



Genova, 1° Febbraio 2010

No. 1417

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
Containerisation International

Editore: Burke & Novi S.r.l.

Via Domenico Fiasella, 4/14 - 16121 Genova Tel. 01054921 - Telefax 010543342 / 010591392

Direttore responsabile: Giovanni Novi

Registro Stampa del Tribunale di Genova N. 23/87 con autorizzazione n° 6133 del 23.6.1987

Website: www.burkenovi.com E-mail address: tankers@burkenovi.com dry@burkenovi.com
sandp@burkenovi.com accounting@burkenovi.com

📍 ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 4 (25/29 Gennaio 2010) CISTERNE

Il tentativo dei noleggiatori di tenere in sospeso i carichi per le **VLCC** in Medio Oriente non ha avuto successo poiché la minore presenza di navi e i ritardi ai porti di sbarco in Cina, saliti a 5-7 giorni, hanno ridato fiducia agli armatori che sono riusciti a mantenere i noli a Ws 115 per i viaggi dal Golfo mediorientale al Far East equivalente a circa 80.000 dollari al giorno base timecharter. Per le destinazioni occidentali, il nolo è sceso a Ws 68,5 pari a circa 40.000 dollari al giorno, ma potrebbe nuovamente superare Ws 70 nei prossimi giorni. Per i viaggi dal West Africa verso il mercato americano, si sono avuti scarsi riscontri, dopo l'intensa attività a inizio d'anno, ma si ritiene che il nolo di mercato sia intorno a Ws 102,5. La recente ripresa delle **Suezmax** sembra ormai conclusa, dopo che i noli sono crollati in West Africa a meno della metà rispetto a due settimane fa. A far aumentare il numero delle navi presenti nell'area, ha contribuito una riduzione delle Suezmax impiegate nello stoccaggio, scese a 18 navi dalle 25 di dicembre. Tutto questo non fa prevedere nulla di buono per gli armatori. I noli per i viaggi dal West Africa agli Stati Uniti sono stati inferiori a Ws 100, riportando il mercato alle condizioni prima delle festività. Gli ultimi fissati conclusi a Ws 95 corrispondono a circa 21.000 dollari al giorno. La stessa situazione si ritrova in Mar Nero e Mediterraneo dove i noli sono scesi a circa Ws 118 o 33.770 dollari al giorno, da Ws 184 e 76.130 di metà gennaio. Le **Aframax** rischiano di ritornare ai profitti negativi del 2009 che si credeva fossero definitivamente allontanati, a causa di una lista di navi in aumento e degli scarsi carichi disponibili. Per i viaggi inter-Med., i profitti sono scesi di due terzi dall'inizio di gennaio a meno di 8.000 dollari al giorno che è di poco superiore alla media dei costi operativi. Nell'agosto 2009, erano scesi a meno 3.000 dollari al giorno e in effetti gli armatori pagavano i noleggiatori per trasportare il carico. Non si capisce cosa stia accadendo, poiché la stagione rigida dovrebbe favorire un mercato florido e non è chiaro perché le Aframax debbano soffrire più di altre categorie di navi. Molte delle navi pronte hanno zavorrato sino al Mediterraneo centrale posizionandosi vicino a Malta in attesa di impiego. Dovrà passare qualche tempo prima che vengano assorbite e si possa sperare in un miglioramento del mercato. Il nolo per i viaggi inter-Med. è sceso a Ws 102,5 equivalente a circa 7.855 dollari al giorno, in confronto a Ws 150 a inizio d'anno pari a 25.000 dollari al giorno. Il mercato del Mare del Nord si è rafforzato e i noli sono saliti a Ws 170 pari a oltre 50.000 dollari al giorno. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, un accumulo di Medium Range in Europa ha fatto scendere i noli per i viaggi attraverso l'Atlantico, dopo che l'indebolimento del mercato dei Caraibi aveva fatto zavorrare molte navi verso il Continente. Di conseguenza, il nolo per i viaggi dal Nord Europa alla costa atlantica americana ha perso 1.500 dollari scendendo a Ws 190 pari a 13.800 dollari al giorno da Ws 205 della settimana precedente. Le Large Range 1 (60-80.000 dwt) fissate dal Medio Oriente al Giappone hanno recuperato il 30% fissandosi all'equivalente di 13.000 dollari al giorno dai precedenti 9.860 dollari, a causa della scarsità di navi, ma i noli potrebbero diminuire nei prossimi giorni poiché i noleggiatori limitano al minimo indispensabile la copertura dei carichi. Le Large Range 2 (80-120.000 dwt) per carichi di nafta dal Medio Oriente al Giappone hanno recuperato da Ws 138 della settimana scorsa a Ws 145 equivalente a circa 22.400 dollari al giorno.

