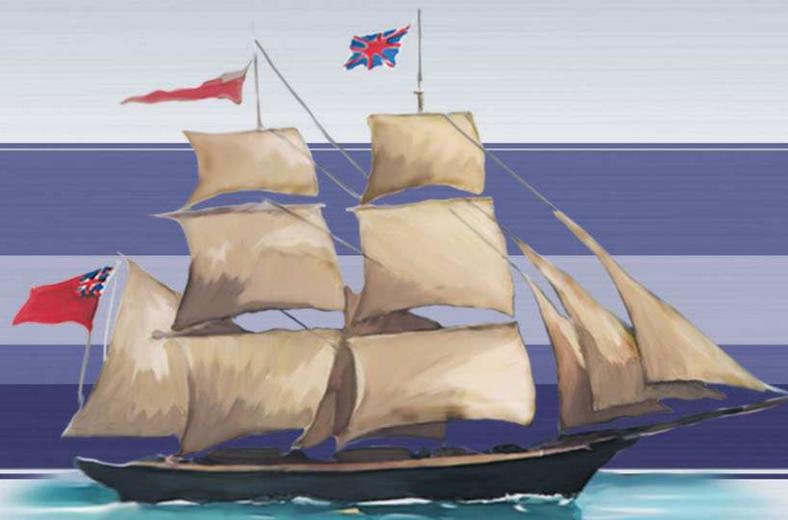


Flash News



Genova, 17 Luglio 2017
No. 1757

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 (10/14 Luglio 2017) CISTERNE

Il mercato delle **VLCC** (oltre 200.000 dwt) ha avuto un inizio di settimana lento e una conclusione priva di prospettive. I noli dal Golfo Arabo sono rimasti poco al di sopra di Ws 50 (equivalenti base timecharter a circa 17.500 dollari al giorno) per le destinazioni orientali e a medi Ws 20 per quelle occidentali per quel poco che è stato concluso. I fissati per luglio sono praticamente terminati e i programmi di agosto saranno disponibili all'inizio della prossima settimana. Nel mercato del West Africa, un ridotto interesse da parte dei noleggiatori e un mercato piatto nel Golfo Arabo non ha permesso alle VLCC di ottenere più di Ws 55 per i viaggi verso il Far East e 2,6 milioni di dollari lumpsum per la costa occidentale indiana. Nell'area dei Caraibi, le VLCC hanno avuto difficoltà a trovare impiego, ed è probabile che gli ultimi fissati per Singapore a 3,2 milioni di dollari lumpsum e per la costa occidentale indiana a 2,8 milioni di dollari non saranno ripetibili. In Mare del Nord, le VLCC hanno occasionalmente trovato impiego ma a noli più bassi: 2,5 milioni di dollari lumpsum per il fueloil diretto a Singapore e 3,8 milioni di dollari per il greggio da Hound Point alla Corea del Sud. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) sono state penalizzate in West Africa dai modesti volumi di carichi fatti arrivare in un mercato ben fornito di navi. Questo non ha permesso ai noli di salire oltre Ws 60-62,5 (pari a circa 9.500 dollari al giorno) per le destinazioni dell'Atlantico e Ws 70 per il Far East, livelli a cui probabilmente rimarranno nel breve termine. Modesto interesse anche dal Mar Nero dove i noli per le destinazioni europee non hanno superato Ws 70 e per la Cina 2,5 milioni di dollari lumpsum. In Medio Oriente, le Suezmax hanno segnato il passo e hanno dovuto cedere qualcosa per il Far East con noli di Ws 65 e bassi Ws 20 per le destinazioni occidentali, ma per le caricazioni a Kharg Island continuano ad ottenere premi notevoli. Per le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) il mercato del Mare del nord ha avuto un andamento altalenante, ma alla fine i noli sono rimasti invariati a Ws 90 (equivalente a circa 6.500 dollari al giorno) per i viaggi cross-UK Cont. e Ws 65 per i carichi di 100.000 tonn. dal Baltico. La situazione potrebbe riproporsi nella prossima settimana. In Mediterraneo, le Aframax hanno inizialmente beneficiato dell'aumento di attività della precedente settimana, ma in seguito i volumi sono diminuiti e i noli sono ritornati a Ws 80 per i viaggi inter-Med. dove sono previsti rimanere per qualche tempo. Non è andato meglio il mercato dei Caraibi dove i noli non sono riusciti a migliorare oltre Ws 82,5 e sarà necessario un periodo molto attivo perché gli armatori possano ottenere miglioramenti sostenibili. Nel segmento delle **Product Tanker pulite**, i noli delle Medium Range (25.000-55.000 dwt) dal Nord Europa si sono stabilizzati intorno a Ws 132,5 per le destinazioni della costa atlantica americana, Ws 152,5 per il West Africa e Ws 132,5 per le caricazioni nel Baltico. Tuttavia, nel corso della settimana i noleggiatori hanno ripreso il controllo della situazione e

