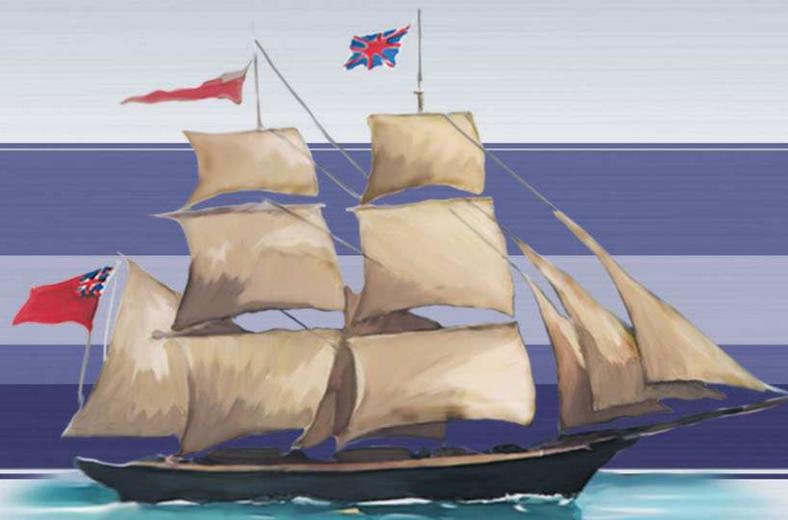


# Flash News



**Genova, 15 Gennaio 2018**  
**No. 1776**

## **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 2 (8/12 Gennaio 2018) CISTERNE

Nonostante il mercato del Golfo Arabo sia stato piuttosto attivo per le **VLCC** (oltre 200.000 dwt), la forte disponibilità di navi ha continuato a penalizzare pesantemente i noli che si sono mantenuti intorno a Ws 50 (equivalente base timecharter a circa 11.000 dollari al giorno) per le destinazioni del Far East e Ws 25 per quelle occidentali, con riduzioni per le navi più vecchie. I programmi di gennaio sono praticamente completati e quelli per febbraio non saranno disponibili prima della fine della prossima settimana. In West Africa, le VLCC hanno avuto una buona domanda ma la stagnazione nel principale mercato non ha permesso ai noli di salire oltre Ws 52,5 per la Cina e 2 milioni di dollari lumpsum per i viaggi dall'Angola alla costa occidentale indiana. Nessun cambiamento è possibile fin tanto che il Golfo Arabo non migliorerà. Nei Caraibi le VLCC in posizione pronta hanno registrato un leggero recupero dei noli saliti a 2,9 milioni di dollari lumpsum per la costa occidentale indiana e 3,5 milioni di dollari per Singapore. In Mare del Nord, l'interesse è stato minimo ma è riportato un fissato di greggio a 4,25 milioni di dollari lumpsum Hound Point/Corea del Sud e di fueloil da Rotterdam per Singapore intorno a 2,8 milioni di dollari lumpsum. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) sono state fissate dal West Africa a Ws 62,5 per il Golfo americano e Ws 67,5 per l'Europa (equivalente a circa 6.500 dollari al giorno). Questi bassi livelli potrebbero stimolare l'attività dei noleggiatori e rivitalizzare il mercato. In Mar Nero, le Suezmax hanno dovuto affrontare una domanda modesta a fronte di molte navi disponibili. Di conseguenza, i noli sono scesi a Ws 70 per le destinazioni europee e circa 2,6 milioni di dollari lumpsum per i viaggi verso la Cina. Nessun cambiamento per i noli dal Golfo Arabo che sono rimasti intorno a Ws 87,5 per il Far East e Ws 37,5 per le destinazioni occidentali. Per le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) un aumento della domanda in Mare del Nord verso la fine della settimana ha gettato le basi per un prossimo miglioramento rispetto ai noli correnti di Ws 95 (equivalente a 2.750 dollari al giorno) per i viaggi cross-UK Cont. e Ws 70 per le caricazioni nel Baltico con 100.000 tonn. di carico. In Mediterraneo, ad un miglioramento iniziale ha fatto seguito una diminuzione della domanda e una risalita della disponibilità di navi che hanno fatto scendere i noli a Ws 90. Nell'area dei Caraibi, i noli sono risaliti a Ws 130 per le destinazioni del Golfo americano, ma successivamente il mercato è rallentato e i noli potrebbero indebolirsi nuovamente. Nel segmento delle **Product Tanker** pulite, le Medium Range (25.000-55.000 dwt) hanno iniziato la settimana con noli a Ws 160 per i viaggi da UK Cont. alla costa atlantica americana, ma successivamente l'arrivo di navi in zavorra dal West Africa ha fatto perdere ai noli 10 punti Worldscale (equivalente a circa 10.000 dollari al giorno). Anche per le destinazioni del West Africa i noli hanno subito una contrazione a Ws 170. Ad Est di Suez, le Large