CARICO SECCO

La fine di Gennaio vede un calo dei noli per la maggior parte delle rotte di tutte le size, soprattutto da metà settimana. Il mercato delle **Capesize** nonostante un inizio positivo

perde dopo due giorni con il BCI che chiude venerdì a meno 697. Il transatlantic round voyage ottiene 32000 dollari circa mentre il Pacific round voyage rimane sotto i 30000 usd. Le rate fronthaul restano anch'esse a livelli inferiori ai 30000 usd e il backhaul è sui 18000 usd. Da evidenziare la *Alpha Cosmos* (2001 169770 Dwt) che ottiene 33000 usd per NYK con dely Shanghai 2/5 Feb via Australia redel S.Japan. In Atlantico le rate delle **Panamax** sono al di sotto dei 30000 usd, i carichi di carbone dal bacino sono stati coperti sia per il Baltico che per l'East Coast America e le Panamax aperte hanno difficoltà nel trovare impiego. Il Pacific round voyage è sui 25000 dollari sempre per la scarsità di nuovi stem. Il fronthaul è sui 38/39000 usd e il backhaul è sui 16/17000 usd. Un sentimento positivo comunque rimane in quanto una major ha fissato tre Panamax per grano da East coast America con dely India/South East Asia a bassi 30000 usd. Il periodo riporta 40000 usd per 4/6 mesi anche se da parte noleggiatore si preferisce attendere un mercato più stabile. Anche per quanto riguarda le **Supramax** il mercato continua un lento ma costante declino per tutta la settimana con il Usg-Skaw sui 40000 usd e lo Skaw-Usg sui 15000 usd. Le navi fissate dall'India per il Far East vedono 33000 usd. Il trip out riporta 34/35000 usd e il tripback è ora sui 12000 usd. Le navi che accettano Goa riescono ad ottenere qualcosa in più. La *Mn Sea Lavender* 2002 50326 dwt dely Aps Richards Bay 5/15 Feb trip redel South Atlantic riporta 14500 usd per conto Mur.

COMPRAVENDITA

Il ridimensionamento dei valori nel mercato dei noli, gli indici BDI al ribasso e l'incertezza delle borse mondiali hanno rallentato l'attività di compravendita anche se i prezzi, in certi casi, mantengono o rafforzano i valori. La panamax bulkcarrier "ANNA" (75.600 DWT - Costr. 1999 Sanoyas, Giappone) è stata acquistata ad un prezzo di USD 28.250.000.- mentre una resale Supramax (58.000 DWT - gru 4x30 t.) in consegna dal cantiere cinese Dayang entro la fine di quest'anno, è passata di mano per USD 33.0 milioni. Nel settore cisterne il gruppo greco Capital Shipmanagement ha rilevato dal Gruppo Cido due contratti resales VLCC 298.000 DWT in consegna Marzo e Ottobre 2010, al prezzo di USD 96 milioni ciascuna. Infine mercato della demolizione che segna il passo dopo settimane molto attive anche se i valori continuano a rimanere alti; la MT "AL FARABI" (23.950 DWT - Costr. 1982 - 8.250 LDT incl.740 t. inox) è stata acquistata in India al prezzo di USD 575/LDT.

