



Genova, 5 Luglio 2010
No. 1438

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 26 (28 Giugno/2 Luglio 2010) CISTERNE

I noli spot delle **VLCC** hanno perso il 40% nell'ultima settimana, un calo drammatico dovuto al surplus di navi in mercato, con gli armatori che per ogni carico hanno letteralmente inondato di offerte i noleggiatori. Ha peggiorato la situazione l'arrivo in mercato di alcune VLCC di proprietà cinese, normalmente impiegate in contratti di trasporto, come pure di due nuove costruzioni e alcuni relet giapponesi, oltre a un paio di VLCC appena uscite dal bacino. Il nolo di mercato per i viaggi dal Medio Oriente al Far East è stato di Ws 66,5-65 che equivale a meno di 30.000 dollari al giorno. Non si tratta di un volume inferiore di carichi, che più o meno è invariato, ma di un eccesso di navi destinato a protrarsi almeno sino a fine luglio. Lo stesso problema ha riguardato il mercato dell'Atlantico con 16 offerte riportate per un carico della Indian Oil dal West Africa per date di inizio agosto. Per le destinazioni americane, pur con scarsi riscontri, il nolo è stimato a Ws 72,5 o circa 34.700 dollari al giorno. Anche il mercato dei derivati riflette il peggioramento del mercato spot, il valore dei contratti cartacei per luglio è sceso a Ws 69, da Ws 83 di tre settimane fa. I contratti per il terzo trimestre dal Medio Oriente al Giappone sono stati trattati a Ws 71. La mancanza di attività sia in Atlantico che in Mediterraneo-Mar Nero, unita ad una buona disponibilità di navi, ha fatto diminuire i noli delle **Suezmax** che, per i viaggi dal West Africa al Golfo o la costa atlantica americana, si sono attestati intorno a Ws 85 pari a 18.000 dollari al giorno. Ma in chiusura di settimana un fissato dal West Africa per UK Cont. Med. è stato concluso a Ws 75 confermando una perdita di circa 10 punti Worldscale. L'attività dovrebbe riprendere a metà settimana quando le compagnie petrolifere americane ritorneranno al lavoro dopo la festività dell'Independence Day e cercheranno di coprire i restanti carichi di luglio, ma l'accumulo di navi non fa ben sperare in un recupero dei noli. La presenza di **Aframax** in Mediterraneo ha raggiunto il livello più alto dell'anno per l'arrivo in zavorra di molte navi dallo stagnante mercato del Mare del Nord e di altre rientrate dopo viaggi attraverso l'Atlantico. Questo eccesso di navi ha fatto quasi dimezzare l'equivalente timecharter per i viaggi in Mediterraneo che sono tornati al livello di 14.200 dollari al giorno, solo pochi giorni dopo che la corsa al noleggio dettata dal panico aveva fatto salire i profitti a 24.115 dollari al giorno. L'unica area del bacino atlantico con un livello accettabile di attività è quella del Baltico dove carichi di fueloil da Tallin per viaggi attraverso l'Atlantico attendono la copertura a fronte di non molte navi disponibili. Il nolo più alto pagato dal Baltico agli Stati Uniti è stato di Ws 105 e in Nord Europa fissati sono stati conclusi a Ws 100 che equivale a 9.397 dollari al giorno, mentre per i viaggi Primorsk/Wilhelmshaven il nolo corrente è di Ws 88 pari a 13.061 dollari al giorno. Le **Product Tanker pulite** Medium Range hanno visto salire i noli al massimo da 20 mesi per i viaggi con diesel dal Nord Africa all'Italia e la Francia, con un aumento di oltre 100 punti a Ws 240 o 15.000 dollari al giorno, il livello più alto dall'ottobre 2008. Da metà giugno gli armatori hanno raddoppiato i loro profitti per i viaggi inter-Med., per effetto dell'esodo di queste navi verso l'Atlantico e il Medio Oriente col risultato che i noleggiatori hanno faticato per coprire i carichi di diesel e benzina per inizio luglio. Almeno nove MR sono state fissate nella settimana in Mediterraneo, sette la settimana scorsa e cinque quella prima, ma gli armatori potrebbero decidere di far ritornare in Mediterraneo navi dal Medio Oriente e dall'Atlantico. Anche il mercato dell'Atlantico si è rafforzato e le MR sono state fissate a Ws 185 per trasportare benzina dall'Europa agli Stati Uniti. Le Large Range 1 hanno mantenuto nel Baltico noli di Ws 130 base 60.000 tonnellate. Il mercato ad est di Suez

rimane debole ma i noli potrebbero aver toccato il fondo. Dal Medio Oriente al Far East le LR1 e 2 sono state fissate rispettivamente a Ws 117,5 e 107,5 mentre carichi di jet fuel da 55.000 tonnellate Medio Oriente/UK Cont. sono stati fissati a circa 1,6 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