Range hanno avuto una settimana difficile e hanno visto i noli per la nafta Golfo Arabo/Far East scendere rispettivamente a Ws 90 (pari a circa 4.250 dollari al giorno) per le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) e Ws 79 (equivalente a circa 3.750 dollari al giorno) per le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt). Anche per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont. queste navi hanno registrato una erosione dei noli a 1,05 milioni di dollari lumpsum per le LR1 e 1,375 milioni di dollari per le LR2. Gli armatori sperano che i carichi di febbraio possano invertire la tendenza negativa.

## CARICO SECCO

Il Baltic Capesize Index ha chiuso la settimana a 2296, 495 punti in meno rispetto alla precedente settimana, e la media ponderata delle 5 rotte timecharter si è attestata a USD 17.118 con una perdita di USD 3.061 rispetto alla precedente chiusura settimanale. L'attività delle **Capesize** (150.000-180.000 dwt) nell'area del Far East ha avuto un inizio rallentato nella prima settimana intera del nuovo anno. Il mercato è rimasto sostenuto in Nord Atlantico per la ridotta disponibilità di navi e in Brasile l'attività è stata superiore al previsto. A metà settimana i noli hanno iniziato a scendere in Far East prima di riprendersi in chiusura. Il nolo base viaggio Australia occidentale/Cina ha terminato la settimana a USD 6,06 per tonn., in calo da USD 6,89 della scorsa settimana. Verso fine settimana sia Rio Tinto che Fortescue Metals Group erano in mercato sperando di fissare al di sotto di USD 6,00 per tonn., ma molti armatori hanno preferito attendere. Anche i noli base timecharter hanno registrato una caduta, come conferma il fissato per conto Oldendorff della *Ocean Duke* (180.361 dwt costr. 2010) con consegna pronta Bayuquan round voyage in Pacifico riconsegna Singapore-Giappone a USD 11.000 al giorno più opzioni. Alcuni armatori hanno considerato di zavorrare verso il Brasile o il Sud Africa ma l'attività in entrambe le aree è risultata più lenta. I noli base viaggio da Tubarao a Qingdao non hanno superato bassi USD 16,00 per date di fine gennaio/inizio febbraio. In Nord Atlantico, una ridotta disponibilità di navi e una buona domanda hanno fatto salire i noli. Nel picco di mercato, le navi disposte a caricare nel San Lorenzo per viaggi verso il Far East hanno ottenuto l'equivalente timecharter di bassi USD 40.000 al giorno. I noli per round in Atlantico hanno raggiunto livelli intorno a USD 30.000 al giorno, ma il mercato è stato sotto pressione e i noli sono scesi in chiusura di settimana. Per i viaggi Puerto Bolivar/Rotterdam si riportano noli di circa USD 11,00 per tonn. Per quanto riguarda il periodo, mercoledì 10 gennaio la *New Shanghai* (180.145 dwt costr. 2011) è stata riportata fissata per un anno consegna Guangzhou 15-17 gennaio riconsegna ww alla media timecharter 5 rotte + 5% per conto Cargill. Il giorno dopo, la *Bucleuch* (179.444 dwt costr. 2016) è stata fissata con consegna Qingdao 12-13 gennaio e riconsegna ww per 12-15 mesi timecharter a circa USD 20.000 al giorno per conto Rio Tinto. Le **Panamax** (70.000-95.000 dwt) hanno registrato un lento declino dei noli spot nella settimana, ma l'interesse nel

