



Genova, 6 Dicembre 2010

No. 1457

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 48 (29 Nov./3 Dic. 2010) CISTERNE

La tradizionale ripresa di fine d'anno non si è verificata poiché le nuove costruzioni hanno creato una eccedenza sul mercato spot difficile da smaltire. Questo è particolarmente evidente nel settore delle **VLCC** dove 12 mesi fa erano in attività 447 unità a doppio scafo mentre all'inizio di questo mese se ne contavano 502. Il mercato ha perso lo slancio della settimana precedente e i noli per i viaggi dal Medio Oriente al Far East sono tornati ai livelli di Ws 58 pari a circa 15.000 dollari al giorno base timecharter, e per le destinazioni americane a Ws 38. Nell'area dell'Atlantico la disponibilità di navi più limitata ha permesso alle VLCC di mantenere le precedenti posizioni, sostenute anche da un mercato delle Suezmax molto forte, fissandosi a Ws 75 per i viaggi dal West Africa al Golfo americano. La disparità significativa dei noli tra Medio Oriente e Atlantico, potrebbe attirare navi in zavorra da est e in tal modo mettere a rischio i miglioramenti ottenuti. Dopo una settimana di attività molto vivace per le **Suezmax** in West Africa, gli armatori sono ansiosi di fissare le loro navi prima che i noli scendano al di sotto del livello psicologico di Ws 100 per la concorrenza delle VLCC che hanno assorbito buona parte dei carichi disponibili offrendo sconti pur di fissarsi. Le Suezmax sono passate da Ws 120 di inizio settimana a Ws 110 in chiusura pari a circa 30.000 dollari al giorno. Il mercato del Mediterraneo-Mar Nero appare più remunerativo e i noli sono aumentati, per la maggiore attività e l'aumento dei ritardi nel transito del Bosforo, raggiungendo Ws 115-125 pari a circa 30.000-40.000 dollari al giorno. Le **Aframax** hanno quasi triplicato i loro profitti base timecharter per i viaggi inter-Med. a 43.250 dollari al giorno, a causa dei ritardi di 12-13 giorni per il transito degli Stretti turchi. Questo ha ritardato le navi che dovevano scaricare in Mediterraneo impedendo loro di rispettare le date di caricazione per il viaggio successivo e costringendo i noleggiatori a trovare navi in sostituzione. Il panico a metà settimana ha fatto salire di 20 punti Worldscale il nolo del Baltic Exchange sulla rotta TD11 da Banias a Laverà a Ws 123 che equivale a 16.400 dollari al giorno. I giorni successivi i noli sono balzati a Ws 160 per i viaggi cross-Med. e Ws 170 per quelli dal Mar Nero, e sembra che la ConocoPhillips abbia dovuto pagare Ws 250 all'unica nave disponibile per caricare in Libia entro il fine settimana. Questo equivarrebbe a circa 75.000 dollari al giorno. Le condizioni in atto dovrebbero mantenersi stabili per gli armatori, almeno per il futuro più prossimo. Il mercato dell'Atlantico ha visto un miglioramento a inizio settimana a causa dell'ondata di freddo che ha colpito l'Europa nord-occidentale e che ha fatto salire il nolo del Baltic Exchange sulla rotta TD17 da Primorsk a Wilhelmshaven a Ws 133 o circa 37.000 dollari, da Ws 75 e 5.600 dollari della settimana precedente. Una maggiore disponibilità di carichi nel settore occidentale ha portato miglioramenti per le **Product Tanker pulite** che per i viaggi attraverso l'Atlantico hanno ottenuto noli di Ws 195 per 37.000 tonn. Anche le Large Range 1 hanno approfittato di una maggiore attività ottenendo noli di Ws 125 per 60.000 tonn. dal Baltico agli Stati Uniti. Le Handysize hanno ottenuto noli di Ws 190 per 22.000 tonn. per i viaggi in Nord Europa. I noli dai Caraibi si sono rafforzati a Ws 142,5 per 38.000 tonn. per destinazione costa atlantica americana, mentre per i viaggi di ritorno verso l'Europa il nolo è stato di Ws 110 per lo stesso quantitativo. I viaggi in Mediterraneo sono stabili a Ws 190 per 30.000 tonnellate con la possibilità di nuovi recuperi data la scarsità di navi. Ad est di Suez, le previsioni della settimana scorsa sono state confermate e i noli si sono stabilizzati a Ws 135 base 55.000 tonn. dal Golfo mediorientale al Giappone mentre le LR2 sulla stessa rotta hanno ottenuto noli di Ws 130 per 75.000 tonn. di carico. Carichi da 65.000 tonn. di jet-fuel dal Medio

