



Genova, 7 Giugno 2010

No. 1434

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 22 (31 Maggio/4 Giugno 2010) CISTERNE

Settimana discretamente attiva per le **VLCC**, con un costante flusso di carichi che ha permesso agli armatori di far salire i noli per i viaggi dal Medio Oriente al Far East a Ws 82 pari a 46.122 dollari al giorno base timecharter, da Ws 68,7 e 31.961 dollari della settimana precedente. Il successo degli armatori nel far proseguire la risalita del mercato dipenderà dal ritmo di arrivo dei carichi in mercato. L'evento del Posidonia, in programma per questa settimana in Grecia, può influenzare l'attività di noleggio, nel senso che la partecipazione di molti armatori e noleggiatori potrebbe far posticipare la copertura dei carichi. I tentativi degli armatori di riportare i noli delle **Suezmax** a livelli più remunerativi, per i viaggi dall'Africa occidentale agli Stati Uniti, non hanno avuto successo e queste navi sono state fissate a Ws 105 pari a 31.500 dollari al giorno, da Ws 113 e 34.200 dollari della scorsa settimana. La compagnia brasiliana Petrobras ha fissato una Suezmax dall'Angola al Brasile a Ws 110 e successivamente ne ha noleggiato un'altra per un viaggio dal Brasile al Golfo americano a Ws 107,5. Dal Mar Nero al Mediterraneo le Suezmax sono state fissate a Ws 115 pari a 35.000 dollari al giorno, in calo da Ws 128 o 44.000 dollari della scorsa settimana. Dal Medio Oriente, queste navi hanno ottenuto noli di Ws 130 per l'India e di Ws 110 per il Far East. L'indebolimento dei mercati dell'Atlantico ha fatto scendere i profitti medi timecharter delle **Aframax** al di sotto di quelli delle VLCC per la prima volta nelle ultime tre settimane. Gli utili giornalieri hanno perso il 35% scendendo a 17.642 dollari al giorno. I mercati del Mare del Nord e del Mediterraneo hanno avuto un cedimento con numerose navi disponibili a fronte di carichi insufficienti per cui fissarsi. I viaggi inter-Med. hanno registrato il calo maggiore con i noli scesi a Ws 138 pari a 23.793 dollari al giorno, la metà circa di quello che gli armatori ottenevano 10 giorni fa, quando i noli raggiunsero il livello di Ws 250. La mancanza di attività è evidente in Mare del Nord con i noli da Sullom Voe per Wilhelmshaven scesi a 14.210 dollari al giorno da 49.000 dollari di due settimane fa. I carichi in uscita dal porto russo di Primorsk potrebbero offrire l'unico segnale positivo del mercato, poiché alcuni noleggiatori dovranno coprirsi nei prossimi giorni. Nel settore delle **Product tanker pulite**, le Medium Range che operano in Atlantico sono state penalizzate dalla mancanza di domanda per benzina dal Nord Europa agli Stati Uniti, che ha reso il Nord Atlantico simile ad un parcheggio di petroliere con più di 20 MR ferme al largo dell'Europa nord-occidentale. Di conseguenza, i noli sono scesi da 8.000 dollari alla fine della settimana scorsa a soli 3.500 dollari al giorno, il livello più basso da dicembre, pari a meno della metà dei costi operativi stimati in 7.900 dollari al giorno. Il surplus degli stock di benzina negli Stati Uniti, di 219 milioni di barili, e l'uscita più lenta del previsto dalla recessione economica, rende pessimisti i trader e fa prevedere una estate difficile. I noli spot delle Large Range 1 per i viaggi con nafta dal Medio Oriente al Far East hanno già iniziato a scendere per il surplus di navi, ed è probabile che perderanno ancora terreno nel periodo del Posidonia che terrà lontani dal lavoro molti noleggiatori. Nella settimana, i noli per 55.000 tonn. di carico dal Medio Oriente al Giappone sono scesi a Ws 133 dai precedenti Ws 142, e da un equivalente timecharter di 12.700 dollari a soli 9.250 dollari al giorno. Le LR2 hanno tenuto meglio per la scarsità di navi nelle prossime due settimane nell'area mediorientale. I noli per 75.000 tonn. dal Medio Oriente al Far East si sono attestati a Ws 129 equivalenti a 15.800 dollari al giorno, da Ws 133 e 16.800 dollari al giorno della settimana prima.

