



Genova, 1° Marzo 2010

No. 1421

**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](http://www.burkenovi.com) E-mail address: [tankers@burkenovi.com](mailto:tankers@burkenovi.com) [dry@burkenovi.com](mailto:dry@burkenovi.com)  
[sandp@burkenovi.com](mailto:sandp@burkenovi.com) [accounting@burkenovi.com](mailto:accounting@burkenovi.com)

## ☛ ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 8 (22/26 Febbraio 2010) CISTERNE

Il mercato spot delle VLCC ha evidenziato un braccio di ferro tra armatori e noleggiatori in cui ciascuna delle due parti ha cercato di assumere il controllo della situazione a fronte di un numero di navi e di carichi quasi in equilibrio. Per i viaggi dal Golfo Arabo al Far East, i noli sono aumentati a Ws 80 circa che, secondo le valutazioni del Baltic Exchange, equivale a circa 41.500 dollari al giorno, in confronto a Ws 65 e 23.000 dollari al giorno di una settimana prima. Nell'area dell'Atlantico una presenza ridotta di VLCC e un mercato delle Suezmax più forte, hanno contribuito a far salire i noli per i viaggi dal West Africa al Golfo americano a Ws 80 che corrisponde a circa 49.110 dollari al giorno, un aumento di 11.000 dollari in una settimana. Una VLCC è stata fissata da un noleggiatore asiatico per un viaggio dal West Africa a Taiwan a Ws 87,5. Un noleggio a periodo rappresentativo è quello di una VLCC da 319.000 dwt fissata per 18 mesi timecharter a 34.000 dollari al giorno. I numerosi carichi nell'area del West Africa, che hanno assorbito molte delle navi disponibili, hanno permesso agli armatori delle Suezmax di imporre noli sino a Ws 130-135, pari a circa 43.000 dollari al giorno. I noleggiatori successivamente hanno cercato di frenare il mercato, ma è improbabile che possano imporre rate molto più basse per la limitata presenza di navi in grado di caricare prima del 20 marzo. I miglioramenti in West Africa si sono estesi anche al mercato del Mediterraneo e Mar Nero, dove i noli hanno recuperato nella settimana 30 punti Worldscale salendo a Ws 120 pari a circa 32.000 dollari al giorno. Nel mercato a periodo, una Suezmax di nuova costruzione è stata fissata per 12 mesi timecharter a 22.000 dollari al giorno. I noleggiatori di Aframax dal Baltico sono riusciti a tenere bassi i noli fissando le navi per più di un viaggio, col risultato che meno carichi sono disponibili sul mercato spot. Questo sta accadendo sempre più spesso ormai, poiché i noleggiatori si proteggono contro i rincari del mercato e gli armatori tengono occupate le navi mantenendo profitti tutto sommato positivi. I noli per le navi ice-class dal Baltico a UK Cont. sono rimasti invariati intorno a Ws 107,5 nell'ultima settimana, pari a circa 30.000 dollari al giorno base timecharter. La stagnazione del mercato si è estesa ai viaggi in Mare del Nord dove i noli sono rimasti intorno a Ws 102,5 pari a circa 19.000-20.000 dollari al giorno. Ancora peggio il Mediterraneo, dove sebbene i noli per i viaggi inter-Med. e dal Mar Nero siano rimasti intorno a Ws 90-95 per la seconda settimana consecutiva, gli equivalenti timecharter sono slittati a 3.500-5.000 dollari al giorno per effetto del rincaro del bunker nell'ultima settimana. In febbraio i prezzi del bunker erano di 457 dollari per tonnellata ma a metà settimana sono saliti a 535 dollari. L'unica possibilità di un aumento dei noli potrebbe derivare dagli scioperi ai porti francesi che sino ad ora hanno avuto ripercussioni solo sul mercato delle product tanker, ma potrebbero riguardare anche la discarica di greggio tenendo le navi impegnate fuori dal mercato spot. Le **Product Tanker pulite** di tipo Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) impiegate dal Medio Oriente potrebbero registrare condizioni negative sul mercato spot nel prossimo mese per l'arrivo in mercato di numerose nuove costruzioni e la mancanza di domanda da parte dei noleggiatori. Questo è dovuto ad un calo considerevole delle esportazioni di nafta dal Medio Oriente che ha ridotto i noli all'osso. Le ultime settimane sono state scarsamente attive e le navi hanno iniziato ad accumularsi. I noli spot sulla rotta TC5 del Baltic Exchange dal Golfo Arabo al Giappone, hanno toccato il minimo da tre mesi con Ws 124 pari a 5.000 dollari al giorno, ben al di sotto dei costi operativi che sono stimati intorno a 8.600 dollari al giorno. Tuttavia, i noli dovrebbero aver toccato il fondo poiché gli armatori rifiutano di accettare nuovi ribassi, ma i noleggiatori hanno sempre il controllo

