



Genova, 14 Febbraio 2011

No. 1465

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 6 (7/11 Febbraio 2011)

CISTERNE

Il mercato delle **VLCC** (oltre 200.000 dwt) ha finalmente mostrato segnali di ripresa con il nolo equivalente timecharter sulla rotta di riferimento dal Medio Oriente all'Asia quadruplicato a 42.000 dollari al giorno o Ws 75 circa, da Ws 50 e 9.280 dollari al giorno della settimana precedente. Molti più carichi sono stati fissati per febbraio, assorbendo un numero significativo di navi. Le aspettative erano per un numero di carichi inferiore a 110, ma circa 115 fissati sono stati conclusi. Questo aumento sarebbe dovuto alla domanda della Cina, infatti circa 37 carichi sono stati fissati per questa destinazione, in confronto a 49 per il resto dell'Asia e 20 per destinazioni ad ovest di Suez. Il mercato è in tensione e la tendenza non dovrebbe modificarsi almeno fin tanto che i carichi di marzo non arriveranno in mercato. La grossa differenza è che tutti i relet di compagnie petrolifere sono usciti dal mercato e gli armatori indipendenti hanno potuto far salire i noli al livello desiderato. Noli in recupero anche in Atlantico per effetto di una position list ridotta e di un mercato delle Suezmax più sostenuto. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) hanno avuto una settimana altalenante in West Africa ma è probabile che la mancanza di VLCC in Atlantico darà a queste navi la possibilità di far salire il mercato. La settimana è iniziata con noli intorno a Ws 70 equivalenti a 13.000 dollari al giorno per un viaggio dal West Africa al Golfo americano, ma successivamente la Petrobras ha fissato una VLCC della Euronav a Ws 75 per destinazione Golfo americano. Sono seguiti altri fissati a noli sino a Ws 82,5 ma poco dopo un armatore ha accettato un nolo di Ws 65 per un viaggio per il Mediterraneo. L'assenza di VLCC fa ritenere che i noli si attesteranno nei prossimi giorni intorno a Ws 75. In Mediterraneo e Mar Nero gli stem di fine febbraio sono stati in gran parte coperti e si attende l'arrivo di quelli per marzo. Mercato rallentato per le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) che in Mediterraneo e Mar Nero hanno ottenuto noli intorno a Ws 85-90. In Mare del Nord e nel Baltico il mercato è rimasto statico ma le navi con classe ghiacci sono riuscite ad ottenere una compensazione per il costo del bunker più alto. Il mercato dei Caraibi è oberato da un pesante surplus di navi a fronte di una domanda ridotta. Viaggi verso la costa atlantica americana sono stati coperti a Ws 80. Le **Product Tanker pulite** di taglia Medium Range (25.000-50.000 dwt) sono state penalizzate, oltre che dal costo crescente del bunker e dal collasso del mercato dei Caraibi, anche dalla mancanza di carichi attraverso l'Atlantico che hanno fatto scendere i noli a Ws 140 per 37.000 tonnellate di carico. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) hanno ottenuto per i viaggi dal Baltico alla costa atlantica americana noli di Ws 130 per 60.000 tonnellate. I noli per i viaggi dai Caraibi alla costa atlantica americana sono crollati a Ws 115 per 38.000 tonnellate, mentre i carichi di ritorno dal Golfo americano a UK Cont. Med sono scesi al di sotto di Ws 85. Gli armatori potrebbero decidere di zavorrare sino al Nord Europa e i noli dovrebbero rimanere deboli anche nei prossimi giorni. Ad est di Suez, anche dopo la conclusione delle festività cinesi, il mercato continua a registrare scarsa attività, i noli dovrebbero aver toccato il fondo ma restano bassi. Le Large Range 1 sono state fissate a Ws 110 dal Medio Oriente al Giappone per 55.000 tonnellate e le LR2 (80.000-120.000 dwt) hanno ottenuto Ws 98 per gli stessi viaggi con 75.000 tonnellate. Carichi di jet-fuel dal Medio Oriente per UK Cont. sono stati coperti a 1,7 milioni di dollari lumpsum. Le Medium Range fissate da Singapore al Giappone hanno ottenuto noli intorno a Ws 135 per 30.000 tonnellate, mentre dal Medio Oriente al Giappone le stesse navi sono state fissate a Ws 130 con 35.000 tonnellate di carico.