Oriente a UK Cont. Med. sono stati coperti intorno a 1,75 milioni di dollari lumpsum, mentre le Medium Range da Singapore al Giappone per 30.000 tonn. hanno ottenuto Ws 160. Le previsioni sono per la stabilità almeno sul breve termine.

CARICO SECCO

Settimana piuttosto stabile per tutti i size di riferimento, anche se le Panamax sono state ancora oggetto di una interessante crescita per quanto riguarda il mercato Atlantico, rafforzatosi di nuovo notevolmente rispetto al Pacifico. Le **Capesize** sono rimaste piuttosto statiche nel corso della settimana, con l'indice BCI affermatosi a 2983 punti e una rispettiva media delle principali rotte t/c a circa 28.750 dollari al giorno. La rotta meglio pagata rimane il fronthaul intorno a 47.000 dollari al giorno (12.000 circa la rotta opposta), mentre per round in Atlantico e Pacifico si ottengono rispettivamente 36.000 e 20.000 dollari al giorno. Sul periodo attività decisamente debole sia per periodi brevi che lunghi e non si possono riportare fissati in merito. Il mercato per le **Panamax** limitatamente al bacino Atlantico ha continuato a recuperare punti sul Pacifico, rafforzandosi di ulteriori 2.000 dollari al giorno e portando la rotta per il transatlantic round intorno a 23.000 dollari al giorno. Il Pacifico invece rimane debole e praticamente in linea con i livelli della settimana precedente, intorno a 15,500 dollari al giorno. L'indice BPI grazie alla crescita in Atlantico ha preso qualche punto affermandosi a 2382 punti con la media delle principali rotte t/c poco sopra i 19,000 dollari al giorno. Per il periodo abbiamo c'è stato qualche fissato interessante per entrambi i bacini; per periodi fino a sei mesi si riporta la Mv *Alexandra* (74.756 dwt del 2001) fissata per 4/6 mesi a usd 19.000 al giorno conto BHP Billiton e consegna pronta Hong Kong, mentre per periodo molto simile ma con consegna atlantico riportiamo la Mv *Bargara* (74.816 dwt del 2002) fissata per 3/5 mesi con consegna San Ciprian a usd 25.000 al giorno. Per periodo più lungo invece è stata fissata la Mv *An Ho* (77.834 dwt del 2004) per 2 anni a 18.950 usd al giorno con consegna Cina e per conto di DHL. Come per le Panamax anche per le **Handymax/Supramax** il mercato è stato piuttosto forte con alcune rotte, tra cui l'uscita dal UsGulf per la Cina, piuttosto rinforzatesi rispetto alla settimana scorsa (in particolare per le Hmax essendo la maggioranza dei carichi 40.000 mts). Il BSI, indice suprema, si è affermato Venerdì a 1593 punti con la media delle rotte time charter intorno a 16.000 usd al giorno. Per le Supramax, in Atlantico la rotta in uscita dal Golfo per Med/Cont paga circa 27.000 dollari (9.000 circa la rotta opposta) mentre sempre con carica in Golfo ma per la Cina si vedono circa 33.000 usd. Per veloci rounds in Pacifico si ottengono circa 14.500 dollari al giorno. Attività decisamente limitata per quanto concerne il periodo, ma ciononostante si riporta la Mv *Navios Primavera* (53.700 dwt del 2007) fissata con consegna Marocco per 3/5 mesi a usd 21.000 per conto di noleggiatori danesi U-Sea Bulk.

