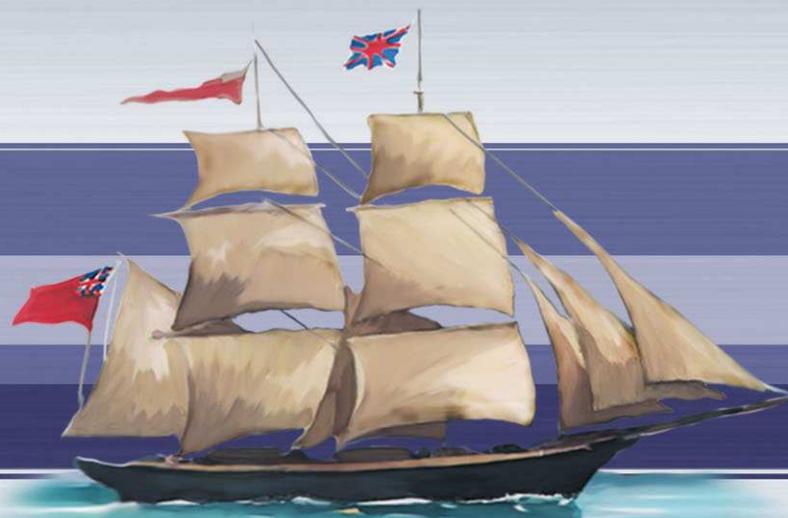


Flash News



Genova, 11 Dicembre 2017
No. 1773

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 49 (4-8 Dicembre 2017) CISTERNE

Le VLCC (oltre 200.000 dwt) non ha registrato variazioni nel mercato del Golfo Arabo. I noleggiatori hanno rallentato l'arrivo dei carichi in mercato e i noli per il Far East hanno continuato a indebolirsi attestandosi poco sopra Ws 40 (equivalente base timecharter a circa 12.000 dollari al giorno), mentre per le destinazioni occidentali sono scesi a bassi Ws 20. Il fondo dovrebbe essere stato quasi raggiunto, ma una ripresa richiederà tempo per materializzarsi. In West Africa, le VLCC hanno iniziato ad essere fissate per gennaio ma, anche se i volumi sono aumentati, i noli si sono adeguati a quelli del mercato principale intorno a Ws 53,5 per il Far East e 2,35 milioni di dollari lumpsum per la costa orientale indiana, livelli a cui sono destinati a rimanere fin tanto che il principale mercato non si riprenderà. Nell'area dei Caraibi, i volumi sono stati deludenti ma i noli hanno mantenuto livelli di 4,1 milioni di dollari lumpsum per Singapore e poco meno di 3,8 milioni di dollari per la costa occidentale indiana. In Mare del Nord, i fissati di VLCC sono stati limitati ma i noli da Hound Point per la Corea del Sud sono scesi solo di poco attestandosi a Ws 4,69 milioni di dollari lumpsum e per il fueloil Rotterdam/Singapore a 3,5 milioni di dollari lumpsum. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) hanno cercato di migliorare i noli dal West Africa ma i noleggiatori hanno risposto rallentando l'attività e i noli hanno chiuso la settimana dove avevano iniziato a Ws 90 per l'Europa (equivalente a circa 17.500 dollari al giorno) e Ws 85 per il Golfo americano. In Mediterraneo-Mar Nero i noli si sono leggermente ridotti a Ws 87,5 per i viaggi Mar Nero/Europa e 3,1 milioni di dollari lumpsum per la Cina. Dal Golfo Arabo, nonostante una riduzione della presenza di navi per date pronte, i noli sono rimasti intorno a Ws 90 per il Far East e bassi Ws 40 per le destinazioni occidentali. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) non sono riuscite a migliorare i noli per i viaggi cross-UK Cont. che sono rimasti al livello di Ws 97,5 (equivalente a circa 5.250 dollari al giorno) e per le caricazioni dal Baltico a Ws 65 con 100.000 tonn. di carico. Nessun cambiamento neppure in Mediterraneo dove queste navi sono state fissate intorno a Ws 90 per i viaggi inter-Med., mentre nei Caraibi hanno mantenuto noli di Ws 175 per i viaggi più brevi e per le tratte più lunghe non hanno superato Ws 145. Nel segmento delle **Product Tanker** pulite, le Medium Range (25.000-55.000 dwt) hanno risentito dell'arrivo di navi in zavorra e della minore domanda da UK Cont. che hanno ridimensionato i noli a Ws 150-155 (equivalente a circa 9.000 dollari al giorno) per la costa atlantica americana e Ws 175-180 per il West Africa. Il mercato dovrebbe stabilizzarsi a questi livelli, ma un ulteriore rafforzamento del Golfo americano potrebbe trattenere le navi in quest'area con benefici per il mercato del Nord Europa. Ad est di Suez, le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) sono state fissate per la nafta Golfo Arabo/Far East a Ws 137,5 (equivalente a circa 9.500 dollari al giorno) e

