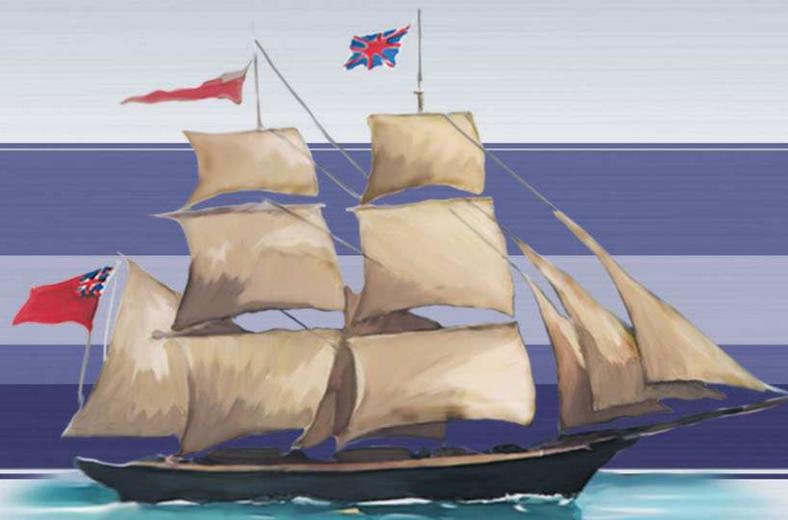


Flash News



Genova, 16 Luglio 2018
No. 1801

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 28 (9/13 Luglio 2018)

CISTERNE

Le **VLCC** (oltre 200.000 dwt) hanno cercato di difendere le loro posizioni nell'area del Golfo Arabo, ma i noleggiatori hanno rallentato l'attività e gli armatori hanno dovuto ridurre di qualche punto le loro richieste pur di assicurarsi un carico. I noli per il Far East sono scesi intorno a Ws 47,5 (equivalente base timecharter a circa 9.000 dollari al giorno) e per le destinazioni occidentali a poco meno di Ws 20. Vi sono ancora 15-20 carichi da coprire per luglio, e gli armatori con navi in posizione cercheranno di recuperare qualche punto Worldscale prima dell'arrivo dei carichi di agosto. In West Africa, le VLCC hanno ottenuto gli stessi noli del principale mercato fissandosi intorno a Ws 47,5 per il Far East, mentre per i viaggi Angola/costa occidentale indiana hanno ottenuto circa 2,4 milioni di dollari lumpsum. Nell'area dei Caraibi, i noli si sono indeboliti scendendo a 3,1 milioni di dollari lumpsum per i viaggi Golfo USA/Singapore e poco più di 3 milioni di dollari per Caraibi/costa occidentale indiana. In Mare del Nord, la presenza di VLCC è aumentata ma vi è stato scarso interesse. L'idea di nolo degli armatori è scesa a poco più di 3 milioni di dollari lumpsum per il fueloil Rotterdam/Singapore e bassi 4 milioni di dollari per il greggio Hound Point/Corea del Sud. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) hanno passato la settimana sulla difensiva ma mentre aumentava il numero delle navi e l'attività diminuiva, gli armatori hanno dovuto scendere a Ws 65 per il Golfo americano e a meno di Ws 70 (equivalente a circa 10.250 dollari al giorno) per l'Europa, prima che un'attività più intensa arrestasse la caduta, ma sarà necessario molto di più per riportare il mercato a livelli più alti. In Mediterraneo, le Suezmax sono state attive ma la disponibilità è stata adeguata alla domanda e i noli si sono attestati a Ws 80-82,5 per i viaggi Mar Nero/destinazioni europee e circa 2,8 milioni di dollari per la Cina. Nel Golfo Arabo, le Suezmax hanno avuto un cedimento scendendo a Ws 27,5 per le destinazioni occidentali e Ws 65 per quelle orientali. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) hanno inizialmente mantenuto i recuperi della scorsa settimana in Mare del Nord, ma successivamente sono salite a Ws 125 (equivalente base timecharter a circa 17.250 dollari al giorno) per i viaggi cross-UK Cont e Ws 100 per i carichi da 100.000 tonn. dal Baltico. E' possibile che i ritardi ai porti della regione limiteranno la disponibilità di navi permettendo un ulteriore recupero. In Mediterraneo, l'attività è aumentata per il ritorno in mercato dei carichi della Libia, in precedenza sospesi, e i noli sono saliti a Ws 145 per i viaggi inter-Med. Nei Caraibi, le Aframax non sono riuscite a risalire oltre Ws 100 per le destinazioni del Golfo americano con la possibilità di nuovi cedimenti. Per quanto riguarda le **Product Tanker** pulite, le Medium Range (25.000-55.000 dwt) sono state poco incisive per tutta la settimana con fissati ripetuti a Ws 100 (equivalente base timecharter a circa 1.250 dollari al

