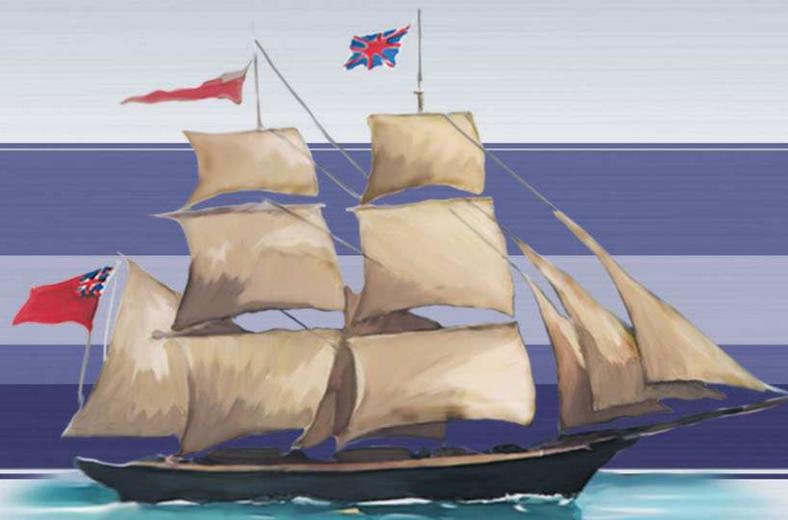


# Flash News



**Genova, 8 Gennaio 2018**  
**No. 1775**

## **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 51-52-1 (18 Dicembre 2017-5 Gennaio 2018)

### CISTERNE

Il 2017 si è chiuso in modo deludente per le **VLCC** (oltre 200.000 dwt) e il nuovo anno è iniziato in modo analogo. Le speranze di una ripresa dell'ultimo minuto sono presto svanite per la determinazione dei noleggiatori di far arrivare lentamente i carichi in mercato e per l'usuale forte presenza di navi nell'area del Golfo mediorientale. Questa situazione permane anche per gli ultimi carichi di gennaio. I noli per le moderne unità sono stati leggermente inferiori a Ws 50 (equivalente base timecharter a circa 10.750 dollari al giorno) per il Far East e bassi-medi Ws 20 per le destinazioni occidentali con scarse probabilità di un prossimo cambiamento. In West Africa, le VLCC hanno lottato per mantenere i noli raggiunti, ma l'indebolimento del principale mercato e la modesta domanda hanno fatto scendere i noli a Ws 52,5 per il Far East e a 2 milioni di dollari lumpsum per la costa occidentale indiana. Nell'area dei Caraibi, i noli sono scesi a 3,4 milioni di dollari lumpsum per Singapore e al di sotto di 3 milioni di dollari per la costa occidentale indiana. In Mare del Nord, le VLCC hanno riscosso un minore interesse ma si riporta un fissato a 3,05 milioni di dollari lumpsum per un movimento di fueloil Skaw/Singapore. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) hanno registrato una caduta dei noli in West Africa, scesi a Ws 67,5 per il Golfo americano e poco più di Ws 70 (equivalente a circa 9.000 dollari al giorno) per le destinazioni europee, livelli a cui si presume rimarranno fino a quando i noleggiatori non si muoveranno per date più avanzate. Anche dal Mar Nero le Suezmax hanno avuto un cedimento con noli a Ws 75 per le destinazioni europee e intorno a 2,8 milioni di dollari lumpsum per la Cina. Dal Golfo Arabo, le Suezmax non hanno ottenuto più di Ws 85 per il Far East e Ws 36 per le destinazioni occidentali. Per le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) non vi sono stati grossi cambiamenti in Mare del Nord e anche le nuove rate flat della Worldscale hanno segnato scarse variazioni rispetto al 2017. Per i viaggi inter-UK Cont. queste navi sono state fissate a Ws 100 (equivalente a circa 4.250 dollari al giorno) e a circa Ws 67,5 per le caricazioni nel Baltico con 100.000 tonn. Per i viaggi cross-Med., i noli non si sono mossi dal livello di Ws 87,5 (Worldscale 2018) e Ws 95 per i viaggi dal Mar Nero. Nell'area dei Caraibi, l'accumulo di navi pronte e la domanda in calo hanno fatto scendere i noli a Ws 105 (Worldscale 2018) a cui sono destinati a rimanere nei prossimi giorni. Nel segmento delle **Product Tanker** pulite, le Medium Range (25.000-55.000 dwt) hanno iniziato la settimana con noli a Ws (2018) 152,5 (equivalente a circa 11.250 dollari al giorno) da UK Cont. per la costa atlantica americana, ma quando i viaggi per il West Africa si sono stabilizzati a Ws 180 (2018) gli armatori sono riusciti ad imporre noli di Ws 160. Ad est di Suez, le Large Range hanno avuto una settimana deludente continuando ad accumularsi con una agguerrita concorrenza non