per effetto di un minor numero di carichi e navi in posizione nascosta hanno imposto noli di Ws 125 (pari a circa 7.750 dollari al giorno) per la costa atlantica americana e Ws 127,5 per i viaggi dal Baltico attraverso l'Atlantico. Ad est di Suez, le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) hanno potuto approfittare di una serie di nuovi carichi ma la massiccia presenza di navi ha impedito ai noli di progredire oltre Ws 112,5 (equivalente a circa 7.500 dollari al giorno) per i viaggi con nafta dal Golfo Arabo al Far East. Per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont. queste navi hanno ottenuto noli lumpsum di 1,125 milioni di dollari. Anche le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) hanno registrato una ripresa della domanda ma i noli sono rimasti invariati a Ws 92,5 (equivalente a circa 7.750 dollari al giorno) per la nafta e 1,35 milioni di dollari lumpsum per il jet fuel.

CARICO SECCO

Una settimana positiva per le **Capesize** (150.000-180.000 dwt) in tutti i settori di mercato con noli in aumento sia dal Brasile che dall'Australia occidentale. Il mercato cartaceo ha raggiunto un picco a metà settimana, ma i volumi scambiati sono diminuiti da giovedì in poi. Sarà interessante vedere nei prossimi giorni se questo avrà effetti sul mercato fisico. Il Baltic Capesize Index ha chiuso la settimana a 933 recuperando 180 punti rispetto alla scorsa settimana e la media ponderata delle 5 rotte timecharter si è attestata a USD 7.718 con un aumento di USD 1.322 rispetto alla precedente chiusura. I noli base viaggio dal Brasile per la Cina hanno raggiunto il massimo di USD 12,00 per tonnellata per date di agosto. In Nord Atlantico, sensazioni più positive ma nessun segnale di noli più alti e pochi nuovi carichi in mercato. Si riportava a metà settimana una nave da 180.000 dwt del 2017 fissata dal Mediterraneo per trip via costa orientale Stati Uniti per il Far East a poco più di USD 19.500 al giorno. Nel mercato del Pacifico, i noli base viaggio dall'Australia occidentale alla Cina sono migliorati notevolmente, con differenze a seconda del porto di caricazione e delle date. Un fissato Port Hedland/Qingdao per fine luglio è stato concluso a USD 5,50 per tonnellata. Un fissato indicativo base timecharter è quello della *Giant Ace* (179.147 dwt costr. 2009) con consegna CJK 11/12 luglio trip via Australia riconsegna Singapore-Giappone a USD 5.950 al giorno per conto RGL. Nel mercato a periodo, si riporta il noleggio della *Giuseppe Bottiglieri* (175.244 costr. 2011) con consegna Cina 20-30 luglio per 3/5 mesi timecharter riconsegna ww a USD 9.500 al giorno per conto Pacific Bulk. Sarebbero stati conclusi fissati a periodo a noli indicizzati per durate maggiori, ma mancano conferme e dettagli precisi. Le **Panamax** (70.000-95.000 dwt) hanno avuto una settimana di forte attività in particolare da costa orientale Sud America con i noli per Kamsarmax saliti rapidamente intorno a USD 11.000 al giorno più USD 600.000 BB o USD 12.000 base consegna India-Singapore. In totale, sono state fissate nella settimana circa 30 navi in zavorra verso ECSA. Il mercato dell'Atlantico è andato rafforzandosi nelle ultime settimane, e la graduale diminuzione delle navi ha