Il mercato delle **Capesize** questa settimana rimane abbastanza stabile anche se venerdì le rate vedono un'ulteriore perdita in entrambi i bacini con meno 55 e la rata media TC di 23800 usd circa. Il transatlantic round voyage è meno attivo ed i livelli sono sui 24/25000 dollari mentre per il fronthaul si hanno 37000 usd. Il Pacific round voyage è decisamente più movimentato con alcuni fissati che riportano 20000 usd circa mentre il backhaul è sui 12/13000 dollari. Il periodo è abbastanza fermo e si riporta solo una 177000 dwt dely China che ottiene 29000 usd per 4-6 mesi. Per quanto riguarda le **Panamax** le rate continuano a perdere per tutta la settimana, in Atlantico scendono di altri 7000 usd ed il transatlantic round voyage è ora sui 18000 usd. Ovviamente la scarsità di stem e l'alto numero di navi spot non aiutano questo trend negativo. In Pacifico la settimana è iniziata in modo abbastanza lento, si hanno alcuni nuovi carichi ma il sentimento negativo degli operatori rimane. Il grano dal Sud America ha un ruolo molto importante per questo mercato ma al momento il prezzo spot dello stesso è abbastanza alto. Il Pacific round voyage vede 18/19000 usd, il fronthaul è sui 29000 usd mentre il backhaul è sui 13000 usd. Anche per le **Handy/Handymax/Supramax**, il mercato è relativamente tranquillo, le rate continuano a scendere, sono meno i carichi dal Brasile così come diminuiscono quelli dal Continente e Med per il Golfo. Per le Supramax il Usg-Med è sui 32000 usd mentre il Med-Usg sui 12000 usd. Il trip out riporta 31000 usd. L'iron ore dall'India è penalizzato dai monsoni, per questo motivo si ha necessità che il Brasile e l'Australia siano presenti su questo tipo di mercato. Il Pacific round voyage riporta 18/19000 usd mentre lo short period ha livelli sui 23/24000 usd. Da evidenziare la nave *Fortune Apricot* (57000 dwt 2010) fissata per 2/3 mesi dely ex yard in Cina redely Pg-Japan a 22750 usd.

COMPRAVENDITA

Nonostante il mercato dei noli si stia dimostrando abbastanza debole da qualche settimana a questa parte, oltre alla ciclica incertezza del periodo estivo pare che anche valutazioni in merito all'economia cinese abbiano la loro parte per giustificare questo trend, le vendite di navi di seconda mano rimangono su livelli molto interessanti sia come numero di unità passate di mano che come prezzi ottenuti. Nel comparto nuove costruzioni, si registra un continuo interesse da parte di armatori europei, in particolare greci, che stanno puntando non solo sulle navi da carico secco ma molto anche sulle cisterne di grosse dimensioni; a titolo esemplificativo la Dynacom ha perfezionato un contratto per la costruzione di 4 x 320.000 dwt VLCC presso il cantiere Cinese Jiangsu New Century con consegna 2012 ad un prezzo intorno ai 95 mil di USD l'una. Tra le vendite di navi da carico secco di seconda mano, evidenziamo che la M/V "YK SENTOSA" - 73.625 DWT blt 2000 Tsuneishi è stata ceduta alla Pallonji Shipping (Salesiani) per circa 32,5 Mil di Usd, oppure la M/V "XIN DONG GUAN 6" - 33.076 dwt blt '08 Zhoushan comprata da interessi cinesi a circa 22,5 Mil di Usd. Tra le cisterne di seconda mano si segnala che interessi greci hanno acquisito l'Aframax M/T "LIVIA" 105.889 dwt blt '03 Hyundai Samho per circa 39,5 Mil di Usd. La demolizione non registra particolari variazioni nei prezzi offerti attestandosi da qualche tempo su una media di circa 350/360 usd per Ldt.