del mercato. Le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) hanno ottenuto per gli stessi viaggi noli equivalenti a 11.500 dollari al giorno, circa 3.000 dollari in più dei costi operativi. Anche qui, l'arrivo di nuove costruzioni e di navi uscite dallo stoccaggio, fa prevedere un eccesso di disponibilità. Le Medium Range hanno ottenuto noli di Ws 160 per 35.000 tonn. di carico dal Medio Oriente al Giappone, ma per trasportare prodotti dal Medio Oriente all'Africa Orientale sono state fissate a Ws 220, equivalente a 11.000 dollari al giorno, nolo che comprende un extra per il rischio di transito nel Golfo di Aden o per il tempo in più necessario per aggirare l'area.

## CARICO SECCO

Dopo una settimana con un'inaspettata salita dei noli nonostante le festività in Far East, Febbraio si conclude con livelli più ponderati almeno per le **Capesize** con il BCI che perde circa 400 punti. Il transatlantic round voyage è sui 32/33000 usd mentre il Pacific round voyage riporta 23000 usd. Il fronthaul è sui 45000 usd e il backhaul è poco attivo con livelli sui 13000 dollari. Da evidenziare 'Cape Baltic Edf' Relet 2005 177536 dwt dely Xingang 25/28 Feb trip via Whyalla Redel China che ottiene 24800 usd per BHP Billiton. Per quanto riguarda il mercato **Panamax** la fine delle feste cinesi ha portato un sentimento positivo e ci si aspetta che le esportazioni dall'India per la Cina aumentino con il passare delle settimane. Anche dal Giappone si iniziano a vedere più stem. Dal Sud America si ha una discreta attività, maggiore che nello stesso periodo dell'anno precedente, molti carichi sono stati fissati con operatori che entreranno nel mercato spot a tempo debito e per questo motivo si prevede che parecchie navi preferiranno zavorrare in Atlantico con un premio lasciando alle Supramax il minerale in uscita dall'India. Il Pacific round voyage è ora sui 25000 usd mentre il backhaul è vicino ai 16000 dollari. In Atlantico le rate salgono leggermente con molti fronthaul che vedono livelli vicino ai 40000 usd mentre il transatlantic round voyage rimane sui 28/29000 usd. La *Panamax Trader* 1990 69338 Dwt dely Manzanillo ottiene per due il via Mobile redel Skaw-Cape Passero 27000 usd per conto Cargill. Per le Supramax/Handymax le rate in Atlantico hanno un piccolo miglioramento anche se i carichi non sono molti ma si spera di vedere più attività nel prossimo futuro. Il Usg-Med è ora sui 38000 usd mentre il Med-Usg riporta quasi 14000 usd. Il trip out rimane sui 32000 usd mentre il trip back ha noli più alti e vede 13500/14000 usd. In Pacifico le rate restano sopra i 20000 dollari. La *Bulk Titan* Norden Relet 2009 58500 dwt dely Tema end February trip via Morocco redel Australia riporta 33500 usd per conto Furness Withy.