fatto salire i noli per moderne Kamsarmax a medi USD 10.000 per 2-3 viaggi o a periodo per 4-6 mesi. Dal Baltico, le Panamax hanno potuto ottenere USD 12.000 al giorno per trip verso il Mediterraneo. Ma l'evento più drammatico è avvenuto nel Mediterraneo orientale dove, ad una sempre più acuta scarsità di navi aperte base Passero o più ad est ha fatto riscontro una costante domanda dal Mar Nero e a fine settimana vari noleggiatori sono stati costretti a ricorrere a navi aperte PMO o prendere navi a periodo. Per trip verso il Far East, le Kamsarmax hanno ottenuto noli intorno a USD 20.000 al giorno base DOP Egitto. Nel mercato del Pacifico, le aspettative della scorsa settimana di un nuovo miglioramento hanno fatto aumentare le richieste degli armatori, forti anche del sensibile rialzo del mercato cartaceo. Per i viaggi più lunghi, moderne Panamax hanno ottenuto noli intorno a USD 9.000 base Giappone. Il sudest asiatico continua ad essere la roccaforte del Pacifico. Le richieste degli armatori sono salite verso USD 10.000 e le navi in migliore posizione hanno potuto ottenere noli anche più alti. In particolare, una Panamax da 76.000 dwt è stata fissata base sudest asiatico a USD 12.000 al giorno per Indonesia/Sud Cina. Da metà settimana il mercato si è calmato essendo state coperte la maggior parte delle posizioni. Per quanto riguarda il periodo, si è notata una maggiore attività dei noleggiatori che hanno fissato Kamsarmax di costruzione giapponese a medi USD 10.000 per breve periodo, in confronto a bassi-medi USD 9.000 visti la scorsa settimana.

COMPRAVENDITA

Il mercato della compravendita questa settimana non si è mostrato particolarmente attivo non avendo registrato un numero significativo di transazioni. Con riferimento al settore delle Tankers, da segnalare la vendita della Aframax MT *PHOENIX ADVANCE* (114,024 DWT - Blt. 2011 Hyundai - Man-Burmeister & Wain - Coiled) sembrerebbe ad acquirenti greci per circa USD 28 MLN; la suddetta unità ha ricevuto interesse da diversi potenziali acquirenti, per lo più ellenici, ed ottenuto diverse offerte di acquisto. Da evidenziare tra le altre la vendita da parte di Parakou Tankers della Medium Range MT *PTI VOLANS* (51,224 DWT - Blt. 2006 STX - Man-Burmeister & Wain - IMO III) per circa USD 15.3 MLN ad acquirenti al momento non resi noti. Per quanto concerne il mercato delle Bulk Carriers, si segnala la vendita della MV *NORD LEADER* (55,808 DWT - Blt. 2007 Kawasaki - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30.5t) per circa USD 11.2 MLN a compratori non dichiarati, mentre gli armatori canadesi CSL Group vengono identificati come gli acquirenti della MV *DIANA ISLAND* (28,398 DWT - Blt. 2010 Imabari - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30.5t) per USD 8.50 MLN, valore in linea con l'attuale mercato. Il mercato della demolizione ha nuovamente registrato variazioni in aumento dei suoi valori: il Bangladesh si è riaffermato mercato di riferimento avendo pagato 345 USD/LDT per le Bulker e 375 USD/LDT per le Tanker, seguito dal Pakistan che ha pagato 340 USD/LDT

per le Bulker e 370 USD/LTD per le Tanker. India e Turchia hanno infine pagato rispettivamente 335-250 USD/LDT per le Bulker e 365-260 USD/LDT per le Tanker.