appena nuovi carichi si materializzavano. Le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) sono state fissate per la nafta Golfo Arabo/Far East a Ws 97,5 (Worldscale 2017, equivalente a circa 4.500 dollari al giorno) mentre per i carichi di jet fuel Golfo Arabo /UK Cont non hanno ottenuto più di 1,45 milioni di dollari lumpsum. I profitti sono talmente bassi per gli armatori che molti stanno considerando di fermare le navi nelle aree di caricazione in attesa di un miglioramento. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) hanno ottenuto rispettivamente noli di Ws 112,5 (2017 equivalente a circa 5.500 dollari al giorno) per la nafta e 1,1 milioni di dollari lumpsum per il jet fuel.

## CARICO SECCO

Dopo la drammatica caduta delle rate di nolo durante il periodo festivo di fine anno, la prima settimana di gennaio ha visto le **Capesize** (150.000-180.000 dwt) recuperare parte delle perdite. Il Baltic Capesize Index ha chiuso a 2791, 986 punti in meno rispetto alla chiusura del 15 dicembre e la media ponderata delle 5 rotte timecharter si è attestata a USD 20.179 in confronto a USD 25.859 il 15 dicembre. I noli base viaggio sulla rotta chiave Australia occidentale/Cina hanno chiuso l'anno a USD 5,30 per tonnellata, sono risaliti a USD 7,00 la scorsa settimana per poi ridiscendere ad alti USD 6,00. In Far East l'attività si è concentrata nei viaggi mentre base timecharter è stata limitata. Non è mancato l'interesse nel periodo e una moderna Capesize da 179.700 dwt è stata fissata da un primario noleggiatore per 12 mesi circa con consegna costa orientale India al nolo di USD 20.000 al giorno. La maggiore variazione dei noli è stata osservata nell'area dell'Atlantico dove la disponibilità di navi era scarsa. Sulla rotta Puerto Bolivar/Rotterdam il nolo è aumentato di 1 dollaro in 24 ore raggiungendo USD 11,00 per tonn. ma si riportano noleggi base timecharter ad equivalenti più alti. La *Polymnia* (175.800 dwt costr. 2011) è stata fissata con consegna Ijmuiden 6-7 gennaio per un round in Atlantico e riconsegna Skaw-Capo Passero a USD 25.000 al giorno per conto Cargill. L'attività dal Brasile è andata lentamente aumentando e il nolo Tubarao/Qingdao si è attestato a USD 17,00-17,50 per tonn. Secondo voci di mercato, Vale avrebbe coperto un carico con date 16-25 gennaio da Ponta da Madeira a Taranto su base viaggio all'equivalente timecharter di oltre USD 30.000 al giorno. Per le **Panamax** (70.000-95.000 dwt) l'anno è iniziato lentamente per un prolungamento delle festività in una parte del mercato, ma nel corso della settimana l'attività è andata aumentando e giovedì si è avuto il primo indice positivo dal 13 dicembre 2017. Il mercato cartaceo ha registrato un brusco aumento e durante la settimana si è evidenziato un discreto interesse a periodo con noli a livelli pre-natalizi intorno a USD 12.000 al giorno per Kamsarmax e breve periodo. In Atlantico i noli per i fronthaul sono migliorati in particolare dal Golfo americano, per effetto della maggiore domanda di grano e una nave da 82.000 dwt costr. 2010 è stata fissata dal Continente via Golfo USA e Capo di Buona Speranza per il Far East con grano a USD 19.000 al giorno. La domanda è