CARICO SECCO

Per le **Capesize** la settimana iniziata un po' in negativo rivede una leggera ripresa delle rate verso la fine, specialmente in Pacifico dove si hanno fissati sopra i 50000 usd per il WAustralia/China. Il Pacific round voyage vede 45000 usd mentre il backhaul, poco attivo in quanto gli armatori preferiscono concentrarsi su altri business, è sui 30000 usd. In Atlantico, anche a causa del minor numero di carichi disponibili, il fronthaul perde circa 10000 usd ed è ora sui 74000 dollari mentre il Transatlantic round voyage è poco sopra i 60000 usd. Il periodo rimane di interesse anche se alcuni preferiscono fermarsi ad osservare il mercato, da riportare una 176000 NB ex yard Cina che ha ottenuto 36000 usd per 11-13 mesi. Anche il mercato **Panamax** sembra aver perso un po' di tono. In Pacifico, rispetto alla settimana precedente, il tonnello è maggiore degli stem e molte sono le navi che zavorrano. Il Pacific Round Voyage è ora sui 25/26000 usd mentre il backhaul riporta 17000 usd. In Atlantico il Transatlantic round voyage è sui 37000 usd. Per le **Handy/Handymax** la settimana appare abbastanza calma con i noli in discesa per tutte le rotte ed in generale il mercato fisico che segue quello cartaceo. Solo l'East coast India/Cina riesce a mantenere un livello abbastanza alto anche grazie al prezzo basso del minerale. In Atlantico le navi disponibili aumentano rispetto ai carichi ed il Usg-Med è sui 47000 usd mentre il Usg-Med sui 18000 dollari. Dal Sud America si hanno ancora molti carichi di zucchero e grano anche per le navi che zavorrano dal Pacifico ma questa disponibilità di carichi potrebbe attenuarsi nelle prossime settimane. In Pacifico le navi con consegna dop via ECSA redely Far East vedono mezzi 20, circa 2/3000 usd in meno della settimana passata. Anche lo short period è meno attivo rispetto alle settimane passate e gli armatori preferiscono optare per il single trip. Da riportare la nave *Galini* dely Durban trip via East coast South America redely Singapore/Japan che ha ottenuto 34000 usd.

COMPRAVENDITA

Questa settimana il mondo dello shipping si è dato appuntamento in Grecia per Posidonia, evento che si svolge ogni due anni e che raccoglie migliaia di operatori del settore provenienti da tutto il mondo. Il mercato delle cisterne questa settimana come la scorsa è di difficile interpretazione, infatti le navi riportate vendute non sono molte: solamente tre piccole unità moderne la cui stazza lorda non supera le 13.000 tonnellate ed una Suezmax che fa l'eccezione della settimana - M/T *BLUE* 156.644 DWT (Blt 2010 Nantong) - venduta ad acquirenti Americani per USD 70 Mil con un Time Charter incluso di 5 anni. A differenza del size più o meno omogeneo nel settore delle Tankers, il mercato delle Bulkers vede riportate navi vendute di svariate dimensioni; da sottolineare la vendita della M/V *HERMES ISLAND*, 75.615 DWT (Blt 2000 Mitsui Chiba) acquisita da compratori cinesi per USD 34,5 Mil. Per quanto riguarda le navi portacontenitori, la settimana è stata generosa rispetto a quelle precedenti, riportiamo la vendita della M/V *WIELAND* e della M/V *ANKE RITSCHER* (Blt 2004 Polonia), due sisters da 42.000 DWT con una capacità di 3.091 TEU, vendute ad acquirenti del Belgio per USD 30,9 Mil l'una. Nel settore della demolizione si registra un'ulteriore diminuzione dei prezzi per tankers e bulkers. In Bangladesh, India e Pakistan il prezzo offerto dai demolitori per una Tanker si aggira intorno a USD 395/LDT e circa USD 355/LDT per una Bulker. In Cina sono state riportate vendite di un paio di unità e i prezzi registrati sono di circa USD 360/LDT per le tankers e di USD 350/LDT per le bulkers.

