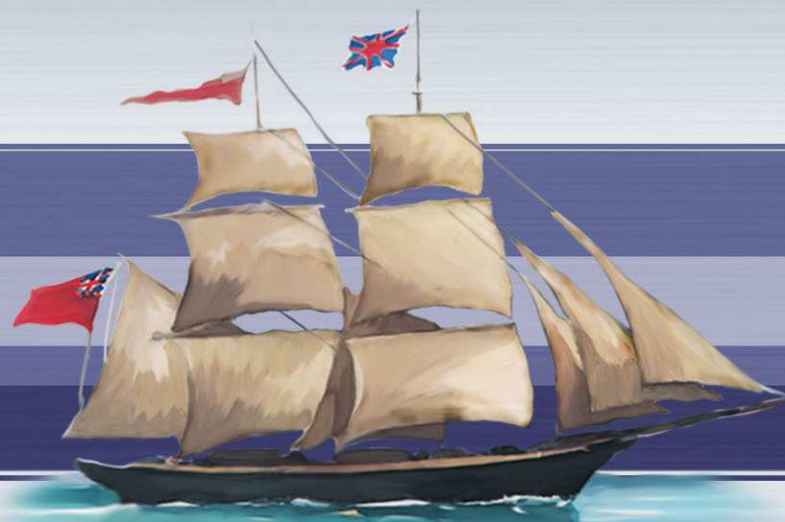


Flash News



Genova, 12 Febbraio 2018
No. 1780

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 6 (5/9 Febbraio 2018) CISTERNE

Nonostante una settimana più attiva per le **VLCC** (oltre 200.000 dwt) nel mercato del Golfo Arabo, i noli per il Far East hanno toccato il livello più basso dell'anno di Ws 34 per le unità più vecchie e non più di Ws 40 (equivalente base timecharter a circa 8.000 dollari al giorno) per quelle moderne. Per le destinazioni occidentali le VLCC hanno ottenuto noli inferiori a Ws 20. Le festività del Nuovo Anno cinese che inizieranno alla fine della prossima settimana fanno sperare in una maggiore attività prefestiva, sebbene con poche certezze poiché gli stem di marzo non sono ancora disponibili. In West Africa, le VLCC hanno incontrato abbastanza interesse, ma i noli si sono adeguati a quelli del mercato principale attestandosi a Ws 42,5 per il Far East e 2,275 milioni di dollari lumpsum per la costa occidentale indiana, livelli a cui presumibilmente rimarranno anche per marzo. Nei Caraibi, i noli hanno in teoria mantenuto il livello di 3,6 milioni di dollari lumpsum per Singapore e 3,1 milioni di dollari per la costa occidentale indiana, ma sono probabili riduzioni nei prossimi giorni. In Mare del Nord, le VLCC hanno avuto minori opportunità e i noli sono scesi a 2,95 milioni di dollari lumpsum per il fueloil Rotterdam/Singapore e a poco meno di 4 milioni di dollari lumpsum per il greggio Hound Point/Corea del Sud. Per le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt), la disponibilità di navi ha continuato a superare la domanda in West Africa, tuttavia sono riuscite a recuperare qualche punto Worldscale e i noli per il Golfo americano hanno raggiunto Ws 52,5 e per le destinazioni europee circa Ws 57,5 (equivalente a circa 8.000 dollari al giorno). In Mediterraneo-Mar Nero le Suezmax hanno inizialmente approfittato di alcune sostituzioni per aumentare i noli ma, una volta che queste si sono esaurite, i noli sono ritornati a Ws 70 per i viaggi Mar Nero/Europa e intorno a 2,5 milioni di dollari lumpsum per i viaggi a destinazione della Cina. Dal Golfo Arabo queste navi hanno ottenuto noli invariati di Ws 62,5 per il Far East e Ws 26 per le destinazioni occidentali, senza che si possano prevedere cambiamenti. Per quanto riguarda le **Aframax** (80.000-125.000 dwt), la domanda in Mare del Nord è rimasta limitata per tutta la settimana ma i noli hanno mantenuto il livello di Ws 90 (pari a circa 3.250 dollari al giorno) per i viaggi cross-UK Cont. e Ws 70 per i viaggi dal Baltico con 100.000 tonn. E' possibile che la prossima settimana la domanda aumenti e i noli possano migliorare. In Mediterraneo i noli hanno toccato il minimo di Ws 90 per i viaggi inter-Med. ma verso la fine della settimana la lista di navi si è ridotta e la situazione sembra più favorevole se i noleggiatori si muoveranno numerosi in mercato. I Caraibi hanno segnato ancora una settimana frustrante per le Aframax che non sono riuscite a far risalire i noli dal livello di Ws 80-85. Nel segmento delle **Product Tanker** pulite, le Medium Range (25.000-55.000 dwt) sono riuscite a compensare un leggero calo della domanda dal West Africa con un maggior numero di carichi da UK Cont.