periodo è rimasto invariato, in particolare per moderne Kamsarmax fissate per un anno a USD 13.000 al giorno. La differenza tra offerta e richiesta si è ampliata con il progredire della settimana, il mercato cartaceo si è indebolito e i noleggiatori hanno sperato di poter approfittare delle sensazioni negative mentre gli armatori hanno preferito fissare per viaggi singoli. Il mercato del Pacifico è rimasto apatico per tutta la settimana. Il naviglio disponibile è stato abbondante a fronte di scarsi nuovi carichi, ma i ritardi causati dal maltempo hanno costretto alcuni noleggiatori a ritornare in mercato alla ricerca di navi in sostituzione. I volumi consistenti di carichi dall'Indonesia non hanno trovato riscontro altrove e la mancanza di stem per gennaio ha fatto decidere agli armatori di fissare viaggi brevi oppure zavorrare verso altre aree. Il mercato della costa orientale del Sud America è stato molto attivo per date di gennaio, tuttavia nel corso della settimana i noli per le Kamsarmax sono scesi da circa USD 15.500 + USD 550.000 bb a USD 14.500 + USD 450.00 bb. Nell'area del Golfo americano si sono viste a inizio settimana molte navi fissate per fronthaul e poi cadute sui soggetti. A nord i noli sono rimasti in gran parte stabili per brevi round.

## COMPRAVENDITA

Il mercato della compravendita di unità second-hand, questa settimana, non si è mostrato particolarmente attivo, riportando un esiguo numero di transazioni sia Bulklers che Tankers. Contrariamente, come già anticipato nel rapporto precedente, il mercato delle Newbuildings continua a registrare numerosi nuovi ordini da parte degli armatori. Tra le unità Tankers compravendute, sembrerebbe che la Aframax MT *VEGA VOYAGER* (104,864 DWT - Blt. 2003 Samsung - Burmeister & Wain - Coiled - 17.300 ldt) sia stata ceduta dalla Chevron ad acquirenti greci per circa USD 10.8 MLN. Inoltre parrebbe che gli armatori tedeschi Mercator Navigation abbiano venduto le due LR1 MT *KING DUNCAN* e MT *KING DARIUS* (73,720 / 73,634 DWT - Blt. 2008 / 2007 New Times - ManBurmeister & Wain - Coated/Coiled, 15.600 ldt) a compratori greci per circa USD 28 MLN in blocco. Con riferimento al settore delle Bulk Carriers da segnalare che gli armatori greci Eastern Mediterranean Maritime, continuando nella propria ottica di espansione della flotta, si sono resi protagonisti dell'acquisto della Kamsarmax MV *AZALEA SKY* (80,594 DWT - Blt. 2012 Universal - Man-Burmeister & Wain - 7/7 stive/boccaporte) per circa USD 22 MLN. Tra le Supramax, rumors di mercato al momento non confermati, riportano vendita la MV *ROSE BALSAM* (55,616 DWT - Blt. 2011 Mitsui - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte) parrebbe ad acquirenti greci per circa USD 16.1 MLN. I valori del mercato della demolizione, questa settimana hanno registrato lievi variazioni in aumento rispetto alla precedente. Il Pakistan si è nuovamente affermato come mercato di riferimento avendo pagato 440 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

