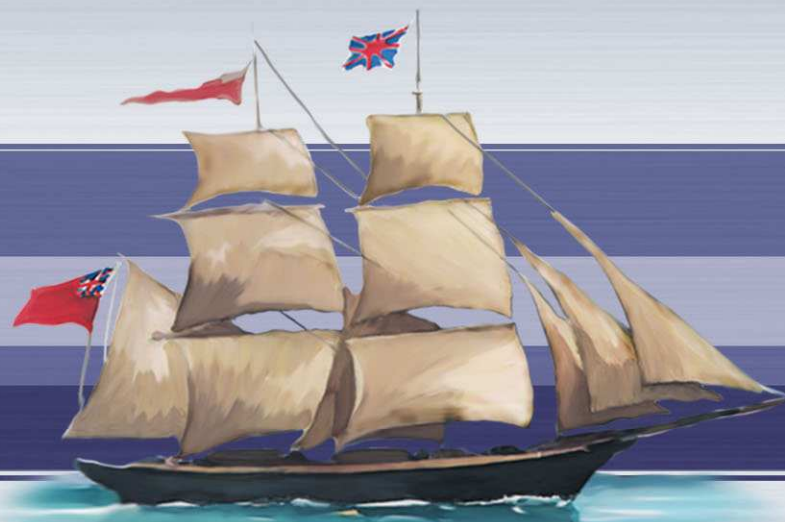


Flash News



Genova, 10 Aprile 2017
No. 1744

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 14 (3/7 Aprile 2017) CISTERNE

Una settimana più incoraggiante per le **VLCC** (oltre 200.000 dwt) che nel mercato del Golfo Arabo sono state oggetto di una maggiore domanda. Di conseguenza, gli armatori hanno potuto migliorare i noli precedenti mediamente a circa Ws 55 (equivalente base timecharter a circa 13.750 dollari al giorno) per le destinazioni del Far East e ad alti Ws 20 per le quelle occidentali, e sperano di poter ottenere nuovi miglioramenti per i restanti fissati di aprile. Anche il mercato del West Africa è stato molto attivo, e le VLCC hanno potuto mantenere il piccolo vantaggio di nolo rispetto ai viaggi Golfo Arabo/Far East, avendo ottenuto intorno a Ws 65 per il Far East e 2,7 milioni di dollari lumpsum per la costa occidentale indiana. Buona attività anche dai Caraibi dove le VLCC sono state fissate a 3,9 milioni di dollari lumpsum per Singapore e 3,2 milioni di dollari per la costa occidentale indiana. Il Mare del Nord si è discostato dagli altri mercati con un rallentamento dell'attività. Per il fueloil dal Continente a Singapore le VLCC sono state fissate intorno a 3,2 milioni di dollari lumpsum, mentre per il greggio dal Mare del Nord alla Corea del Sud hanno ottenuto 4,275 milioni di dollari lumpsum. Le speranze delle **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) di vedere intensificare l'attività di noleggio dal West Africa, in previsione delle festività pasquali, non si sono materializzate e gli armatori hanno dovuto accettare noli di Ws 70 per gli Stati Uniti e poco più di Ws 75 (equivalente a circa 18.500 dollari al giorno) per l'Europa. Forse questi bassi valori potrebbero portare ad una maggiore attività nei prossimi giorni, ma non vi è certezza che questo accadrà. Dal Mar Nero le Suezmax hanno ottenuto noli ai bassi Ws 80 per le destinazioni europee e anche qui non si prevedono variazioni al meglio, se il mercato del West Africa rimarrà sotto pressione. In Medio Oriente, i noli delle Suezmax sono slittati a Ws 70 per il Far East e a Ws 32,5 per le destinazioni occidentali. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) non hanno registrato cambiamenti di rilievo in Nord Europa dove i noli per i viaggi cross-UK Cont. sono rimasti al livello di Ws 100 (equivalente a circa 13.750 dollari al giorno) mentre per le caricazioni nel Baltico con 100.000 tonn. non hanno superato Ws 90. In Mediterraneo, queste navi hanno confermato il deterioramento iniziato la scorsa settimana per il ridotto interesse da parte dei noleggiatori. I noli sono scesi a Ws 105 per i viaggi cross-Med. ma potrebbero migliorare in previsione di un periodo più attivo per fine mese. Il mercato dei Caraibi non ha mostrato grandi cambiamenti, ma una ripresa della domanda ha fatto migliorare i noli da Ws 90 a Ws 95. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, le Medium Range (25.000-50.000 dwt) hanno registrato uno slittamento dei noli in Nord Europa per la domanda insufficiente ad assorbire tutte le navi presenti, dando ai noleggiatori l'opportunità di imporre noli più bassi. Per i viaggi da UK Cont. alla costa atlantica americana i noli sono scesi a Ws 192,5 (pari a circa 18.250 dollari al