COMPRAVENDITA

La settimana trascorsa conferma l'interesse rivolto alle nave da carico secco con diverse vendite riportate e con valori, che si mantengono abbastanza stabili nel corso degli ultimi mesi. Come da lista riportata, possiamo notare che persiste l'interesse da compratori del Far East di unità non più giovanissime che verranno utilizzate prevalentemente per loro traffici locali; tra le unità più moderne da evidenziare la MV *KONMAX* (72.270 DWT - Costr. 2000 Imabari) ceduta per un livello intorno a 31 Mil. di USD mentre la MV *YUE DIAN 8* (72.424 DWT - Costr. 1997 Sasebo) è stata conclusa a circa 27 Mil di USD. Il settore delle petroliere è ancora piuttosto depresso e la distanza tra le richieste dei pochi compratori e quelle dei venditori è piuttosto rilevante frenando ancora di più gli eventuali

interessi. Tranne che per qualche operazione che alcuni enti finanziatori mettono in atto per alleggerire le posizioni di alcuni armatori; nello specifico sono operazioni volte a "girare" qualche contratto di N/B a clienti interni della banca stessa. Le altre cessioni riportate, sono sostanzialmente di minor valenza rappresentativa dato che riguardano fondamentalmente un paio di unità degli anni '90. Poche novità anche per la demolizione tranne che per la ripresa degli spiaggiamenti in Bangladesh/Chittagong; i livelli, a seconda della tipologia del tonnellaggio rimangono sostanzialmente invariati.

ALTRE NOTIZIE

Le petroliere impiegate nello stoccaggio galleggiante sono aumentate per la prima volta in 13 mesi, costituite per la maggior parte da Large Range 2 e Aframax. Si tratta di un aumento minimo che fa salire il totale a 50 unità. A fine novembre, 18 VLCC, una Suezmax, 28 tra LR2 e Aframax, e 3 LR1 o Panamax erano impiegate a uesto scopo. Nel settore delle VLCC e ULCC, il numero di petroliere della NITC con greggio a bordo in Medio Oriente è di 10 unità (una nave in meno) pari a 21,7 milioni di barili su un totale complessivo di 37,6 milioni di barili di greggio in deposito galleggiante. Tuttavia, nonostante la diminuzione, il numero di queste grandi petroliere con greggio a bordo è salito da 14 a fine ottobre a 16 a fine novembre. Il numero comprende le ULCC ancora in attività, e precisamente *TI Europe* della Euronav di 441.561 dwt del 2002 posizionata nel Golfo americano per conto della Vitol che l'ha noleggiata in settembre, e *TI Oceania* della OSG di 441.585 dwt del 2003 che nell'ultimo mese ha zavorrato in Brasile e caricato 3 milioni di barili per conto della Petrobras. La nave è stata noleggiata per un periodo di sei mesi a 32.000 dollari al giorno. Nel settore dei prodotti petroliferi puliti, il volume di gasolio e jet-fuel stoccato in mare è rimasto stabile a circa 26,8 milioni di barili da fine ottobre. Sebbene si sia avuto un calo di prodotti puliti stoccati in Mediterraneo a soli 2,1 milioni di barili a fine novembre, i volumi in West Africa sono saliti da 7,7 milioni di barili in ottobre a 10,9 milioni di barili in novembre. I cambiamenti nelle aree di stoccaggio di prodotti puliti coincide con una caduta del numero delle LR1 (60.000-80.000 dwt) da sei a tre unità il mese scorso, ed un aumento delle LR2 (80.000-120.000 dwt) salite da 24 navi in ottobre a 28 navi a fine novembre. Questo rappresenta il 12% circa della flotta di 236 LR2 con cisterne rivestite.

La mancanza di domanda di importazione di gas metano da parte degli Stati Uniti ha portato alla utilizzazione dei terminali per l'esportazione. Gli Stati Uniti sono infatti recentemente passati da un ruolo di importatori a quello di ri-esportatori di gas naturale liquefatto. Nel 2003, l'ente americano Energy Information Administration aveva previsto un aumento del 58% delle importazioni americane di gas naturale tra il 2007 e il 2010 e la costruzione da quattro a 12 nuovi terminali. Le importazioni erano previste raggiungere nel 2010 circa 40 milioni di metri cubi l'anno, ma questa previsione si è rivelata troppo ottimistica. Infatti, le importazioni degli Stati Uniti sono la metà circa dei livelli previsti sette anni fa. La maggior parte del gas naturale di importazione proviene da Trinidad e Tobago, con volumi minori da Egitto, Nigeria, Qatar ed altri esportatori. Negli ultimi tre mesi, i quantitativi ri-esportati sono aumentati costantemente, dopo due carichi iniziali nel