ALTRE NOTIZIE

I prezzi del minerale di ferro sono nuovamente in aumento essendo risaliti a circa 66 dollari per tonnellata. Secondo il Metal Bulletin, il minerale con contenuto fe 62% reso a Qingdao si è attestato in chiusura di settimana a 65,91 dollari per tonnellata, il valore maggiore da inizio maggio e più alto del 20% rispetto il minimo dell'anno toccato a metà giugno. Su base annua, tuttavia, i prezzi sono inferiori del 16% poiché gli analisti prevedono per l'ultimo trimestre 2017 produzione globale in crescita e caduta stagionale della domanda. La Cina è ancora una volta la responsabile principale della nuova tendenza al rialzo. Da quando Beijing ha aumentato gli sforzi per limitare la produzione di minerale di bassa qualità e ridurre le emissioni, le importazioni sono aumentate. Il minerale in arrivo ai porti cinesi, in effetti, starebbe per superare largamente il miliardo di tonnellate metriche, battendo il record dello scorso anno. Secondo dati doganali, i carichi arrivati in giugno hanno raggiunto 94,7 milioni di tonnellate, contro 91,5 milioni di tonnellate in maggio. Nei primi sei mesi dell'anno, le importazioni sono salite a 539 milioni di tonnellate, il 9,3% in più che nello stesso periodo del 2016. Anche lo scorso anno, la Cina aveva superato il milione di tonnellate avendo importato 1,024 milioni di tonnellate. La volatilità del mercato non ha modificato l'opinione negativa dei principali analisti e osservatori sui prezzi del minerale di ferro. La Morgan Stanley ha recentemente ridotto le sue stime dei prezzi nel terzo trimestre ad una media di 50 dollari per tonnellata, per salire a 55 dollari negli ultimi tre mesi dell'anno. Per l'intero anno la Morgan Stanley prevede un prezzo medio di 63 dollari, in confronto ad una media da inizio d'anno di 74 dollari. Un indebolimento è previsto nel prossimo anno ad una media di 58 dollari e nel 2019 a 54 dollari. Le previsioni di Citigroup sono ancora più pessimistiche. La banca ha ridotto di un quinto le sue previsioni ad una media di 48 dollari per tonnellata nell'ultimo trimestre 2017, in calo dalle precedenti previsioni di 60 dollari. Entrambi gli analisti ritengono responsabile la crescente offerta globale, in particolare da parte del complesso minerario di Vale S11D e dei produttori australiani Roy Hill, che hanno raggiunto la piena produzione. Secondo Citigroup, il 2017 registrerà un surplus di 118 milioni di tonnellate, dopo una eccedenza di circa 60 milioni di tonnellate lo scorso anno. Morgan Stanley prevede un surplus di disponibilità di circa 40 milioni di tonnellate nel corrente anno che aumenterà costantemente sino a raggiungere 120 milioni di tonnellate nel 2019 e 185 milioni di tonnellate nel 2021.

Nel suo rapporto di giugno sul mercato petrolifero, la International Energy Agency riporta notizie positive per il mercato delle petroliere. I paesi produttori

di greggio, sia dell'Opec che non facenti parte dell'organizzazione, hanno prodotto in giugno 97,46 milioni di barili al giorno, con un aumento di 720.000 b/g in confronto al mese precedente. La produzione di giugno ha superato di 1,2 milioni di b/g quella nello stesso mese di un anno fa e i produttori non-Opec potrebbero espandere la produzione di 700.000 b/g nel corrente anno e di 1,4 milioni b/g nel 2018. Come previsto, la produzione dell'Opec è aumentata, nonostante i tagli per la maggior parte dei suoi membri, che evidentemente non hanno lavorato come il cartello avrebbe desiderato, ostacolando i suoi piani di normalizzare l'offerta di greggio nel mercato. La IEA rileva che la produzione Opec è aumentata in giugno di 340.000 b/g su base mensile a 32,6 milioni b/g, per effetto non solo della produzione di Libia e Nigeria, esenti dai tagli produttivi, ma anche di quella saudita che ha prodotto maggiori quantitativi. L'adesione Opec ai tagli produttivi è scesa al 78%, la percentuale più bassa dell'anno, ed è stata superata dal gruppo dei Paesi non-Opec il cui tasso di adesione è salito all'82. Il rapporto della IEA evidenzia un sensibile aumento della domanda di greggio, un altro fattore chiave positivo per le petroliere. La domanda globale di greggio ha risentito di una crescita moderata di 1 milione di barili al giorno nel primo trimestre dell'anno, ma una drammatica accelerazione è avvenuta nel secondo trimestre a 1,5 milioni b/g, a quanto sostiene la IEA, la quale ha aumentato le sue proiezioni della domanda di greggio per il 2017 a 98 milioni b/g con una ulteriore espansione a 99,4 milioni b/g nel 2019. Gli stock di greggio nei paesi sviluppati hanno segnato una moderata riduzione in giugno e la produzione globale delle raffinerie è prevista raggiungere nel terzo trimestre un record di 81 milioni b/g. Infine, il declino dei prezzi petroliferi e la previsione che rimarranno a bassi livelli, favorisce le petroliere poiché anche i prezzi del bunker non subiranno rincari e la domanda di greggio sarà favorita dai prezzi più bassi.