giorno) da Ws 210 della precedente settimana. La domanda dal West Africa, che aveva contribuito al precedente rialzo dei noli, è rimasta attenuata per tutta la settimana e i noli si sono attestati a Ws 205-210. Le navi in arrivo in zavorra dal Brasile e dal West Africa potrebbero mantenere piatti i noli o impedire un loro rialzo. Ad est di Suez, le Large Range hanno registrato un indebolimento. Per la nafta dal Golfo Arabo al Giappone, le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) sono state fissate a Ws 112,5 (equivalente a circa 11.000 dollari al giorno) con forti possibilità di ulteriori perdite la prossima settimana. Per lo stesso viaggio le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) hanno ottenuto Ws 100 (pari a circa 11.250 dollari al giorno) con soggetti, ma si tratterebbe di un armatore del Far East interessato a portare la nave in quella direzione. Per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont. le LR1 hanno ottenuto noli di 1,125 dollari lumpsum e le LR2 1,375 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

Le **Capesize** (150.000-180.000 dwt) hanno avuto una settimana nell'insieme deludente. Il ciclone Debbie che ha colpito il Queensland australiano ha avuto forti ripercussioni nel bacino del Pacifico, aggravate da una riduzione dei carichi dall'Australia occidentale. In Atlantico, un minor numero di carichi dal Brasile ha fatto scendere i noli base viaggio per la Cina per caricazione pronta a circa USD 14,00 per tonnellata, con una perdita di oltre USD 2,00 per tonn. rispetto alla settimana precedente. Il Baltic Capesize Index ha chiuso la settimana a 2173, 424 punti in meno rispetto alla precedente settimana, mentre la media ponderata delle cinque rotte timecharter si è attestata a USD 15.570 al giorno perdendo USD 3.294. Tuttavia, il mercato cartaceo è andato in controtendenza, in particolare a fronte di una lista di carichi ancora relativamente buona e ha contribuito a sostenere il mercato fisico. Un carico di 170.000 tonnellate per date 1-10 maggio sarebbe stato fissato da Tubarao a Qingdao al nolo più fermo di USD 15,20 per tonnellata. In Atlantico, i noli si sono indeboliti per tutta la settimana, la *Evgenia* (175.800 dwt costr. 2011) è stata fissata con consegna Gibilterra 6/7 aprile per trip via Colombia riconsegna Skaw-Gibilterra a USD 16.000 al giorno per conto EDF. Nel bacino del Pacifico, un fissato rappresentativo è quello della *Shinyo Alliance* (176.629 dwt costr. 2005) relet di Louis Dreyfus, che con consegna Jiuheng 13-18 aprile trip via Australia riconsegna Singapore-Giappone ha ottenuto USD 15.500 al giorno per conto CNR. Nonostante le incertezze della settimana, i noleggiatori hanno sempre interesse a prendere navi a periodo. La Anglo American ha fissato la *Stella Jade* (175.932 dwt costr. 2012) con consegna pronta Singapore per 12 mesi a USD 15.100 al giorno.

