni e poiché le importazioni americane di greggio erano salite. La banca americana Goldman Sachs ha dichiarato che le scorte in calo dipendono anche dalla forte domanda di greggio, una forza importante nel riequilibrio del mercato petrolifero globale. Tuttavia, nonostante il mercato più rigido, un gruppo di consulenti del settore sostiene che a causa della crescente produzione americana e di un potenziale aumento dell'offerta dell'Opec dopo la fine dei tagli volontari, potrebbe riemergere una eccedenza di offerta di greggio con la possibilità di prezzi più bassi nel 2019.

All'inizio del corrente anno si è evidenziata una ripresa dell'attività di ordinazione di nuove petroliere in un periodo di numerose nuove consegne e caduta dei profitti. L'investimento in nuovo naviglio ha riguardato prevalentemente le VLCC e le Large Range 2-Aframax e in misura minore anche altri segmenti. L'interesse nelle nuove costruzioni è dipeso in parte dal collasso dei prezzi delle nuove costruzioni determinato da vari anni di ridotta attività che hanno costretto i cantieri ad una agguerrita concorrenza spingendo i prezzi al livello più basso dal 2003-2004. Nella prima metà del 2017 sono state ordinate 139 petroliere superiori a 25.000 dwt unitari, un livello doppio rispetto all'intero 2016. Negli ultimi mesi l'attività è rallentata notevolmente con 37 navi soltanto ordinate da luglio. Nel settore delle VLCC sono stati assegnati 9 ordinativi fermi contro 38 nella prima metà dell'anno, ma nei segmenti delle Suezmax e delle LR2-Aframax sono state ordinate negli ultimi quattro mesi rispettivamente solo 4 e 2 unità, contro 16 e 44 da gennaio a giugno 2017. L'unico settore a segnare un aumento è quello delle Medium Range con 39 ordinativi nel primo semestre dell'anno e altri 22 nei mesi seguenti. Il rallentamento dipende dalla caduta dei profitti delle petroliere al di sotto del livello di pareggio dei costi nei mesi estivi e all'inizio dell'autunno, mentre i guadagni delle Product Tanker hanno registrato una diminuzione simile per la maggior parte del periodo. Sarà interessante vedere se emergeranno nuovi ordinativi nei prossimi mesi. Sebbene i prezzi delle nuove costruzioni abbiano registrato un piccolo aumento nella prima parte dell'anno, rimangono ancora a livelli molto bassi. L'insieme di guadagni più fermi nel mercato spot e prezzi delle nuove costruzioni molto bassi può rivelarsi troppo attraente per resistere. Tuttavia, un maggior numero di ordinativi può solo estendere il periodo di rapida crescita nel mercato delle petroliere ritardando la ripresa sostenibile.

Armatori greci e di altri paesi europei stanno iniziando a rivolgersi al mercato delle nuove costruzioni per investimenti speculativi a fronte dei prezzi crescenti delle navi di seconda mano. Costruttori navali giapponesi riportano un aumento dell'interesse nelle ordinazioni dirette da parte di compagnie armatoriali locali, piuttosto che tramite i tradizionali schemi giapponesi di noleggio a lungo termine. Vi sarebbero indicazioni di una risalita dei valori nel mercato delle nuove costruzioni dopo il recente aumento dei prezzi dell'usato. Secondo le ultime valutazioni, il prezzo delle Kamsarmax di cinque anni è salito da 14 milioni di dollari di un anno fa a 21,5 milioni di dollari mentre il prezzo di una Ultramax di cinque anni è salito nello stesso periodo da 23 milioni a 27 milioni di dollari. Ma negli stessi 12 mesi i prezzi delle Kamsarmax di nuova costruzione sono aumentati solo da 24,5 milioni a 25 milioni di dollari e per le Ultramax da 22,3 a 23,5 milioni di dollari, a conferma del fatto che i prezzi rimangono bassi con valori migliori per gli investitori. Gli analisti ritengono che i prezzi depressi delle nuove costruzioni siano stati causati in gran parte da un eccesso di capacità di costruzione in mercato. L'interesse sembra concentrarsi nei resale o negli ordinativi di bulkcarrier Kamsarmax e Ultramax per le quali i cantieri quotano intorno a 29 milioni di dollari per le bulkcarrier da 81.000 dwt e 26 milioni di dollari per quelle da 61.000 dwt conformi alle specifiche IMO NoX Tier-III. I prezzi dei costruttori giapponesi sono notevolmente più alti della media di mercato ma molti armatori accettano di pagare un premio per la migliore qualità. La data di consegna è anche importante per decidere per la nuova costruzione rispetto all'usato. Spazi di consegna sono disponibili nel 2019 e 2020, che gli armatori considerano un potenziale periodo di miglioramento sostenibile nel mercato dei carichi secchi, dopo i ridotti volumi di consegne nel 2018. Il persistere di bassi prezzi dei cantieri in un mercato dei noli in risalita ha portato ad una situazione in cui persino le rate di nolo correnti giustificano l'investimento in nuove costruzioni. Il nolo corrente timecharter per un anno copre il 97% dei profitti necessari per investire in una Panamax di nuova costruzione e il 93% nel caso di una Ultramax.