per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont. intorno a 1,3 milioni di dollari lumpsum. Le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) hanno avuto una settimana attiva, ma la numerosa presenza di navi ha impedito ai noli di salire oltre Ws 110 (equivalente a circa 7.750 dollari al giorno) per la nafta e 1,65 milioni di dollari lumpsum per il jet fuel.

CARICO SECCO

Anche nella settimana in esame, il mercato delle **Capesize** (150.000-180.000 dwt) ha continuato a rafforzarsi. Il Baltic Capesize Index è salito a 4193, 168 punti in più rispetto alla settimana precedente, e la media ponderata 5 rotte timecharter ha chiuso a un nuovo livello record di USD 29.693 con un aumento di USD 1.968. L'attività a periodo ha segnato un aumento incoraggiante, la *Pacific Century* (180.467 dwt costr. 2011) è stata fissata per 11-13 mesi con consegna CJK metà dicembre a USD 17.750 al giorno per conto Bilgent. Il persistere del cattivo tempo in Cina, ha tenuto sotto controllo la disponibilità di navi, oltre a far chiudere nuovamente il porto di Chang Jiang Kou. Nondimeno, sulla principale rotta dall'Australia occidentale alla Cina, i noli base viaggio che a inizio settimana erano intorno a USD 9,85 per tonn., sono scesi leggermente intorno a USD 9,70 e in chiusura circolavano voci di un fissato per conto Rio Tinto a USD 9,60. L'equivalente timecharter di questo nolo è ancora intorno a USD 26.000 al giorno, ma resta da vedere quale direzione prenderanno i noli nel prossimo periodo festivo. A fine settimana, la *Boston* (177.828 dwt costr. 2007) era riportata fissata con consegna pronta Liuheng per trip via Australia alla Cina a USD 28.000 al giorno per conto MOL. Il mercato dell'Atlantico rimane molto scarso di navi e i noli sono migliorati. A inizio settimana, si riportava il fissato della *Evgenia* (176.000 dwt costr. 2011) con consegna Wilhelmshaven 7-10 dicembre per trip via Colombia riconsegna Skaw-Passero a USD 30.000 al giorno per conto Cargill. Non si registra molta attività a timecharter da riportare, ma l'ultima valutazione per la rotta C8 (Colombia/UK Cont. Med.) è di USD 36.925, un balzo di USD 5.500 rispetto alla precedente settimana. Dal Brasile, la *KSL Sapporo* (180.960 dwt costr. 2014) è stata fissata per un viaggio Tubarao/El Dekheila per caricazione fine dicembre a USD 13,50 per conto EZDK. Nel segmento delle **Panamax** (70.000-95.000 dwt) il mercato dell'Atlantico ha registrato segnali misti ma nell'insieme la settimana si è conclusa su note positive. Le navi aperte in Nord Continente hanno iniziato a scarseggiare e i noli per i round dal Baltico si sono attestati vicino a USD 20.000 al giorno DOP. Il mercato del Golfo americano ha mostrato volumi ridotti ma noli per round in Atlantico di USD 14.000 al giorno più USD 400.000 GBB. I volumi di carico per i viaggi verso il Far East sono stati inferiori e gli armatori di Kamsarmax hanno richiesto USD 17.000 al giorno + USD 700.000 a fronte di offerte dei noleggiatori a USD 16.000 + USD 600.000 GBB. Da costa orientale Sud America per il Far East non si è visto il volume di carico della settimana precedente e il mercato è rimasto piatto con noli invariati