per la costa atlantica americana che ha fatto salire i noli a Ws 150 (equivalente a circa 10.000 dollari al giorno) mentre per il West Africa il nolo è salito a Ws 170-175. Ma un vero balzo dei noli ha riguardato le navi con classe ghiacci che per le destinazioni della costa orientale canadese hanno raggiunto Ws 207,5 e per le caricazioni dal Baltico Ws 185. Ad est di Suez, le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) hanno avuto una settimana piuttosto tranquilla ma i noli hanno mantenuto valori stabili di Ws 95 (equivalente a circa 8.250 dollari al giorno) per la nafta Golfo Arabo/Far East e 1,6 milioni di dollari per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont. E' andata meglio alle Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) con un'attività costante e nuovi carichi in mercato che hanno permesso ai noli di migliorare rispettivamente a Ws 105 (equivalente a circa 7.500 dollari al giorno) per la nafta e 1,2 milioni di dollari lumpsum per il jet fuel anche se in questo caso con scarso riscontro.

CARICO SECCO

Il mercato delle **Capesize** (150.000-180.000 dwt) ha registrato un miglioramento dell'attività e delle rate di nolo. Il Baltic Capesize Index è risalito a 1790, 320 punti in più rispetto alla precedente settimana, e la media ponderata delle 5 rotte timecharter è aumentata a USD 14.136 con un recupero di USD 2.769. Nel mercato dell'Atlantico, nonostante un rallentamento iniziale, i noli si sono rafforzati, con i noleggiatori più propensi a fissare mentre il numero delle navi presenti era limitato. Per il carbone, i noli base viaggio sono saliti a oltre USD 9,00 per tonn. per i carichi dalla Colombia al Continente. Noleggiatori con urgenza di fissare hanno dovuto pagare un premio, e un carico Port Cartier/Rotterdam è stato fissato a USD 9,30 per tonnellata. In aumento anche l'attività dal Brasile per la Cina che ha assorbito le navi in zavorra. Un carico da 170.000 tonn. è stato fissato a fine settimana base viaggio da Tubarao a Qingdao a USD 16,75. Sempre dal Brasile si riporta il fissato base timecharter della *Anangel Harmony* (180.391 dwt costr. 2010) con consegna passaggio Capo di Buona Speranza 20 febbraio trip via Brasile riconsegna Cina a USD 18.500 dollari al giorno + USD 525.000 bb per conto Engie. Nell'area del Pacifico, le compagnie minerarie hanno rallentato l'attività, ma Rio Tinto ha continuato ad assorbire navi fissando a medi USD 6,00 per tonn. Voci di mercato non confermate riportavano a fine settimana un fissato per date di fine febbraio a USD 6,80. Anche i noli base timecharter stanno aumentando, si riporta la *Anangel Hope* (179.445 dwt costr. 2015) con consegna Caofeidian in diretta continuazione trip via West Australia riconsegna Cina a USD 14.500 al giorno per conto Quadrolink. Sempre presente l'interesse a periodo, con sentimento positivo per il futuro. Un fissato rappresentativo è quello della *Cape Eagle* (181.529 dwt costr. 2012) fissata per 11-14 mesi consegna 4 febbraio Caofeidian riconsegna ww a USD 19.750 dollari al giorno per conto Louis Dreyfus. Nel segmento delle **Panamax** (70.000-95.000 dwt) il Baltic Panamax Index è sceso a 1250 perdendo 109 punti, mentre la