giorno) per i viaggi da UK Cont. alla costa atlantica americana e Ws 110 per il West Africa. Un'abbondanza di navi pronte non fa prevedere cambiamenti per il meglio e inoltre la domanda di benzina per il West Africa sembra essersi esaurita. Un elemento positivo è che il mercato del Golfo americano è leggermente migliorato e più navi dovrebbero essere trattenute nell'area anziché zavorrare verso il Continente. Ad est di Suez, le Large Range hanno avuto una settimana più attiva. Le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) sono riuscite a far aumentare i noli dal Golfo Arabo, in particolare per le destinazioni occidentali a 2,1 milioni di dollari lumpsum, mentre per la nafta destinata al Far East hanno ottenuto Ws 105 (equivalente a circa 7.750 dollari al giorno). Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) hanno ottenuto per gli stessi viaggi rispettivamente 1,70 milioni di dollari lumpsum e Ws 120 (equivalente a circa 7.750 dollari al giorno) per la nafta Golfo Arabo/Giappone. Se le pressioni si manterranno anche la prossima settimana, non si esclude un ulteriore aumento dei noli.

CARICO SECCO

Il mercato delle **Capesize** (150.000-180.000 dwt) continua ad essere estremamente volatile, la settimana scorsa si è conclusa con un forte recupero dei noli ma quella in esame è iniziata con una massiccia perdita. Il Baltic Capesize Index ha chiuso la settimana a 3156 recuperando 70 punti e la media delle 5 rotte timecharter si è attestata a USD 24.287 con un aumento di USD 14,00. La settimana è iniziata in modo instabile nel mercato del Pacifico e i noli base viaggio dall'Australia occidentale alla Cina hanno perso almeno 90 cents scendendo a USD 8,30 per tonn. Tuttavia, il crescente interesse di compagnie minerarie e operatori ha fatto riguadagnare terreno ai noli con il ritorno a oltre USD 9,00 assai probabile. I noli base timecharter hanno variato da circa USD 18.000 a bassi 20.000 al giorno, ma una nave da 181.000 dwt del 2014 ha ottenuto USD 24.000 al giorno per un West Australian round, mentre un'altra da 176.000 dwt costr. 2011 ha ottenuto USD 21.000 per un round simile. I noleggiatori si erano astenuti dal fissare nell'aspettativa di un cedimento, ma livelli di nolo stabili dal Brasile hanno continuato ad attirare navi in zavorra spingendo vari noleggiatori a fissare a numeri più alti. Due carichi per agosto di 170.000 tonn. sono stati fissati da Saldanha Bay a Qingdao al nolo in aumento di USD 16,00 per tonn. Il nolo dal Brasile alla Cina si è attestato per la maggior parte della settimana a bassi USD 20,00 per tonn. ma molti ritengono che sia destinato a salire e Vale potrebbe prendere varie navi per agosto. Nel mercato del Nord Atlantico, spesso causa di euforia o depressione, l'arrivo di nuovi carichi unitamente a una ridotta disponibilità di navi si è tradotto in un aumento significativo dei noli, in particolare per i fronthaul, con i carichi dal San Lorenzo per il Far East che hanno registrato un profitto di circa USD 40.000 al giorno. Questo a sua volta ha sostenuto i noli in Atlantico con navi fissate a alti USD 20.000-30.000 dollari al giorno. Un forte mercato cartaceo ha favorito l'interesse nel periodo e la