CARICO SECCO

Per il mercato delle **Capsize** la settimana porta un sospiro di sollievo tra gli armatori che hanno visto un influsso di più carichi, vuoi portato dalla fine delle festività cinesi, vuoi da un inizio di ripresa ma che comunque frena almeno in parte la preoccupazione generale ormai creatasi. Si prevede un ottimismo anche per la settimana entrante sperando di avere una rata media TC sui 10000 usd alla fine della stessa. Per le **Panamax** si ha anche una discreta attività sia per il Transatlantic (che prende 2000 usd ed è ora sui 10000 usd/giorno) che per il fronthaul (che riporta 1000 usd circa in più e vede ora più di 20000 dollari) in particolare con stem per date di seconda metà febbraio. Torna anche l'interesse per il periodo con grande aspettative degli FFA per il secondo trimestre dell'anno. In Pacifico i noli vedono una leggera ripresa ed alcuni fissati riportano un sentimento positivo rispetto ai giorni precedenti grazie anche all'aumento di carichi dall'India. Per le **Handy/Supramax** la settimana è abbastanza tranquilla, in Atlantico sono ancora pochi gli stem in particolare per le Supramax ma si vede comunque un leggero aumento di richieste tonnellaggio da East Coast South America anche se in generale non si evidenzia una grande differenza rispetto alle settimane passate in termini di volumi. Per le Supramax il Usg Med è sui 22000 usd mentre il Med Usg riporta 5/6000 usd. Dal Continente si ha una discreta attività inclusi carichi di scrap. In Pacifico, dopo qualche fissato di mercoledì/giovedì il mercato torna abbastanza calmo con il trip da West Coast India pagato sempre meglio del NOPAC. La Corte suprema in India ha consentito l'imbarco del minerale accumulato nei porti di Karnataka, iniziando già tra una settimana le prime caricazioni.

COMPRAVENDITA

La fine delle festività cinesi ha riportato la crescita degli indici del Dry in senso positivo interrompendo la discesa che perdurava da inizio Dicembre 2010. Ancora ridotte e poco significative le vendite da riportare con i prezzi per le navi da carico secco in leggera tendenza alla diminuzione; i compratori al momento sono in attesa di capire quale sarà la direzione che prenderà il mercato per poter sviluppare la strategia di conseguenza. Tranne che per la vendita della MV "LAVADARA" (69.091 Dwt - Costr. 1996 Imabari) da parte della KLC, facente parte del piano di ristrutturazione intrapreso per riportare il gruppo ad una condizione di operatività economica, ceduta a compratori del Far East per circa 22,5 Mil. di USD, le altre cessioni riguardano unità alquanto datate e acquisite da interessi cinesi. Tra le tanker, si sono potute registrare maggiori movimentazioni; da evidenziare che un gruppo americano ha rilevato 3 Suezmax da 158.000 DWT di portata, attualmente in costruzione presso la Samsung, con consegna 2011 e 2012 per circa 67,5 Mil. di USD l'una; inoltre l'armatore italiano Pietro Barbaro pare abbia ceduto ad un compratore greco le due gemelle MT "EAST POINT" e MT "NORTH POINT" (50.930 Dwt - Costr. rispettivamente 2006 e 2005 STX) per circa 29 Mil. di USD l'una. Il mercato della demolizione è risultato in leggera flessione di qualche punto percentuale assestandosi sugli "alti" 400 USD per LDT di media.