La domanda di gas naturale liquefatto in costante aumento negli ultimi mesi, si avvia a stimolare anche i trasporti via mare a lungo termine. Secondo la compagnia armatoriale Gaslog, nel terzo trimestre si è avuto un aumento della nuova capacità di liquefazione e il quarto impianto di Sabine Pass negli Stati Uniti ha imbarcato circa 200 carichi dal suo avviamento all'inizio del 2016. Il progetto Wheatstone della Chevron in Australia ha iniziato la produzione e il primo carico di GNL è previsto nelle prossime settimane. Il progetto americano di Cove Point della Dominion e il progetto Yamal della Novatek in Russia sono previsti entrambi iniziare a produrre alla fine di quest'anno ed esportare nel 2018. Con questi due progetti, oltre 30 milioni di tonnellate l'anno di nuova

capacità arriveranno in mercato nel 2017, un aumento dell'11% rispetto al 2016. Nel lungo termine, gli investimenti in nuovi progetti di liquefazione continueranno ad essere limitati sebbene alcuni stiano facendo progressi. Nel frattempo, la domanda di GNL dall'inizio dell'anno è salita notevolmente, in particolare in Asia e in Europa, con aumenti importanti nei tre principali mercati mondiali di importazione, Giappone, Corea del Sud e Cina, con aumenti rispettivamente del 5%, 21% e 44%. La domanda asiatica crescente nei mesi invernali ha fatto salire i prezzi del GNL in Asia col risultato di riaprire l'*arbitrage* di prezzo Stati Uniti-Asia ed Europa-Asia. La stessa tendenza era emersa nell'inverno 2016-2017 con un maggior numero di carichi americani in viaggio verso l'Asia che hanno fatto aumentare la domanda tonnellate-migliaia. I noli spot hanno continuato ad aumentare, mentre si sta entrando nell'inverno dell'emisfero settentrionale, e sono ora intorno a 58.000 dollari al giorno, un aumento del 93% dai minimi del 2017 e del 76% circa rispetto allo stesso periodo del 2016. Si contano anche molti più fissati in confronto allo scorso anno e i miglioramenti dei noli, insieme alla mancanza di nuovi ordinativi nel terzo trimestre e limitati a otto soltanto dall'inizio dell'anno, fanno aumentare la fiducia in una continua ripresa del mercato.

La Oldendorff Carriers prosegue nell'espansione della sua flotta di proprietà mentre è emerso che l'operatore tedesco di bulkcarrier ha assegnato ordinativi di nuove costruzioni in Cina e Giappone. I cantieri cinesi Nantong Cosco KHI Shipbuilding (Nacks) costruiranno tre bulkcarrier Ultramax da 61.000 dwt il cui prezzo è intorno a 24,8 milioni di dollari ciascuna. Le tre navi verranno consegnate nel 2019. Secondo alcuni osservatori il contratto di costruzione è stato concluso tempo fa ma non è stato riportato. L'ordinativo di Oldendorff avrebbe messo fine ad un'assenza di ordinativi per Nacks. Il cantiere aveva ricevuto l'ultimo contratto alla fine del 2015 dalla giapponese K-Line per due VLCC, di cui la prima prevista in consegna questo mese e la seconda nel prossimo maggio. Oldendorff ha anche tre bulkcarrier da 62.000 dwt in costruzione presso i cantieri giapponesi Oshima Shipbuilding. Le navi hanno un costo di oltre 25 milioni di dollari ciascuna e la loro consegna è prevista nel 2020. Tuttavia, anche queste tre navi non sarebbero di nuova ordinazione essendo state assegnate più di un anno fa. Tutte le nuove costruzioni di Oldendorff saranno conformi agli standard IMO Tier II. Secondo gli osservatori del settore, i cantieri del Far East stanno aumentando i prezzi di almeno il 5% per il rincaro dei materiali e le migliorate prospettive di mercato.

Il mantenimento sotto controllo degli ordinativi di nuove navi e la riduzione del differenziale tra offerta e domanda da fine 2018, dovrebbero portare una ripresa nel mercato dei trasporti via mare di prodotti chimici, secondo l'ultimo rapporto pubblicato da noti consulenti e analisti londinesi. Il rapporto stima che la

domanda base tonnellate-miglia di prodotti chimici aumenterà nel 2017 del 3,8% su base annua, di cui i prodotti biologici probabilmente aumenteranno solo dell'1,5%, mentre il non-bio e gli oli vegetali avranno una crescita tra il 6,3% e il 6,5%. Si prevede che i traffici globali di prodotti chimici aumenteranno del 3,3% nel 2017 per effetto delle consistenti forniture di oli vegetali dal sudest asiatico all'Asia meridionale. La recente riduzione delle esportazioni americane, in seguito all'uragano Harvey, che ha avuto un impatto negativo sui traffici marittimi di prodotti chimici, dovrebbe rivelarsi solo temporanea e gli scambi ritorneranno ai livelli normali quando le piantagioni del Nord America ritorneranno in produzione. La domanda cinese di metanolo è migliorata nella seconda metà dell'anno poiché gli impianti esistenti hanno aumentato la produzione. Dieci nuovi impianti per la produzione di metanolo entreranno in attività nella seconda metà del 2017 e altri due all'inizio del 2018. E' quindi prevista una crescita dei traffici globali via mare di metanolo, in particolare su lunghe rotte o su rotte interne in Cina. I noli base timecharter sono aumentati nel terzo trimestre 2017, sostenuti dalla forte domanda di prodotti petroliferi puliti e olio di palma. Una domanda elevata, alta produzione di carburanti e declino delle scorte rafforzeranno il mercato delle petroliere per prodotti puliti dal quarto trimestre al 2018. La flotta delle petroliere per prodotti chimici è in surplus e la crescente domanda di trasporto di prodotti petroliferi puliti attirerà sempre più petroliere interessate a passare a questi traffici. Complessivamente, i profitti sono previsti migliorare nel medio termine.