Duhallow (179.481 dwt costr. 2016) è stata fissata per 6-9 mesi con consegna Cina a USD 24.500 dollari al giorno per conto Pacific Bulk. La volatilità dovrebbe continuare a caratterizzare il mercato, mentre un periodo più lungo di aumenti stabili è previsto solo tra uno o due mesi. Le **Panamax** (70.000-95.000 dwt) hanno chiuso la settimana con il Baltic Panamax Index a 1527 con un recupero di 180 punti, mentre la media delle 4 rotte timecharter ha raggiunto USD 12.233 in aumento di USD 1.412. I noli in Atlantico sono saliti per effetto di una ridotta disponibilità di navi a nord, unitamente a un aumento dei carichi di minerale e numerosi stem di fronthaul da varie aree di caricazione alternative che hanno alimentato l'ottimismo. Mentre i noli sono balzati, in particolare per i viaggi verso il Far East e brevi round Baltico/Murmansk, molte navi sono cadute sui soggetti verso la fine della settimana dividendo l'opinione sulla direzione del mercato. Le Kamsarmax hanno ottenuto intorno a USD 25.000 per i viaggi verso il Far East e le Panamax USD 23.000 per il grano, mentre altre Panamax sono state fissate a USD 16.000 al giorno per brevi round in Continente. Il mercato della costa orientale del Sud America è stato più lento con noli piatti intorno a USD 16.000 + USD 600.000 bb. Il mercato del Pacifico è stato piuttosto scialbo. Il mercato è stato sotto pressione, in particolare nel nord per la mancanza di nuovi carichi, con l'eccezione del minerale dall'Indonesia e dall'Australia, tuttavia i noli sono andati diminuendo nell'intera settimana. Nonostante questo, non è mancato l'interesse nel periodo e i noli hanno continuato a sfidare il mercato spot con moderne Kamsarmax fissate intorno a USD 14.000 al giorno per periodi di circa 7-9 mesi con consegna in Far East.

COMPRAVENDITA

Questa settimana il mercato della compravendita non si è mostrato particolarmente attivo riportando un esiguo numero di unità oggetto di transazioni. Per quanto riguarda il settore delle Tankers, rumors di mercato riportano che gli armatori BW Group abbiano venduto due VLCC NB Resale in costruzione presso il cantiere Samsung Heavy Industries per circa USD 88 MLN ciascuna ad acquirenti al momento incerti, parrebbe Al-Iraqia Shipping Services & Oil Trading (Aissot). Con riferimento al mercato delle Bulk Carriers, da segnalare la vendita a compratori non noti delle Kamsarmax MV *HANTON TRADER V* e MV *HANTON TRADER VI* (81,073 DWT - Blt. 2015 / 2016 Jiangsu - Man-Burmeister & Wain - 7/7 stive/boccaporte) per circa USD 24.2 MLN ciascuna. Tra le altre, è interessante sottolineare che la Panamax MV *TORO* (76,636 DWT - Blt. 2008 Imabari - Man-Burmeister & Wain - 7/7 stive/boccaporte) è stata ceduta per circa USD 15.2 MLN permettendo ai venditori di realizzare un'importante plusvalenza avendola infatti acquistata circa 2 anni fa per qualcosa intorno ai USD 9 MLN. Si segnala inoltre che acquirenti degli Emirati Arabi hanno comprato la MV *GH SECRETARIAT* e la MV *GH PHAR LAP* (56,897 DWT - Blt. 2012 Cosco - Man-Burmeister & Wain -