ALTRE NOTIZIE

I pirati somali stanno deliberatamente prendendo di mira le grandi petroliere all'uscita dallo Stretto di Hormuz, un'area limitata, con otto attacchi messi a segno nelle ultime quattro settimane. Le petroliere cariche di greggio sono estremamente facili da abbordare e l'alto valore del carico è una attrattiva in più. L'uso di una

ventina di navi appoggio, oltre all'intelligence e alla preparazione accurata, permette ai pirati di operare su un raggio maggiore e in condizioni meteo avverse. A meno che la situazione non venga risolta rapidamente, potrebbe non esservi altra scelta che evitare la regione prolungando di 12 giorni il viaggio dall'Arabia Saudita agli Stati Uniti. Un riscatto record è in prospettiva per la *Irene SL* dell'armatore greco Lemos sequestrata il 9 febbraio mentre era in viaggio da Mina al Ahmadi in Kuwait per il Golfo del Messico con a bordo 270.266 tonnellate di greggio. Il carico da solo ha un valore stimato in 168 milioni di dollari. Un'altra VLCC, la *Samho Dream*, ha stabilito nel novembre 2010 il valore di riferimento del riscatto quando i suoi armatori hanno pagato 9,5 milioni di dollari per ottenerne il rilascio. Altre VLCC sono cadute preda dei pirati, come la *Sirius Star* del 2008 di 318.000 dwt, gestita dalla compagnia saudita Vela, sequestrata al largo del Kenya nel novembre 2008 e rilasciata nel gennaio 2009 contro il pagamento di 3 milioni di dollari. La *Maran Centaurus* di John Angelicoussis è stata liberata nel gennaio 2010 contro un riscatto di oltre 5,5 milioni di dollari. Le tattiche dei pirati stanno diventando sempre più aggressive e comprendono l'impiego della tortura e persino l'esecuzione deliberata di membri di equipaggio. Alcuni ritengono che l'uso delle navi appoggio permetterà presto ai pirati di operare anche ad est dello Sri Lanka. I governi e le forze armate devono decidere cosa fare per affrontare il problema, mentre gli armatori potrebbero non avere altra scelta che boicottare totalmente l'area. La Shell auspica che i governi autorizzino le forze navali ad attaccare le navi appoggio, dopo la recrudescenza del fenomeno nelle ultime settimane. Tra le navi che compiono 25.000 transiti l'anno nel Golfo di Aden, solo il 20% circa impiega guardie armate che rappresentano una misura efficace e un valido deterrente.

Volumi record di greggio del West Africa sono stati esportati su petroliere Suezmax nel 2010 e quantitativi importanti sono stati consegnati a destinazioni più lontane rispetto agli anni precedenti. Mentre le esportazioni dal West Africa sono diminuite di 800.000 tonnellate lo scorso anno, le Suezmax hanno in effetti aumentato i loro volumi di 13,5 milioni di tonnellate rispetto ai livelli del 2009 sottraendo quota di mercato alle VLCC e aumentando le tonnellate-miglia. Le importazioni americane di greggio dall'Africa occidentale trasportate da Suezmax sono aumentate lo scorso anno a circa 47 milioni di tonnellate, 8 milioni di tonnellate in più che nel 2006. Anche il Canada ha quadruplicato dal 2006 le sue importazioni dalla stessa area su petroliere Suezmax con 8,8 milioni di tonnellate importati lo scorso anno, ma forse il cambiamento più significativo, almeno in termini di tonnellate-miglia, ha avuto come destinazione l'Asia. L'aumento della capacità di raffinazione in Asia e la costituzione della riserva strategica di greggio da parte della Cina ha determinato una crescita della domanda di Suezmax per viaggi dal West Africa all'Asia. Questo ha fatto aumentare i carichi di Suezmax diretti nell'Asia sud-orientale dal 2009 al 2010 a 3,6 milioni di tonnellate. Il forte aumento del rapporto tonnellate-miglia è una buona notizia in un settore che lotta per assorbire tonnellaggio. La domanda di Suezmax base tonnellate-miglia è aumentata del 12% o 69 miliardi di tonnellate-miglia nel 2010 rispetto al 2009, e del 27% o 137 miliardi di tonnellate-miglia dal

2006. Nonostante la tendenza positiva, la domanda di Suezmax da parte del Far East rimane inferiore alle tradizionali destinazioni del Golfo americano, costa atlantica americana ed Europa.