📌 ALTRE NOTIZIE

La moratoria di sei mesi sulla perforazione petrolifera offshore annunciata dal Presidente Obama, in seguito al disastro della *Deepwater Horizon*, rischia di diffondere un senso di confusione e di incertezza per l'impatto che questa decisione avrà sulla dipendenza a lungo termine degli Stati Uniti dal greggio di importazione se, come molti temono, la moratoria si protrarrà oltre il periodo di sei mesi. L'attesa di un rapporto e di una lista di raccomandazioni, commissionati dal Presidente, potrebbe prolungare la sospensione, in particolare se il terremoto politico che ha fatto seguito al versamento continuerà a crescere con l'avvicinarsi delle elezioni di medio termine. In un contesto economico ancora in fase di ripresa e un elevato livello di disoccupazione, la più potente fonte di opposizione alla moratoria sarà probabilmente il suo impatto sulla disoccupazione nelle aree intorno al Golfo già colpite dai danni che il versamento ha causato all'industria della pesca nella regione. La moratoria potrebbe coinvolgere 33 piattaforme da perforazione, 22 delle quali già operanti nel Golfo del Messico e le altre che erano previste lavorare nella zona nei prossimi sei mesi. L'inasprimento delle normative, che molto probabilmente deriverà dal disastro, potrebbe rendere in futuro l'esplorazione in acque profonde nel Golfo del Messico più costosa, complicando le decisioni di compagnie impegnate in investimenti a lungo termine. Le crescenti preoccupazioni che ritardi di produzione e regolamenti più severi possano inflazionare il prezzo del greggio negli anni a venire, possono già aver trovato conferma nei mercati dei futures. I contratti per greggio con consegna luglio 2015 hanno visto crescere il premio rispetto alle consegne pronte da 7,68 dollari a barile prima dell'esplosione, agli attuali 15,28 dollari a barile. Se il ritardo della produzione prevista si prolungherà oltre i sei mesi, si potrebbe verificare un aumento delle importazioni che farebbe, di conseguenza, aumentare la domanda di petroliere base tonnellate-migliaia su lunghe rotte.

La volatilità dei noli per le bulkcarrier Capesize e le modifiche dei modelli di traffico, rendono difficile prevedere il futuro a medio termine di questo settore del mercato drycargo. Due settimane fa, la media delle quattro rotte timecharter è arrivata vicino a 59.000 dollari al giorno, il livello più alto dall'inizio dell'anno. I noli sul mercato spot sono mediamente ben al di sopra dei costi operativi, grazie al numero non eccessivo di navi in Atlantico e ai maggiori carichi disponibili. Ma è difficile prevedere come evolverà il mercato nella restante parte del 2010. Negli ultimi giorni, la situazione in Atlantico si è ridimensionata con l'arrivo di molte navi in zavorra, e le numerose nuove costruzioni in arrivo potrebbero far retrocedere i noli subito dopo l'estate. Almeno 80 Capesize sono state consegnate dall'inizio dell'anno, in confronto a 112 nell'intero 2009, e il carnet di ordini è sempre molto consistente. Sarebbero 141 le mini-Capesize tra 98.000 e 124.999 dwt in ordinazione nel mondo, ma è opinione diffusa che il ritmo delle consegne potrebbe risultare rallentato per i ritardi dei cantieri e per la richiesta di slittamento da parte degli armatori. Le importazioni cinesi di minerale di ferro rimarranno di importanza capitale per il futuro delle Capesize. Quello che sarà critico, invece, è

l'alternarsi dei flussi di traffico nel mercato delle rinfuse secche, in particolare per il minerale, tra rotte brevi e lunghe. Questa è stata una caratteristica del mercato alla fine del 2009, quando la quota brasiliana delle importazioni cinesi di minerale è scesa dal 25-28%, al 17% circa. La differenza è stata coperta con forniture da Paesi più vicini, come l'India e l'Australia, un fattore negativo per il mercato che sta ancora lottando per riprendersi dopo il picco dello scorso novembre.