📌 ALTRE NOTIZIE

La compagnia mineraria Vale potrebbe impiegare cinque Capesize recentemente noleggiate per stoccare sino a 885.000 tonnellate di minerale di ferro al largo delle coste della Cina o della Malesia. E' la seconda volta negli ultimi 18 mesi che la compagnia brasiliana ricorre a questa strategia per consegnare minerale ai produttori siderurgici e realizzare un rapido profitto. Secondo alcuni osservatori, Vale si aspetta condizioni di mercato migliori per l'inizio di settembre. A fine febbraio e inizio marzo 2009, quando il prezzo del minerale era diminuito e il nolo timecharter delle Capesize era intorno a 10.000 dollari al giorno, Vale aveva impiegato 15 navi nello stoccaggio galleggiante al largo delle coste cinesi, in attesa di un aumento dei prezzi spot del minerale. La scorsa settimana, Vale doveva liberare le banchine poiché altro minerale era in arrivo al porto. Le navi verranno probabilmente fatte viaggiare a velocità ridotta per un periodo di 35-40 giorni, un tempo in cui molte cose possono cambiare. Il mercato delle Capesize continua a indebolirsi, nonostante la presenza di Vale in mercato dal 24 giugno quando la compagnia fissò le cinque Capesize ad un nolo di 22 dollari per tonnellata. Il ricorso allo stoccaggio ha chiarito un piccolo mistero emerso nella settimana sul motivo per cui Vale ha pagato noli di 22 dollari per tonnellata, leggermente più alti degli altri noleggiatori. La decisione di Vale conferma le aspettative della compagnia che la domanda di minerale in Cina continuerà a diminuire in luglio. Il costo del minerale è sempre troppo alto e il prezzo dell'acciaio sta scendendo col risultato di scarsi cambiamenti in estate. L'azione di Vale sottolinea il rapido cambiamento negli acquisti e nelle vendite di minerale in Cina. I prezzi del terzo trimestre dovrebbero superare quelli spot per luglio, con maggiori incentivi per le acciaierie cinesi di liberarsi dei contratti trimestrali. La compagnia australiana Rio Tinto potrebbe abbandonare il sistema di prezzi trimestrale se la maggior parte dei produttori siderurgici cinesi sceglierà di operare sul mercato spot. Se verrà nuovamente introdotta una fase di prezzi flessibili, Vale ritiene che la domanda farà impennare nuovamente i prezzi.

Le ordinazioni di nuove costruzioni ai cantieri si sono intensificate nelle ultime settimane e gli armatori sono arrivati a spendere al ritmo di un miliardo di dollari a settimana, in una frenesia che promette di ribaltare il declino degli ordinativi. L'ordinativo di petroliere per un valore di 650 milioni di dollari assegnato ai cantieri New Times Shipbuilding Group in Cina dalla compagnia greca Dynacom è uno dei più importanti, mentre i cantieri del Far East sono alla ricerca di commesse per consegna fine 2012 e inizio 2013. Le petroliere si confermano come le più popolari, e AET, NS Lemos e Cardiff Marine hanno finalizzato contratti per nove Suezmax per un valore di oltre 600 milioni di dollari. La Kuwait Oil Tanker Co. (KOTC) e la Tanker Pacific hanno ordinato complessivamente otto Product Tanker Aframax e Panamax. Le aspettative sono che le petroliere domineranno gli ordinativi dell'estate a svantaggio delle bulkcarrier. Intanto, proseguono gli investimenti in Kamsarmax e l'ultimo della serie è un doppio ordinativo da parte della Hellenic Carriers mentre la Sinotrans ha investito oltre 125 milioni di dollari