🔔 ALTRE NOTIZIE

Le petroliere impiegate nello stoccaggio di greggio e prodotti petroliferi sono scese al livello più basso da cinque mesi dopo la riconsegna in gennaio di 22 unità. Sono ora 119 le petroliere utilizzate a questo scopo, in confronto a 141 alla fine di dicembre e ad un record di 149 navi in novembre. L'estrema rigidità della stagione invernale ha contribuito a far salire il prezzo del greggio a 82,75 dollari a barile, il livello più alto da 15 mesi, a cui ha fatto riscontro un aumento delle rate di nolo dopo le festività natalizie. Di conseguenza, molte navi hanno scaricato il loro carico, anche se questo è stato in parte compensato da un aumento delle navi noleggate per stoccaggio in Asia, per cui il risultato netto è stato tutto sommato inferiore al previsto. Nel picco di novembre, le petroliere immagazzinavano 55 milioni di barili di greggio e 98 milioni di barili di prodotti petroliferi, sottraendo al mercato spot il 6-8% delle VLCC e circa il 35% delle Product Tanker LR. Considerato il contributo dato ai noli nel 2009, lo stoccaggio sarà un fattore determinante per il mercato nel 2010. E' possibile che le pressioni al ribasso sui noli delle petroliere, a causa della

riconsegna delle navi, e un ritorno ad un *contango* più marcato, con clima più caldo e domanda di greggio più bassa possano ricreare le condizioni che nei mesi scorsi hanno favorito lo stoccaggio galleggiante.

Solo il 5-6% delle petroliere di nuova costruzione programmate in consegna nel corrente anno subirà ritardi, una percentuale molto più bassa del 50% che gli analisti avevano previsto per l'orderbook di bulkcarrier. Inoltre, la maggior parte degli ordinativi di petroliere è stato assegnato a cantieri consolidati, diversamente dalle portarinfuse che risultano principalmente in ordinazione presso cantieri non sperimentati, o ancora da costruire, in particolare in Cina. Di conseguenza, il flusso costante di nuove petroliere manterrà sotto pressione la ripresa dei noli dopo un 2009 difficile. I profitti in alcuni segmenti sono stati inferiori ai costi operativi per periodi prolungati nel secondo e terzo trimestre 2009 e sarà necessario almeno un anno perché il settore esca da una situazione che da solo ha contribuito a creare. Dopo il 2010, i noli potrebbero diminuire per il surplus di naviglio ben superiore alla domanda e il rincaro del bunker che ha eroso i profitti. La crescita netta delle VLCC dal 2010 al 2014 è stimata nel 6%, per le Suezmax nel 5%, il 3% per le Aframax, il 9% per le Large Range 2 e il 6% per le Medium Range. L'orderbook delle petroliere superiori a 27.500 dwt, escluse le petrolchimiche, conta 899 navi, di cui 324 programmate in consegna nel 2010. Gli ordinativi sono stati assegnati a 65 cantieri nel mondo, di cui il 90% ha sede in Asia e la metà di questi sono coreani. Ad assorbire l'eccesso di capacità potrebbero contribuire la velocità ridotta, la congestione portuale e lo stoccaggio galleggiante, che complessivamente agiranno come fattori positivi nel 2010.

Nonostante la ripresa del mercato dei noli, che nel giro di poche settimane ha fatto triplicare i noli delle VLCC, le previsioni non sono molto favorevoli, ma in base all'andamento ciclico il settore delle petroliere, sarebbe prossimo a toccare il fondo. La crescita della domanda di greggio è prevista mediamente nell'1,4% nei prossimi quattro anni, pari ad ulteriori 1,2 milioni di barili al giorno. Ma i consumi non ritorneranno prima del 2011 ai livelli del 2008, quando la maggior parte delle categorie di petroliere realizzavano profitti record. La domanda base tonnellate-miglia sia per le VLCC che per le Suezmax è diminuita del 3,4% nel 2009 e si prevede una crescita annua della domanda di petroliere per greggio dell'1,5% nel periodo 2010-2014. Per le Product tanker pulite la domanda tonnellate-miglia è cresciuta del 6,4% ma rallenterà al 4% circa nel periodo 2010-2014. Le opportunità di *arbitrage* (quando il prezzo a cui i prodotti petroliferi possono essere venduti rende remunerativo inviarli da altre aree) potrà spostare quantità importanti da brevi distanze a destinazioni più lontane.