anche aumentata da costa orientale Sud America, ma il mercato è rimasto più piatto. L'area del Pacifico ha avuto un inizio più fiacco e i pochi noleggi conclusi hanno registrato noli più bassi e maggiori pressioni sulle navi pronte. Da giovedì, tuttavia, la situazione è migliorata per effetto di un aumento della domanda base spot e di un mercato cartaceo positivo. Una Kamsarmax con consegna Giappone è stata riportata fissata per un round in Nord Pacifico a USD 11.500 al giorno.

## COMPRAVENDITA

Il mercato della compravendita all'inizio del nuovo anno è usualmente caratterizzato dalla consegna da parte dei cantieri delle nuove costruzioni. Tuttavia si annoverano diversi ordini, soprattutto Bulk Carriers, effettuati da parte degli armatori; tra questi da segnalare per esempio che il gruppo dell'armatore John Fredriksen si è reso protagonista dell'ordine di 2+2 NewCastlemax per consegna intorno alla fine del 2019. Per quanto concerne le unità second-hand Tankers, si evidenzia la vendita da parte degli armatori Team Tankers della MT *TEAM HOUSTON* (13,221 DWT - Blt. 2008 JINSE - Man-Burmeister & Wain - IMO II/III) per circa USD 8.7 MLN agli armatori thailandesi AMA Marine. Più attivo il settore delle Bulk Carriers dove sono state diverse le unità oggetto di transazioni. Gli armatori tedeschi H Vogemann hanno ceduto la Panamax MV *VOGE ENTERPRISE* (79,410 DWT - Blt. 2011 Cosco Dalian - Man-Burmeister & Wain - 7/7 stive/boccaporte) a compratori al momento non resi noti per circa USD 14.9 MLN, valore quest'ultimo al di sotto dell'attuale mercato ossia circa USD 16.5 MLN. Da evidenziare inoltre la vendita della MV *ECOLA* (73,931 DWT - Blt. 2001 Jiangnan - Man-Burmeister & Wain - 7/7 stive/boccaporte - 11,700 LDT) ad acquirenti cinesi per USD 8.5 MLN e della MV *MARINE STARS* (53,536 DWT - Blt. 2006 Yangzhou Dayang - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - 10,100 LDT) per circa USD 8.5 MLN a compratori al momento non noti. Tra le altre da segnalare che gli armatori taiwanesi Sincere Industrial hanno venduto la Handysize MV *AZURE BULKER* (33,191 DWT - Blt. 2012 Kanda Kawajiri - Mitsubishi - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30.5t - Open/Box) per circa USD 13 MLN. Il mercato della demolizione questa settimana ha visto affermarsi il Pakistan come mercato di riferimento avendo pagato 430 USD/LDT per le Bulker e 450 USD/LDT per le navi Containers, seguito dall'India e dal Bangladesh che hanno pagato rispettivamente 420-410 USD/LDT per le Bulker e 430 USD/LDT per le Tanker. La Turchia ha infine pagato 290 USD/LDT per le Bulker e 300 USD/LDT per le Tanker.

## ALTRE NOTIZIE

Da 400 a 500 bulkcarrier risultano bloccate dalla congestione ai porti cinesi mentre un altro centinaio è in attesa di caricare carbone all'isola indonesiana di

Kalimantan, in particolare a Samarinda e Taboneo. La congestione ha avuto inizio alla fine del 2017, con 300 navi bloccate al largo della Cina e dell'Australia. I dati cinesi si riferiscono a navi in attesa di scaricare carbone a Shanghai e Ningbo e nel Golfo di Zhili, compresi i porti di Tianjin, Caofeidian, Qinhuangdao e Bayuquan. Alcune navi sono in attesa dallo scorso ottobre. I problemi per caricare a Kalimantan sono il risultato delle forti piogge che hanno dato il via ad ordinativi in sostituzione da Newcastle (Australia) spingendo al rialzo i prezzi locali. La situazione potrebbe non migliorare sino a febbraio. I prezzi spot per il carbone australiano da Newcastle sono aumentati del 15% circa dai minimi di fine novembre, dopo che la Cina aveva revocato le limitazioni alle importazioni per assicurare i rifornimenti alle centrali elettriche alimentate a carbone che operavano con scorte minime.