Le esportazioni petrolifere via mare della Russia sono salite del 4,7% a 12,4 milioni di tonnellate (2,9 milioni di barili al giorno) in maggio, in confronto a 11,8 milioni di tonnellate in aprile, poiché maggiori volumi di greggio sono stati esportati su petroliere Suezmax ed Aframax dai porti del Baltico, del Mar Nero e da un nuovo terminale nella Siberia Orientale. Su base annua, l'export risulta in crescita del 4,5%, da 11,9 milioni di tonnellate del maggio 2009, per effetto di nuove rotte di traffico ad est dopo l'apertura all'inizio dell'anno di un nuovo terminale a Kozmino, vicino a Vladivostock. La crescita dei traffici è stata anche il risultato di un aumento del 2,5% su base annua della produzione complessiva della Russia, a 10 milioni di barili al giorno, che ne fa il primo produttore mondiale di greggio. Di questa produzione, la Russia ha esportato 7,4 milioni di barili al giorno in maggio, compresi 4,4 milioni di barili al giorno tramite gli oleodotti di proprietà della compagnia statale Transneft. Sino ad ora dall'inizio dell'anno, 56,9 milioni di tonnellate di greggio sono stati esportati su petroliere dai terminali petroliferi del Paese. Più della metà (52%) di tutto l'export via mare della Russia è transitato attraverso il porto di Primorsk sul Baltico con 29,6 milioni di tonnellate trasportati su petroliere Aframax. Primorsk riceve il greggio principalmente via pipeline dai giacimenti della Siberia occidentale, ma è bloccato dai ghiacci nei mesi invernali. Il 38% dell'export di greggio della Russia, o 21,7 milioni di tonnellate, è transitato quest'anno dai porti del Mar Nero. I carichi da Novorossiysk, il maggiore centro di esportazione russo del Mar Nero, sono saliti del 14% a 3,8 milioni di tonnellate in maggio, rispetto ad aprile, ma risultano sempre inferiori del 4% rispetto allo scorso anno. In totale, 17,7 milioni di tonnellate di greggio sono stati esportati da Novorossiysk dall'inizio dell'anno. Circa 5,6 milioni di tonnellate di greggio della Siberia orientale sono stati esportati da Kozmino su petroliere Aframax da quando è stato aperto questo nuovo terminale. In maggio i carichi sono stati di 1,2 milioni di tonnellate, il 9% in meno rispetto ad aprile quando furono esportati 1,3 milioni di tonnellate.

La volatilità dei noli spot delle petroliere da greggio ha riportato i trader nel mercato dei derivati in maggio facendo aumentare i volumi al livello più alto da gennaio, con oltre 32.070 lotti (un lotto = 1.000 tonn.) in maggio poiché i noli spot di VLCC, Suezmax ed Aframax sono saliti ai livelli più alti da febbraio prima di ricadere alla fine della scorsa settimana ai valori di inizio maggio. Gli scambi mensili risultano aumentati del 6% da aprile e del 60% dal maggio 2009. La volatilità crea sempre una maggiore liquidità, non importa se il mercato sale o scende, ma solo se si muove, anziché rimanere statico. I livelli di attività sono stati

mantenuti anche nella corrente settimana poiché i trader hanno reagito ai valori in crescita dei contratti cartacei e all'aumento dei noli spot sul fisico per VLCC e Suezmax. Il valore dei contratti FFA per giugno, sulla rotta di riferimento delle VLCC dal Medio Oriente al Giappone, è aumentato mercoledì 2 giugno a Ws 89 da Ws 73,5 della scorsa settimana, equivalente a 50.000 dollari al giorno. I contratti per il terzo trimestre sono saliti di 8,5 punti Worldscale a Ws 82. Tuttavia, la ripresa dei prezzi e dei noli spot potrebbe proseguire ancora per una settimana dopodiché è probabile che si esaurisca poiché i noleggiatori di petroliere saranno meno ansiosi di coprirsi la settimana prossima. Le Suezmax hanno registrato un aumento dei noli cartacei per giugno sulla rotta Nigeria/Stati Uniti a Ws 115 pari a 38.000 dollari al giorno, da Ws 108 della settimana precedente, mentre i contratti per il terzo trimestre sono stati scambiati a Ws 111, sei punti in più rispetto alla settimana prima.