I noli ai livelli minimi per le Product Tanker pulite hanno fatto aumentare del 16% nel 2009 il numero dei fissati spot a 5.688, anche in presenza di un calo della domanda globale di greggio. Il numero complessivo dei fissati di Medium Range (37.500-59.999 dwt) è aumentato del 22% nel 2009 a 661. Vitol è stato il maggiore

noleggiatore di MR seguito dal gigante petrolifero globale Shell. I noli delle MR sul mercato spot sono stati pari a circa 9.000 dollari al giorno, meno della metà della media del 2008 che è stata di circa 21.500 dollari. La Shell è stata al primo posto tra i dieci principali noleggiatori di prodotti puliti con 444 fissati, seguita da Vitol e da CSSA, ramo trasporti della Total. La Morgan Stanley figura per la prima volta nel gruppo dei primi 10 noleggiatori poiché i prezzi del greggio in *contango* hanno fatto aumentare le sue attività di trading. La banca di investimento ha anche noleggiato product tanker come depositi galleggianti per brevi periodi. Maggiori quantitativi di prodotti raffinati sono stati trasportati su base spot e la percentuale maggiore della crescita ha rappresentato le caricazioni nelle aree del Medio Oriente e del Far East. Lo scorso anno è stato anche caratterizzato dal noleggio di petroliere Suezmax che in genere non prendono carichi puliti. Ma con i noli molto bassi e la domanda di greggio in calo, molte Suezmax di nuova costruzione sono state noleggiate sia per stoccaggio a breve termine o per trasportare carichi puliti nel viaggio inaugurale per posizionarsi altrove. Per le Large Range 2 o le Aframax, l'attività è rimasta invariata ai livelli del 2008 con 456 fissati registrati nel 2009. I primi 10 noleggiatori di questo tipo di navi sono stati nell'ordine Shell, Vitol e Marubeni. I fissati di Large Range 1 sono aumentati di circa un terzo con i traffici principali dal Medio Oriente all'Asia e al Regno Unito o l'Europa continentale. La compagnia russa Litasco è stata la principale noleggiatrice di piccole Product Tanker, seguita da un'altra russa, la Clearlake, ramo marittimo dei trader petroliferi Gunvor. Tuttavia, l'attività sul mercato spot è diminuita dell'11%. Le rotte di traffico per i prodotti petroliferi potrebbero modificarsi nel corrente anno per colmare i vuoti della domanda locale. Infatti, i ritardi di costruzione delle nuove raffinerie potrebbero temporaneamente modificare le tradizionali rotte dei traffici puliti. Potrebbero aprirsi anche opportunità di *arbitrage* da altre regioni.

Dal settembre 2008, quando ebbe inizio la crisi bancaria mondiale, che fece sospendere da un giorno all'altro la concessione di finanziamenti, le banche cinesi si sono mosse con discrezione negli ambienti finanziari, concedendo prestiti per miliardi di dollari a compagnie armatoriali occidentali selezionate. La segretezza delle operazioni bancarie rende impossibile stabilire l'esatto ammontare, ma il numero delle transazioni concluse sarebbe notevole. Bank of China, Industrial & Commercial Bank of China, China Construction Bank, Export-Import Bank of China, Bank of Communications e China Development Bank, sono tutte molto attive nel mercato. Esponenti del settore ad Hong Kong prevedono che i finanziamenti navali si affermeranno sulla scena mondiale nel giro di qualche anno, in particolare se Londra, New York e Amburgo continueranno ad essere assenti. Per contrasto, le banche cinesi hanno ogni incentivo a mantenere in attività i cantieri nazionali. L'unica avvertenza è che i rubinetti potrebbero improvvisamente chiudersi se le autorità cinesi decideranno di raffreddare un'economia che gli analisti ritengono si stia surriscaldando in aggiunta ad una grossa bolla degli asset. Le banche cinesi si sono improvvisamente trasformate da esponenti di nicchia in una forza importante nel fornire finanziamenti allo shipping globale. Questo ha un

senso, poiché è di sostegno ai cantieri cinesi che impiegano molte persone e usano acciaio di produzione nazionale che a sua volta dà lavoro a molti cinesi. Essi costruiscono navi che possono essere usate per trasportare più minerale di ferro dall'Australia e di carbone dal Sud Africa, e tenere il motore economico cinese in movimento. Sino ad ora sono state riportate solo un paio di transazioni est-ovest, in particolare il finanziamento dello scorso anno concesso dalla China Eximbank alla OSG quotata alla borsa di New York, mentre si riteneva che le banche cinesi appoggiassero quasi esclusivamente le compagnie cinesi. Ma il settore è esploso nell'ultimo anno passando da sei o sette transazioni l'anno a sei o sette al mese, e un numero significativo vede coinvolti interessi europei ed americani. Si tratta di nomi importanti, non di piccole compagnie, tra cui esponenti di rilievo dei settori dei container e dei carichi secchi. Per le petroliere l'attività è stata limitata per ora agli armatori di Hong Kong.