Le ultime due Very Large Ore Carriers (VLOC) di proprietà della compagnia mineraria brasiliana Vale sono state cedute alla Bank of Communications Financial Leasing (BoCom FL). Con questa transazione, si conclude la vendita di tutte le 19 VLOC di proprietà di Vale che si inquadra nella strategia della compagnia brasiliana di rafforzare il suo bilancio e concentrarsi nelle attività principali. Vale iniziò oltre 10 anni fa a far costruire super ore-carrier per i traffici Brasile/Cina e annunciò nel maggio 2007 contratti con BW Bulk per quattro Valemax da 388.000 dwt, a cui seguirono nel marzo 2008 i primi 12 ordinativi per proprio conto di navi da 400.000 dwt all'ex cantiere Rongsheng Heavy Industries. Il programma incontrò la resistenza dell'allora compagnia statale China Ocean Shipping (Cosco) con la messa al bando delle navi dai porti cinesi, Dopo anni di lotte con Cosco, Vale si assicurò l'appoggio di una serie di compagnie statali cinesi, a iniziare da Shandong Shipping, per noleggi a lungo termine e successivamente di una serie di compagnie armatoriali e finanziarie come acquirenti delle grandi navi. Molte rimangono nelle mani di partner stranieri come Berge Bulk, Pan Ocean e Oman Shipping, ma tutte le navi di Vale sono ora controllate da compagnie armatoriali statali cinesi e istituzioni finanziarie. La flotta Valemax conta ora 35 navi in attività e altre 32 in costruzione, oltre a 26 ordinativi per VLOC da 325.000 dwt, tutte ordinate da società terze a fronte di contratti a lungo termine con Vale.

L'estrema rigidità del clima invernale che ha colpito il Golfo americano ha determinato un maggiore consumo di gas per riscaldamento nella regione con minori disponibilità per l'export. La domanda residenziale e commerciale di gas naturale nel Golfo americano è salita nell'ultima settimana a 5 miliardi di piedi cubi al giorno, il maggiore quantitativo dallo scorso gennaio. I prezzi spot presso il Waha Hub nel Texas occidentale, che solitamente sono scontati rispetto al prezzo di riferimento dell'Henry Hub in Louisiana, sono saliti ad un premio di 69 cent. Per l'aumento della domanda nel Texas, le esportazioni verso il Messico

sono scese nella settimana al livello più basso dopo l'uragano Harvey dello scorso agosto. Le temperature estremamente rigide dal Texas a New York stanno sconvolgendo il mercato americano del gas. Solitamente il gas viene pompato verso il Golfo dal nordest dove sono presenti ampie scorte, ma a causa della domanda alle stelle il flusso è stato invertito da sud a nord per far fronte al maggiore fabbisogno.

Le demolizioni navali dovrebbero rimanere a livelli elevati nel medio termine, nonostante una riduzione del 20% nel 2017. Complessivamente, sono state vendute per demolizione 743 navi per un totale di 32,7 milioni dwt, in confronto al record di 58,4 milioni dwt del 2012 e ai 44,5 milioni dwt avviati alla demolizione nel 2016. La diminuzione, nonostante l'aumento dei prezzi offerti dai demolitori, è dovuta alle migliorate sensazioni di mercato poiché alcuni settori hanno iniziato a risollevarsi dal punto più basso del ciclo. Le bulkcarrier rappresentano oltre la metà della capacità demolita dal 2009 avendo raggiunto nel 2012 un record di 590 navi per 33,4 milioni dwt. Nel 2017 le bulkcarrier demolite sono state 211 per 14,1 milioni dwt, il 50% in meno su base annua per effetto del rafforzamento dei mercati. Le demolizioni di petroliere, che avevano raggiunto un picco nel 2010, hanno registrato 95 navi per 9,5 milioni dwt, un livello quadruplo rispetto al 2016. L'attività di demolizione di portacontainer è scesa dal record di 194 navi del 2016 a 137 navi per 0,4 milioni di teu, il 35% in meno. I volumi globali delle demolizioni sono in generale diminuiti su base annua, per effetto principalmente dei settori delle bulkcarrier e delle portacontainer, tuttavia l'attività di demolizione rimane a livelli storicamente alti e i costi dell'adeguamento alle prossime normative ambientali probabilmente sosterranno la tendenza nel medio termine. Questo potrebbe continuare a favorire il riequilibrio dell'offerta di navi, potenzialmente aiutando la transizione dei mercati marittimi nel prossimo stadio del ciclo.

