

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Mettimi il bunker a bordo e poi mi dici a quanto lo compro”

Nicola Capuzzo · Wednesday, January 15th, 2020

*Contributo a cura di Tommaso Panzeri **

** bunker trader per Bunker Energy*

Il famigerato 0,5 % sulfur cap introdotto dalla nuova normativa IMO finalmente è dato per acquisito: dopo le iniziali incertezze e la speranza, poco fondata, di un ritardo nella entrata in vigore, la nuova disposizione è stata in larga parte recepita dagli operatori.

Le raffinerie sono da tempo progressivamente passate alla produzione di VLSFO e gli impianti di stoccaggio e distribuzione sono stati adeguati al transito del nuovo prodotto.

Su piano logistico ci sono stati non pochi problemi pratici; nelle prime due settimane del mese di gennaio, la difficoltà di reperire prodotto e la mancanza di volume bettoline hanno fatto sì che un repentino incremento della domanda abbiano spiazzato i fornitori: navi con tempi di attesa di diversi giorni ai terminal di caricazione, afflusso di carichi non regolare, overbooking, congestione e non ultimo anche il maltempo, hanno fatto sì che le navi viaggiassero quasi più alla ricerca del bunker che per il dispaccio del carico.

Non sono mancate le telefonate di clienti che avevano navi cross Med che non sapevano dove mandarle con la infrequente nota: “Mettimi il bunker a bordo e poi mi dici a quanto lo compro”.

È un mercato strano; in certi momenti sembrano essere i fornitori a dettare le regole del gioco, forti del fatto di avere il prodotto: la trattativa è veloce, non c'è lo spazio di negoziazione; il buyer che perde tempo rischia di restare a secco, perde lo slot di caricazione della bettolina o qualcun altro, più scaltro e rapido nelle decisioni, si assicura la merce al suo posto.

Adesso che l'incertezza sembra essersi placata, gli armatori/noleggiatori riescono a fare sentire il loro peso e possono cercare di guidare in qualche modo il mercato, quando non sono alle strette e possono gestirsi le scorte in sicurezza. Ho visto proprio oggi delle quotazioni calare notevolmente per “portare via” l'ordine a un altro porto: situazione di prima invertita “dimmi quanto ti serve e lo facciamo”.

Verosimilmente il trend dell'incertezza logistica continuerà ancora fino a che il mercato non avrà trovato quei parametri di riferimento che ancora mancano per stabilire una sorta di formula quasi matematica per stabilire la quotazione del prodotto.

Agli inizi dell'estate il primo indicatore di un livello del prezzo per lo 0,5% era stata la prima copertura comprata da un armatore norvegese a 178.00 \$ plus sul prezzo del 3,5% mentre adesso si parla almeno del doppio. In diversi porti il costo ha addirittura superato quello del gasolio di una ventina di dollari.

Ci sono le basi per cui potrebbe essere questo il momento in cui i carichi di 0,5% partiti dal continente con destinazione Far East (fino a 16 Vlcc cariche in rada al largo della Malesia e di Singapore il mese scorso) con arbitraggio favorevole possano essere messi in mercato se non addirittura tornare indietro in vista di margini ancora maggiori.

Altro elemento degno di nota, non legato al bunker ma che avrà un impatto notevole sullo shipping alla lunga sono i tanto spesso citati Poseidon Principles; lanciati l'anno passato da Michael Parker di Citi, prevedono che gli istituti finanziari che aderiranno al pool dovranno allineare il loro portfolio navale, incentivando la decarbonizzazione dell'industria globale dello shipping; in pratica, favorendo il rilascio di investimenti verso quelle società concretamente impegnate nella riduzione di Greenhouse Gas Emissions. Questa azione verrà verificata periodicamente per accertarsi dell'effettivo sviluppo dell'operazione "no sulphur".

Pochi numeri e tante parole per un mercato che si deve riscoprire più chiaro e decifrabile di quanto non sia stato nel passato e che approda a pieno titolo nel mondo delle commodity.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, January 15th, 2020 at 12:30 am and is filed under [Interviste](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.