La classifica dei noleggiatori più attivi di petroliere VLCC su base spot nel 2017, vede ai primi quattro posti gli stessi primi quattro del 2016. La ExxonMobil ha registrato la maggiore variazione essendo scesa dal quinto posto al 13°. I fissati complessivi sono aumentati del 3,6% e i noleggiatori cinesi Unipet hanno confermato la loro leadership con 611 fissati riportati, 87 (17%) in più che nel 2016. I noleggiatori asiatici continuano a dominare nel segmento delle VLCC e sette dei primi 10 risultano domiciliati in Cina, in India o nella Corea del Sud. Tre delle major occidentali (Shell, Total e Exxon) sono ai restanti posti nella classifica dei primi 10 più importanti. Il numero complessivo dei fissati spot di VLCC è aumentato da 1.964 nel 2016 a 2.119 nel 2017 (+ 7,9%). Nel segmento delle Suezmax, la Chevron si è confermata principale noleggiatore di queste navi, seguita dalla Shell che è salita dalla quarta posizione dello scorso anno, mentre Repsol è scesa al terzo posto. Il numero dei fissati spot della Shell nel segmento delle Suezmax è aumentato del 50% su base annua. La Unipet, che nel 2016 ha ricoperto la terza posizione, è scesa alla decima nel 2017, per un calo del 30% dei fissati spot di Suezmax. Il numero complessivo dei fissati di Suezmax riportati nel 2017 è aumentato del 9% da 2.339 a 2.560. Per quanto riguarda le Aframax, Vitol è rimasto il principale noleggiatore su base spot in questa categoria, ben al di sopra di altri trader come Glencore e Trafigura che si sono piazzati rispettivamente al terzo e ottavo posto. Le major continuano ad avere una preponderanza nel segmento con Shell, Chevron, BP, Total e ExxonMobil presenti nelle prime 10 posizioni. Il numero totale dei fissati spot nel settore delle Aframax è diminuito nel 2017 di 65 fissati a 3.883 (- 1,6%).

Il mercato della demolizione registra nuovi aumenti dei prezzi offerti dai demolitori e da acquirenti cash che hanno portato a considerare queste transazioni veramente straordinarie. Poiché meno armatori sono orientati alla dismissione delle vecchie bulkcarrier, in seguito alla ripresa del mercato dei noli, sembra che il mercato della demolizione abbia reagito. Il 2018 è iniziato con lo stesso slancio positivo che ha concluso l'anno poiché sembra che ogni nuova vendita, in particolare nel segmento delle navi da carico secco più grandi, aumenti ogni volta il valore. Un prezzo di 495 dollari per tdl è stato ottenuto questa settimana in Pakistan dalla Capesize *Enterprise* (168.404 dwt costr. 1997) pari a 10,12 milioni di dollari complessivi che ha certamente fatto partire bene l'anno nuovo. Il valore di mercato della nave è intorno a 9 milioni di dollari. La ragione alla base dell'aumento è la mancanza di navi poiché i mercati dei noli per bulkcarrier e portacontainer hanno continuato a migliorare dallo stato depresso del primo trimestre dello scorso anno. Questa tendenza porta alla

speculazione da parte degli acquirenti cash, tuttavia, quest'ultima vendita potrebbe inviare un segnale sbagliato agli armatori poiché i prezzi dell'acciaio nel subcontinente indiano non sono aumentati a sufficienza da giustificare una importante correzione di prezzo. Nel frattempo, l'attenzione di molti armatori si è già risvegliata poiché i prezzi stanno per superare i 500 dollari per tdl, la prima volta che questo accade dall'inizio del 2015. Il numero di candidate al disarmo potrebbe aumentare in questo inizio d'anno, in particolare per le navi prossime alla visita di classe o alla sosta in bacino. Per quanto riguarda le petroliere, il Pakistan continua a non poterle prendere a causa della messa al bando e l'unica opzione per queste navi rimane l'India o il Bangladesh in particolare per Suezmax e VLCC. Complessivamente, l'anno è iniziato su note positive e l'ottimismo prevalente è previsto durare almeno sino al nuovo anno cinese.