Per le **Panamax** (70.000-95.000 dwt), la settimana è iniziata con lentezza per riprendere vigore nella seconda parte della settimana. Le festività cinesi hanno consentito ai noleggiatori di limitare al minimo l'attività, ma da mercoledì in poi, le interruzioni dei rifornimenti di carbone dal Queensland australiano hanno

indotto i trader a cercare carichi in particolare da costa settentrionale Sud America, Golfo americano e costa orientale Stati Uniti. Di conseguenza, le navi pronte in Continente hanno registrato un forte aumento dei noli fronthaul e le Kamsarmax hanno ottenuto almeno USD 23.000 al giorno base dop Continente per carbone dal Golfo americano, le Panamax intorno a USD 20.000 al giorno per fronthaul costa settentrionale Sud America e USD 26.900 al giorno per Baltico/Far East. Nello stesso tempo, il Nord Atlantico ha visto un ritorno di carichi di minerale da USNH e di grano da costa settentrionale Sud America per il Mediterraneo. Per effetto di un mercato cartaceo in ripresa e del sentimento positivo derivante dalla domanda per fronthaul di minerale, i noli in Atlantico sono migliorati unitamente alla domanda di navi per 2-3 legs o s/p Atlantic. I noli per viaggi singoli o multipli sono ampiamente in linea, variando da USD 12.000 a 14.000 dop Continente-Mediterraneo occidentale a seconda del tipo di nave e della durata. La disponibilità di navi pronte è stata equilibrata e la domanda dal Nord Atlantico più che sufficiente ad assorbire la flotta lavorabile senza che gli armatori abbiano dovuto pensare a viaggi da ECSA, dove hanno dominato le navi in zavorra. Anche i viaggi da ECSA hanno chiuso la settimana su note positive. L'attività è stata febbrile per date di fine aprile/inizio maggio con molti fissati sia su base aps che dop. Attualmente, i noli aps sono intorno a USD 12.500 + USD 650.000 mentre i noli dop variano da USD 13.250 a 14.500 dop India e USD 12.500-13.500 dop Singapore. Nel mercato del Pacifico, la settimana è iniziata con la dichiarazione di forza maggiore per gli effetti del ciclone in Australia. La previsione di limitate disponibilità di carbone metallurgico ha fatto aumentare i prezzi del 12%. La maggior parte delle navi nel bacino del Pacifico continuano ad aumentare le loro richieste, in particolare nel sud-est asiatico poiché la domanda di carbone indonesiano è aumentata notevolmente. Un mercato cartaceo florido ha sostenuto un'attività stabile nel mercato a periodo, ad esempio una Kamsarmax cinese è stata fissata a USD 12.000 al giorno per un anno con consegna Cina fine aprile.

COMPRAVENDITA

Questa settimana il mercato della compravendita ha continuato a mostrarsi abbastanza attivo registrando un certo numero di transazioni, per lo più di Bulkera. Tra le unità Tankers compravendute, da segnalare la vendita della MT *BURSA* (51,463 DWT - Blt. 2008 STX - Man-Burmeister & Wain - IMO III) ad acquirenti al momento non noti per circa USD 17.25 MLN. Da evidenziare inoltre che gli armatori Union Maritime parrebbero essersi resi protagonisti dell'acquisto della MT *MARE ACTION* (37,467 DWT - Blt. 2005 Hyundai - Burmeister & Wain - IMO III) per circa USD 10.5 MLN. Gli stessi armatori, come anticipato nello scorso rapporto, erano stati individuati come gli acquirenti della MT *MARE CARIBBEAN* (46,700 DWT - Blt. 2004) per USD 11.4 MLN. In ultimo si segnala che Maersk Tankers ha ceduto una delle sue unità meno moderne MT

FREJA MAERSK (31,632 DWT – Blt. 2001 Hanjin Hi – Burmeister & Wain – IMO II, Zinc coated) per circa USD 8.5 MLN. Più attivo il settore delle Bulk Carriers dove i valori delle unità compravendute continuano ad aumentare sensibilmente. In tal senso da evidenziare che gli armatori Atlantska Plovidba hanno venduto le Panamax MV *IMPERIAL* e MV *LIBERTAS* (75,511 DWT – Blt. 2007 STX – Man-Burmeister & Wain – 7/7 stive/boccaporte) ad acquirenti greci (parrebbe Navios Maritime Partners) per circa USD 13.5 MLN valore quest’ultimo superiore se comparato per esempio ai USD 10.75 MLN ottenuti dalla MV *OCEAN MINERVA* (75.698 DWT – Blt. 2007 Sanoyas) a Marzo. Da segnalare inoltre che gli armatori Jinhui Shipping and Transportation continuano a ridurre la propria flotta avendo ceduto la Handysize MV *JIN YU* (38,462 DWT – Blt. 2012 Naikai – Man-Burmeister & Wain – 5/5 stive/boccaporte – gru 4x30t – SemiOpen/Box) per circa USD 15 MLN. I valori del mercato della demolizione in linea con le settimane precedenti continuano a registrare variazioni al rialzo: il Pakistan si è nuovamente affermato mercato di riferimento avendo pagato 370 USD/LDT per le Bulker e 390 USD/LDT per le Tanker, seguito dall’ India che ha pagato 365 USD/LDT per le Bulker e 385 USD/LTD per le Tanker. Infine Bangladesh e Cina hanno pagato rispettivamente 360-270 USD/LDT per le Bulker e 380-280 USD/LDT per le Tanker.