## 🔔 ALTRE NOTIZIE

L'unico modo per gli armatori di VLCC, di uscire dalla crisi è incrementare la demolizione delle navi a scafo singolo che rappresentano un sesto circa della flotta corrente di 555 VLCC. E' quanto sostiene la tedesca DVB Bank che tuttavia ritiene che gli armatori saranno tentati di rimandare la demolizione, per effetto del *contango* del greggio e del rafforzamento del dollaro americano. Inoltre, molte navi a scafo singolo sono libere da debiti e, se i noli rimarranno superiori ai costi operativi, molto probabilmente continueranno ad essere gestite in mercato. La DVB è moderatamente ottimista sulla domanda di VLCC nel 2010 e ancor più per il 2011, sul presupposto di una ripresa sostenibile delle economie occidentali entro la fine dell'anno. La domanda di VLCC potrebbe salire dai 131,3 milioni dwt o 439 navi del 2009, a 137 milioni dwt o 456 navi nel 2010 in confronto ad una flotta esistente

di 555 unità. Nel 2012, la domanda potrebbe salire a 144 milioni dwt o 489 navi se l'economia cresce in linea con le aspettative del Fondo Monetario Internazionale. Tuttavia, a frenare l'ottimismo sul breve termine è la disponibilità di VLCC che a fine 2010 sarà salita a 588 navi o 177 milioni dwt. Le consegne di nuove VLCC raggiungeranno le 198 unità per 61,1 milioni dwt entro il 2014, di cui 153 unità per 46,95 milioni dwt entro la fine del 2011. Le nove VLCC per 2,35 milioni dwt demolite nel 2009 sono state molto inferiori rispetto alla precedente recessione del 2001-2002 quando 33 navi per 10,9 milioni dwt furono demolite. Tenuto conto delle conversioni, cancellazioni, ritardi e demolizioni, la flotta delle VLCC potrebbe aumentare a 635 unità per 191 milioni dwt entro il 2012, superando di gran lunga l'aumento della domanda. Secondo le previsioni della banca tedesca, il nolo per un anno di timecharter potrebbe essere mediamente di 31.150 dollari al giorno durante il 2010 per scendere a 27.000 dollari al giorno nel 2011. I valori delle navi diminuiranno in linea con i noli timecharter, e il prezzo medio delle nuove costruzioni di VLCC scenderà nel 2010 a 82 milioni di dollari per toccare il fondo a 75 milioni di dollari nel 2011.

L'attività cinese sul mercato spot delle petroliere è aumentata di cinque volte negli ultimi dieci anni, da un equivalente di 11 VLCC noleggiate nel 2000 a oltre 55 lo scorso anno. I noleggiatori cinesi hanno rappresentato il 30% dei fissati spot di VLCC riportati negli ultimi 12 mesi, in confronto a meno del 5% dieci anni fa. In realtà, il fabbisogno di trasporto di greggio della Cina è significativamente più ampio, infatti le grandi compagnie petrolifere cinesi hanno contratti di trasporto e copertura a termine con una varietà di esponenti marittimi internazionali e l'attività sul mercato spot è solo una piccola parte. La China National Petroleum Corp. prevede un aumento di quasi il 10% del fabbisogno di importazione di greggio nel corrente anno. Le maggiori importazioni avrebbero fatto sorgere preoccupazioni sulla sicurezza dell'energia, da cui i recenti tentativi di diversificare i fornitori, non diversamente da altri importatori su larga scala, e assicurare che il 40% del fabbisogno di greggio del Paese sia trasportato per mezzo di navi cinesi entro il 2015. La International Energy Agency prevede che la domanda di greggio continuerà ad espandersi al ritmo del 4,7% nel 2010 per arrivare a 8,9 milioni di barili al giorno. Se la crescita della domanda continuerà ai ritmi attuali, per raggiungere i livelli di 11,5 milioni b/g previsti per il 2015, la domanda di trasporto base tonnellate-miglia risulterà aumentata. Presumendo che questi maggiori volumi provengano dal Golfo Arabo, 80 VLCC in più sarebbero necessarie per soddisfare la domanda cinese nel 2015. In realtà questi barili aggiuntivi probabilmente deriveranno da aree ancora più lontane, col risultato di un rapporto tonnellate-miglia anche maggiore. Il Golfo Arabo ha coperto dal 2005 oltre il 70% delle importazioni cinesi, ma in anni recenti la Cina si è fatta un dovere di stabilire relazioni con una grande varietà di fornitori. La domanda globale depressa in seguito alla crisi finanziaria dello scorso anno, ha fornito alla Cina molte opportunità di assicurarsi l'accesso a greggio e altre materie prime tramite fusioni, acquisizioni e finanziamenti in cambio di greggio.