L'aumento di capacità per le bulkcarrier da carico secco dovrebbe essere relativamente modesto nei prossimi 12 mesi, secondo Moody's Investors Service. Esistono segnali di ripresa nel settore, sia pure lenta e discontinua, per cui Moody's ha deciso di modificare le sue previsioni complessive da negative a stabili. Per il segmento delle bulkcarrier, la crescita dell'offerta supererà l'espansione della domanda di meno del 2% e l'agenzia di rating prevede per il corrente anno la consegna di un totale di 51 milioni dwt di nuove costruzioni, compresi i 23 milioni dwt già consegnati nei primi cinque mesi dell'anno che hanno fatto aumentare la flotta globale da carico secco dell'1,1% a 809,2 milioni dwt. Questi valori sono considerati elevati e pesano negativamente sul settore col rischio di pressioni al ribasso sulle rate di nolo nei prossimi 12 mesi. Tuttavia, gli ordinativi assegnati entro maggio per consegna sino al 2020 e oltre, sono pari al 7,5% della flotta esistente, contro il 14,9% nel maggio 2016, e la futura espansione della capacità potrebbe essere moderata, un fattore positivo in una situazione

corrente di forte surplus di capacità. Inoltre, la domanda cinese di minerale di ferro e carbone di importazione è aumentata nel 2017 ad un ritmo più rapido che nel 2016, sebbene un aumento della produzione interna di carbone potrebbe limitare la domanda di importazione e di bulkcarrier. I miglioramenti registrati dai noli nel corrente anno, in confronto ai minimi del 2016, sono stati sostenuti dalle maggiori importazioni di minerale di ferro e carbone della Cina, tuttavia, rimangono variabili e un ulteriore recupero nei prossimi 12 mesi potrebbero essere molto graduale. I noli delle bulkcarrier rimangono nondimeno inferiori ai livelli di pareggio di molte compagnie. I contratti di navi da carico secco tendono ad essere più a lungo termine e i noli più alti di questi contratti aiutano a compensare i recenti noli bassi sul mercato spot. Ma i contratti di durata in scadenza in questo mercato relativamente debole potrebbero essere rinnovati a noli più bassi o non essere rinnovati affatto.