La produzione americana di *shale oil* ha avuto una forte ripresa lo scorso anno, sostenuta da prezzi petroliferi più fermi dovuti alla crescita della domanda petrolifera e alla riduzione di produzione da parte dei paesi Opec e non-Opec. Secondo le stime della Energy Information Administration, nel dicembre 2017 la produzione di greggio degli Stati Uniti è salita a poco più di 9,9 milioni di barili al giorno, un aumento di 1,15 milioni b/g in confronto al dicembre 2016. In passato, ad aumenti su larga scala della produzione interna corrispondevano diminuzioni delle importazioni americane di greggio, ma questo non è stato il caso recentemente. In effetti, le importazioni americane di greggio sono state in media leggermente più alte nei primi tre trimestri dello scorso anno rispetto allo stesso periodo del 2016. Il quadro è cambiato nel quarto trimestre, dati preliminari indicano un consistente calo delle importazioni tra ottobre e dicembre rispetto ai livelli dei mesi precedenti, in parte attribuibile agli uragani e al fatto che le raffinerie tendono a ridurre le scorte verso la fine dell'anno. Tuttavia, i volumi medi del 2017 saranno probabilmente molti simili a quelli del 2016. Un elemento importante è la crescita inarrestabile delle esportazioni americane di greggio che nel terzo trimestre sono state mediamente intorno a 1,05 milioni di barili al giorno, quasi 0,45 milioni b/g in più su base annua. Stime iniziali fanno prevedere una ulteriore crescita nel quarto trimestre ad un livello record di circa 1,45 milioni b/g. Per il corrente anno la EIA prevede che in marzo la produzione potrebbe superare 10,1 milioni b/g, attestandosi su base annua ad una media di 10,25 milioni b/g. Un ulteriore aumento annuo di circa 0,55 milioni b/g è previsto nel 2019. Queste proiezioni consistenti di crescita della produzione, unitamente ai miglioramenti in atto delle infrastrutture negli Stati Uniti per potenziare la capacità di esportazione, fanno prevedere un forte potenziale di ulteriore aumento delle esportazioni. Tuttavia, il futuro non è mai certo e forse la maggiore incertezza è la risposta dell'Opec ad un continuo aumento della produzione americana di *shale oil*.

Gli ordinativi di nuove petroliere hanno raggiunto nel 2017 il terzo livello più alto dalla crisi finanziaria. Si contano 213 petroliere da greggio e prodotti petroliferi ordinate lo scorso anno, in forte aumento dalle 70 ordinate nei precedenti 12 mesi. Il numero degli ordinativi del 2017 è stato superato solo due volte da quando il collasso della Lehman Brothers ha dato il via alla crisi finanziaria. Nel 2015 furono ordinate 267 nuove petroliere e nel 2013 ben 333. Nell'ultimo anno di boom del 2007, gli ordinativi di petroliere furono 361. Si ritiene che il 2017 sia stato un periodo obbligato per le nuove costruzioni, tenuto conto dei prezzi e della prossima entrata in vigore di normative antinquinamento, per non parlare del beneficio della data di consegna dal 2019 in poi quando i fondamentali presentano miglioramenti. Il livello degli ordinativi nelle categorie di maggiori dimensioni (VLCC, Aframax e LR2) è preoccupante, ancora di più se la tendenza continuerà nel corrente anno. Tra gli ordinativi del 2017, 59 riguardano petroliere VLCC, un numero superato solo due volte dopo il 2000, nel 2015 con 66 unità e nel 2006 quando furono ordinate 88 VLCC. La Corea del Sud è la principale destinazione degli ordinativi di petroliere con 72 nuovi contratti di costruzione ottenuti nel 2017, in aumento dai 31 del 2016.