Si sta affermando una nuova rotta fronthaul per le bulkcarrier Capesize poiché il carbone colombiano sta diventando sempre più interessante per i trader cinesi, in seguito al clima estremamente rigido che la nazione asiatica ha registrato negli ultimi tre mesi. Sebbene il numero dei carichi sia per ora limitato, il carbone colombiano contribuisce a sostenere i traffici fronthaul e rappresenta un'alternativa più economica rispetto a quello del Sud Africa e dell'Australia. Alle quotazioni e livelli di nolo correnti, il prezzo del carbone colombiano reso in Cina è di circa 90 dollari per tonnellata, in confronto a circa 105 dollari per il carbone dall'Australia orientale e ai 97 dollari per il carbone sudafricano, un chiaro incentivo di prezzo per gli acquirenti. Il lungo e severo inverno cinese ha fatto aumentare del 40% in gennaio i consumi di energia elettrica, in confronto allo stesso mese del 2009, con un aumento delle importazioni di carbone per generare energia. Nelle ultime settimane, non vi è stato molto interesse per il carbone australiano o sudafricano per i sensibili aumenti di prezzo. Inoltre, ai porti dell'Australia orientale un numero record dei bulkcarrier Capesize e Panamax è in attesa di caricare. Il prezzo del carbone a Puerto Bolivar (Colombia) è più conveniente e diventa un'opzione ovvia per i cinesi acquistarlo. Tuttavia, la preferenza per il carbone colombiano potrebbe avere vita breve e, di conseguenza anche il sostegno al mercato fronthaul delle Capesize. Inoltre, la caduta dei prezzi del carbone di produzione cinese, quando l'ondata di freddo si esaurirà riducendo la domanda di carbone, potrebbe mettere fine a questi traffici. La Colombia esporta solo carbone termico o da vapore, usato per la produzione di energia elettrica. Puerto Bolivar nel Mar dei Caraibi, esporta il maggior quantitativo della materia prima, seguito da Puerto Drummond e altri porti più piccoli. Le Capesize che trasportano carbone da Puerto Bolivar non possono transitare dal Canale di Panama per le loro dimensioni per cui viaggiano verso la Cina via Capo di Buona Speranza.

Oltre 100 ordinativi di portacontainer risultano cancellati completamente e più di 20 navi sono state convertite in navi di altro tipo, a conferma del fatto che gli sforzi per contenere l'espansione della flotta di portacontainer iniziano a dare risultati. Secondo dati recenti, le cancellazioni riguardano il 6,7% dell'orderbook complessivo dell'ottobre 2008, poco prima del crollo del mercato. Si tratta di una percentuale inferiore rispetto ai settori delle petroliere e delle bulkcarrier, tuttavia dimostra che qualche cambiamento è avvenuto dopo l'intransigenza dei costruttori nella fase iniziale della crisi. Nei 18 mesi da quando l'orderbook raggiunse il picco massimo, sono stati cancellati 140 ordinativi di portacontainer per 436.000 teu. Di questi, 27 ordinativi sono stati convertiti in altri tipi di navi, ma non sono comprese le navi che sono state costruite ma non consegnate ai rispettivi armatori per il mancato completamento dei pagamenti da parte degli armatori stessi. La maggior parte delle cancellazioni riguarda la categoria da 1.000-1.999 teu con 54 ordinativi annullati, ma anche 11 unità di capacità unitaria superiore a 7.500 teu risultano cancellate, tra cui due navi da 9.600 teu che la NYK ha trasformato in VLCC. Nell'insieme, le 31 navi di capacità superiore a 4.000 teu che sono state cancellate

rappresentano il 52% della capacità complessiva rimossa dall'orderbook. Le compagnie di linea giapponesi sono state molto attive nel ridurre i loro orderbook, ma il grosso delle cancellazioni sono state ad opera di armatori tedeschi che non si occupano della gestione delle navi. Questo gruppo rappresenta 98 delle 140 cancellazioni, in confronto a 10 per le compagnie giapponesi e nove per gli armatori belgi. I costruttori cinesi hanno registrato il maggior numero di cancellazioni, con 43 contratti revocati, seguiti dai cantieri tedeschi con 37 e dai cantieri sudcoreani con 26. La maggior parte delle navi cancellate era programmata per consegna nel 2010, con 74 navi per 207.000 teu che non verranno più costruite, mentre altre 48 sono state posticipate per completamento nel 2011.

