



Genova, 4 Ottobre 2010

No. 1448

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 39 (27-9 / 1-10 2010)

CISTERNE

I fissati spot di VLCC riportati in settembre sono diminuiti di un terzo a soli 95, il livello più basso da febbraio, in confronto a 143 in agosto e 145 in luglio. Questo dimostra una significativa diminuzione dei carichi disponibili o un aumento di quelli trasportati da navi sotto contratto di trasporto, e non fa che peggiorare la già difficile situazione dovuta al gran numero di nuove unità arrivate in mercato negli ultimi 18 mesi. Gli armatori non riescono a coprire i costi operativi di circa 10.000 dollari al giorno per i viaggi dal Medio Oriente all'Asia. Una VLCC greca è stata fissata dal Medio Oriente alla costa orientale canadese a Ws 30 che si calcola corrisponda a meno 5.600 dollari su base timecharter. La nave greca farà un viaggio molto più lungo rispetto al Golfo americano, e successivamente avrà una lunga tratta in zavorra per caricare nuovamente. Anche per le **Suezmax** il numero dei fissati spot di settembre risulta diminuito a 115, in confronto a 137 in agosto e 134 in luglio, mentre la flotta delle navi in attività è aumentata a 409 unità. Per i viaggi dal Mar Nero al Mediterraneo, alcune Suezmax hanno ottenuto noli leggermente più alti che hanno fatto aumentare i profitti giornalieri su questa rotta a circa 14.000 dollari. Ma il rallentamento in atto fa temere che i noli ritornino ai livelli precedenti, che oltre tutto non sono di sostegno a quelli dal West Africa, un'area di caricazione penalizzata dall'eccesso di navi. Per le destinazioni americane, i noli sono sempre bloccati a Ws 67 con un equivalente timecharter di 9.160 dollari la giorno. Uno dei fissati più bassi conclusi è stato quello di una Suezmax greca dal Malongo Terminal al Golfo americano a Ws 62,5. Gli armatori non devono solo competere con le numerose navi presenti nell'area dell'Atlantico, poiché a causa dei depressi mercati dal Medio Oriente all'Asia molte Suezmax arrivano in zavorra addirittura dalla Cina per trovare impiego. E non si curano nemmeno di fermarsi in Medio Oriente per cercare un carico poiché le VLCC sono preferite essendo più a buon mercato. Per le **Aframax**, l'unica area che ha registrato un miglioramento è stata quella del Mare del Nord, dopo che gli armatori hanno fatto fronte comune rifiutando di accettare i livelli precedenti. Sui viaggi da Sullom Voe a Wilhelmshaven, hanno recuperato 2.000 dollari al giorno equivalente timecharter attestandosi a 6.417 dollari o Ws 95,4. Per i prossimi giorni è atteso un aumento dei carichi dal Baltico, dove gli ultimi fissati per il Continente sono stati conclusi intorno a Ws 74,5 pari a circa 6.000 dollari al giorno. Non molto bene è andato il mercato del Mediterraneo e Mar Nero, con noli di circa Ws 86,5 o 3.964 dollari al giorno, ma i possibili ritardi per gli scioperi ai porti francesi potrebbero far aumentare la domanda di navi per sostituzioni. Nei Caraibi i noli sono ristagnati a causa della ridotta attività. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, le Medium Range hanno perso 10-15 punti Worldscale per i viaggi attraverso l'Atlantico a causa della scarsa attività, con un fissato con soggetti a Ws 135 per 37.000 tonnellate di carico. Al contrario, le Large Range 1 hanno potuto approfittare di un buon numero di carichi per destinazione Mediterraneo. Gli armatori di queste navi chiedono noli di Ws 130 per viaggi verso l'Africa occidentale e la costa atlantica americana con 60.000 tonnellate di carico. In miglioramento i Caraibi, dove le MR hanno ottenuto noli di Ws 135 per carichi di 38.000 tonnellate per la costa orientale americana. I carichi di ritorno verso l'Europa hanno visto noli di Ws 80-85 per 38.000 tonn. e Ws 60 per 60.000 tonnellate. Per la buona disponibilità di navi in Atlantico, è da prevedere un indebolimento delle condizioni sul breve termine. Sembra non aver fine la tendenza al ribasso dei noli nei mercati ad est di Suez e, a meno di un aumento eccezionale dei carichi nell'area del Golfo Arabo, tutto sembra giocare a sfavore degli armatori. Le LR1 e LR2

hanno ottenuto noli in calo rispettivamente di Ws 115 per 75.000 tonn. e Ws 125 con 55.000 tonn. per i viaggi dal Golfo mediorientale al Giappone. Sulla stessa rotta, anche le MR hanno dovuto accettare noli inferiori di Ws 145 con 30.000 tonn., mentre per i viaggi Singapore/Giappone con lo stesso quantitativo il nolo è sceso a Ws 130. I carichi da 65.000 tonnellate di jettfuel dal Golfo mediorientale a UK Cont. sono stati coperti a 1,65 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