La Maran Tankers di John Angelicoussis ha ordinato quattro nuove VLCC alla Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, che porteranno a 11 il numero complessivo delle VLCC di questo gruppo armatoriale in ordinazione presso la Daewoo. Le ultime VLCC da 318.000 dwt sono previste in consegna nel primo e secondo trimestre 2019, ma i contratti di costruzione hanno ancora dei soggetti che probabilmente dipendono dalla finalizzazione di impiego per le navi e forse anche per alcune delle VLCC ordinate in precedenza. Due delle VLCC ordinate in precedenza saranno consegnate nel corrente anno e altre cinque nel 2018. L'ultimo contratto di costruzione fa seguito a quello tra le due parti del valore di 250 milioni di dollari assegnato in aprile per tre VLCC di identiche dimensioni come quelle appena ordinate. Il valore dell'ultimo ordinativo non è stato reso noto, ma si pensa che il prezzo concordato tra DSME e Angelicoussis, uno dei maggiori e più fedeli clienti dei costruttori sudcoreani, sia rimasto più o meno stabile da aprile. Si ritiene che le ultime sette VLCC di Angelicoussis abbiano un costo superiore a 80 milioni di dollari a nave, compreso il costo degli scrubber che su una VLCC di nuova costruzione può incidere per 2,5-3,5 milioni di dollari, a seconda del modello. Oltre a Maran Tankers, altre compagnie armatoriali come Almi Tankers, DHT, Enesel, Neda Maritime e il gruppo Onassis, hanno optato per gli scrubber per i loro nuovi ordinativi di VLCC. Le più importanti compagnie petrolifere, come Chevron e Total, richiedono ora che le nuove navi siano dotate di scrubber, mentre ExxonMobil sta valutando attentamente la questione. Maran Tankers possiede 32 VLCC in attività, tra cui sette noleggate a bareboat con Chevron Texaco, una relazione iniziata nel 2000 e che è stata periodicamente rinnovata con navi più nuove ed efficienti.

Gli Stati Uniti potrebbero diventare entro la fine del 2022 i secondi maggiori esportatori di gas naturale liquefatto (GNL), dopo l'Australia e prima del Qatar. Lo sostiene la International Energy Agency nel suo rapporto annuale sui mercati

del gas, precisando che complessivamente la capacità di esportazione globale di GNL potrebbe raggiungere 650 miliardi di metri cubi l'anno dalla fine del 2022, in confronto a meno di 452 miliardi di metri cubi nel 2016. Di questo quantitativo, l'Australia avrebbe la capacità di esportare 117,8 miliardi di metri cubi l'anno, seguita dagli Stati Uniti con 106,7 miliardi l'anno e dal Qatar con 104,9 miliardi di metri cubi l'anno. L'Australia rimarrebbe al primo posto aggiungendo alla sua capacità esistente 30 miliardi di metri cubi l'anno entro la fine del 2022, ma gli Stati Uniti, che hanno visto aumentare la loro produzione di *shale gas*, aumenterebbero circa 90 miliardi di metri cubi la loro capacità corrente di circa 14 miliardi di metri cubi l'anno. Tuttavia, la nuova capacità di GNL andrà ad aggiungersi a un mercato già ben rifornito, mentre la domanda sta diminuendo in alcune delle tradizionali nazioni importatrici, come il Giappone. Poiché la domanda è prevista raggiungere nel 2022 460 miliardi di metri cubi l'anno, il mercato avrebbe una capacità annua in eccedenza di 190 miliardi di metri cubi, mettendo sotto pressione i prezzi del gas e scoraggiando i nuovi investimenti nella ricerca. I bassi prezzi correnti del GNL stanno creando difficoltà per gli esportatori e la concorrenza sta già allentando i contratti tipicamente rigidi che hanno dominato sulle lunghe distanze. Questo cambiamento sarà ulteriormente accelerato dall'espansione delle esportazioni americane che non sono legate a particolari destinazioni e avranno quindi un ruolo importante nel far aumentare la liquidità e la flessibilità dei traffici di GNL. Complessivamente, la IEA ritiene che la produzione di gas aumenterà nei prossimi cinque anni più rapidamente di quella del greggio e del carbone, grazie ai prezzi bassi e alle ampie disponibilità unitamente ad una crescente preferenza per il gas, per le sue emissioni inferiori a quelle di altri combustibili fossili. La maggior parte della prevista crescita deriverà dalle nazioni in via di sviluppo con al primo posto la Cina.