Le consegne di portacontainer sono previste raggiungere il picco massimo degli ultimi 18 mesi con una serie di unità di tipo Panamax e post-Panamax in arrivo che minacciano di destabilizzare la ripresa delle tariffe. Circa 410.000 teu dovrebbero arrivare in mercato nel secondo trimestre dell'anno, il livello più alto rispetto al periodo corrispondente del 2008. In maggio, sono stati consegnati 151.500 teu, il livello mensile maggiore dall'inizio della crisi economica. Non sono solo le grandi compagnie di linea a ricevere nuove unità, ma anche nuovi investitori greci, come la Thenamaris che sta facendo il suo debutto nel settore dopo l'acquisizione di un resale in pronta consegna per 25,5 milioni di dollari. L'arrivo di navi è critico per il settore che ha approfittato dei maggiori volumi di carico per spuntare e mantenere una serie di aumenti generalizzati delle tariffe. Le importazioni ed esportazioni asiatiche stanno migliorando dopo due anni molto difficili. Resta da vedere se l'aumento dei volumi e la riduzione della velocità di esercizio saranno sufficienti ad assorbire la nuova capacità nel periodo estivo.

E' sempre più evidente che i costruttori navali sono riusciti ad invertire la caduta delle quotazioni delle navi. L'indice dei prezzi compilato da un noto ufficio di analisti e shipbroker londinesi ha raggiunto il valore di 139,1 e tutti i tipi di navi, dalle portacontainer alle bulkcarrier e alle petroliere, risultano in aumento di cinque punti. La risalita degli indici deriva dall'aumento della domanda poiché gli armatori hanno approfittato dei prezzi più bassi. A far aumentare le quotazioni per le nuove costruzioni sarebbero i costi di costruzione più alti per i cantieri, oltre a fattori di carattere valutario. Dopo la caduta dal picco storico nel 2008, alcuni armatori hanno approfittato dei prezzi correnti più bassi per assegnare nuovi ordinativi. Tuttavia, gli armatori dovrebbero essere più cauti poiché la domanda di navi dipende dalla forza della ripresa economica. In aprile, le ordinazioni ai cantieri sono aumentate complessivamente del 21,2% su base mensile, con 114 unità commissionate, il numero più alto assegnato in un mese dal gennaio 2009, sebbene molto inferiore rispetto ai livelli pre-recessione. Le navi da carico secco sono state 69 pari al 60,6% di tutti i contratti di aprile. Ma nel mese si è avuto anche un

aumento dei contratti di costruzione di petroliere con 34 unità, un numero superiore a quelle ordinate nei primi tre mesi dell'anno. Più dell'80% degli ordinativi assegnati dall'inizio dell'anno ha riguardato petroliere Suezmax (23), VLCC (20) e Aframax per greggio o prodotti sporchi (9). Al contrario, gli ordini di Product Tanker sono stati minimi, a conferma delle scarse prestazioni di questo settore che spesso lotta per coprire i costi operativi. Gli analisti si chiedono se con così tanto naviglio di proprietà o controllato da Paesi dell'eurozona, le difficoltà che gravano nell'area ridurranno l'entusiasmo per altri ordinativi nel corso dell'anno. Le pressioni sull'euro porteranno nuovi problemi sul sistema bancario rendendo ancora una volta i finanziamenti difficili da ottenere. D'altra parte, la crisi in atto può aiutare il mercati delle petroliere rallentando il ritmo delle ordinazioni.

Le bulkcarrier Panamax registrano un rinnovato interesse nel mercato delle nuove costruzioni con oltre 50 navi ordinate nelle ultime settimane. I noli spot del corrente anno di oltre 30.000 dollari al giorno coprono facilmente il costo di una nuova Kamsarmax di 36 milioni di dollari per cui è facile vedere come gli armatori siano tentati, in particolare in vista delle date di consegna abbastanza vicine. E' anche sensato per i costruttori impegnarsi nella costruzione di bulkcarrier più piccole ai prezzi correnti in un periodo di incertezze sui costi futuri dei materiali. Non stupisce quindi che mega-cantieri come Hyundai e Daewoo siano in mercato. Ma una cosa sembra sia stata trascurata in questa frenesia. Vi sono già 845 Panamax in ordinazione che corrispondono a oltre il 50% della flotta. Più di 20 milioni dwt di navi di questo tipo verranno consegnati ogni anno nei prossimi tre anni. Questo non vuol dire che le Panamax non avranno un futuro redditizio, ma potrebbero esservi anni difficili da superare, tanto più se gli ordinativi continueranno a questo ritmo.