Cosco, uno dei più grandi gruppi armatoriali del mondo, ha posticipato al 2019 la consegna di 10 portacontainer per prevenire un eccesso di capacità dopo la sua acquisizione di OOCL. La decisione riguarda quattro unità da 13.800 teu, due da 19.131 teu e quattro da 21.237 teu. Questi ordinativi erano stati assegnati prima della fusione tra Cosco e China Shipping e quindi è sensato per la nuova compagnia operare adeguamenti sulla base dei servizi e delle valutazioni della domanda di carico. Se tutte le navi fossero state consegnate quest'anno, la capacità di Cosco sarebbe aumentata del 30% circa. Cosco possiede cinque portacontainer da 19.000 teu che formeranno un servizio unitamente a sei unità da 22.000 provenienti da OOCL. Altre 11 navi nella classe da 20.000 teu verranno consegnate quest'anno e formeranno un altro servizio. Le restanti navi dovranno attendere sino al prossimo anno. Un numero record di consegne di portacontainer è previsto in gennaio: sette nuove costruzioni da 19.000-20.000 teu che entreranno in servizio questo mese. Cosco non è l'unico vettore ad aver iniziato a posticipare le consegne per ridurre l'impatto in un mercato che ha appena iniziato a riprendersi, Yang Ming ha posticipato sino al 2019 la consegna di tre unità da 14.000 teu che dovevano essere consegnate nel corrente anno. Nonostante questi posticipi, la nuova capacità a container prevista in consegna nel 2018 potrebbe raggiungere 1,5 milioni di teu di cui più del 50% rappresentato da portacontainer Ultra Large da 14.000 a 21.000 teu. La maggior parte di questa capacità, pari a 1,2 milioni di teu, è prevista in consegna prima della fine di giugno. Con il rallentamento delle demolizioni, questa nuova capacità metterà ulteriormente sotto pressione il mercato. La flotta globale delle portacontainer è prevista aumentare del 5,6% nel corrente anno, tenuto conto delle previste

consegne, dei posticipi e delle demolizioni, per raggiungere 22,3 milioni di teu alla fine del 2018. Il ritmo di crescita della flotta delle portacontainer sta accelerando, dal 1,8% registrato nel 2016 e il 3,7% nel 2017.

Gli ordinativi di bulkcarrier sono aumentati di quasi il 25% dalla fine di luglio 2017. All'inizio di gennaio risultavano in ordinazione presso i cantieri circa 705 navi, in confronto a 569 a fine luglio. Le Very Large Ore Carrier e le Kamsarmax hanno registrato gli aumenti maggiori. Circa 22 VLOC sono state ordinate dall'agosto scorso, portando l'orderbook a 79 unità, o il 35% della flotta corrente di 224 navi. In questo segmento, le navi che si sono aggiunte alla flotta superano quelle eliminate. La crescita del settore delle VLOC sarebbe scesa al minimo nel 2016, ma è destinata ad aumentare per effetto delle previste consegne nel 2018 e 2019. In particolare, il 2018 vedrà una forte consegna con almeno 10 milioni dwt previsti arrivare in mercato nei prossimi 12 mesi. La flotta delle Kamsarmax ha visto 63 nuove costruzioni aggiungersi all'orderbook dalla fine di luglio portando il totale a 154 navi. I nuovi ordinativi rappresentano il 18% della flotta esistente in questo segmento, dall'11% alla fine di luglio 2017. Questa categoria presenta scarse possibilità di riduzione tramite demolizioni poiché l'età media della flotta è di 5,3 anni e le navi più vecchie hanno un'età da 10 a 14 anni. L'orderbook per il 2018 è piuttosto consistente ma è possibile un alto livello di slittamento di consegna. La bassa consistenza dell'orderbook per consegna dal 2019 in poi è indicativa della previsione di una minore domanda del mercato. Considerato che circa 37 milioni dwt sono stati consegnati nel 2017, in confronto a oltre 52 milioni dwt in origine programmati, sembra improbabile che tutti i 33 milioni dwt programmati in consegna nel 2018 arriveranno in mercato. Se la performance dei cantieri sarà coerente, circa un terzo delle consegne programmate nel corrente anno verrà posticipato ad anni successivi o addirittura cancellato.