5/5 stive/boccaporte - gru 4x30t) per circa USD 13 MLN ciascuna. Questa settimana il mercato della demolizione ha registrato un sensibile calo dei propri valori: il Bangladesh si è nuovamente affermato mercato di riferimento avendo pagato 415 USD/LDT per le Bulker e 435 USD/LDT per le Tanker, seguito dall'India e dal Pakistan che hanno pagato rispettivamente 410-405 USD/LDT per le Bulker e 430-425 USD/LDT per le Tanker. La Turchia ha infine pagato 280 USD/LDT per le Bulker e 290 USD/LDT per le Tanker.

ALTRE NOTIZIE

A metà dell'anno inoltrata, le consegne di navi per rinfuse secche continuano ad essere modeste. In giugno, sono uscite dai cantieri 32 navi per 2,6 milioni dwt, tra cui 2 VLCC, 3 Capesize, 2 Post-Panamax, 7 Kamsarmax, 8 Supra-Ultramax e 10 Handysize. La demolizione rimane molto limitata; in giugno per il terzo mese consecutivo, 5 navi soltanto sono state avviate alla demolizione. Dall'inizio dell'anno solo 12 Capesize, 4 Panamax, 11 Supramax e 13 Handysize sono state vendute per demolizione. D'altra parte l'orderbook nominale è aumentato di 6 milioni di tonnellate in giugno e conta ora 850 navi per 87 milioni dwt, mentre l'orderbook per il 2019 è salito a 41 milioni dwt. A inizio gennaio di quest'anno, gli ordinativi ammontavano a 33 milioni di tonnellate.

L'ultimo rapporto mensile dell'Opec fornisce qualche motivo di speranza per il depresso mercato delle petroliere. Il cartello petrolifero conferma che i fissati spot complessivi di VLCC sono ammontati a 7,7 milioni di barili al giorno in giugno, in confronto a 7,1 milioni b/g in maggio. Sulla base di stime da fonti secondarie, la produzione complessiva dell'Opec è aumentata a 32,33 milioni b/g in giugno, da 32,15 milioni b/g in maggio, per la maggiore produzione in Arabia Saudita, Iraq, Kuwait e Emirati Arabi Uniti e la tendenza è destinata a continuare. Dopo aver più che rispettato l'accordo sul taglio alla produzione, l'Opec e i suoi alleati guidati dalla Russia stanno ritornando al 100% di conformità che si ritiene aggiungerà al mercato nella seconda metà dell'anno da 600.000 a 1 milione di barili al giorno di greggio. Poiché molta capacità di riserva è in Medio Oriente, il principale mercato per le petroliere da greggio dovrebbe risultarne potenziato, cosa di cui gli armatori hanno disperatamente bisogno e non solo per la debolezza dei noli. Da maggio, i noli del mercato spot sono leggermente risaliti ma rimangono sempre inferiori ai livelli di pareggio. Il BIMCO calcola che nella prima metà dell'anno i noli medi delle VLCC sono stati di 6.001 dollari al giorno, per le Suezmax di 10.908 dollari e per le Aframax di 9.614 dollari al giorno, tutti livelli in perdita. Dal lato dell'offerta di navi, le numerose nuove costruzioni sono state compensate da demolizioni record. Mantenere alta l'attività di demolizione e astenersi dall'ordinare nuove navi sono condizioni necessarie per contenere la crescita della flotta oggi e in futuro.