media ponderata timecharter 4 rotte si è attestata a USD 10.030 con una perdita di USD 866 rispetto alla settimana precedente. Un minor numero di nuovi carichi in tutte le aree di mercato ha fatto scendere i noli spot durante tutta la settimana. Al contrario, i noli a periodo sono rimasti sostenuti, una moderna Kamsarmax aperta Sud Cina ha ottenuto per 5-7 mesi USD 14.000 al giorno. E' sembrato prevalere l'interesse dei noleggiatori a cercare copertura più in avanti, nonostante un mercato spot fragile con un divario insolitamente ampio tra spot e periodo. Nell'area del Pacifico, le navi più piccole sono state quelle più sotto pressione e le speranze di una corsa a fissare prima delle festività cinesi non si sono materializzate e solo l'Indonesia ha visto un buon volume di fissati. Gli armatori hanno iniziato a concedere rate di nolo più basse poiché il mercato della costa orientale del Sud America è sembrato meno attraente con numerose navi in zavorra che penalizzano i noli e fissati ora prevalentemente base aps. Il mercato dell'Atlantico è rimasto relativamente lento per tutta la settimana e le navi più pronte hanno avuto difficoltà a coprirsi per i pochi carichi in mercato. Lunedì scorso, una moderna nave da 78,000 dwt era stata riportata con soggetti a USD 11.750 per un Atlantic round ma è successivamente caduta, per fissarsi verso la fine della settimana per un viaggio simile intorno a USD 9.500-9.750.

COMPRAVENDITA

Questa settimana il mercato della compravendita, così come le precedenti, non ha registrato un significativo numero di transazioni, confermandosi non particolarmente attivo. Tra le unità Tankers, si segnala che gli armatori Union Maritime parrebbero aver venduto, alcune settimana fa, la Medium Range MT *ASHLAND* (46,162 DWT - Blt. 2000 Hyundai - Man-Burmeister & Wain - 9.606 ldt) ad acquirenti indiani (Seven Island) per circa USD 9 MLN. Parrebbe inoltre che l'unità verrà impiegata dai nuovi armatori per onorare il contratto di circa 2 anni conto IOC. Il settore delle Bulk Carriers si è mostrato più attivo, riportando un buon numero di unità compravendute. Tra queste da evidenziare che gli armatori Winning Shipping, vengono identificati come gli acquirenti della MV *MINERAL NIPPON* e della MV *RUBENA N* (203,275 / 203,233 DWT - Blt. 2007 / 2006 Universal - ManBurmeister & Wain - 9/9 stive/boccaporte) per circa USD 24/22.5 MLN; sembrerebbe tuttavia che la transazione sia stata conclusa a fine Dicembre 2017 e conseguentemente non risulta essere particolarmente significativa in termini di valore di mercato attribuibile attualmente a queste unità. Al momento non è stato rilasciato alcun commento dalle parti coinvolte. Si segnala inoltre la vendita della MV *TANSANIT* (92,776 DWT - Blt. 2011 Cosco - Man-Burmeister & Wain - 7/7 stive/boccaporte) ad acquirenti argentini per circa USD 17.2 MLN, mentre compratori greci parrebbero aver comprato la MV *CALIMERO* (56,854 DWT - Blt. 2011 Cosco - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x36t) per circa USD 11.12 MLN. Questa settimana il mercato della demolizione ha visto l'affermarsi dell'India come mercato di

riferimento avendo pagato 440 USD/LDT per le Bulker e 450 USD/LDT per le Tankers, seguito dal Bangladesh che ha pagato 430 per le Bulker e 440 USD/LDT per le Tanker e dal Pakistan che ha pagato 440 USD/LDT per le Bulker e 450 USD /LDT per le Containers. La Turchia ha infine nuovamente pagato 280 USD/LDT per le Bulker e 290 USD/LDT per le Tanker.