Il settore dei traffici a container ha registrato una serie di importanti eventi, alcuni dei quali previsti da tempo. L'acquisizione da parte della Cosco Shipping della quota appartenente alla famiglia Tung nella Orient Overseas International Ltd circolava in mercato da qualche tempo e quando si concretizzò, non destò molta sorpresa. Per Cosco, aveva una certa logica acquistare una compagnia di linea a container ben gestita e di buona reputazione, togliendo di mezzo un rivale e arrivando ad occupare il terzo posto nella graduatoria delle compagnie a container. Per la famiglia Tung, la cessione ha fruttato 6,3 miliardi di dollari. Un altro annuncio in precedenza previsto è stato la nomina dell'amministratore delegato di NYK Jeremy Nixon alla massima carica di Ocean Network Express, l'ente nato dalla fusione di tre compagnie di linea giapponesi. Con quest'ultima fusione e l'acquisizione di OOCL da parte di Cosco, il settore è diventato più concentrato di quanto si potesse immaginare. Sette compagnie di linea dominano ora il settore mondiale dei trasporti a container, tutte con oltre 1,3 milioni di teu

di capacità, comprendendo anche gli ordinativi. L'ottavo maggiore operatore possiede meno della metà di questa capacità individuale. Questa concentrazione di capacità significa meno concorrenza e meno scelta per i caricatori. Esiste anche il rischio di problemi imprevedibili, come Maersk ha capito a sue spese quando il mese scorso il suo sistema computerizzato è stato colpito da un virus costringendo la compagnia danese a smistare il 16% dei traffici mondiali usando sistemi manuali. Qualcosa di simile che accadesse a due o più compagnie di linea allo stesso tempo può sembrare inverosimile, ma una maggiore concentrazione porta rischi aggiuntivi e conseguenze potenzialmente molto peggiori.

Le consegne di nuove portacontainer sono gradualmente diminuite nel 2016, in confronto al 2015, con il 60% soltanto delle navi previste in consegna effettivamente arrivate in mercato e la maggior parte delle rimanenti probabilmente posticipata al 2017 e 2018. Il rallentamento delle consegne dall'inizio dell'anno farebbe presumere altri posticipi di consegna o cancellazioni. Questi ritardi tuttavia non sarebbero sufficienti a limitare il surplus di capacità la cui espansione potrebbe superare la crescita della domanda dell'1% circa mettendo sotto pressione le tariffe di trasporto. Le portacontainer di dimensioni superiori a 10.000 teu unitari continueranno a guidare la crescita mentre il numero delle navi inferiori a 8.000 teu è diminuito. Dopo tutte le fusioni e acquisizioni, come pure le nuove alleanze che si sono formate nel settore, le tariffe di trasporto sono state negoziate a livelli più alti in confronto al 2016. La tendenza al consolidamento a livello mondiale persisterà poiché le compagnie di linea hanno ottimizzato le rotte e l'impiego della capacità. Inoltre, le economie di scala derivanti da una flotta più grande contribuiranno a far aumentare la flessibilità per adattarsi a spostamenti dei modelli geografici di traffico.

Le compagnie portuali cinesi si stanno espandendo oltremare a ritmo molto rapido e secondo un importante gruppo di analisti londinesi, diventeranno entro 10 anni protagoniste mondiali in concorrenza con i giganti esistenti. Mentre l'acquisizione da parte di Cosco Shipping della Orient Overseas (International) Ltd conferma l'ambizione globale della Cina nel settore dei trasporti di linea a container, la sua rapida espansione nel settore portuale non dovrebbe essere ignorata. Tra il 2007 e il 2016, i tre maggiori operatori portuali cinesi, Cosco Shipping Ports, China Merchants Ports e Shanghai International Port Group, hanno visto aumentare la loro *equity throughput* complessiva da 33,7 milioni di teu a 82,6 milioni di teu. Nel frattempo, il contributo dei tre operatori portuali nello smistamento oltremare è aumentato dal 7% circa al 13%. In confronto agli attuali quattro leader del settore, Hutchinson Ports, PSA APM Terminals e DP World, l'*equity throughput*, dei tre giganti cinesi ha rappresentato il 47% di quella

dei loro concorrenti stranieri nel 2016, contro solo il 24% nel 2007. Le compagnie portuali cinesi sono coinvolte in modo importante in Europa, costa occidentale dell'Africa e in particolare negli Stati Uniti.