Le sanzioni americane contro l'Iran avranno come conseguenza una graduale limitata diminuzione delle esportazioni iraniane di greggio che potrebbe addirittura portare ad un aumento della domanda tonnellate-miglia per le petroliere se Stati Uniti e Arabia Saudita colmeranno il vuoto. In uno scenario estremo in cui le esportazioni iraniane scendessero a 1 milione di barili al giorno dal livello corrente di 2,6 milioni b/g, e l'export degli Stati Uniti fosse limitato come oleodotti e infrastrutture portuali, l'Opec e la Russia potrebbero dover usare molta della loro capacità di riserva. In tale ipotesi, esiste il rischio di un aumento significativo dei prezzi che potrebbe ostacolare la crescita della domanda in particolare in nazioni in via di sviluppo che già sono in difficoltà per i prezzi del greggio più alti e il rafforzamento del dollaro. Un rallentamento della domanda globale di greggio avrebbe un impatto negativo sulla domanda di petroliere. E non sarebbe tutto, un comandante della Guardia Rivoluzionaria Iraniana ha dichiarato che Teheran non permetterà il transito del greggio attraverso lo Stretto di Hormuz se le esportazioni iraniane fossero interrotte. In tale caso, un terzo circa delle esportazioni globali di greggio verrebbe rimosso dal mercato mandando i prezzi ben oltre i 100 dollari a barile. Questo provocherebbe una significativa caduta della domanda di navi poiché le esportazioni dal Golfo Arabo rappresentano ben oltre 5 trilioni di tonnellate-miglia all'anno.

Le bulkcarrier Capesize stanno entrando nel periodo stagionalmente più forte e vi sono buone possibilità che le prospettive per i noli nella seconda parte dell'anno si rivelino troppo basse. Solitamente, i noli delle Capesize hanno realizzato i recuperi migliori su base mensile in agosto e settembre con aumenti medi rispettivamente del 25% e del 46%, prima di diminuire gradatamente nel quarto trimestre. Usando i tassi di crescita storici basati sui noli di giugno di 16.800 dollari al giorno, i noli spot nella seconda metà dell'anno potrebbero salire a 23.400 dollari al giorno. I mercati cartacei avvalorano queste previsioni e gli FFA per il secondo semestre indicano noli in media di 22.500 dollari al giorno. Tuttavia, queste stime appaiono basse relativamente ai livelli correnti di mercato che sono già a questi valori e fanno prevedere un ulteriore rafforzamento. I noli spot delle Capesize sono il triplo rispetto al livello di un anno fa, vicini a metà luglio a 23.000 dollari al giorno. Per inciso, le Capesize ottengono già 30.000 dollari al giorno per i viaggi nel bacino atlantico. Usando le medie di luglio 2018, come rata base, i noli spot potrebbero arrivare a 36.300 dollari al giorno nella seconda metà dell'anno e toccare 45.000 dollari nel picco stagionale.

Le nuove normative IMO che andranno in vigore dal 2020 avranno un impatto importante sui mercati delle materie prime alla rinfusa come il minerale di ferro. Lo sostengono gli analisti della banca americana Jefferies aggiungendo che un aumento significativo dei costi di trasporto per le compagnie minerarie non farà

che accentuare lo svantaggio competitivo per le compagnie minerarie che sono più lontane dai principali Paesi consumatori. Alcune compagnie, come Fortescue Metals Group, Rio Tinto e BHP Billiton sono in posizione vantaggiosa poiché l'aumento realizzato dai loro prezzi dovrebbe superare il rincaro dei costi del trasporto marittimo. Altre compagnie, come il gigante brasiliano Vale e Arch Coal, vedranno probabilmente un declino del prezzo realizzato al netto dei costi del trasporto via mare. E' possibile un ampliamento dello spread per i costi di trasporto via mare Brasile-Cina e Australia-Cina che renderà Vale svantaggiata rispetto ai suoi rivali. Il costo del trasporto via mare del minerale dal Brasile alla Cina potrebbe aumentare a circa 26 dollari per tonnellata dai 21 dollari correnti, mentre dall'Australia alla Cina si potrebbero avere aumenti a oltre 12 dollari per tonnellata dai 10 dollari attuali. Allo stesso modo, i costi del trasporto per Anglo American da Kumba in Sud Africa per l'Asia aumenterebbero del 25% circa. Le stime si basano sul presupposto che il costo del carburante, che rappresenta la metà dei costi complessivi del trasporto via mare, aumenterà del 50% per effetto delle nuove normative. E' previsto che un costo marginale più alto di produzione farà aumentare da 3 a 5 dollari per tonnellata la previsione corrente di prezzo a lungo termine per il minerale di ferro che implicherebbe margini a lungo termine da 1 a 3 dollari più alti per Rio Tinto e BHP, ma di circa 2 dollari per tonnellata più bassi per Vale. Gli analisti della banca americana prevedono che solo il 3-5% della flotta globale installerà *scrubber* entro il gennaio 2020 aumentando al 5-10% nel 2021. Il fueloil a basso tenore di zolfo sarà il carburante dominante dopo il 2020 poiché le tecnologie correnti dei motori sono adatte a questo tipo di carburante e le catene di rifornimento possono far arrivare il carburante a mercati e porti dove sarà richiesto.

