

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il prezzo del bunker è tornato quasi ai massimi storici

Nicola Capuzzo · Wednesday, February 16th, 2022

Il costo del bunker per la maggior parte delle navi commerciali è arrivata ad appena 10 dollari per tonnellata dai massimi storici registrati nel luglio 2008, ragion per cui il settore del trasporto marittimo si aspetta conti salati per il pieno per tutto il 2022 e pure per l'anno successivo.

Con il prezzo del greggio avvicinosi nei giorni scorsi ai 100 dollari al barile, spinto dal rischio di un conflitto tra Russia e Ucraina, i prezzi del bunker hanno subito un'impennata secondo quanto riepilogato da *Splash 247*, con una tonnellata di olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo (Vlsfo) venduto questa settimana a circa 750 dollari a Singapore, l'hub mondiale del bunkeraggio. Il divario di prezzo tra il combustibile a basso e ad alto contenuto di zolfo ha inoltre superato i 200 dollari a tonnellata a Singapore negli ultimi giorni.

Nell'estate del 2008, un paio di mesi prima del crollo di Lehman Brothers e della crisi finanziaria globale, il prezzo medio del combustibile Ifo 380, allora il combustibile dominante per le navi, nei quattro principali hub di bunkeraggio del mondo era in media di 739,25 dollari. I prezzi odierni del Vlsfo negli stessi quattro porti – monitorati da *Ship&Bunker* – sono di 728,50 dollari per tonnellata. “La tendenza dei combustibili marittimi ad alto e basso tenore di zolfo a divergere suggerisce che lo spread Vlsfo – 380 Cst potrebbe aumentare in futuro rispetto al livello odierno di 210 dollari/ton (base Singapore)” prevede al riguardo la nuova analisi di Barry Rogliano Salles questa settimana.

Il mix di combustibile globale per il trasporto marittimo sta cambiando anche grazie ai prezzi alle stelle del Gas naturale liquefatto. I dati di *Integr8Fuels* mostrano come il Gnl abbia perso la sua competitività di prezzo nei confronti del gasolio marino (Mgo) – e quindi in misura maggiore del Vlsfo – con il risultato che gli operatori delle navi Lng stanno riducendo al minimo l'uso del boil-off (il gas trasportato in forma liquida che durante il trasporto rievapora naturalmente e che le gasiere dual fuell possono utilizzare come combustibile), che ora ha più valore come carico, e aumentando gli acquisti di Vlsfo e Mgo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, February 16th, 2022 at 11:30 am and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.