Con l'inizio del nuovo anno, lo scenario più probabile per le petroliere è una ripetizione del mercato depresso del 2017, per il pesante surplus di navi, ma il 2018 potrebbe anche riservare qualche sorpresa. Il mercato delle VLCC ha indubbiamente pesanti problemi da superare, uno riguarda le oltre 100 navi superiori a 15 anni di età che, ogni qualvolta il mercato prende slancio, danno modo ai noleggiatori di raffreddarlo nuovamente fissando queste navi. Questo significa che il divario in questo doppio mercato continuerà ad essere ampio. Tuttavia, i noli ridotti e la mancanza di opportunità per queste navi più vecchie costringeranno sempre più armatori a considerare la demolizione a vantaggio del mercato. Un altro argomento che avrà un forte impatto sulle sensazioni di mercato nel 2018 è l'acquisto della flotta Gener8 da parte di Euronav. Se la vendita verrà approvata dai consigli di amministrazione delle due compagnie, le opportunità dei noleggiatori nel mercato spot verranno seriamente limitate, in

particolare per le destinazioni occidentali. Questo potrebbe causare balzi dei noli su alcune rotte. Poiché Cina e India continuano ad aumentare anno dopo anno i loro consumi di greggio e i tagli dell'Opec limiteranno l'offerta, questi paesi forti consumatori dovranno acquistare più greggio da Stati Uniti ed altri fornitori occidentali. Questo farà aumentare ulteriormente le tonnellate-miglia durante il 2018. Le importazioni cinesi di greggio nel 2017 sono aumentate di 950.000 barili al giorno ed è probabile un nuovo aumento nel 2018 poiché la Cina mantiene elevata la capacità delle sue raffinerie e ne aggiungerà di nuove nel corrente anno. In India, la riduzione delle tasse sulle automobili farà aumentare il consumo di benzina nel Paese. Questi elementi fanno prevedere un mercato leggermente migliore per gli armatori nel 2018, ma con l'avvertenza che se il prezzo del greggio aumenterà troppo in fretta la domanda potrebbe ridursi danneggiando il mercato.

Nonostante i profitti delle petroliere siano diminuiti nel 2017, gli ordinativi di nuove unità sono aumentati del 17% su base annua in confronto al 2016. La ragione più logica è il prezzo attraente delle nuove costruzioni che continua a invogliare un certo numero di armatori ad ordinare nuove unità nonostante un mercato dei noli piuttosto difficile. Per quanto riguarda l'attività di compravendita, si contano circa 340 transazioni concluse nel 2017, in confronto a 333 nel 2016. I valori delle navi sono diminuiti, in particolare per le navi più vecchie di 10 anni. Le navi più moderne hanno resistito al declino, tuttavia questo potrebbe essere vanificato qualora nel 2018 le pressioni sui guadagni si ripresentassero. Tenuto conto del programma di consegna nel corrente anno e dell'età media abbastanza giovane della flotta delle petroliere che limita il numero delle potenziali candidate alla demolizione, non sorprenderebbe vedere prezzi dell'usato più attraenti e, di conseguenza, un aumento dell'interesse e dell'attività di compravendita. Per quanto riguarda i prezzi del greggio, la decisione dell'Opec e di altre nazioni di estendere i tagli produttivi sino alla fine dell'anno ha dato sostegno alla materia prima. Di conseguenza, gli analisti esprimono opinioni più positive sulla crescita della domanda globale di greggio e in effetti si aspettano che i tagli produttivi abbiano una scadenza anticipata, nel terzo trimestre 2018. La ripresa dei prezzi del greggio dovrebbe continuare e l'Opec prevede che la domanda aumenterà di 1,51 milioni di barili al giorno nel 2018, 130.000 barili in più di quanto in precedenza previsto, a 98,45 milioni di barili al giorno.