La Maritime Safety Administration e il Ministero cinese dei trasporti hanno annunciato questo mese nuove normative sull'anidride solforosa e ossido d'azoto che in qualche modo avallano le normative IMO. Secondo la MSA, carburanti a basso tenore di zolfo dovranno essere impiegati dal prossimo gennaio nelle acque territoriali cinesi, un anno prima dell'applicazione globale delle normative IMO. E inoltre, dal settembre di quest'anno, tutte le navi importate, in aggiunta a quelle di bandiera cinese che operano in traffici nazionali, dovranno rispondere ai requisiti IMO Tier II. La politica avrà una durata di cinque anni. Gli standard Tier II si applicano a tutte le navi la cui chiglia è stata impostata dopo il gennaio 2011. In effetti, la decisione riduce l'età consentita per le navi di importazione a sette anni dai 12 correnti per le petroliere, 18 per le bulkcarrier e 20 per le portacontainer. Attualmente, il costo di una bulkcarrier Handymax di 18 anni di costruzione giapponese è circa 8 milioni di dollari mentre per una Supramax di sette anni di costruzione giapponese è circa 16,5 milioni di dollari, quindi più del doppio. Questa differenza di prezzo potrebbe ampliarsi con un aumento significativo dei prezzi

per le navi di seconda mano più giovani per effetto dei nuovi regolamenti cinesi. Il prezzo delle navi da 15 a 18 anni di età è destinato a diminuire mentre quello delle navi da cinque a otto anni di età aumenterà. In prossimità delle nuove normative sulle emissioni, gli acquirenti dovranno affrontare il costo capitale extra dell'acquisto di una nave di sette anni rispetto ad una di 18 anni, quest'ultima più adatta per i traffici nazionali. Una nave il cui costo capitale è tanto alto non sarà giustificata economicamente per i traffici costieri, e la domanda che ci si pone è come i mercati potranno fornire nei prossimi cinque anni navi adatte per questo traffico.