I timori di massicce bancarotte di compagnie armatoriali si sono per ora rivelati infondati. Nonostante i profitti più bassi, il crescente surplus di capacità e valori delle navi in calo, il numero delle compagnie armatoriali costrette ad uscire dal settore e delle navi diventate di proprietà dei finanziatori, è stato notevolmente ridotto. Molte compagnie hanno fatto affidamento sulla liquidità generata durante il periodo di boom del mercato, mentre le banche hanno preferito rinegoziare e ristrutturare i contratti piuttosto che sospendere i prestiti. Ma vi è un forte movimento di opinione che questa posizione non potrà continuare ancora a lungo, in particolare se i mercati marittimi si deterioreranno ulteriormente. Alcune delle principali società di gestione navale hanno ricevuto dalle banche richieste di ispezionare navi per loro conto, principalmente come misura di precauzione e, se le banche perderanno la pazienza, si potrebbe arrivare all'utilizzo di società di gestione per amministrare le navi in attesa della vendita all'asta. Vi sono già state alcune ristrutturazioni ad alto profilo tra le compagnie a container che hanno avuto i problemi più seri. Alcune banche tedesche stanno affrontando le sfide maggiori per cercare di ristrutturare i prestiti delle compagnie di linea a container, tra cui molte strutture finanziarie KG. Secondo recenti stime, la quota bancaria complessiva del finanziamento armatoriale corrente è di circa 450 miliardi di dollari, che rappresenta la grande maggioranza dei finanziamenti marittimi in corso. Per la maggior parte, questo portafoglio di debito si sta comportando normalmente e i prestiti vengono rimborsati ma vi sono preoccupazioni per alcuni segmenti di mercato come quello delle portacontainer e per le navi che erano state acquisite al picco massimo del valore o molto vicino, se i profitti rimarranno relativamente bassi. In questo contesto, le banche stanno attentamente valutando le aree di dubbio e dovranno decidere se ristrutturare i prestiti e in quali circostanze sospenderli. Un grosso timore è che se un armatore importante esce dal settore vi saranno serie implicazioni per i mercati marittimi che verrebbero inondati di naviglio a prezzi stracciati.

La domanda cinese di minerale di ferro di alta qualità farà salire nel 2010 i traffici globali di minerale via mare a oltre un miliardo di tonnellate. Lo sostiene un gruppo di brokeraggio danese precisando che le importazioni cinesi aumenteranno del 7% a 670 milioni di tonnellate e compenseranno la minore domanda europea e giapponese portando il traffico totale a 1,02 miliardi di tonnellate. Questo fa riscontro ad un periodo di grosse incertezze per la flotta globale delle bulkcarrier da carico secco, gravate da un programma di consegne da parte dei cantieri di un record di 1.500 navi ordinate nel momento di picco massimo del superciclo dello shipping durato cinque anni. Ma nonostante il rallentamento della domanda di minerale di ferro, molti analisti rimangono ottimisti sui carichi diretti alla Cina, la cui preferenza per il minerale di importazione di migliore qualità e più conveniente rispetto alla sua produzione interna, da sola ha rappresentato il sostegno del mercato dei carichi secchi nel 2009. Le miniere australiane e brasiliane saranno vicine al 100% di capacità nel 2010 con esportazioni rispettivamente di 394 milioni e 295 milioni di tonnellate. In India, invece, le esportazioni sono previste in declino a 65 milioni di tonnellate poiché la maggiore domanda interna assorbirà il previsto aumento della produzione. Secondo le previsioni di altri analisti norvegesi, la Cina produrrà ed esporterà maggiori quantitativi di acciaio del previsto, e le importazioni di minerale potrebbero raggiungere 732 milioni di tonnellate, il 18% in più rispetto allo scorso anno. Questa stima presume che le scorte cinesi di circa 132 milioni di tonnellate rimangano invariate e che la produzione di acciaio aumenti del 15% nel corrente anno a 662 milioni di tonnellate. A sostegno di questa tesi, sono le ricerche delle principali banche di investimento come pure i tre gruppi minerari che controllano circa due terzi dei traffici via mare, Vale, Rio Tinto e BHP Billiton. Inoltre, il Brasile potrebbe fornire maggiori quantitativi, a sostegno della domanda base tonnellate-migliaia, in particolare per le 965 Capesize della flotta mondiale. Nonostante queste previsioni positive, prevale la prudenza per quanto riguarda i noli delle Capesize poiché le politiche del governo cinese per tenere sotto controllo il surplus di capacità industriale potrebbero impedire il ripetersi delle condizioni del 2009.