a USD 14.500 + USD 450.000 per una Kamsarmax standard, mentre round in Atlantico sono stati fissati a USD 17-18.000 al giorno. Nell'area del Pacifico, la settimana ha avuto un inizio rallentato con pochi nuovi carichi in mercato e scarsi fissati conclusi. Una caduta del mercato cartaceo nella prima parte della settimana ha influito sulla fiducia, ma da metà settimana una ripresa di attività ha fatto risalire anche il mercato cartaceo e vari fissati conclusi hanno ridotto la disponibilità di navi. Nel Nord del Pacifico, sono stati conclusi solo pochi fissati. Una Panamax aperta nel Nord della Cina è riportata fissata per un round voyage in Nord Pacifico a bassi USD 10.000, mentre una Kamsarmax aperta nella Cina centrale ha ottenuto USD 11.000 con riconsegna India. Dall'Australia orientale, una Kamsarmax aperta Cina centrale è riportata fissata per trip India a USD 12.000 mentre un'altra più moderna in Corea del Sud ha ottenuto bassi USD 13.000 per un viaggio simile. Per quanto riguarda il periodo, come nella precedente settimana non è mancato l'interesse ma non molto è stato concluso. Una Kamsarmax aperta in Vietnam è stata fissata per 4-7 mesi a USD 12.000 mentre un'altra aperta costa orientale India ha ottenuto medi USD 12.000 per 10-12 mesi. Si riportano anche Panamax aperte Corea e Sud Cina fissate per un anno a bassi-medi USD 11.000 al giorno.

COMPRAVENDITA

Il mercato della compravendita questa settimana si è mostrato abbastanza attivo riportando un buon numero di transazioni. Il mercato delle NewBuildings, come già anticipato nello scorso rapporto, continua a registrare nuovi ordini anche tra le unità Tankers, soprattutto Medium Range. A tal proposito da segnalare che l'armatore Thanassis Martinos - Eastern Mediterranean Maritime - ha ordinato 3 x 50.000 DWT MR presso il cantiere Coreano Hyundai Mipo Dockyard (Ulsan) per circa USD 35 MLN ciascuna con consegna prevista nel 2019. Le suddette unità soddisferanno le nuove regolamentazioni IMO Tier-III NOx. Tra le unità second-hand, si evidenzia la vendita all'asta della MT *PRETTY SCENE* (51,255 DWT - Blt. 2006 STX - Man-Burmeister & Wain - IMO II/III) ad acquirenti cinesi per USD 12 MLN. Con riferimento al settore delle Bulk Carriers, sembrerebbe che gli armatori tedeschi Oldendorff Carriers abbiano acquistato quattro baby-capes per circa USD 80 MLN in blocco; le unità in oggetto sarebbero le seguenti: MV *UBC OTTAWA*, MV *UBC ODESSA*, MV *UBC OLIMBUS* e MV *UBC ORISTANO* (118,625 DWT - Blt. 2011 Yangzhou - Man-Burmeister & Wain - 7/7 stive/boccaporte). Gli armatori Parakou Shipping hanno ceduto le due unità meno moderne della propria flotta ad acquirenti al momento non resi noti; si tratta della MV *EIDER* e della MV *REDHEAD* (37,193 DWT - Blt. 2004 Tianjin - Man-Burmeister & Wain - 6/6 stive/boccaporte - gru 4x40t - 9.767 ldt) vendute per circa USD 5.25 MLN ciascuna. Da evidenziare inoltre che armatori greci sembrerebbero essersi resi protagonisti dell'acquisto della MV *LONG CHEER* e MV *LONG LUCKY* (37,393 DWT - Blt. 2013 / 2012 Shandong - Wartsila - 5/5

stive/boccaporte – gru 4x30t) per circa USD 10 MLN ciascuna. Questa settimana, i valori del mercato della demolizione non hanno subito significative variazioni rispetto alle precedenti. L'India si è affermata mercato di riferimento avendo pagato 420 USD/LDT per le Bulker e 430 USD/LTD per le Tanker, seguita dal Bangladesh e dalla Turchia che hanno pagato rispettivamente 410-275 USD/LDT per le Bulker e 430-290 USD/LDT per le Tanker.