I cantieri navali cinesi hanno aumentato del 3% lo scorso anno la loro quota dell'orderbook di bulkcarrier Capesize, a danno della Corea del Sud e del Giappone. Attualmente, i cantieri cinesi detengono il 50% di tutte le Capesize in ordinazione in termini di deadweight, pari a 530 navi complessive con un aumento del 3% della quota di mercato dal febbraio 2009. In contrasto, la quota della Corea del Sud è scesa al 23% dal precedente 25%, mentre il Giappone ha perso leggermente passando al 20% dal 21%. Con 191 Capesize nei carnet dei cantieri coreani e 189 in quelli giapponesi, queste navi occupano sempre una parte importante nei carnet di ordini di questi due Paesi costruttori. La notizia che la Cina ha aumentato il suo orderbook di Capesize fa seguito alle previsioni che un gran numero di cantieri di recente costituzione non inizierà mai a costruire navi col risultato che molti ordinativi andrebbero persi. La prospettiva della chiusura forzata di nuovi cantieri in Cina rappresenta una importante opportunità per il mercato marittimo di autoregolarsi riducendo l'afflusso di nuove navi in mercato. Sino ad ora, tuttavia, si è avuta scarsa conferma di diffuse chiusure in Cina dove la maggior parte dei nuovi cantieri è localizzata. Sebbene la Cina detenga più del doppio dei contratti di costruzione della Corea del Sud, le Capesize in ordinazione in Cina sono di dimensioni più piccole, circa 155.000 dwt, in contrasto con i cantieri coreani dove la capacità media delle Capesize in ordinazione raggiunge i 200.000 dwt.

I cantieri tedeschi hanno ricevuto ordinativi per sole 20 navi lo scorso anno, oltre ad aver registrato la cancellazione di 60 nuove costruzioni negli ultimi due anni. L'orderbook dei cantieri tedeschi si è ridotto a 106 navi per 1,9 milioni di tonnellate lorde. Le consegne del 2009 sono ammontate a 54 navi per 2,6 milioni tonn. lorde, in contrasto con l'anno record 2008 quando 84 navi per 4,4 milioni t.l. furono completate. I cantieri tedeschi intendono concentrarsi nelle navi *special purpose* per il mercato offshore e in altre tecnologie marittime, tuttavia necessitano del sostegno politico e finanziario per lo sviluppo di nuovi tipi di navi.

L'Iran ha deciso di stoccare a bordo di sette petroliere circa 13 milioni di barili di greggio a causa delle difficoltà di trovare compratori per il greggio ad alto contenuto di zolfo, in un periodo in cui le raffinerie richiedono greggio di qualità

leggera per produrre benzina. La maggior parte delle petroliere (sei VLCC e una Suezmax controllate dall'Iran) sono posizionate nel Golfo mediorientale. E' abbastanza usuale per l'Iran tenere temporaneamente in deposito galleggiante il greggio invenduto per collocarlo successivamente nel corso dell'anno. La decisione ha contribuito a far aumentare il volume del greggio stoccato su petroliere, sottraendo sei VLCC al mercato spot. Anche altre compagnie petrolifere, come la Shell, hanno avuto difficoltà a vendere il greggio pesante alle raffinerie che preferiscono qualità più leggere. Raffinerie asiatiche, americane ed europee inizieranno presto a ridurre gli acquisti di greggio mentre si preparano per l'usuale periodo di manutenzione nel secondo trimestre dell'anno. Normalmente, in questo periodo, le raffinerie riducono la produzione di olio combustibile da riscaldamento, e aumentano quella di benzina per far fronte alla domanda stagionale.