Le vendite di navi di seconda mano hanno raggiunto un valore di 1 miliardo di dollari nelle prime tre settimane dell'anno, di cui le bulkcarrier da carico secco rappresentano quasi la metà delle transazioni. Infatti, 28 navi in questa classe hanno cambiato armatore pari ad un valore di 473 milioni di dollari. Nel 2009 circa 16 miliardi di dollari sono stati investiti nell'intero settore della compravendita e le bulkcarrier hanno rappresentato 9,1 miliardi di dollari. Nonostante le incertezze che interessano il settore dei carichi secchi, nelle prime settimane del corrente anno si è registrato un aumento del numero delle transazioni concluse. E' tale l'interesse in navi sia moderne che d'annata e per i prezzi che continuano a rafforzarsi, che un numero di armatori ha scelto di approfittare della situazione nel tentativo di raccogliere la liquidità necessaria per soddisfare le banche. Tuttavia, nel corso dell'anno, condizioni di mercato sfavorevoli potrebbero avere un effetto negativo sui valori delle navi.

Dopo una protratta recessione, i traffici via mare delle petroliere per prodotti chimici sono previsti in aumento del 7% nel 2010 con la ripresa del settore e la normalizzazione della domanda. Di conseguenza, anche i noli potrebbero aumentare del 6%. I traffici via mare di prodotti chimici hanno raggiunto 170 milioni di tonnellate circa nel 2008, con i volumi maggiori per l'olio di palma e di soia con 65 milioni di tonnellate. I profitti delle petrolchimiche sui principali traffici hanno registrato un rimbalzo del 10% dell'indice compilato da broker specializzati, dai minimi del luglio 2009. La domanda di prodotti chimici industriali aveva registrato una stagnazione nell'ultimo trimestre 2008, con noli in calo del 30% a 36 dollari per tonnellata all'inizio del 2009 per gli oli vegetali trasportati in cisterne con rivestimento epossidico, mentre per i prodotti chimici organici e inorganici trasportati da navi con cisterne di acciaio inox i noli sono diminuiti del 25%. La crescita netta della flotta nel 2010 è prevista al 4,8% per raggiungere 21,8 milioni dwt, mentre nel 2011 le previsioni di crescita sono del 4,5% che porterà la flotta ad un totale di 22,9 milioni dwt. La proiezione presume che il 10% circa delle petrolchimiche in ordinazione presso i cantieri asiatici verrà ritardato o cancellato. La domanda di prodotti chimici trasportati via mare è cresciuta costantemente negli ultimi 20 anni con una domanda media annua in aumento dell'8% mentre gli oli vegetali hanno registrato un aumento del 5%. La crescita può ritornare rapidamente a livelli superiori alla tendenza per effetto della necessità di ricostituire le scorte in aggiunta ad una maggiore domanda da parte degli utilizzatori finali. Il rapporto tra crescita del PIL, traffici via mare e domanda di prodotti chimici, suggerisce un aumento della domanda dell'8-9% sia per i prodotti che per i traffici via mare. La ripresa dell'attività si è evidenziata nel terzo trimestre 2009 quando i carichi di stirene, soda caustica e biodiesel sono aumentati. L'industria chimica europea si concentrerà sull'export verso regioni con un'industria chimica meno matura, come il Medio Oriente e l'Asia. Questo farà aumentare le distanze dei viaggi per i prossimi cinque-dieci anni. Anche la demolizione potrebbe accelerare con 3 milioni dwt che potenzialmente andrebbero rimossi da questa flotta specializzata entro il 2012.