ALTRE NOTIZIE

Molto è stato detto circa la demolizione delle VLCC più vecchie, come rimedio all'indebolimento dei noli delle petroliere. Ma esiste un'altra soluzione che potrebbe favorire gli armatori: il rallentamento della velocità di navigazione, un sistema semplice per ridurre la disponibilità di navi e far risalire i noli. Secondo le statistiche dei movimenti della flotta di VLCC, la condotta degli armatori è cambiata alla fine del 2014 quando la velocità sulla tratta in zavorra è aumentata di 1,5 nodi per minimizzare i tempi in cui le navi non erano impegnate. I prezzi più bassi del greggio compensarono il maggior consumo di bunker e il mercato spot sostenuto contribuì ad incoraggiare la corsa a prendere il carico successivo. Tuttavia, il rallentamento della velocità da solo non rimedierà a tutti i problemi degli armatori, ma può essere senz'altro di aiuto. La riduzione della velocità dal picco dell'aprile 2016 al minimo registrato nel gennaio 2012, potrebbe ridurre la consistenza effettiva della flotta di VLCC dalle circa 735 unità correnti a circa 670 sulla base di un round trip dal Medio Oriente alla Cina. Queste cifre sono significative e potrebbero far risalire i profitti nel mercato spot al di sopra dei costi operativi. Il rincaro del bunker dovrebbe incentivare tutti i partecipanti a rallentare.

La piena ripresa del mercato dei carichi secchi potrebbe essere vanificata da un possibile aumento della crescita della flotta. Molti temono che si ripeta quello che è accaduto nel 2013-2015 e nel 2010-2011 con un forte aumento dell'orderbook e una eccessiva offerta di navi, tuttavia, nonostante i recenti aumenti degli ordinativi, i livelli si mantengono ancora relativamente bassi. Da notare che nella seconda metà del 2017 l'orderbook complessivo risultava in declino del 2,9% e in gennaio si è avuto un ulteriore calo delle bulkcarrier del 4,52%, con la sola eccezione delle Capesize che hanno visto un aumento dell'1,13%. Se tutte le 340 navi programmate in consegna nel corrente anno fossero consegnate in tempo, ipotizzando un'assenza di demolizioni, si avrebbe sempre un aumento complessivo della flotta del 3,8% nell'intero 2018. Il recente rincaro delle materie prime, dovuto ad un aumento della domanda globale, ha spinto i prezzi al livello massimo in oltre tre anni e portato un notevole miglioramento sia nella liquidità che nei profitti per la maggior parte delle compagnie minerarie. Quello che è di maggiore interesse è la fiducia nelle prospettive di crescita dei mercati e nell'inizio del ciclo di risalita con la previsione che il 2018 supererà facilmente i valori dello scorso anno. Tenuto

conto del potenziale equilibrio dei mercati dei noli, che può derivare da questi due elementi, è evidente che la maggior parte delle compagnie armatoriali di navi da carico secco hanno aumentato la loro fiducia negli ultimi 12 mesi incrementando l'attività di ordinazione ai cantieri anche se molti hanno un chiaro ricordo dei dannosi eccessi che il mercato delle nuove costruzioni potrebbe portare.

La complessa scena dei rifornimenti bunker dal 2020 in avanti porterà alla creazione di nuovi traffici di petroliere a livello mondiale e beneficerà in particolare le navi che trasportano prodotti petroliferi puliti. L'IMO prevede vari metodi per aderire alle nuove normative sui carburanti marini, ma per la maggior parte dei protagonisti del mercato sarà inevitabile un significativo passaggio dai carburanti ad alto tenore di zolfo verso il gasolio. In teoria, questo porterebbe ad una maggiore domanda di petroliere pulite in grado di trasportare distillati medi e leggeri, mentre gli armatori di petroliere che trasportano fueloil e greggio sperano che la diminuzione della domanda possa essere compensata altrove. Gli armatori, dovranno tuttavia prepararsi a possibili interruzioni dei flussi di carichi poiché i produttori che forniscono gasolio ai centri di bunkeraggio nel mondo potrebbero essere in luoghi diversi da quelli che attualmente forniscono fueloil ad alto tenore di zolfo. A questo si aggiunge il costo più alto del bunker dopo il 2020 che potrebbe essere ribaltato sui noleggiatori aumentando il nolo quando i mercati sono sostenuti, che non sempre è il caso. La domanda globale di gasolio vedrà un aumento sostanziale poiché questo carburante rappresenterà la maggior parte della domanda che potrebbe raggiungere 2,5-3 milioni di barili al giorno. Importanti centri di bunkeraggio come Singapore, Fujairah e Rotterdam cercheranno di reperire rifornimenti di distillati dalle fonti più economiche e in molti casi questo porterà a maggiori trasporti intra-regionali che dovrebbero favorire il segmento delle Medium Range. Ma l'impiego di un numero significativo di petroliere Large Range per far fronte al fabbisogno renderà più economici i traffici intra-regionali e su lunghe distanze. Singapore, il principale porto di bunkeraggio del mondo si trasformerà in un importante centro di importazione di gasolio. Sulla base delle previsioni IEA, l'Asia dovrà tenere tutti i prodotti puliti all'interno della regione dal 2022, in parte per far fronte alla domanda di bunkeraggio. I traffici di prodotti petroliferi puliti dal Medio Oriente o dal bacino atlantico raddoppieranno dai livelli del 2016. D'altro canto, la maggiore domanda di distillati penalizzerà i traffici di fueloil ad alto tenore di zolfo che impiegano Aframax, Suezmax e VLCC da Russia, Stati Uniti, Venezuela e Arabia Saudita verso Singapore, Rotterdam e Hong Kong.