dicembre 2009 e giugno 2010, cinque carichi sono stati esportati dal settembre scorso, in maggior parte destinanti all'Asia per il prezzo più vantaggioso che si può ottenere in questi mercati. Nel novembre di quest'anno, per la prima volta, due carichi di gas naturale sono stati destinati all'Europa. Pochi carichi non hanno un impatto significativo sui traffici globali di LNG, ma il fattore che potrebbe modificare significativamente la situazione è se, o piuttosto quando, gli Stati Uniti inizieranno ad esportare gas naturale di propria produzione a mezzo nave. L'aumento della produzione di gas di scisti negli Stati Uniti è la ragione per cui il boom delle importazioni americane di gas metano, che la IEA prevedeva nel 2003, non si è materializzato. Infatti il gas di scisti è stato estratto su bassa scala per molti anni negli Stati Uniti, ma i progressi tecnologici negli ultimi 15 anni hanno reso potenzialmente economica l'estrazione di quantitativi maggiori.

L'eccessiva espansione della flotta di petroliere sarebbe responsabile del previsto indebolimento del mercato il prossimo anno e nel 2012, e noti analisti norvegesi prevedono un calo dei profitti sino al 55% per tutte le categorie di petroliere. Le condizioni del mercato si deterioreranno, non perché i consumi di greggio ed i traffici saranno deludenti ma perché la crescita della flotta sarà troppo importante per essere assorbita. I profitti medi delle VLCC potrebbero scendere al di sotto dei costi operativi, contrariamente alle precedenti stime che prevedevano profitti di 55.000 dollari al giorno nel 2011 e 35.000 dollari nel 2012. Ma le nuove previsioni sono per livelli più modesti rispettivamente di 25.000 dollari nel 2011 e 20.000 nel 2012. Questo è dovuto al fatto che l'espansione delle nuove costruzioni è prevista accelerare all'8% nel periodo 2011-2012 e i noleggiatori potranno scegliere con quali armatori lavorare, che a loro volta dovranno accettare noli più bassi per assicurarsi i contratti. Nel corrente anno, i noli sono scesi da una media di 50.000 dollari al giorno nei primi due trimestri del 2010 ad una media di 18.000 dollari al giorno negli ultimi cinque mesi. Insieme ai profitti, anche il valore delle petroliere di seconda mano è previsto diminuire nei prossimi due anni con una perdita stimata del 15%. Per una VLCC di cinque anni si tratterebbe di una flessione da 88 milioni di dollari a 75 milioni. Gli armatori di petroliere non hanno modo di influenzare i consumi o i traffici di greggio, ma possono cercare di ridurre le consegne. Questo potrebbe essere di aiuto, ma probabilmente non sarà sufficiente.

La società di classifica Det Norske Veritas (DNV) sta lanciando il progetto di una VLCC con motori alimentati a gas naturale liquefatto con la previsione che la prima nave di questo tipo potrebbe essere costruita entro i prossimi cinque anni. Il progetto denominato "Triality", che verrà presentato la prossima settimana al World LNG Summit di Barcellona, prevede due cisterne da 5.000 metri cubi di LNG posizionate sul ponte principale davanti al blocco alloggi. Questo darebbe alla nave un'autonomia di 20.000 miglia nautiche, tipica per una VLCC, rispettando i requisiti dell'International Gas Fuelled Ships Code (IGF) di prossima introduzione. Sarebbe possibile far fronte alla necessità di strutture di rifornimento di LNG poiché le navi più grandi, come le VLCC, tendono a viaggiare su rotte prevedibili.

Tutti i principali cantieri navali stanno lavorando su progetti simili. La conversione di due terzi della flotta globale corrente all'alimentazione a gas metano richiederebbe l'intera produzione annua dell'industria del gas metano. La DNV sostiene che entro il 2015 la maggior parte delle nuove costruzioni avrà sistemi di propulsione di questo tipo. Di conseguenza, con il ritiro dai traffici e la sostituzione del naviglio, quasi tutta la flotta mondiale potrebbe essere alimentata a gas metano entro il 2050.