Secondo una recente rassegna sulle compagnie armatoriali quotate alle borse americane, quelle di navi da carico secco hanno avuto la migliore performance azionaria nel 2017 e sei figurano tra le prime 10. Al contrario, si è verificata un'ampia liquidazione di titoli azionari di petroliere, a conferma del persistere di effetti negativi dovuti ai tagli della produzione petrolifera decisi dall'Opec che

hanno fatto retrocedere sei compagnie armatoriali di petroliere alle ultime 10 posizioni della rassegna. Gli investitori presso le due principali borse americane, New York Stock Exchange e NASDAQ, hanno aumentato le offerte di acquisto di titoli di carico secco in previsione di una ripresa del mercato nel 2018. La rassegna ha classificato le compagnie quotate alla borsa americana in base ai rendimenti complessivi di ciascun titolo azionario, compreso il valore cash dei dividendi. La migliore classificata è la Safe Bulkers con un rendimento complessivo del 181%, la prima compagnia di navi da carico secco che ha riportato un profitto nel terzo trimestre 2017. Ai successivi due posti si sono collocate Star Bulk e Genco Shipping & Trading con profitti complessivi rispettivamente del 120% e dell'80%. Seguono Golden Ocean, Scorpio Bulkers e Diana Shipping. L'unica compagnia armatoriale di petroliere classificata tra le prime 10 è Gener8 che ha registrato un rendimento del 48% alla fine dell'anno in seguito all'acquisizione da parte di Euronav. Al fondo della lista, Nordic American Tankers ha avuto la peggiore performance del titolo azionario con un profitto negativo del 64%. La compagnia, specializzata nelle Suezmax, ha chiuso l'anno con un progetto di ricapitalizzazione da 600 milioni di dollari che comprendeva l'emissione di azioni per un valore unitario storicamente basso di 2,75 dollari. Seguono Teekay Offshore Partners e Danaos che hanno riportato profitti rispettivamente di -49% e -45%. Teekay Tankers, Scorpio Tankers, Frontline, OSG e Navios Maritime Acquisition sono tra i peggiori performers. La domanda da un milione di dollari è chi saranno i vincitori nel 2018. Come si dice a Wall Street, i recenti risultati non sono indicativi di futura performance poiché in un settore ad alta volatilità come lo shipping i ruoli possono essere facilmente scambiati.

Le petroliere per prodotti chimici hanno chiuso l'anno con noli più alti grazie ad una maggiore attività di noleggio in dicembre, ma saranno necessari ancora un paio di anni per vedere una ripresa del mercato a lungo termine. Gli armatori si aspettano un mercato migliore quando le normative sulle emissioni solforose andranno in vigore nel 2020. I noli spot dal Medio Oriente alla Corea del Sud sono aumentati del 18% in dicembre e quelli Rotterdam/Houston del 13%. Il rafforzamento dipende da una serie di fattori tra cui la logistica, la concorrenza e le migliorate opportunità di trading. Nel settore dei prodotti chimici sono presenti molte dinamiche. Gli uragani hanno messo fuori uso molti impianti nel Golfo americano e i produttori devono ora recuperare sui ritardi forzando i noli al rialzo. Le petroliere per prodotti petroliferi puliti ottengono noli più alti per la benzina e il diesel e sono meno in concorrenza con quelle per prodotti chimici per i carichi di etanolo e soda caustica. La prevista carenza di metanolo in Cina fa prevedere un maggior numero di carichi dal Golfo americano. Per gennaio, tuttavia, i noli stanno già scendendo per un aumento delle navi disponibili nel Golfo americano e in Medio Oriente. A questo si aggiunge il fatto che molti

noleggiatori stanno negoziando contratti di trasporto per il 2018 a noli inferiori del 5% rispetto al 2017, ma gli armatori sono disposti ad estendere i contratti sino al 2019 poiché il mercato è previsto rafforzarsi dopo tale data per le limitazioni alle emissioni di zolfo nei carburanti marini.