Noli in discesa anche per la settimana che ci siamo ormai lasciati alle spalle, discesa per lo più guidata dalle festività cinesi che si avvicinavano e che saranno ancora oggetto della settimana in corso (ufficialmente la Cina è in festa dal 1 al 7 Ottobre inclusi). Per le **Capesize** l'indice BCI si è affermato a 3419 punti con la media delle principali rotte a T/C intorno ai 32.000 dollari al giorno. Nello specifico, la rotta meglio pagata rimane il fronthaul a circa 52/53.000 dollari al giorno mentre per veloci rounds in Atlantico e Pacifico si registrano numeri rispettivamente intorno ai 31.000 e 30.000 dollari al giorno. Attività pressoché morta sul periodo con gli armatori che preferiscono non esporsi in un mercato molto incerto e volatile, anche se a metà settimana in mercato c'erano voci che un grosso player di minerale abbia preso una 180.000 dwt moderna per 4/6 mesi a valori intorno ai 34/35.000 dollari al giorno. L'indice delle **Panamax**, il BPI, chiude la settimana affermandosi a 2412 punti (307 punti in meno al venerdì precedente), con la media delle principali rotte t/c appena sotto i 20.000 dollari al giorno. Le festività cinesi stanno decisamente influenzando il mercato in entrambi i bacini di riferimento: in Pacifico oggi si ottengono circa 17.000 dollari per veloci round via Nopac/Australia (soggetto buona posizione) mentre in Atlantico siamo tra i 19.500 e i 20.000 dollari. Il fronthaul vale 29.500 dollari (10.000 la rotta opposta). Aggiungiamo che sono moltissime le navi che hanno lasciato il porto di scarica in ballast verso le aree di caricazione nella speranza che, una volta conclusesi le feste cinesi, il mercato possa riprendere una piega positiva e si riescano ad ottenere numeri migliori. Sul periodo l'attività è stata piuttosto molla anche se decisamente più movimentata che per le Capesize. Interessante riportare la Mv *Fortune Island* (82.331 dwt built 2008) fissata per 4/6 mesi a usd 22.500 dollari con consegna pronta in S.China, mentre per periodo più lungo, 11/13 mesi, possiamo riportare il fissato della Mv *Baltia* (75.700 dwt built 2005) conclusosi a 23.500 dollari ma con consegna Gibilterra. Simile situazione anche per le più piccole **Handymax/Supramax**. L'Atlantico è retto soprattutto dai carichi di grano in uscita dal Golfo, mentre l'India e i carichi di iron ore che ci si aspettava alla fine della stagione monsonica stentano ad arrivare e fanno aumentare il numero di navi che si aprono spot o nei giorni a venire. Per vedere qualche numero più da vicino sulle rotte delle Supramax, l'uscita dal UsGulf per Continente o Mediterraneo vale ancora 30.000 dollari al giorno per navi aperte in posizione (circa 12.000 circa la rotta opposta), mentre il viaggio sul Far East/PG per navi aperte in Mediterraneo e caricazione in Bsea rimane intorno 28/29.000. Qualche movimento sul periodo breve fino a sei mesi si è visto e in quest'ottica riportiamo la Mv *Global Genesis* (57.000dwt del 2010) fissata da BHP Billiton per 3/5 mesi a usd 21.000 al giorno base consegna spot in Cina.