I finanziamenti alternativi stanno diventando più complessi e denotano la tendenza verso tipi più strutturati, diversi da quelli tradizionali come i debiti con le banche e i capitali comuni. Due transazioni alternative hanno attirato l'attenzione nella settimana delle compagnie armatoriali quotate negli Stati Uniti. Ma quello che è importante è che nonostante la loro complessità, gli armatori sono riusciti ad imporsi in entrambe le transazioni, afferrando l'opportunità di abbassare i loro costi capitale. Poiché le transazioni diventano più complesse con molti termini non resi noti, è difficile capire quale sarà l'aspetto della struttura capitale complessiva. Ad esempio, la vendita e lease-back da parte del gruppo Tsakos di due Suezmax di costruzione 2005, che erano sino a poco tempo fa di proprietà di Tsakos Energy Navigation quotata in borsa, e che sarebbero state vendute per 65,2 milioni di dollari con un noleggio bareboat e lease-back di cinque anni. Le navi sono ancora gestite dalla compagnia armatrice come se nulla

fosse accaduto. Il prezzo di 65,2 milioni di dollari rappresenta un notevole premio rispetto al valore di mercato delle due navi. Una valutazione normale varia da un minimo di 40 milioni di dollari ad un massimo di 46,8 milioni. A parte l'effettivo prezzo di vendita, che potrebbe essere stato strutturato per evitare perdite contabili, Tsakos riesce ad estinguere il debito esistente e ad aggiungere 16 milioni di dollari alle sue riserve di liquidità. Le transazioni di vendita e lease-back sono essenzialmente dei finanziamenti. In questo caso, Tsakos ha rifinanziato il debito esistente e ha preso in prestito ulteriori 16 milioni di dollari.

I mercati della compravendita navale hanno registrato livelli record di attività nel 2017 e volumi di bulkcarrier e portacontainer mai visti prima. Dati provvisori indicano transazioni di compravendita pari a 93,2 milioni dwt complessivi, un aumento del 31% sul 2016. Sono stati anche superati i precedenti picchi del 2014 di 84 milioni dwt e di 83 milioni dwt nel 2007 prima del crollo finanziario. Le vendite di bulkcarrier hanno raggiunto 46.9 milioni dwt, un aumento del 4% su base annua. Nel 2017 i prezzi delle bulkcarrier sono aumentati notevolmente e il valore di una Capesize di cinque anni è aumentato del 38%. Le vendite di petroliere, in un anno contrassegnato dal consolidamento, sono salite del 54% rispetto al 2016, nonostante modesti movimenti dei prezzi. Tuttavia, l'attività di compravendita è stata inferiore al record stabilito nel 2014. Per quanto riguarda le portacontainer, è stato superato per la prima volta nel 2017 il milione di teu in un anno di buoni recuperi di prezzo. Il totale è stato significativamente superiore al precedente massimo di 642.000 teu del 2015. In termini di deadweight, 289 portacontainer per 13,2 milioni dwt sono state compravendute nel 2017, in aumento dalle 138 navi e 5,6 milioni dwt dell'anno precedente. Come era prevedibile, i greci sono stati al primo posto nella lista di acquirenti e venditori con un aumento di 2,4 milioni di tonnellate lorde. Anche gli armatori cinesi sono stati attivi nell'incrementare le loro flotte, collocandosi al secondo posto nella lista degli acquirenti prima di Stati Uniti e Norvegia. Gli armatori tedeschi sono stati i secondi più attivi venditori avendo rinunciato a 7,1 milioni di tonnellate lorde. I giapponesi sono al terzo posto essendosi liberati di 7,2 milioni di tonnellate lorde, contro acquisti per 0,6 milioni di tonnellate lorde. I traffici mondiali via mare sono aumentati del 4,1% circa nel 2017 ad un nuovo record di 11,6 miliardi di tonnellate a fronte di una flotta mercantile globale aumentata a 1,84 miliardi dwt. Le navi continuano ad aumentare di dimensioni, in particolare le portacontainer e le bulkcarrier da carico secco che hanno raggiunto 813 milioni dwt, più del doppio rispetto ai 393 milioni dwt esistenti alla fine del 2008. Gli investimenti in navi di seconda mano, piuttosto che di nuova costruzione, continuano ad avere credibilità come strategia commerciale.