Il Brasile continua ad essere favorito della crescente domanda di soia della Cina e le esportazioni verso il Paese asiatico sono salite nel 2017 a 53,7 milioni di

tonnellate, da 38,5 milioni di tonnellate nel 2016, e rappresentano il 79% del totale esportato lo scorso anno di 68 milioni di tonnellate. Attualmente, la Cina sembra preferire la soia del Brasile rispetto a quella degli Stati Uniti, con il 53% del suo fabbisogno nel 2017 importato dal Brasile, in confronto al 46% nel 2016, mentre le importazioni dagli Stati Uniti sono scese dal 40% al 34% nel periodo corrispondente. I dati del quarto trimestre 2017 confermano la tendenza poiché i carichi dal Brasile alla Cina sono aumentati di 5 milioni di tonnellate su base annua mentre dagli Stati Uniti sono diminuiti di 4,5 milioni di tonnellate. Indubbiamente, l'indebolimento del real nei confronti del dollaro ha reso il prodotto brasiliano più competitivo, ma anche altri fattori hanno avuto un peso, come il differenziale di nolo (il nolo dal Golfo americano supera di 10-12 dollari quello dal sud del Brasile) ma anche il più alto contenuto proteico può aver favorito il Brasile. I dati per l'export di gennaio del vecchio raccolto sono già superiori allo scorso anno e sebbene quest'anno il raccolto sia leggermente in ritardo per fattori climatici, il raccolto brasiliano di soia per la stagione 2017-2018 è previsto in 112 milioni di tonnellate (solo marginalmente inferiore al record dello scorso anno di 114 milioni di tonnellate) con un volume maggiore per l'export. Si prevede quindi uno stimolo per il mercato dei noli dal secondo trimestre dell'anno quando i nuovi carichi di soia saranno in mercato.

Le importazioni di greggio della Cina hanno superato su base mensile quelle degli Stati Uniti nella maggior parte del 2017 e ora i volumi delle importazioni hanno superato quelli americani su base annua. Lo scorso anno, la Cina è stata il primo importatore mondiale di greggio per alimentare la sua crescente capacità di raffinazione e le scorte strategiche, mentre la produzione interna continua a diminuire. Le importazioni cinesi continueranno ad aumentare nei prossimi anni per l'aumentato utilizzo di prodotti petroliferi insieme all'espansione economica e della raffinazione. Nel 2017 la Cina ha importato in media 8,4 milioni di barili al giorno, in confronto a 7,9 milioni b/g di importazioni per gli Stati Uniti. In totale, le importazioni di greggio ed altri carburanti liquidi, hanno reso la Cina prima importatrice netta già nel 2013. Nel frattempo, le importazioni americane di greggio sono state inferiori a 8,5 milioni b/g in ogni mese dal 2013 quando la rivoluzione dello *shale oil* era all'inizio, in confronto a oltre 10 milioni b/g al mese in buona parte degli anni 2000. Il continuo aumento delle importazioni petrolifere cinesi dipende da vari fattori, tra cui il declino della produzione nazionale, crescenti consumi di greggio e carburanti liquidi, la costituzione della riserva strategica, la riforma del settore della raffinazione che permette alle raffinerie indipendenti di importare quote di greggio, e crescente capacità e utilizzazione delle raffinerie.