COMPRAVENDITA

Ultimamente l'attenzione degli economisti, è incentrata, tra gli altri argomenti, sulla presunta volontà del governo cinese a mantenere il tasso di cambio della loro moneta, lo Yuan, a livelli piuttosto depressi rispetto alle altre valute di riferimento incentivando, in questa maniera, tra le altre le esportazioni di prodotti nonché la propria cantieristica

lasciano sempre minor margine di competitività agli altri concorrenti. L'influenza delle festività nazionali cinesi, dal 1° al 7 di Ottobre, si è vista anche nella compravendita delle navi potendo riportare poche transazioni di un certo interesse tra le navi da carico secco e nulle o quasi quelle che riguardano le petroliere. Tra le vendite riportate, risalta l'acquisto da parte di interessi Greci della resale MV "SHINAN H1005" (34.000 DWT - Costr. 2010 Shinan) per circa 28 Mil di USD ed anche l'ulteriore acquisizione da parte di Scorpio della MT "ATLANTIC SPIRIT" (113.091 DWT - Costr. 2008 New Times) per circa 52,25 Mil di USD. Si confermano i valori della demolizione nel Far East ben oltre i 400 USD per LDT con punte vicine ai 500 USD per LDT per le navi con maggior quantità di metalli pregiati.

📌 ALTRE NOTIZIE

Il mercato delle VLCC continua a registrare i noli più bassi dall'inizio dell'anno oltre che a viaggio anche a timecharter, poiché l'inarrestabile eccedenza di navi tiene sotto pressione i profitti degli armatori. Una VLCC indiana è stata noleggiata dalla AET per sei mesi a partire da metà ottobre a 33.500 dollari al giorno, il nolo più basso da gennaio e che evidenzia una riduzione dello scarto tra i contratti a timecharter per 12 mesi e i noli dei mercati cartacei. Il contratto contiene l'opzione per estendere il periodo di altri sei mesi, che difficilmente sarà esercitata dalla AET poiché il mercato cartaceo non indica un significativo recupero dei noli spot per il prossimo anno. Negli ultimi giorni, i futures per i prossimi sei mesi sono stati scambiati a 24.500 dollari al giorno, aumentando marginalmente a 26.500 dollari nel secondo e terzo trimestre 2011. Secondo gli analisti, i noli timecharter dovranno diminuire ancora, si ritiene infatti che lo spread dovrebbe essere di 3.000-7.000 dollari tra il cartaceo e il timecharter fisico. I contratti per il 2011 vengono trattati a 27.000 dollari al giorno, in calo da circa 37.000 dollari di luglio. Nel mercato fisico, il contratto per un anno di timecharter è costantemente diminuito dai 45.000 dollari di giugno e luglio, il massimo degli ultimi 15 mesi. Ma armatori di VLCC e shipbroker sono preoccupati che il nolo timecharter possa arrivare ai minimi di 27.500 dollari al giorno dello scorso novembre quando gli armatori fissavano le navi per contratti di 12 mesi mettendosi al riparo dalle previsioni negative. I noleggi a timecharter sono un azzardo per gli armatori, molti dei quali temono che non vi sarà una prossima ripresa stagionale e quindi conviene accettare un nolo medio di circa 35.000 dollari al giorno. I contratti cartacei per il quarto trimestre sono stati trattati a fine settimana a 19.500 dollari al giorno, in calo da 43.000 dollari di tre mesi fa. Con le scarse prospettive di una ripresa dello stoccaggio, la flotta record di circa 550 VLCC può solo aspettarsi un mercato piuttosto depresso nel breve e medio termine.

Le petroliere impiegate nello stoccaggio temporaneo ammontano a 57 unità per una capacità di 10,2 milioni di tonnellate circa di greggio e prodotti petroliferi. In settembre, il numero delle navi è diminuito di una unità rispetto al mese precedente ma il quantitativo di greggio è aumentato da 9,7 milioni di tonnellate. Alla fine di maggio erano 47 le VLCC impiegate nello stoccaggio mentre ora sono solo 20. Ancora in maggio, l'equivalente timecharter per una VLCC era in media di circa 40.000 dollari al giorno per i viaggi dall'Arabia Saudita al Giappone, mentre