in quattro bulkcarrier Panamax. I cantieri cercano di coprire rapidamente almeno due anni di produzione. Gli armatori sono ottimisti, dopo che le VLCC hanno raggiunto 70.000 dollari al giorno di profitto solo un paio di settimane fa, e poiché le consegne si diradano dopo il 2012, ritengono che sia un buon momento per ordinare nuove unità. La frenesia sembra destinata a continuare e le richieste di quotazioni sono molto numerose, sia per le VLCC che per le Suezmax e le Aframax. A conferma dell'elevato interesse, i prezzi si sono rafforzati del 4% per le VLCC, dell'8% per le Suezmax e del 12% per le Aframax. I nuovi ordinativi fanno già sentire il loro peso nelle dimensioni dei carnet di ordini. Il numero delle bulkcarrier Capesize è aumentato da 772 a 784 e quello delle Panamax da 895 a 914 solo nell'ultima settimana nonostante un forte programma di consegne. La flotta esistente delle VLCC comprende 550 unità, 200 sono in ordinazione e solo 80 sono previste lasciare i mercati nei prossimi due anni. I cantieri sudcoreani hanno già ottenuto ordinativi per 2,4 milioni di tonnellate lorde compensate dall'inizio dell'anno, che rappresentano quasi la metà dei 5,5 milioni tlc assegnati nel mondo.

L'Iran ha ritirato altre cinque delle restanti 16 VLCC dallo stoccaggio galleggiante di greggio e le navi si stanno dirigendo in Mar Rosso per scaricare il loro carico. Tutte meno una sono di proprietà della NITC. Le cinque navi scaricheranno circa 10 milioni di barili di greggio, o 1,35 milioni di tonnellate, al terminale di Ain Sukhna nel Golfo di Suez, da qui il greggio verrà immesso nell'oleodotto Sumed che, con i suoi 320 km di lunghezza, convoglia il greggio a Sidi Kerir in Mediterraneo. Sono ora 11 le VLCC della NITC impiegate nello stoccaggio galleggiante nel Golfo mediorientale, da un picco di 25 a inizio giugno. In totale, 13 VLCC che avevano a bordo complessivamente 26 milioni di barili di greggio hanno cessato il loro compito come depositi galleggianti, 12 sono state avviate al Mar Rosso e una a Singapore. Si ritiene che l'Iran abbia deciso di vendere i carichi da Sidi Kerir prima che le sanzioni delle Nazioni Unite abbiano pieno effetto. Le sanzioni, infatti, renderanno più difficile commerciare con l'Iran. Gli Stati Uniti sostengono che chiunque traffichi con l'Iran e gli Stati Uniti sarà oggetto di ritorsioni e l'Unione Europea metterà in atto le stesse misure. Il greggio verrà immesso nei depositi di Sidi Kerir e da qui ri-esportato, magari miscelato con altri greggi mediorientali. Dopo i movimenti delle petroliere della NITC, rimangono solo 26 VLCC impiegate nello stoccaggio attivo di greggio, su una flotta di 550 unità. Vi sono anche otto Suezmax, due in più rispetto alla settimana scorsa, mentre restano invariate a 33 le Aframax.

Le opzioni si stanno rivelando preziose nel mercato dei noli di portacontainer poiché le rate continuano ad aumentare. La compagnia malese MISC ha esteso di un altro anno il noleggio di una unità da 4.380 teu al nolo di 7.300 dollari al giorno che equivale a circa un terzo del livello corrente di mercato. Le compagnie di linea pagano anche un premio per le consegne più avanzate prevedendo ulteriori rafforzamenti del mercato. La Maersk Line, ad esempio, ha accettato di pagare 11.500 dollari al giorno alla Zodiac Maritime per il noleggio per 18 mesi di tre unità

da 2.564 teu che stanno per lasciare il disarmo e ritorneranno in servizio ad agosto dopo una sosta in bacino. Il nolo rappresenta un premio sulla rata corrente poiché la Zodiac ha atteso a far rientrare le navi in mercato sino a che i profitti non avessero giustificato il costo della riattivazione. Complessivamente, i noli si stanno rafforzando in quasi tutti i settori, anche se si osserva un rallentamento di attività dopo che la maggior parte delle compagnie ha finalizzato la propria rete di servizi, in previsione del picco stagionale che sta iniziando. Dopo la sensibile ripresa delle ultime settimane, il mercato dovrebbe stabilizzarsi nei prossimi mesi, e i fondamentali sono previsti rimanere solidi nel terzo trimestre. Tuttavia, la capacità delle compagnie di espandere ulteriormente i loro servizi nel futuro immediato potrebbe essere ostacolata dalla carenza di container in atto che sta spingendo al rialzo i noli ma che potrebbe avere effetti opposti in un futuro prossimo.