ALTRE NOTIZIE

Il primo trimestre dell’anno ha segnato un andamento decisamente più positivo di quanto in precedenza previsto. Alla fine dello scorso anno era già evidente un considerevole miglioramento rispetto ai precedenti trimestri e si era fiduciosi che la tendenza sarebbe continuata anche nel 2017, nonostante la usuale stagnazione del primo trimestre. Le aspettative del mercato sono ora passate ad uno scenario sostanzialmente più ottimistico, nonostante le consegne di nuove costruzioni ad alto livello e le demolizioni in calo. La continua domanda di materie prime da parte della Cina (sostenuta dagli investimenti in infrastrutture), in aggiunta ad una tendenza di base più ottimistica per l’economia mondiale, hanno spinto il mercato al rialzo. Il valore delle navi è aumentato a livelli in cui i resale sono ora alla pari con i prezzi delle nuove costruzioni e i noli a timecharter sono ritornati a valori che non si vedevano da 18 mesi. L’incognita è se i problemi fondamentali sono ora superati e se è stata imboccata la strada verso un mercato più florido. Questo dipende sempre da Beijing poiché fin tanto che i livelli della demolizione rimarranno bassi, sarà la domanda che deciderà le sorti del mercato dei carichi secchi. Tutto considerato, vi è un cauto ottimismo che il recente miglioramento possa portare ad una stabile ripresa. Tuttavia, bisogna essere preparati ad una potenziale e significativa volatilità durante l’anno dovuta alla domanda. Ad esempio, nelle ultime settimane le scorte cinesi di minerale hanno toccato il massimo di tutti i tempi a cui è seguito un notevole calo dei prezzi del minerale di ferro, per cui si potrebbe nuovamente evidenziare nel medio termine un

periodo più tranquillo per i trasporti di questa materia prima. Perché il mercato delle bulkcarrier di medie dimensioni rimanga sostenuto, è necessario il sostegno delle importazioni di carbone in Cina e, in Atlantico, una stagione del grano migliore della media. Tutto questo si unisce ad una nota di cautela. Esistono molti movimenti nei trasporti di carichi secchi ed è sempre importante essere preparati per l'imprevisto.

Le importanti imprese siderurgiche di Cina, Giappone e Corea del Sud si stanno preparando per un rincaro del carbone metallurgico dopo il ciclone che ha devastato le principali aree minerarie australiane, tuttavia i timori possono essere eccessivi. Il ciclone Debbie ha colpito la settimana scorsa l'area nord-orientale del Queensland causando diffuse inondazioni e danni alle infrastrutture dello stato che produce la metà circa della disponibilità mondiale via mare di carbone da fonderia. Le imprese siderurgiche non hanno dimenticato il ciclone Yasi che nel 2011 colpì miniere, reti ferroviarie e porti del Queensland causando la perdita di circa 25 milioni di tonnellate di export e facendo salire il prezzo del carbone a oltre 330 dollari per tonnellata. Debbie ha colpito grosso modo la stessa area causando problemi simili, ma questa volta il rincaro potrebbe non essere tanto pronunciato come nel 2011. La differenza è che le miniere sembrano essere state più preparate e la BHP Billiton sarebbe già in grado di ripristinare le operazioni ad alcune delle sue miniere nel Bowen Basin. Tuttavia, mentre le miniere possono riprendersi abbastanza in fretta, e probabilmente hanno sufficienti scorte di carbone, l'infrastruttura ferroviaria potrebbe richiedere tempi più lunghi per tornare ad essere operativa. La BHP ha dichiarato la forza maggiore sugli imbarchi poiché il sistema ferroviario può richiedere varie settimane per le riparazioni. Questo significa che la potenziale perdita di export causata da Debbie potrebbe essere di circa 15 milioni di tonnellate, un quantitativo significativo anche se inferiore ai 25 milioni di tonnellate persi per colpa di Yasi nel 2011. I prezzi potrebbero salire ben al di sopra di 200 dollari per tonnellata nelle prossime settimane poiché gli acquirenti saranno sempre più alla ricerca di sostituzioni. Questo sta già avvenendo, i futures di carbone metallurgico a Singapore si sono impennati venerdì del 44% attestandosi martedì a 225 dollari per tonnellata. Complessivamente, il mercato del carbone in Asia sarà sostanzialmente più rigido, ma per settimane piuttosto che per mesi come nel 2011. Carichi dovrebbero iniziare ad arrivare dal Nord America ed è possibile che anche Mongolia e Russia aumentino le esportazioni.