ALTRE NOTIZIE

Una flotta di dimensioni inferiori, per effetto delle demolizioni, e un aumento dei carichi di minerale di ferro hanno favorito il rafforzamento delle bulkcarrier Capesize nella seconda metà del 2017. Tuttavia, le cose potrebbero cambiare. Il prezzo del minerale di ferro in Cina ha iniziato a diminuire e il livello delle scorte ai porti è vicino al massimo storico, un segnale di tendenza al ribasso poiché prezzi del minerale e rate di nolo delle Capesize sono stati strettamente correlati negli ultimi due anni. Altri fattori in gioco sono il prezzo dell'acciaio che dopo varie settimane di rialzo è ora in caduta. Le misure per la riduzione dell'inquinamento in Cina prevedevano la limitazione della produzione interna di minerale che ha un basso contenuto di ferro e richiede maggiore energia per la raffinazione. Questo dovrebbe far aumentare le importazioni di minerale di più alta qualità dal resto del mondo. L'interazione di questi due elementi guida sarà determinante per la forza dei mercati marittimi. La situazione dell'offerta di navi sembra positiva. Gli armatori potrebbero decidere di ordinare navi non appena il mercato mostrerà segnali di aver toccato il fondo, ma il finanziamento può essere difficile da ottenere dopo l'abbandono in massa del mercato da parte dei finanziatori tradizionali. Alcuni sono poco convinti che il boom dei noli all'inizio di questo secolo si ripeterà nel prossimo futuro. I guadagni delle rinfuse secche prima di questo rafforzamento avevano registrato scarsa volatilità e sembra che ci si stia avviando verso un mercato più moderato. I noli si indeboliranno nel breve termine per il cambiamento dei prezzi del minerale, ma ci si deve aspettare che la ridotta offerta di navi mantenga la tendenza dei noli al rialzo se il prezzo del minerale risalirà.

I profitti delle petroliere per i noleggi a timecharter hanno registrato un modesto aumento all'inizio dell'autunno, ma i guadagni deludenti nel mercato spot hanno smorzato l'ottimismo e la tendenza è per ora più debole. I noleggiatori sembrano essere disposti a rischiare l'occasionale miglioramento del mercato per la mancanza complessiva di volatilità nella maggior parte dei segmenti dei mercati del greggio o dei prodotti petroliferi puliti. I noli delle Suezmax, che hanno iniziato questa settimana su note rialziste, ci ricordano che la stagionalità ha un peso sul mercato. Tuttavia, i noleggiatori possono essere ancora riluttanti a prendere navi a periodo per la previsione di un rincaro del bunker nei prossimi mesi. Se prendono la nave a periodo, sono esposti a questo costo, mentre nei

traffici spot sono gli armatori che devono pagare il carburante. L'ideale sarebbe un noleggio a periodo a lungo termine per tre o cinque anni ai livelli odierni, perché i noleggiatori possano trovare un armatore disposto a fissare per un periodo lungo. Questo può interessare gli armatori, che devono dimostrare un flusso garantito di guadagno ai creditori, anche se devono rinunciare al potenziale aumento all'inizio dei mesi invernali. Gli investitori possono anche considerare il mercato della compravendita che appare più attivo. Transazioni vengono concluse a quello che molti sperano sia il limite più basso del mercato per le grandi petroliere. I valori delle navi rimangono stagnanti per l'incertezza sulla futura domanda di trasporto di idrocarburi. L'adattamento ai veicoli elettrici, nonostante la rapida espansione degli ultimi anni, deve essere preso con prudenza poiché il potere energetico della benzina e del diesel è molto maggiore rispetto alle batterie. Un continuo aumento della domanda globale di prodotti petroliferi come previsto, potrebbe contribuire ad una valutazione più alta per le navi. Nell'insieme, le vendite e il leaseback appaiono più frequenti in questi giorni, una tendenza che indica la necessità di capitale a breve termine perché gli armatori possano superare la fase corrente di mercato debole.