Le petroliere impiegate nello stoccaggio di prodotti petroliferi puliti si sono dimezzate nel secondo trimestre dell'anno a 35 unità avendo scaricato quasi tre milioni di tonnellate di diesel e jet-fuel per la maggior parte nei mercati europei. A fine giugno si contavano 35 petroliere, comprese 21 Large Range 2, adibite a questo scopo, in confronto a 67 all'inizio di aprile. Le petroliere rilasciate dallo stoccaggio si sono aggiunte alla flotta globale spot, con effetti negativi sui noli di LR 1 e 2 che trasportano nafta dal Medio Oriente all'Asia orientale. Sono state anche liberate negli ultimi tre mesi sei VLCC e cinque Suezmax, e la settimana scorsa erano solo due le Suezmax e tre le VLCC impiegate nello stoccaggio di prodotti petroliferi. Nel secondo trimestre, 22 milioni di barili o 2,9 milioni di tonnellate di prodotti sono stati scaricati. A fine giugno, 30 milioni di barili o 4 milioni di tonnellate di prodotti risultavano ancora stoccati a bordo di petroliere, tra cui 12 milioni di barili al largo dell'Africa occidentale e 9,5 milioni di barili al largo delle coste dell'Europa nord-occidentale. Lo stoccaggio galleggiante continua ad essere un mezzo conveniente di immagazzinare prodotti piuttosto che immetterli in depositi su terraferma. Inoltre, i carichi si possono spostare rapidamente ai mercati che li richiedono. Il numero delle navi impiegate nello stoccaggio di prodotti petroliferi aveva raggiunto un picco nel novembre 2009, con 122 petroliere che avevano a bordo circa 100 milioni di barili.

Le compagnie armatoriali più grandi o quelle quotate in borsa hanno migliori possibilità di accesso al credito da banche marittime tradizionali, come pure di raccogliere denaro pubblico, e si prevede che avranno nel corrente anno un ruolo ancora maggiore nei mercati dell'usato e della nuova costruzione. Questo fa aumentare i timori di un ulteriore aumento degli ordinativi di nuove costruzioni che faranno salire il rischio di un eccesso di offerta, in particolare nel settore del carico secco. Le navi Panamax nei carnet dei cantieri superano ora il livello del settembre 2008, l'epoca del collasso del mercato delle bulkcarrier. Almeno una grande banca commerciale americana ha in progetto di incrementare il suo portafoglio ed espandere i finanziamenti alle nuove costruzioni ordinate dall'inizio dell'anno. Questo implicherà il perdurare di una diversa disponibilità di

finanziamento tra compagnie pubbliche e di grandi dimensioni, che probabilmente saranno in grado di mantenere il finanziamento bancario al 50-60% per nuovi progetti, e compagnie piccole e private che potrebbero non essere in grado di ottenere finanziamenti nel prossimo futuro. Inoltre, i persistenti problemi di eccesso di capacità di trasporto degli ultimi due anni potrebbero essere accentuati da altri ordinativi di nuove costruzioni finanziati con nuovi prestiti dalle banche. Si evidenzia anche il recente ruolo delle compagnie quotate in borsa negli Stati Uniti nel far salire il valore delle petroliere di seconda mano o di nuova costruzione e di stabilire basi di prezzo. I valori delle petroliere sono aumentati del 10-15% nelle ultime sei settimane poiché compagnie come Scorpio Tankers, General Maritime e Crude Carriers hanno acquistato petroliere moderne e di nuova costruzione. I prezzi pagati sarebbero stati di 116 milioni di dollari per una VLCC resale, da 98 milioni di dollari di sei mesi prima. Nonostante i timori di una eccedenza della flotta da carico secco, il numero delle navi in ordinazione è salito bruscamente negli ultimi tre mesi, con almeno 16 Handymax, quattro VLOC, sette Capesize e 10 Kamsarmax che si sono aggiunte alla lista in giugno. L'orderbook di navi da carico secco ammontava a fine maggio a 274,6 milioni dwt, equivalente al 64% della flotta esistente. Un anno fa l'orderbook era di 256,7 milioni dwt, o il 53% della flotta esistente.