L'annuncio questa settimana di un ordinativo assegnato a Samsung per una petroliera per gas naturale liquefatto da parte di GasLog ha colto molti di sorpresa, anche per la data di consegna prevista nel terzo trimestre 2019. Molti si chiedono quale sia la consistenza dell'orderbook speculativo in questo settore e se il mercato rischia una eccedenza di ordinativi tale da minacciare la ripresa. La risposta a questi due interrogativi è negativa. Sulla base dei dati correnti, sono nove le metaniere senza impegni in ordinazione presso i cantieri, tra cui quella di GasLog appena annunciata. Le restanti otto unità appartengono a Flex LNG (cinque), Maran Gas (due) e BW (una). Sebbene la lista non tenga conto delle metaniere che termineranno i loro contratti nel 2018-2019 e che dovranno trovare nuovo impiego, è abbastanza ridotta da giustificare lo scenario di una eccedenza di gas naturale liquefatto che dovrà essere trasportata via mare nei prossimi anni. Esiste sempre il rischio di una nuova serie di ordinativi di nuove costruzioni ma è molto improbabile che i cantieri possano consegnare nuove navi nella seconda metà del 2019. L'ordinativo di GasLog potrebbe non essere del tutto nuovo ma derivare da uno scambio tra ordinativi di nuove costruzioni destinate a progetti a lungo termine. GasLog aveva un contratto di costruzione esistente presso Samsung per una nave che doveva iniziare nel 2019 un contratto a lungo termine con Centrica. Il "nuovo" ordinativo potrebbe essere l'adeguamento ad una richiesta di Centrica a posticipare l'inizio del contratto di noleggio. A parte questo, non vi è da preoccuparsi per un singolo ordinativo che si aggiunge al mercato, in quanto la futura domanda di trasporto supera l'orderbook corrente, con una potenziale mancanza di oltre 40 navi nel 2020.

Le società di leasing cinesi hanno investito nel 2017 circa 11,9 miliardi di dollari in navi e progetti offshore, in confronto a 12,3 miliardi di dollari nell'anno precedente. Al primo posto figura Bocom Financial Leasing con 3 miliardi di dollari di investimenti, contro 2,9 miliardi di dollari nel 2016. La compagnia ha fatto notizia dopo l'ordinativo di 32 petroliere da greggio per un valore di 1,35 miliardi di dollari con l'appoggio di noleggi con Trafigura, sebbene parte dell'investimento non sarà completato sino alla consegna delle navi. ICBC Financial Leasing e CMB Financial Leasing si collocano rispettivamente al secondo e terzo posto con investimenti per 2,2 e 1,7 miliardi di dollari. ICBC risulta in declino del 18,5% su base annua in parte per la forte esposizione nel settore offshore. Gli investimenti da parte di società di leasing non legate a banche hanno rappresentato il 70% del totale nel 2017, tuttavia il valore assoluto è diminuito del 10% rispetto all'anno precedente. In confronto, gli investimenti

di compagnie non legate a banche sono saliti del 35% su base annua. Una parte notevole degli investimenti in ambito marittimo è stata fornita da banche e la Export-Import Bank of China da sola ha concesso alle compagnie cinesi di leasing 700 milioni di dollari di prestiti usando le navi come collaterali. In aggiunta a quelle cinesi, banche straniere come BNP Paribas, Crédit Agricole, Société Générale, DVB Bank, KfW, NordLB e Standard Chartered Bank, hanno tutte usato le società di leasing cinesi come canale per entrare nei mercati marittimi globali. A fine 2017, le proprietà combinate di navi e progetti offshore delle compagnie di leasing cinesi ammontavano a 47 miliardi di dollari, e le tre principali società del settore hanno registrato un'espansione del 21% su base annua.