La compagnia mineraria australiana Rio Tinto prevede che la domanda mondiale di alluminio aumenterà del 4% annuo nei prossimi cinque anni, una tendenza che potrebbe continuare per un periodo di 15 anni. La prevista espansione del settore dei trasporti, con la capacità di assorbimento dei veicoli elettrici che offrirà un ulteriore potenziale di aumento, è uno dei principali elementi trainanti della continua forte domanda di questo metallo leggero. Per gli armatori di bulkcarrier, la buona notizia è che i fondamentali dell'offerta per l'industria dell'alluminio sono sempre più favorevoli poiché la Cina prosegue nelle pesanti riduzioni della capacità di produzione illegale. Il Paese asiatico è il maggiore produttore mondiale di alluminio, con il 54% della produzione globale di alluminio primario nel 2016. Negli ultimi cinque anni, la produzione di alluminio della Cina è aumentata in media del 10% annuo, ma la crescita è rallentata significativamente nel 2016. Per effetto delle recenti iniziative di salvaguardia ambientale un Cina, circa 1,5 milioni di tonnellate di capacità di produzione illegale è stata rimossa dal mercato nel 2017 con un impatto nell'intero anno di 1,6 milioni di tonnellate. Tuttavia, la Rio Tinto ritiene che questi tagli dovrebbero eliminare ulteriori 600.000 tonnellate di produzione su base annua. Nel futuro immediato, le riduzioni di capacità porteranno ad un mercato più rigido e a livelli di scorte più equilibrati, pari a sette-otto settimane, molto prima di quanto in precedenza previsto. Questo presenta opportunità di nuovi traffici per le bulkcarrier, come l'export dal Canada. Per la bauxite, la compagnia australiana prevede che i fondamentali di mercato rimarranno sostenuti, data la continua forte crescita della domanda di alluminio. La crescita della produzione cinese di alluminio rimarrà una importante forza trainante per la domanda via mare e la

Cina dipenderà sempre più dalla bauxite di importazione, in particolare poiché la qualità delle proprie riserve è in declino e i costi aumentano.

Le principali compagnie armatrici di petroliere quotate alla borsa di New York sono ottimiste sulle prospettive di guadagno dal 2018 in poi, nonostante un panorama piuttosto scialbo in questa stagione invernale, poiché il buon livello delle demolizioni e la continua riduzione degli stock di greggio dovrebbero contribuire a migliorare i fondamentali di offerta e domanda. Durante il Nordea Market forum, Paddy Rodgers, amministratore delegato di Euronav, ha evidenziato che la depressa situazione corrente è dovuta ad una flotta globale di petroliere da greggio sovradimensionata e troppo giovane, ma l'eccedenza di offerta potrebbe diminuire il prossimo anno se la demolizione sarà sufficiente. Il ritmo delle demolizioni si è intensificato dopo l'aumento dei prezzi e 32 unità risultano demolite dall'inizio dell'anno, in confronto a nove nel 2016 e 10 nel 2015. Si prevede che le nuove normative sul trattamento delle acque di zavorra e le limitazioni dello zolfo nei carburanti marini faranno avviare alla demolizione nel periodo 2018-19 molte navi in età avanzata. Il mercato ha circa 35-40 navi in esubero, una cifra non troppo difficile da superare per effetto della buona domanda di greggio e dei traffici emergenti su lunghe distanze dalle Americhe all'Asia. Gli stock commerciali dei Paesi OCSE ammontavano in settembre a 1,5 miliardi di barili, 8 milioni di barili in meno rispetto al livello di un anno fa, ma pur sempre più alti di 129 milioni di barili rispetto alla media degli ultimi cinque anni. Dopo che il livello delle scorte si sarà normalizzato, le raffinerie nel mondo dovranno ricostituire nuovamente le scorte, facendo aumentare la domanda di petroliere. Secondo le previsioni, i profitti delle VLCC dovrebbero aumentare nel 2018 a 26.240 dollari al giorno, da 24.048 dollari del corrente anno, quelli delle Suezmax a 19.012 dollari da 15.968 dollari e per le Aframax a 15.648 dollari al giorno dai correnti 13.182 dollari al giorno. Per il futuro, Mr Rodgers ha invitato armatori e finanziatori a limitare gli ordinativi di nuove costruzioni per impedire alle dimensioni dell'orderbook di aumentare dopo la recente riduzione, aprendo la strada a una ripresa dei noli sostenibile entro la fine di questo decennio. Gli armatori non dovrebbero fidarsi delle agenzie di export del credito nelle nazioni costruttrici navali, che promuovono la costruzione navale per sostenere l'industria cantieristica nazionale, poiché potrebbero portare ad una persistente eccedenza di navi.