La Cina ha superato la Corea del Sud diventando la prima nazione costruttrice di navi, ma può ridurre la sua capacità del 50% con la possibilità di una fusione delle due maggiori imprese di costruzione statali. In Cina è in atto una importante riorganizzazione con la chiusura di cantieri privati, mentre la costruzione di navi standard nella Corea del Sud potrebbe estinguersi entro

cinque anni. Qualcosa come 1.400 cantieri cinesi sotto-standard stanno chiudendo per bancarotta e questo avrà probabilmente conseguenze sulla costruzione di Panamax e Kamsarmax poiché un minor numero di cantieri potranno costruirle. I cantieri cinesi continuano a lottare per realizzare guadagni, ma più armatori si sono rivolti alla Cina essendo il Giappone molto selettivo. Il Giappone è autosufficiente, in generale costruisce navi per il proprio fabbisogno e tratta solo con compagnie straniere di cui si fida. E' destinato a rimanere competitivo poiché si concentra sulla semplice costruzione di navi senza extra e, anche se non permette la supervisione, gli armatori ricevono navi di prim'ordine e, inoltre, il divario tra Giappone e Cina è destinato a rimanere presente. Lo scorso anno è stato registrato il minor numero di ordinativi di nuove costruzioni e questo perché le rate di nolo erano a livelli storicamente bassi. Ora che i noli sono risaliti, gli armatori possono essere tentati di dare nuovamente il via agli ordinativi, sebbene molte organizzazioni lo sconsiglino. I finanziamenti sono sempre disponibili per le nuove costruzioni, ma non per le navi di seconda mano, di conseguenza gli armatori potrebbero rivolgersi ai cantieri per aumentare le loro flotte. Dall'inizio dell'anno sono stati assegnati 16 ordinativi, per la maggior parte a cantieri cinesi. Nel 2016 sono state consegnate 542 navi da carico secco superiori a 20.000 dwt unitari per un totale di 46,3 milioni dwt, mentre nei primi due mesi di quest'anno sono arrivate in mercato 142 navi per un totale di 12,5 milioni dwt.

La domanda di greggio della Cina è aumentata del 5,3% su base annua nei primi due mesi del 2017 a 11,65 milioni di barili al giorno sulla base di una florida crescita economica, domanda di trasporto per vacanze e la costituzione di scorte in previsione della stagione di manutenzione delle raffinerie iniziata in marzo. I prodotti petroliferi hanno registrato una crescita della domanda in gennaio e febbraio e in particolare il gas di petrolio liquefatto ha segnato una crescita maggiore con il 24,8% mentre la domanda di gasolio è aumentata dello 0,4%, dopo il declino dal dicembre 2015. La produzione industriale della Cina è aumentata del 6,3% su base annua nel periodo gennaio-febbraio superando le aspettative del 6,2% e accelerando dal 6% di dicembre. Gli investimenti in attività fisse sono cresciuti dell'8,9% nel bimestre, in aumento dall'8,1% di dicembre. Questi fattori hanno contribuito a far aumentare i consumi di gasolio nei settori dei trasporti e delle costruzioni. Anche le festività del Nuovo Anno cinese, durate una settimana, hanno fatto salire la domanda di benzina e jet fuel. Una quota significativa di prodotti petroliferi è stata immessa in depositi. Gli stock comprendono benzina, gasolio e jet fuel/kerosene e risultavano aumentati a fine febbraio del 15,29% su base mensile dopo essere saliti del 10,3% a fine gennaio. Gli analisti non si aspettano che la forte crescita della domanda continuerà nei prossimi mesi per effetto della prevista attività di prelievo dalle scorte che potrebbe avvenire. Il prodotto interno lordo della Cina è previsto rallentare al