L'attenzione dei produttori di greggio si sta concentrando sul continente africano con l'aumentare delle esplorazioni in aree precedentemente non sfruttate. I fondali marini situati 50 km a sud-ovest dalle coste del Ghana hanno caratteristiche geografiche simili a quelli del Brasile, e inizieranno a produrre greggio negli ultimi giorni del corrente anno. Il greggio verrà inizialmente pompato al ritmo di 55.000 barili al giorno su una FPSO di proprietà della Mitsui Ocean Development & Engineering che sarà in grado di lavorare 120.000 barili di greggio e 160 milioni di piedi cubi di gas al giorno, provenienti da nove pozzi di produzione sottomarina alla profondità di circa 1.300 metri. Il gas verrà re-immesso nel giacimento, eccetto che per una quota che servirà ad alimentare la FPSO. La capacità di stoccaggio è indicata in 1,6 milioni di barili ed è previsto il trasporto su petroliere shuttle di circa un milione di barili alla settimana. L'US Geological Service ha identificato un gruppo di formazioni che si estendono dal nord della Namibia sino alla Mauritania che potrebbero contenere almeno 71,7 miliardi di barili di greggio ancora da sfruttare e 187,2 trilioni di piedi cubi di gas. L'Angola, che la Energy Information Administration considera il maggiore produttore africano di greggio, ha superato la Nigeria nella classifica del 2009. Dei circa 1,8 milioni di barili al giorno prodotti nel 2009, circa 1,7 milioni sono stati esportati e la Cina e gli Stati Uniti hanno ricevuto rispettivamente 547.000 b/g e 500.000 b/g. La EIA prevede che la produzione dell'Angola potrebbe potenzialmente raddoppiare nel 2015 e buona parte dell'aumento essere destinato agli Stati Uniti.

Gli armatori di petroliere Aframax con classe ghiacci sono destinati a beneficiare dei maggiori flussi di traffico dal Mar Baltico dal 2012 quando l'oleodotto BPS2 della Transneft entrerà in funzione. Le petroliere che caricheranno a Ust Luga, punto di sbocco del BPS2 nel Golfo di Finlandia, dovrebbero registrare un aumento dei carichi di greggio nella regione sul lungo termine. Il BPS2 è stato progettato con una capacità di 600.000 barili al giorno con il potenziale di aumentare a un milione b/g. Al porto di Ust Luga sono in corso operazioni di dragaggio per permettere l'ormeggio delle navi da 100.000 dwt con pescaggio di 17,5 metri. Il nuovo oleodotto creerà una domanda annua aggiuntiva di 15 Aframax, un numero non significativo ma per le navi con classe ghiacci potrebbe presentare il potenziale di un premio sui profitti. Questa è una buona notizia per gli armatori di questo tipo di navi, in particolare per quelle con classe 1A e 1A super, le specifiche più alte, che negli ultimi cinque anni con lo sviluppo della flotta hanno visto ridursi i loro profitti. Nel 2005 le Aframax con classe ghiacci 1A e 1A super erano meno di 20 ma

la cifra è più che raddoppiata nel 2007 e ora la flotta è stabilmente attestata a 47 unità. Fortunatamente, non vi sono nuove costruzioni in arrivo, ma la flotta delle Suezmax con classe 1A è prevista aumentare di alcune unità da ora al 2013. Tutte le petroliere con classe ghiacci ottengono un nolo maggiore tra dicembre ed aprile quando molti porti sono bloccati dai ghiacci e ogni anno le capitanerie di porto, decidono quali specifiche le navi devono avere per poter ormeggiare e caricare.