Le vendite di navi da carico secco di seconda mano risultano diminuite dopo il recente aumento di prezzo, mentre gli ordinativi di nuove costruzioni sono aumentati nel rinnovato ottimismo dopo il rafforzamento dei noli. In totale, 43 navi per un totale di 2,6 milioni dwt hanno cambiato proprietario in novembre, in confronto a 67 per 5,5 milioni dwt lo scorso anno. Le bulkcarrier Handysize hanno riscosso il maggiore interesse con 12 vendite, seguite dalle Panamax con

10 e dalle Supramax con nove vendite. Il numero delle transazioni su base annua risulta diminuito dall'inizio dell'anno, ma l'ammontare totale investito ha raggiunto il livello più alto dal 2011 per effetto dell'aumentato valore dell'usato. Sino a fine novembre, risultano vendute 600 bulkcarrier per un valore complessivo di 7,57 miliardi di dollari, di cui circa 4 miliardi di dollari spesi in Capesize e Panamax, in confronto a 683 transazioni nell'intero 2016 per un valore totale di 5,86 miliardi di dollari. Il potenziale di aumento per il naviglio di seconda mano è limitato, a meno che una nave molto interessante non arrivi in mercato, poiché i prezzi sono vicini al livello medio degli ultimi 10 anni, escludendo il picco del 2007 e 2008, e si deve tenere conto anche del deprezzamento. Secondo il Baltic Exchange, le Capesize standard di cinque anni valgono 33 milioni di dollari, le Panamax 20,5 milioni e le super-Handy possono ottenere 17,3 milioni di dollari, in confronto rispettivamente a 22,4 milioni, 13,8 milioni e 13,7 milioni di dollari a inizio d'anno. L'acquisto di una nave di seconda mano con consegna abbastanza pronta può produrre buona liquidità in un mercato promettente almeno sino al 2019. Il mercato delle nuove costruzioni, nel frattempo, è tornato in attività con 26 ordinativi assegnati il mese scorso, per la maggior parte nei segmenti delle Capesize e delle Panamax, in confronto a tre soltanto nello stesso periodo di un anno fa. Il miglioramento del mercato dei noli ha fatto salire anche i prezzi delle nuove costruzioni, per le Capesize sono richiesti 44 milioni di dollari, per le Panamax 25,5 milioni, per le Handymax 24 milioni e per le Handysize 21,8 milioni di dollari. L'aumento dei noli ha fatto diminuire le demolizioni che in novembre hanno riguardato sei navi soltanto, contro le 13 di ottobre.