Il recente rallentamento delle importazioni di greggio della Cina e il rincaro del bunker hanno aggiunto problemi alla già difficile situazione degli armatori di

petroliere da greggio i cui profitti sono già penalizzati dal persistente surplus di capacità delle navi. L'indebolimento del mercato dei noli ha fatto scendere i profitti di VLCC, Suezmax e Aframax nei principali traffici nettamente al di sotto dei costi operativi, nonostante una buona domanda in un inverno più rigido del solito in molte aree dell'emisfero settentrionale. Dopo aver toccato un record positivo in novembre, le importazioni mensili di greggio della Cina hanno iniziato a diminuire in previsione delle ormai prossime festività del nuovo anno cinese. In dicembre, le importazioni sono ammontate a 33,7 milioni di tonnellate, il 9% in meno su base mensile e inferiori del 7,4% su base annua poiché le raffinerie hanno fatto ricorso alle scorte dopo il forte aumento del mese precedente. Inoltre, il secondo oleodotto Russia-Cina, entrato in funzione il 1° gennaio scorso, permetterà alla Cina di raddoppiare le importazioni annue di greggio russo a 30 milioni di tonnellate, ma questo sarà a danno dei volumi via mare. Il peggioramento del surplus di capacità di trasporto, ha reso difficile per gli armatori trasferire ai noleggiatori da metà dicembre il rincaro del bunker, quindi i profitti equivalenti timecharter sono diminuiti più rapidamente rispetto alle rate di nolo per tonnellata. Il prezzo di riferimento del bunker a Singapore è aumentato recentemente a 395-400 dollari per tonnellata, in confronto a 370-380 a metà dicembre.

Poco prima della fine dello scorso anno, fu annunciata la fusione tra Euronav e Gener8, entrambe quotate alla borsa di New York che, sebbene non ancora finalizzata, porterà a 40 le VLCC di proprietà della compagnia congiunta e a 28 le Suezmax (comprese 4 nuove costruzioni). L'accordo comprende la vendita di sei VLCC di Gener8 alla International Seaways, anch'essa quotata alla borsa di New York, che porterà a 16 le VLCC di sua proprietà. Un altro accordo concluso in marzo ha visto l'acquisizione da parte di DHT Holdings delle 11 VLCC di BW Group (comprese due nuove costruzioni). BW Group ha successivamente assegnato un ordinativo a Samsung Heavy Industries per 4 VLCC per consegna 2019. Il lato positivo delle fusioni è che entrambe le parti aumentano le loro flotte senza aggiungere ordinativi all'orderbook esistente. Sulla base della flotta esistente (escluse le VLCC in ordinazione) e presumendo che la fusione Euronav/Gener8 sia ratificata, Euronav possiederà il 5,5% della flotta mondiale mentre DHT Holdings avrà il 3,2%. Dopo la recente consegna di due unità, Frontline possiede ora il 3,0% della flotta di VLCC mentre la International Seaways potrebbe salire al 2,2%. Naturalmente, il consolidamento ha vari benefici strategici per le compagnie quotate in borsa, rendendo le azioni più attraenti per gli investitori. L'acquisizione da parte di Euronav di Gener8 farà naturalmente aumentare il Tankers International Pool ai danni del VL8 pool stabilendo una piattaforma più solida per controbattere i noleggiatori. L'offerta di VLCC è sempre dominata dai giganti asiatici come China VLCC, Bahri e Cosco Shipping (CSET) mentre la quota di NITC è in calo. A parte Euronav e

NITC, tutte le prime dieci compagnie armatoriali hanno navi in ordinazione che faranno aumentare la flotta di altre 44 unità. Maran, risolutamente decisa a rimanere indipendente, riceverà in consegna altre 9 VLCC prima della fine del 2019. Tuttavia, sia China VLCC che CSET hanno orderbook sostanziosi che daranno loro una posizione ancor più importante. Il dominio delle grandi flotte probabilmente limiterà ulteriori consolidamenti nel breve termine. Con la previsione di un anno difficile nel settore del greggio, gli armatori delle grandi petroliere difficilmente avranno come priorità un ulteriore consolidamento.