I traffici di merci per via marittima sono previsti raggiungere un record di 8,3 miliardi di tonnellate nel corrente anno, 438 milioni di tonnellate in più rispetto ai volumi del 2009, poiché la domanda asiatica di materie prime continua a crescere. Questo rappresenta un aumento del 6% e contrasta il declino del 2009, quando 7,8 miliardi di tonnellate sono stati trasportati, in calo dal precedente record di 8,2 miliardi di tonnellate del 2008. L'espansione sarebbe dovuta alla forte domanda nel settore dei carichi secchi. La domanda delle principali rinfuse secche, come minerale di ferro, carbone, grano e altri minerali guiderà l'espansione dei traffici marittimi con i volumi previsti aumentare dell'8% nel corrente anno a 2,3 milioni di tonnellate. Come previsto, il minerale di ferro avrà il peso maggiore con 996 milioni di tonnellate previsti viaggiare via mare nel 2010, in confronto a 907 milioni di tonnellate lo scorso anno. Ma il carbone da coke segna la crescita maggiore poiché la domanda è in aumento del 15% quest'anno a 247 milioni di tonnellate, da 215 milioni lo scorso anno. La Cina guida l'espansione con uno strabiliante aumento dell'847% nel 2009. Il settore delle rinfuse minori, come prodotti agricoli, zucchero, fertilizzanti, prodotti forestali e acciaio segnala un aumento del 9% nel 2010 a 930 milioni di tonnellate che farà salire il traffico complessivo di queste rinfuse a 3,2 miliardi di tonnellate nel 2010, il 20% in più rispetto ai volumi del 2005.

La Frontline di John Fredriksen ha ordinato due petroliere Suezmax, più altre due in opzione, ai cantieri Jiangsui Rongsheng per consegna in febbraio e maggio 2013 a prezzi che, secondo la compagnia norvegese, sarebbero del 15-20% inferiori a quelli delle navi consegnate nel corrente anno. Sulla base di prezzi medi di nuove costruzioni Suezmax di 90 milioni di dollari nel 2007 per consegna 2010, il prezzo

potrebbe essere di circa 72 milioni di dollari, 4 milioni in più della valutazione corrente di 69 milioni di dollari. Secondo un analista norvegese, l'ordinativo della Frontline sarebbe legato alle quattro Suezmax che la Frontline ha cancellato presso gli stessi cantieri Rongsheng un anno fa e che avrebbero dovuto essere consegnate dal 2010 in avanti. All'epoca, la Frontline aveva dichiarato di non aver sostenuto nessun costo per le cancellazioni, ma vi sono speculazioni che l'accordo per cancellare le quattro navi prevedesse di ordinarle successivamente. Una cinquantina di Suezmax sarebbero state ordinate ai cantieri negli ultimi sei mesi in risposta ai prezzi dell'usato in aumento e al miglioramento dei mercati dei noli. La Frontline gestisce una flotta di 49 VLCC e 36 Suezmax, comprese navi prese a noleggio.

La perdita in marzo della corvetta sudcoreana *Cheonan*, insieme a 46 membri di equipaggio, e la prova emersa che fu silurata da un sottomarino nord-coreano, ha fatto aumentare significativamente le tensioni tra le due Coree che tecnicamente rimangono in guerra nonostante il cessate il fuoco del luglio '53. La situazione, a detta dell'ambasciatore della Corea del Nord alle Nazioni Unite, è tanto grave che un conflitto potrebbe esplodere in qualunque momento. Inoltre, la comunità internazionale è estremamente preoccupata dai tentativi del governo nordcoreano di sviluppare potenziale nucleare. Questi sviluppi dovrebbero essere di particolare preoccupazione per la comunità marittima e, sebbene la probabilità di una guerra in Corea rimanga limitata, la situazione militare potrebbe deteriorarsi rapidamente, nel qual caso le conseguenze di una ripresa delle ostilità sarebbero significative per l'armamento. I cantieri sudcoreani costruiscono più di metà delle nuove navi nel mondo e sono dominanti in un certo numero di settori di mercato. I versamenti della prima rata per navi in costruzione nella Corea del Sud rappresentano un elevato livello di esposizione finanziaria per gli acquirenti di nuove costruzioni e le loro banche nel mondo.