6,5% nel 2017, dal 6,7% dello scorso anno, con la possibilità di una minore espansione della domanda di energia mentre il paese mette in atto sforzi per aumentare l'efficienza energetica.

La Sovcomflot ha confermato il suo accordo con la Shell per rifornire di gas naturale liquefatto quattro nuove costruzioni Aframax ordinate alla Hyundai Samho Heavy Industries. In precedenza, la compagnia statale russa aveva ordinato le navi con classe ghiacci per un totale di 240 milioni di dollari che a partire dal 2018-2019 saranno noleggiate alla Shell. Le navi verranno principalmente gestite nei trasporti di greggio e prodotti petroliferi tra il Baltico e il Nord Europa mentre la Shell rifornirà le navi di GNL tramite una nave specializzata a Rotterdam ed altri punti di rifornimento. Sovcomflot e Shell hanno un rapporto di collaborazione ed innovazione tecnica di lunga durata. Il numero delle navi che impiegano GNL come carburante non è aumentato rapidamente come molti speravano all'inizio del decennio, ma la normativa adottata dalla International Maritime Organization sul contenuto di zolfo dei carburanti marini ha il potenziale di affrettare il passaggio al GNL, un evento che sarebbe accolto con favore da major energetiche come la Shell. AET, una compagnia armatoriale con sede a Singapore, recentemente passata sotto il controllo della compagnia malese Petronas, ha annunciato la decisione di adottare entro i prossimi anni la "dual fuel LNG option" per metà della sua flotta. La Shell ritiene che questo sia un passo avanti importante per l'impiego del gas nel mix energetico. La decisione di lavorare con la Sovcomflot per rifornire le prime petroliere Aframax al mondo con propulsione a GNL conferma l'impegno della Shell verso questo carburante per i trasporti marittimi.

Il catastrofico cedimento strutturale della *Stellar Daisy* una VLOC di 266.000 dwt costruita nel 1993 di proprietà della Polaris Shipping, ha fatto sorgere interrogativi sulla sicurezza di oltre 40 VLCC convertite in Very Large Ore Carrier tra il 2008 e il 2011. La tragedia di venerdì 7 aprile è costata la vita a 22 marittimi della bulkcarrier che trasportava minerale di ferro dal Brasile alla Cina. Secondo rapporti sudcoreani, uno dei due membri dell'equipaggio sopravvissuti avrebbe inviato un messaggio alla Polaris informando che la nave era affondata rapidamente dopo aver imbarcato acqua da una fenditura nel ponte di coperta. Il relitto è situato ad una profondità stimata di oltre 4.000 metri. Un portavoce della società di classifica della nave, il Korean Register (KR) ha dichiarato che sono in programma ispezioni sulle 19 VLOC nella sua flotta, alcune delle quali erano state trasferite da altre società di classifica. Al momento, è troppo presto per capire l'esatta natura o le cause dell'incidente, ma KR sta collaborando con la società armatrice e con le autorità. La liquefazione del carico potrebbe essere possibile, anche se gli esperti non avallano questa ipotesi. Per alcuni analisti, i timori sulla sicurezza potrebbero far accelerare la demolizione della flotta