Il mutato panorama energetico americano per effetto della *shale revolution* e il passaggio verso l'energia pulita sarà di beneficio per i mercati marittimi del greggio e del gas naturale liquefatto, ma meno per le rinfuse secche. La produzione di gas naturale e greggio supererà il consumo interno degli Stati Uniti, dove l'efficienza energetica è prevista aumentare, e la produzione di energie rinnovabili aumenterà anche se il Clear Power Plan dell'ex presidente Barack Obama non sarà implementato, a quanto riporta l'ente governativo americano Energy Information Administration nel suo rapporto annuale di previsione energetica. Questo porterà a maggiori esportazioni di greggio e GNL dagli Stati Uniti, uno sviluppo che molti prevedono farà aumentare le tonnellate-migliaia per petroliere e metaniere, essendo i principali paesi importatori in Asia. Secondo le previsioni EIA, che non ipotizza cambiamenti nelle normative correnti, la produzione americana di greggio supererà il precedente record di 9,6 milioni di barili al giorno stabilito nel 1970, prima di stabilizzarsi tra 11,5 e 11,9 milioni b/g nei prossimi decenni. Le previsioni a breve termine indicano che la produzione di greggio ammonterà nel corrente anno a 10,6 milioni b/g e raggiungerà 11,2 milioni b/g nel 2019, in confronto a 9,3 milioni b/g nel 2017. Per quanto riguarda il gas naturale, la produzione complessiva aumenterà a 86,4 miliardi di piedi cubi al giorno nel corrente anno e 89,4 miliardi di piedi cubi nel 2019, da 78,9 miliardi di piedi cubi nel 2017. Le esportazioni lorde di GNL sono previste aumentare a 2,9 miliardi di piedi cubi nel 2018 e 4,9 miliardi di piedi cubi nel 2019, in confronto a 1,9 miliardi di piedi cubi nel 2017. Tuttavia, l'aumento delle esportazioni americane di carbone dello scorso anno, che ha sostenuto la domanda di Panamax e Capesize, potrebbe non ripetersi. A causa dei prezzi competitivi nei mercati internazionali, le esportazioni di carbone degli Stati Uniti sono salite del 59,7% a 96,3 milioni di short tons nel 2017, il massimo da tre anni, ma l'export è previsto diminuire a 81,4 milioni di short tons nel 2018 e 78,4 milioni short tons nel 2019. La EIA prevede che i produttori americani di carbone non aumenteranno la produzione nel lungo termine, poiché il consumo interno sarà in parte sostituito dal gas naturale e dalle rinnovabili, oltreché per la mancanza di margini nei traffici internazionali.

Al 1° gennaio scorso, risultavano in attività 451 Ultra Large Container Ships (ULCS) e altre 129 erano in ordinazione per consegna entro il 2020. MSC impiega il maggior numero di ULCS (90) e nello stesso tempo ha il più alto numero di ordinativi in questa categoria (11 unità da 23.350 teu). Maersk Line, ideatore e iniziatore della classe di ULCS con la sua *Emma Maersk*, inizialmente indicata come 11.000 teu all'epoca del suo varo nell'agosto 2006, è al secondo posto con 86 navi attive, di cui 13 ereditate dalla sua recente acquisizione della Hamburg Sud. La compagnia danese ha 11 unità in ordinazione di cui sei da 20.600 teu ciascuna. Cosco Shipping Line impiega attualmente 67 ULCS a cui si uniranno altre 39 unità entro i prossimi due anni. Un totale di 22 unità esistenti e 27 in costruzione derivano dalla annessione della China Shipping. Infine, CMA CGM impiega 74 navi di questo tipo di cui 20 originate dalla APL. Il suo orderbook comprende nove unità da 22.850 teu ciascuna che sono destinate a diventare le prime ULCS alimentate a gas naturale. Dopo aver assorbito la UASC (22 ULCS), Hapag-Lloyd possiede 45 unità ma non ne ha in ordinazione, seguita da ONE, fusione di K Line, MOL e NYK. Evergreen dispone di 31 ULCS tra attive e in costruzione e prevede di ordinarne altre venti, seguita dalla compatriota Yang Ming con 21 unità. Entro questo mese di febbraio, altre dieci ULCS si aggiungeranno alla flotta esistente.