I costruttori sudcoreani Hyundai Heavy Industries hanno ottenuto 18 ordinativi di gasiere nel periodo gennaio-giugno di quest'anno, in confronto a quattro unità soltanto nello stesso periodo dello scorso anno, per un valore complessivo degli ordinativi navali e offshore nel periodo di 6,3 miliardi di dollari, un aumento del 45% su base annua. Tuttavia, la performance negativa della sua divisione offshore ha vanificato il miglioramento. A fine giugno, il carico di lavoro complessivo per il gruppo HHI consisteva di 274 navi mercantili e un progetto offshore. Nella prima metà dell'anno la HHI ha ottenuto ordinativi per 77 nuove costruzioni per un valore di 6,3 miliardi di dollari. Le cifre rappresentano la performance di tutto il gruppo che comprende anche gli ordinativi ricevuti da Hyundai Mipo e Hyundai Samho. Mentre è stato registrato un aumento moderato come numero di navi, in confronto a 69 ordinativi nello stesso periodo del 2017, il valore rappresenta un aumento del 45% su base annua dovuto in gran parte ad una forte presenza di contratti di costruzione per gasiere. Dei 18 ordinativi di gasiere, otto sono per gas naturale liquefatto e 10 per gas di petrolio liquefatto. La tendenza all'aumento sembra destinata a continuare poiché la domanda degli armatori per nuove petroliere per GNL è in crescita, sulla base di una promettente previsione per i sottostanti mercati dei noli. L'armatore greco Evangelos Marinakis avrebbe firmato a inizio mese una lettera di intento con HHI per la costruzione di una serie sino a 10 metaniere, a cui è seguita l'opzione esercitata da George Economou per tre metaniere presso lo stesso costruttore. Tuttavia, gli ordinativi del periodo gennaio-giugno sono stati pari al 42,4% soltanto dell'obiettivo annuo di HHI di 14,8 miliardi di dollari, poiché i risultati hanno risentito della scarsa performance della divisione offshore, i cui ordinativi sono stati pari allo 0,1% soltanto delle aspettative del gruppo per il 2018.

Le tariffe imposte dalla Cina sui semi di soia di importazione stanno già sconvolgendo i flussi di traffico, ma il mercato dei carichi secchi è diviso circa il probabile impatto complessivo sulle tonnellate-miglia. Vi è l'aspettativa di un aumento delle tonnellate-miglia se forniture alternative verranno reperite dal Sud America anziché dalla costa occidentale o dal Golfo americano, ma un declino potrebbe avvenire qualora la Cina sostituisse i semi di soia con la colza o

altri semi oleosi da fonti più vicine come ad esempio l'Australia. Un altro scenario potrebbe essere un maggiore traffico dagli Stati Uniti verso il Brasile e l'Argentina che a loro volta potrebbero fornire semi di soia alla Cina ad un premio. Secondo il Dipartimento americano dell'Agricoltura, la Cina ha cancellato alcuni acquisti di semi di soia dagli Stati Uniti pari a circa 120.000 tonnellate mentre ulteriori 246.000 tonnellate avrebbero cambiato destinazione. Le vendite alla Cina sono scese ad almeno 772.000 tonnellate nel periodo da 1,6 milioni di tonnellate un anno fa. L'export giacente per la Cina nella stagione di mercato che terminerà a fine agosto, è diminuito a 27 milioni di tonnellate in confronto a 34 milioni di tonnellate un anno fa. I prezzi in diminuzione negli Stati Uniti potrebbero compensare l'impatto delle tariffe. Secondo un esperto in materia, il Brasile potrebbe iniziare ad importare semi di soia per effetto del differenziale di prezzo e della forte domanda della Cina dal Brasile. La tendenza è già stata osservata per l'Argentina con volumi da 500.000 a 1 milione di tonnellate nella stagione. Se questo continuerà potrebbe rappresentare un doppio impiego per le bulkcarrier. Tuttavia, la stagione è solo all'inizio e i nuovi carichi saranno disponibili per l'export verso la fine dell'anno o l'inizio del prossimo.