ora è inferiore a 10.000 dollari. La maggior parte del greggio immagazzinato in Medio Oriente è costituito da greggio iraniano che ammonta a 4,4 milioni di tonnellate. La rimanenza di 732.000 tonnellate è detenuta nella regione asiatica del Pacifico a bordo di due VLCC ed una Suezmax, mentre 520.000 tonnellate risultano a bordo di una VLCC ed una ULCC, la *TI Europe* nel Golfo americano. Nell'ultimo mese, due Large Range 2 sono ritornate al normale impiego ma il numero delle Suezmax usate come deposito galleggiante è raddoppiato da due a quattro. Il numero delle VLCC è salito da 15 a 17 nell'ultimo mese. Nel settore dei prodotti petroliferi, le VLCC che hanno a bordo prodotti puliti sono tre, che portano complessivamente a 20 le grandi petroliere rimosse dal mercato spot. Nel 2009, e precisamente in aprile, il numero più alto è stato di 56 unità. La maggior parte dei prodotti petroliferi è stoccata a bordo di Product Tanker Large Range, di cui sei LR1 e 27 LR2 per un totale di 33, da un picco di 95 nel novembre scorso. Dalle analisi è esclusa una flotta di navi adibite allo stoccaggio in Asia che comprende 10 VLCC e varie Suezmax ancorate al largo di Singapore con fueloil a bordo, alcune da almeno due anni. Trattandosi di navi a scafo singolo, sono classificate come depositi permanenti e di conseguenza da considerare escluse dai traffici tradizionali.

Il disarmo o l'inattività di una VLCC può non essere una opzione a breve termine valida per combattere l'eccessiva disponibilità poiché gli Ship Inspection Reports potrebbero decadere o essere difficili da ottenere. I noli spot delle VLCC sulle principali rotte di traffico dal Medio Oriente all'Asia non superano i 10.000 dollari al giorno ormai da oltre quattro settimane e molti armatori hanno dichiarato di voler ritirare le loro navi dal mercato piuttosto che accettare noli inferiori ai costi operativi. Ma gli Ship Inspection Reports che sono richiesti dalla maggior parte delle compagnie petrolifere e dei noleggiatori, devono essere presentati ogni sei mesi. Questo sistema ha avuto inizio nel 1993; in precedenza gli armatori potevano portare la nave ad una banchina di disarmo e attendere una ripresa del mercato prima di muovere la nave e fissarla. Inoltre, le navi devono essere ispezionate durante le operazioni di caricazione e di scarica da un ispettore accreditato. Una VLCC che venga messa in disarmo, dovrà essere mobilizzata qualche settimana dopo per mantenere la validità delle approvazioni delle compagnie petrolifere. Se queste decadono, l'armatore potrà fissare la nave con un noleggiatore che non si preoccupa dello stato della nave. Ma a questo farà seguito una ispezione al porto di caricazione o di scarica nel primo viaggio. Le difficoltà rappresentano un disincentivo ad inviare le navi in disarmo nonostante la debolezza del mercato, e in effetti mettono gli armatori in una situazione da cui non possono uscire. Dopo aver dichiarato a inizio settembre di non voler fissare le sue navi ai noli correnti, preferendo piuttosto tenerle all'ancora, la Minerva Maritime armatrice di VLCC ha deciso di rimettere in attività la *Apolytares* di 316.670 dwt costruita nel 2009. Dopo 11 giorni in acque mediorientali, l'armatore ha deciso di far zavorrare la nave attraverso il Canale di Suez sino a Ceyhan per caricare greggio per Singapore al nolo di 3,8 milioni di dollari lumpsum, un nolo non superiore alla rata che in origine aveva rifiutato di accettare.

Negli ultimi tre mesi l'Iran ha ridotto il quantitativo di greggio in deposito a 20 milioni di barili a bordo di petroliere, avendo avuto difficoltà a vendere il greggio pesante durante i mesi estivi, quando tradizionalmente le raffinerie preferiscono qualità leggere per produrre più benzina. Nel corrente anno, le sanzioni occidentali hanno reso ancora più complicate le vendite di greggio per l'Iran. Il volume in deposito galleggiante è costantemente diminuito da circa 33 milioni di barili a fine luglio, ed è ora la metà rispetto al picco massimo di oltre 40 milioni di barili in giugno. Le sanzioni internazionali più ampie messe in atto dall'inizio dell'anno hanno escluso le vendite di greggio, ma hanno reso più difficile per i trader stipulare l'assicurazione o pagare in valute come l'Euro o il dollaro. L'Iran ha immagazzinato fueloil su VLCC per almeno tre mesi, una decisione senza precedenti motivata dalla minore domanda cinese e dalle difficoltà finanziarie degli acquirenti causate dalle sanzioni occidentali. Tuttavia, un esponente della compagnia privata iraniana NITC ha dichiarato che nessuna delle sue navi era adibita al momento allo stoccaggio di greggio o condensati. Gli stock galleggianti iraniani si sono più che dimezzati dal picco di 25 petroliere in giugno, per la maggior parte di dimensioni VLCC, il più alto stock di greggio iraniano in mare dal 2008. Il quantitativo potrebbe diminuire ancora prima della prossima stagione invernale. Infatti, la domanda di greggio pesante normalmente sale verso la fine dell'anno quando le raffinerie producono più fueloil da riscaldamento e diesel.