Il greggio che la Russia sta convogliando tramite l'oleodotto East Siberia-Pacific Ocean potrebbe in futuro entrare in concorrenza con il greggio del Medio Oriente e del Brasile, poiché trader e raffinerie in Asia stanno testando il nuovo prodotto. Compagnie come la cinese Unipet e la ExxonMobil hanno entrambe ritirato carichi da ESPO, a due mesi dall'entrata in funzione dell'oleodotto, poiché si tratta di una significativa fonte alternativa di rifornimento e la prossimità di grandi consumatori asiatici crea un vantaggio competitivo. ESPO rappresenta lo 0,3% circa delle disponibilità mondiali correnti, una quota che potrebbe aumentare allo 0,7% circa nel 2012. I quantitativi complessivi in uscita da ESPO, pari a circa 7 milioni di barili in gennaio sono equivalenti a meno del 6% delle importazioni cinesi nel mese che sono ammontate a 125 milioni di barili. Per ora, le raffinerie cinesi intendono limitare gli acquisti da ESPO a fabbisogni sporadici sul mercato spot, poiché fanno più affidamento sul greggio mediorientale, sebbene in gennaio la Cina abbia acquistato quantitativi inferiori da Arabia Saudita e Iran e aumentato le importazioni da Africa, Kuwait e Iraq. La compagnia saudita Aramco e la brasiliana Petrobras stanno intensificando gli sforzi per aumentare la capacità di stoccaggio di greggio sull'isola giapponese di Okinawa, localizzata a distanza comparabile dalle raffinerie della regione come il terminale petrolifero di Kozmino in Russia.

La riduzione della velocità per le portacontainer, oltre ad essere di sostegno alla nascente ripresa dei noli, è destinata ad assorbire almeno 350.000 teu di capacità della flotta globale nel corrente anno. Riducendo la velocità di esercizio dai circa 24 nodi nel boom di mercato di due anni fa, ad un minimo di 12-14 nodi, si potrebbe limitare l'espansione della flotta al 2,7% nel corrente anno. In assenza di questa riduzione, la crescita della flotta sarebbe stata del 5,4% circa. In un certo periodo, si ipotizzava un'espansione a doppia cifra per il 2010. Le compagnie di linea a container hanno ampiamente adottato la velocità ridotta in molte rotte di traffico come sistema per potenziare l'utilizzazione delle navi e allungare i tempi di viaggio, e permettendo sino a tre navi extra di essere impiegate sulle tradizionali rotte di servizio. Ma per gli armatori tedeschi di portacontainer in difficoltà finanziarie, la normalizzazione dei traffici globali difficilmente potrà avvenire

prima del 2012. I noli delle portacontainer Panamax e post-Panamax sono aumentati per effetto della riduzione di velocità che ha anche permesso la riattivazione di alcune navi che erano state poste in disarmo. Sebbene i noli siano meno della metà di quelli di 18 mesi fa, gli armatori considerano questo sviluppo uno dei pochi indicatori positivi per il settore, in particolare in Germania dove le compagnie KG che forniscono naviglio alle compagnie di linea soffrono di una severa crisi di liquidità e rischiano l'insolvenza. Si stima che il tasso di utilizzazione della flotta globale di portacontainer sia del 73% circa, e che i noli giornalieri siano inferiori di 1.000-2.000 dollari alle spese operative. Grazie alle cancellazioni, ai posticipi e alle demolizioni record, si prevede una crescita netta della flotta più lenta nei prossimi tre anni. Circa 160.000 teu verrebbero posticipati nel corrente anno e 700.000 teu nel 2011. Dopo che negli ultimi due anni non sono stati praticamente assegnati contratti di costruzione ai cantieri, nuovi ordinativi potrebbero arrivare dal 2011.

I costruttori sudcoreani Samsung Heavy Industries si sono posti l'obiettivo ambizioso di ridurre le emissioni dannose delle navi di propria produzione. Entro il 2015, la Samsung produrrà solo navi ecologiche, impegnandosi a ridurre del 30% le emissioni di gas serra rispetto ai livelli correnti. Si tratta del primo stadio del Progetto 7090 della Samsung che prevede ulteriori obiettivi. Nel 2020, le sue navi avranno emissioni inferiori del 50% e nel 2030 una riduzione del 70% rispetto al livello attuale delle emissioni. La Samsung ha messo a punto un proprio indice ambientale per le sue navi, si tratta di un indice composto che comprende gas serra, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> e particolati. Per raggiungere questi obiettivi verranno messe in atto una serie di modifiche tra cui uno scafo di nuova progettazione e l'installazione di nuove forme di propulsione usando come carburante il metano. Le navi che risponderanno all'obiettivo per il 2015 costeranno il 10% in più, ma questo sarà più che compensato dal risparmio sul carburante durante la vita attiva della nave.