I trader petroliferi usano sempre più il mercato cartaceo per coprire le loro esposizioni nei mercati delle petroliere mentre aumentano le incognite sull'impatto del carburante a basso contenuto di zolfo sui noli marittimi. A 18 mesi soltanto alla scadenza del 1° gennaio 2020, i Forward Freight Agreements (FFA), che sono essenzialmente scommesse sul livello delle rate di nolo future, hanno visto aumentare la domanda. Come già noto, sono molte le preoccupazioni sulla disponibilità e sul costo del fueloil a basso tenore di zolfo dopo il 2020. Il maggiore costo del carburante verrà passato ai noleggiatori tramite noli spot più alti. La maggior parte delle società di trading, come Trafigura, Vitol, Gunvor e Koch, hanno mostrato un maggiore interesse nei FFA di cisterne, insieme a major petrolifere che compiono operazioni di trading come Shell e BP. La società americana CME che opera nel settore dei futures rileva che i contratti FFA aperti legati alla rotta di riferimento per le VLCC tra il Medio Oriente e il Giappone hanno raggiunto il numero di 2.849, in confronto a 390 contratti a inizio giugno. Un'altra società del settore, la Intercontinental Exchange, conta 21.748 contratti aperti per la stessa rotta, in aumento dai 18.251 di febbraio. Oltre al volume complessivo più alto, molti dei contratti FFA aperti hanno una scadenza nel quarto trimestre 2019 e durante il 2020, quando è prevista la maggior parte della volatilità relativa al passaggio ai carburanti a basso tenore di zolfo. Solitamente, l'attività nei futures riguarda periodi a breve termine quando i trader hanno la maggiore visibilità sulle previsioni dei prezzi, ma si evidenzia un maggiore interesse per periodi più avanzati in cui vi è maggiore incertezza sulle rate di nolo. Nell'insieme, il mercato cartaceo prevede noli più alti nei prossimi due anni. Secondo le valutazioni del Baltic Exchange, le

VLCC potrebbero guadagnare una media di 21.000 dollari al giorno il prossimo anno sui viaggi Medio Oriente/Cina. Nel 2020, le VLCC sono previste guadagnare in media poco più di 37.000 dollari al giorno. Questo si confronta con guadagni medi per quest'anno di 9.000 dollari al giorno per le VLCC. L'installazione di *scrubber* continua ad essere raccomandata come una potenziale soluzione per mitigare i prezzi più alti del carburante. Frontline e DHT Holdings li hanno già adottati per alcune delle loro VLCC. Ma la scadenza del 2020 significa che solo circa 1.000 navi in totale possono essere dotate di questa tecnologia nei prossimi 18 mesi. Inoltre, non esistono specifiche precise per il nuovo carburante a basso contenuto di zolfo per cui gli armatori potrebbero trovare miscele diverse di fueloil da un porto all'altro che potrebbero causare importanti problemi ai motori.

Il boom durato sette mesi nel mercato delle portacontainer sta perdendo vigore e gli operatori hanno iniziato a restituire le navi agli armatori mentre i costi aumentano. Il mercato dei noli sta registrando gli effetti del taglio ai servizi da parte delle compagnie di linea. Vari importanti servizi che impiegavano oltre 40 portacontainer di capacità variante da 4.200 a 9.400 teu, hanno ritirato navi dai servizi in maggio e giugno, rallentando la domanda con una maggiore disponibilità di navi in mercato e mettendo fine alla ripresa iniziata nel novembre scorso. Le compagnie di linea hanno ridotto i servizi che sono diventati improduttivi per il rincaro del bunker e l'aumento delle rate di nolo. La compagnia francese CMA CGM ha annunciato l'estensione del surcharge di emergenza per il bunker che era stato deciso una prima volta il 25 maggio. Al primo posto per il ritiro di navi dai servizi sono Maersk Line e MSC che hanno eliminato il 30% circa di capacità dal servizio tra l'Asia e il Mar Rosso. I due servizi impiegavano un misto di 17 navi di proprietà e a noleggio da 5.000 sino a 9.400 teu e la cancellazione ha portato alla riconsegna di varie navi agli armatori nelle ultime tre o quattro settimane. La diminuzione della domanda ha fatto aumentare a fine giugno la flotta di portacontainer inattive a 104 unità per 246.440 teu, o l'1,1% della flotta. Le sospensioni sembrano ottenere l'effetto desiderato con le tariffe che iniziano ad aumentare. La tariffa tra Shanghai e Los Angeles risulta aumentata il 5 luglio del 20% a 1.537 dollari per container da 40 piedi e non si esclude che il mercato dei noli si adegui e ritorni ad aumentare per settembre.