Avendo ricevuto offerte molto basse per la VLCC *Ardenne Venture* di 318.000 dwt costruita nel 2004, l'armatore di Hong Kong Wah Kwong Maritime Transport ha ritirato la nave dal mercato. La VLCC era stata posta in vendita nel luglio scorso e aveva riscosso un discreto interesse ma non ai livelli di prezzo che l'armatore aveva in mente. La vendita può essere sempre ripresa in considerazione purché al prezzo richiesto, ma essendo la nave impegnata a timecharter ad un nolo remunerativo, non vi è urgenza per l'armatore a vendere. La settimana scorsa era circolata la notizia che la nave era stata venduta all'armatore norvegese Arne Blystad per 89 milioni di dollari, un prezzo al di sotto del livello corrente di mercato per una moderna VLCC. I profitti molto scarsi nell'ultimo mese per la flotta globale di 545 VLCC hanno fatto scendere i valori ai livelli più bassi da maggio. Wah Kwong, che ha tre nuove costruzioni VLCC in ordinazione, tutte già impegnate in contratti a timecharter per cinque anni, ha una flotta di sette bulkcarrier, tre petroliere e 11 gasiere.

La domanda globale di energia è prevista aumentare di un potenziale 40% nei prossimi 20 anni, e la metà circa dell'aumento deriverà principalmente da Cina e India. I due Paesi dispongono di riserve di greggio, gas e carbone che tuttavia non sono sufficienti a soddisfare il fabbisogno energetico, da qui la necessità di importare quantitativi significativi tramite petroliere e bulkcarrier. Il fabbisogno energetico indiano è aumentato del 50% tra il 2000 e il 2009, la domanda di greggio è rimasta relativamente stabile nel periodo pari al 30% del mix energetico del Paese,

mentre il consumo di carbone è diminuito del 3% al 52% del totale, e l'impiego del gas naturale è aumentato di una percentuale simile ed è pari al 10% dei consumi complessivi. L'India deve importare l'80% circa del suo fabbisogno di greggio, la maggior parte del quale fornito dai produttori mediorientali che hanno coperto dall'inizio dell'anno il 61% di tutte le importazioni di greggio. Il Medio Oriente è perfettamente posizionato per i brevi viaggi di tre giorni verso le raffinerie della costa occidentale indiana, contrariamente ai viaggi dal West Africa che richiedono circa 20 giorni e hanno un impatto sostanziale sulle tonnellate-miglia e sull'offerta e domanda complessiva di petroliere. L'Africa occidentale ha fornito circa 12 milioni di tonnellate all'India nel 2000, che sono saliti a 22 milioni di tonnellate nel 2009.

Il principale porto indiano di arrivo del greggio è Jamnagar con oltre 270 petroliere arrivate nel 2009, di cui 195 erano VLCC. Al secondo posto, il terminale di Vadinar con oltre 180 navi, per la metà Suezmax ed Aframax. L'India ha ora 18 raffinerie, la maggior parte delle quali in grado di lavorare il greggio importato tramite petroliere. Il più grande e il più moderno impianto di raffinazione è il complesso Reliance Industries di proprietà privata a Jamnagar. Le due raffinerie della Reliance hanno una capacità rispettivamente di 660.000 e 580.000 barili al giorno. Complessivamente, la capacità di raffinazione indiana è aumentata da 2,2 milioni b/g nel 2000 a oltre 3,5 milioni b/g nel 2009, ed è destinata ad aumentare col raggiungimento della piena capacità del complesso di Jamnagar e di altre raffinerie. Molte compagnie petrolifere e raffinerie indiane si stanno impegnando nelle esportazioni di prodotti, in particolare verso gli Stati Uniti ed altre destinazioni. La Reliance ha impianti di stoccaggio in leasing negli Stati Uniti dalla Hess, con l'intenzione di commercializzare sul posto i suoi prodotti. Lo scenario della domanda è di maggiori consumi sia di greggio che di prodotti e poiché il Paese fa affidamento sui trasporti marittimi sia per le importazioni di greggio che per le crescenti esportazioni di prodotti, il futuro si presenta brillante nel mercato sempre in evoluzione delle petroliere.