La Cina è importatrice netta di stirene con una domanda annua di circa 10 milioni di tonnellate, di cui circa 3-4 milioni di tonnellate coperte da importazioni. Tra gennaio e ottobre 2017, la Cina ha importato 2,53 milioni di tonnellate di cui il 49% da paesi del nordest asiatico. La Corea del Sud è al primo posto tra i fornitori di stirene alla Cina con 1,23 milioni di tonnellate forniti nel 2016 pari al 36% circa delle importazioni cinesi e al 13% della domanda complessiva della Cina. Tra gli altri principali esportatori figurano Taiwan e Stati Uniti. La dipendenza della Cina dalle importazioni è destinata ad aumentare dopo la recente chiusura per manutenzione di sei impianti di produzione con una capacità complessiva di 1,2 milioni di tonnellate annue. Lo stirene è il secondo più importante prodotto chimico trasportato sulle rotte intra-asiatiche e nel 2016 ha rappresentato il 9,3% dei volumi complessivi su questa rotta. Tuttavia, un'indagine anti-dumping da parte del Ministero cinese del Commercio ha riguardato nel corrente anno i carichi di stirene nei traffici nordasiatici. L'indagine è iniziata nel giugno 2017 e andrà avanti sino al giugno 2018 con una possibile estensione sino al dicembre 2018. Un risultato immediato è che sono diminuite le importazioni cinesi di stirene dalla Corea del Sud mentre

quelle dal Medio Oriente sono aumentate. Le elevate importazioni previste rafforzeranno probabilmente i noli delle petroliere per prodotti chimici sulla rotta nordasiatica nel prossimo futuro, e a questo contribuirà anche la ricostituzione degli stock prima del nuovo anno cinese.

La Hyundai Heavy Industries sta per assicurarsi un ordinativo per altre due Very Large Ore Carrier che porterà a 19 il numero totale dei contratti di costruzione per bulkcarrier da 325.000 dwt per un valore stimato in oltre 1,5 miliardi di dollari. I costruttori sudcoreani sostengono che la compagnia armatoriale sudcoreana H-Line ha alla fine preso la decisione di far costruire le proprie VLOC dai connazionali HHI anziché assegnare il contratto ad un costruttore cinese. Le navi verranno consegnate tra la fine del 2019 e la prima metà del 2020 e il loro prezzo non è stato indicato, ma si ritiene che sia di oltre 80 milioni di dollari a nave. La H-Line è una delle sette compagnie armatoriali sudcoreane, giapponesi e cinesi che hanno ottenuto dalla compagnia mineraria brasiliana Vale contratti di trasporto a lungo termine della durata di 20-25 anni. La H-Line ha acquisito lo scorso anno parte della flotta di bulkcarrier della Hyundai Merchant Marine e controlla ora 50 navi tra cui 43 bulkcarrier

Le navi della CMA CGM saranno le prime portacontainer giganti ad impiegare il gas naturale liquefatto come carburante. La compagnia francese ha infatti firmato con la Total un contratto della durata di 10 anni a partire dal 2020 per la fornitura di 300.000 tonnellate di GNL. Il carburante sarà usato per alimentare le nove portacontainer da 22.000 teu che entreranno in servizio in tale anno. Le due compagnie avevano firmato un contratto di cooperazione nel febbraio scorso per esaminare le soluzioni di propulsione più responsabili da un punto di vista ambientale e adeguarsi alle nuove normative dell'IMO sulle emissioni solforose che entreranno in vigore nel 2020. La CMA CGM è la prima compagnia che impiegherà il GNL per le sue grandi portacontainer. Rodolphe Saadé, amministratore delegato di CMA CGM, ha dichiarato che il GNL è il carburante del futuro per i trasporti navali e l'intero settore marittimo trarrà beneficio dalle nuove catene di offerta che verranno create. La Total sta considerando di noleggiare a lungo termine una nave per il rifornimento di GNL non solo alle navi di CMA CGM in Europa, ma anche ad altri clienti nella regione. Le nuove catene di rifornimento create porteranno ad un più ampio impiego di GNL anche in altri settori marittimi. La decisione di CMA CGM di adottare la propulsione a GNL per le sue nuove costruzioni manda un forte segnale al mondo marittimo e per la Total il GNL come bunker sarà un elemento importante della sua strategia futura.