La Colombia, quarto maggiore esportatore mondiale di carbone, si propone di assicurarsi una quota maggiore nel fabbisogno della Cina, da quando nel gennaio scorso ha iniziato a rifornire il gigante asiatico. Il Paese dispone delle seconde più grandi riserve di carbone dell'America del Sud, per la maggior parte situate sulla costa dei Caraibi, che forniscono carbone di qualità superiore con un contenuto di zolfo inferiore all'1%. I bassi costi di produzione e l'elevato livello delle riserve rendono il carbone colombiano molto competitivo sui mercati internazionali. Data la localizzazione delle riserve e delle infrastrutture, la Colombia esporta principalmente in Europa, Nord America e America Latina. L'aumento astronomico della domanda cinese, unitamente ad un inverno molto rigido e alla persistente siccità, hanno fatto triplicare le importazioni di carbone della Cina, da 40,8 milioni di tonnellate nel 2008 a 126,6 milioni di tonnellate nel 2009, per la maggior parte reperite in Australia, Indonesia e Sud Africa. Per la vicinanza dell'Australia e i prezzi favorevoli, le importazioni da questo Paese sono aumentate di più di 12 volte a 44,6 milioni di tonnellate nel 2009 da 3,5 milioni nel 2008. La Colombia non ha potuto approfittare dell'aumento della domanda cinese poiché i noli elevati nel 2009 hanno reso poco conveniente il carbone colombiano rispetto a

quello australiano, indonesiano e sudafricano. Per diventare interessante per i cinesi, il carbone colombiano deve essere di 15-20 dollari per tonnellata più conveniente rispetto a quello sudafricano ed australiano. Nel 2009, gli esportatori colombiani hanno ridotto la produzione in seguito alla caduta della domanda da Europa e Stati Uniti, loro principali clienti. Le giacenze alle miniere diventarono ingestibili e l'export scese del 7,6% a 63,4 milioni di tonnellate. Questo ha impedito al prezzo di salire, in confronto a quanto avvenuto in Sud Africa e Australia e per la prima volta il carbone colombiano ha attirato l'interesse dei cinesi. Nel primo trimestre 2010 la Cina ha importato 1,3 milioni di tonnellate di carbone dalla Colombia, pari al 3% dei 44,4 milioni di tonnellate di importazioni complessive. In confronto, le importazioni dall'Australia sono ammontate a 10,8 milioni di tonnellate (27,2%) e quelle dal Sud Africa a 1,9 milioni di tonnellate (4,2%).

La congestione portuale non mostra segnali di miglioramento, con le Capesize vicine a livelli record e le Panamax non troppo distanti. Circa il 12% della flotta da carico secco risulta interessata dal fenomeno. La cifra complessiva per Australia, Brasile, Cina e India è aumentata bruscamente la settimana scorsa superando abbondantemente i 50 milioni dwt di navi. In Australia, si è saliti a 20 milioni dwt, da meno di 17 milioni dwt di una settimana prima. Le più colpite sono le bulkcarrier Capesize che registrano livelli record. Anche le Panamax hanno visto aumentare il livello di congestione, ma il totale mondiale di 10,36 milioni dwt è ancora inferiore al massimo storico di 12,88 milioni dwt raggiunto due mesi fa. Secondo dati pubblicati da Global Ports, il numero delle Capesize all'ancora è salito il 28 maggio scorso a 171 navi, da 159 unità una settimana prima. In Brasile sono 53 le Capesize in attesa, in aumento da 44, mentre ai principali porti australiani di esportazione di minerale e carbone il numero delle bulkcarrier in attesa è salito a 173 navi dalle precedenti 159, di cui 88 Capesize, 68 Panamax e 17 Handymax. In Cina, la situazione è migliorata con 28 Capesize in attesa ai principali porti e terminali del Paese, in confronto alle 43 precedenti. Tuttavia, altre 46 Capesize sono attese nelle prossime due settimane, contro le 37 di una settimana fa.