Le ambizioni delle istituzioni finanziarie cinesi stanno guidando l'espansione della flotta cinese che potrebbe prolungare la recessione marittima. I traffici via mare dovranno aumentare del 7% almeno sino a tutto il 2013 perché possa venire assorbita tutta la capacità in costruzione presso i cantieri mondiali, anche se per gli anni più prossimi una crescita del 3% potrebbe essere considerata un buon risultato. Se questo sarà il caso, si può ipotizzare che l'economia non correrà in soccorso di un'industria appesantita da troppe navi. Tuttavia, nonostante le ambizioni della Cina, non vi è una spinta organizzata che le permetta di salire ad un livello tale da dominare il settore. Ma uno sguardo più ravvicinato fa ritenere che vi siano due tendenze già attive in Cina, in cui alcune pratiche di mercato sono in contrasto con un tacito aiuto statale. Questo è confermato dai finanziamenti marittimi tramite le banche cinesi controllate dallo Stato che sono le più importanti a livello mondiale e hanno evidenziato la loro ambizione di entrare alla grande nel finanziamento navale. Ma anche le banche cinesi hanno i loro problemi, nonostante

la posizione di forza nei confronti delle controparti occidentali. I finanziamenti sono temporaneamente rallentati e nuovi veicoli finanziari stanno emergendo sotto forma di leasing, un sistema conosciuto in tutto il mondo, ma in Cina gli accordi tra il settore bancario e quello del leasing sono molto stretti. Nel frattempo la flotta cinese continua ad espandersi, riducendo le opportunità per gli armatori indipendenti. La domanda cinese può aver salvato l'economia globale, ma la sua presenza nello shipping porterà ad una crescita della capacità in surplus e prolungherà la recessione del settore.

Molti si interrogano sulla competitività delle bulkcarrier Kamsarmax, uno dei tipi di navi maggiormente ordinati nel corrente anno, nei confronti delle Panamax. Le Kamsarmax erano state concepite per trasportare prodotti agricoli e minerali alla rinfusa sui lunghi viaggi dalle regioni dell'Atlantico all'Asia. Con un deadweight di circa 82.000 dwt, queste navi sono leggermente più grandi delle Panamax, pur avendo dimensioni che le rendono idonee a viaggiare attraverso il Canale di Panama. Pur potendo viaggiare attraverso il Canale, hanno un consumo di carburante maggiore di una Panamax. Tuttavia i carichi di cereali hanno fattori di cubaggio diversi che variano da 49 piedi cubi per tonnellata a circa 50-55 piedi cubi. Per le Panamax gli stem sono di 55.000-60.000 tonnellate mentre per le Kamsarmax di 70.000 tonnellate, per cui queste ultime sono competitive per il grano. Attualmente, sono in attività 86 Kamsarmax con altre 381 in ordinazione. Alcune bulkcarrier post-Panamax da 90.000 dwt sono state ordinate, ma non sono in grado di rispettare la limitazione di 229 metri di lunghezza al porto di esportazione della bauxite di Kamsar, per il quale sono state in origine progettate e da cui hanno preso il nome. Le bulkcarrier di 90.000 dwt hanno una larghezza di circa 36 metri che rende impossibile il loro transito da Panama prima del 2014, quando il progetto di ampliamento sarà stato completato. La domanda di trasporto di cereali per cui le Kamsarmax potrebbero essere usate, è in rapido aumento. Nel 1993 le importazioni della Cina erano di 10 milioni di tonnellate ma sono previste in 70 milioni di tonnellate nel 2010, a conferma del crescente fabbisogno di foraggi animali per la maggiore domanda di carne dei cinesi. Quando nel 2014 l'ampliamento del Canale di Panama sarà stato completato, le bulkcarrier più grandi saranno maggiormente richieste per il carbone dalla Colombia alla Cina e per il minerale di ferro dal Brasile all'Asia, come pure per il grano dal Golfo americano. Inoltre, le Kamsarmax saranno favorite nei traffici triangolari di carbone verso l'India e di minerale di ferro dall'India alla Cina quando questo traffico si aprirà nuovamente.