Le severe condizioni del mercato delle petroliere potrebbero migliorare il prossimo anno poiché una caduta della produzione di greggio porterà importanti economie a reperire greggio da aree più lontane. Lo sostiene un noto ufficio di brokeraggio londinese precisando che la tendenza nel prossimo futuro è per un susseguirsi di alti e bassi, ma quello che probabilmente porterà ad un miglioramento sostenuto dei mercati il prossimo anno è una caduta della produzione interna di greggio in Nord America, Europa e Cina. Più precisamente, la produzione di Stati Uniti e Canada potrebbe scendere di circa 400.000 barili al giorno il prossimo anno mentre la Cina potrebbe vedere dimezzata la sua produzione, e anche quella del Mare del Nord è prevista in calo. Nel caso degli Stati Uniti, è poco probabile che il deficit sia compensato da carichi dal Messico e Venezuela e questo porterà ad un aumento della domanda tonnellate-miglia. Complessivamente, circa un milione di barili di greggio in più potrebbe essere richiesto il prossimo anno da questi importanti mercati. In aggiunta ad un mercato spot più fermo, è previsto il ritorno a noleggi a lungo termine, sino a cinque anni, a partire dall'inizio del 2011. Gli armatori sino ad ora non sono stati molto propensi ad impegnare le navi a lungo termine, ma nelle ultime settimane si sono visti noleggi per uno, due o anche tre anni. Alcuni armatori saranno costretti ad impegnarsi per periodi più lunghi per motivi finanziari e per far fronte ai loro orderbook in espansione.

L'espansione della flotta di petroliere per prodotti chimici minaccia di compromettere i miglioramenti registrati negli ultimi trimestri. La banca tedesca DVB, pur essendo più positiva nelle sue previsioni per questo settore, mette in guardia dall'eccesso di ottimismo dato che il settore non è completamente uscito dalla crisi a causa dell'incerta situazione globale macro-economica. Con la prevista espansione della flotta a 40,5 milioni dwt nel 2012, il tasso di utilizzazione potrebbe scendere marginalmente nel 2011 ad una media dell'86,8% prima di un possibile rimbalzo, purché venga mantenuto il livello delle demolizioni. Il mercato potrebbe toccare il fondo il prossimo anno ma la ripresa sarà lenta. In linea con il minore tasso di utilizzazione della flotta, i noli per un anno potrebbero scendere mediamente a 10.500 dollari al giorno, in confronto a 11.000 dollari nel 2010, per una nave di tipo IMO II/III da 17.000 dwt. Per le navi IMO-I da 37.000 dwt la media per un anno timecharter potrebbe scendere da 26.000 a 24.000 dollari al giorno. La performance potrebbe essere migliore per le navi con cisterne in acciaio inox i cui noli potrebbero ridursi da 16.000 a 15.000 dollari al giorno per le unità da 20.000 dwt. Dopo il 2011, i noli timecharter sono previsti in miglioramento sulla base della curva di domanda e offerta. Nell'ottobre scorso, l'orderbook di queste

petroliere contava 420 navi per circa 8,1 milioni dwt o il 22,3% della flotta complessiva. Le navi consegnate nel 2009 sono ammontate a 256 unità per 4,2 milioni dwt e altre 148 per 2,64 milioni dwt sono state consegnate sino ad ora nel corrente anno. Nello stesso periodo, 183 navi per 3,9 milioni dwt sono state demolite, tra cui 39 unità per un milione dwt impiegate prevalentemente nei trasporti di prodotti puliti.

Il Pakistan potrebbe superare nel corrente anno il Bangladesh nelle demolizioni navali. Sino ad ora dall'inizio dell'anno, i demolitori di Gadani hanno acquistato almeno 3,9 milioni dwt di navi da demolire, un quantitativo di poco inferiore ai 4,3 milioni dwt che i cantieri di Chittagong hanno smantellato e, se le incertezze continueranno in Bangladesh, la cifra potrebbe rimanere invariata sino a fine anno. In confronto, nel 2009 il Bangladesh demolì più navi di ogni altro Paese (10,1 milioni dwt), con l'India al secondo posto con 9 milioni dwt. Ma dall'inizio dell'anno, i cantieri di Alang hanno occupato il primo posto con 7,7 milioni dwt demoliti e, anche se alcuni cantieri del Bangladesh hanno avuto l'autorizzazione del governo a riaprire, i broker della demolizione non incoraggiano gli armatori delle vecchie navi a venderle agli operatori di Chittagong. Al contrario, spingono perché gli armatori demoliscano le navi in India, Cina e Pakistan, anche se questa non è la loro scelta preferita. I prezzi sono comunque tutti a buoni livelli, oltre i 400 dollari per tdl, per cui ha poca importanza a chi si vende.