convertita in VLOC. Secondo informazioni della Maritime Strategies International, sarebbero circa 50 le VLCC convertite in VLOC tra il 2008 e il 2011. Sei delle VLOC sono già state demolite e la *Stellar Daisy* è una perdita totale presunta. Alcune delle navi erano state costruite nel 1990 e quindi sarebbero vicine ai 30 anni. Le conversioni ebbero luogo perché le VLCC a scafo singolo erano state messe al bando e gli armatori videro una opportunità di ottenere ore carrier a buon mercato e in tempi rapidi in un periodo di boom del mercato dei carichi secchi e di prezzi inflazionati delle nuove costruzioni. Molte delle conversioni ebbero luogo presso cantieri di riparazione cinesi e la *Stellar Daisy* fu convertita nei cantieri Cosco Zoushan nel 2009. Le conversioni furono controverse all'epoca e fecero sorgere timori a causa dell'installazione di boccaporti, come pure per l'aumento di spazio vuoto e la potenziale vulnerabilità all'ingresso di acqua. Si ha notizia negli ultimi giorni che un'altra VLOC dello stesso armatore, la *Stellar Unicorn* di 280.000 dwt costruita nel 1993, è stata trattenuta a Capetown per sospette fratture nello scafo. La nave, con un carico di 270.000 tonnellate, stava seguendo la stessa rotta dal Brasile alla Cina come la *Stellar Daisy*. Le due navi fanno parte di una flotta di 19 VLCC convertite in VLOC da Polaris alla fine degli anni 1990.

Il 100° carico di gas naturale liquefatto è partito dall'impianto di Cheniere di Sabine Pass nel Golfo americano. L'impianto iniziò ad esportare gas naturale un anno fa, un traffico che si prevedeva avrebbe assorbito navi e potenzialmente fatto aumentare le rate di nolo per le metaniere. Dopo il primo carico partito il 24 febbraio 2016, Cheniere ha consegnato GNL a 18 paesi di cinque continenti. Questa pietra miliare per Cheniere conferma la domanda globale di GNL americano, l'impegno della forza lavoro di Cheniere e il modello di lavoro unico che permette a clienti grandi e piccoli di accedere a questo carburante. Cheniere è attualmente l'unico esportatore di GNL dagli Stati Uniti. Oltre a tre impianti per GNL pienamente operativi a Sabine Pass, il *train* numero 4 dovrebbe raggiungere il completamento sostanziale nella seconda metà del corrente anno. Il *train* numero 5 è attualmente in costruzione ed è previsto diventare operativo nel 2019 e il *train* numero 6 ha ottenuto tutti i permessi ed è commercializzato. Inoltre, Cheniere ha due *trains* in costruzione presso il suo progetto di liquefazione vicino a Corpus Christi, Texas, che dovrebbero diventare operativi nel 2019. Per i progetti di liquefazione a Sabine Pass e Corpus Christi, Cheniere e i suoi associati sono previsti investire circa 30 miliardi di dollari in infrastrutture energetiche.

SwissMarine, un operatore privato di trasporti che possiede anche una piccola flotta, sta valutando opportunità di espansione, ma non nelle dimensioni della sua flotta, poiché i prezzi sono saliti dai recenti minimi storici. Una delle possibilità riguarda una maggiore attività nel settore dei concentrati, rame, zinco e piombo, muovendo carichi principalmente sulla costa occidentale del Sud

America tramite navi Handymax e Supramax. La compagnia intenderebbe rimanere una trading house di trasporti piuttosto che una compagnia armatoriale, ma se si presentasse la nave giusta verrebbe acquistata. SwissMarine noleggia oltre 150 navi all'anno, il 95% a periodo per circa un anno e il restante per viaggi singoli. Possiede 12 Capesize. Pur restando concentrata nelle Capesize, sta iniziando ad essere più attiva nelle post-Panamax e baby-Capesize. La sua visione del mercato è improntata alla cautela. Ritiene che la ripresa sia stata più rapida del previsto, più positiva di quello che ci si aspettava e che possa aver superato se stessa. Molta dell'attenzione è concentrata nelle politiche cinesi che riguarderanno la domanda di materie prime di importazione. Poiché la domanda ha tenuto sorprendentemente a lungo, non significa che il mercato sia più florido. In questo clima di incertezza e volatilità, vengono fissati più noleggi indicizzati, che per gli armatori rappresentano un'alternativa ai pool e se l'armatore ha una piccola flotta e ha previsioni positive può non voler fissare rate di nolo. Per gli operatori è un modo di essere più in linea con il mercato per servire meglio i clienti. I noleggi legati agli indici sono prevalenti per i traffici di carbone colombiano e nei mercati del minerale di ferro cileno e peruviano.