La International Energy Agency ha aumentato per la seconda volta dall'inizio dell'anno le sue previsioni della domanda di greggio per il 2011, che ora è prevista in aumento di 140.000 barili al giorno, per effetto dei consumi in crescita in Asia e dei segnali di ripresa economica in Nord America. I consumi globali di greggio sono previsti salire di 1,5 milioni di barili al giorno, o l'1,7%, a 89,3 milioni di b/g. Le previsioni della IEA sono state influenzate da una domanda superiore all'offerta globale alla fine del 2010. L'Opec, che rappresenta il 40% circa dell'offerta globale di greggio, dovrà fornire nel corrente anno 29,9 milioni di barili al giorno per soddisfare la domanda mondiale, 100.000 b/g in più di quanto previsto in gennaio. I 12 membri dell'Opec hanno prodotto 29,85 milioni b/g in gennaio, secondo la IEA. Considerando il mercato dei noli, la IEA prevede che le flotte di petroliere da greggio e prodotti puliti aumenteranno rispettivamente di 64 e 42 navi entro la fine dell'anno e le nuove costruzioni che entreranno in mercato si aggiungeranno ad una flotta già in eccedenza, in particolare poiché lo stoccaggio galleggiante di greggio è meno attuabile economicamente nel mercato corrente. Tensioni localizzate di breve durata nei fondamentali e prezzi elevati del bunker appaiono come l'unico sostegno per le rate di nolo nei mesi a venire.

Nel gennaio scorso si è avuto un arrivo eccezionale in mercato di Capesize (superiori a 80.000 dwt) di nuova costruzione che è ritenuto responsabile dello stato depresso del mercato. In gennaio, ben 42 Capesize per un totale di 7,5 milioni dwt, sono state consegnate in un mercato già eccessivamente affollato, dove i noli spot sono stati di poco superiori ai costi operativi. Secondo stime affidabili, il mese di gennaio è stato in assoluto quello in cui si sono avute le maggiori consegne di nuove unità. Gli armatori che hanno ricevuto navi sono principalmente giapponesi, cinesi, americani ed europei. Un certo numero di queste navi ha contratti di noleggio in essere con operatori tra cui NYK, EDF, Hanjin Shipping, Wuhan Iron & Steel, Glory Wealth, Swiss Marine, China Shipping, Corus, Libra, Cetrappa, Norden, Oldendorff e Cargill. I noli medi delle Capesize sono scesi da 17.000 dollari al giorno a inizio gennaio, a 7.000 dollari al giorno alla fine dello stesso mese. In altri settori, sono state consegnate in gennaio 15 Panamax per 1,3 milioni dwt, 46 Supramax per 2,6 milioni dwt e 38 Handysize per un totale di 1,2 milioni dwt. I noli spot delle bulkcarrier hanno dato qualche segnale di recupero questa settimana, con i livelli medi per tutte le classi in risalita. Le Capesize sono state le più colpite e i noli sono solo di poco superiori ai costi operativi.

Le compagnie armatoriali di navi da carico secco quotate in borsa rischiano bancarotte molto peggiori di quelle registrate nel picco della crisi nel 2008. La banca di investimento Dahlman Rose non prevede un miglioramento sostenibile del settore del carico secco prima del 2014-2015 e i valori delle navi potrebbero ancora

registrare i minimi di due anni fa. I bilanci delle compagnie armatoriali di bulkcarrier stanno nuovamente diventando un problema preoccupante e sono state riviste al ribasso le valutazioni di sei compagnie da carico secco, FreeSeas, Genco Shipping & Trading, Eagle Bulk Shipping, Navios Maritime Holdings e Paragon Shipping. Le pressioni sui bilanci sono ora più severe e potenzialmente più catastrofiche perché in molti casi le compagnie non dispongono delle coperture a timecharter che le hanno tenute al riparo nei momenti difficili di fine 2008. Con molti dei contratti di noleggio superiori al mercato che stanno per scadere, questi rapporti sono causa di preoccupazione. Il fatto che i valori delle navi potrebbero scendere ancora, aggiunge tensione. Negli ultimi tempi, molti finanziatori hanno alzato il rapporto prestito-valore al 100% o anche di più. Questo significa che il valore del prestito residuo potrebbe superare il valore teorico di mercato delle navi.

Il settore delle portacontainer dovrà confrontarsi con un delicato compromesso nei prossimi mesi e la costruzione navale deciderà il futuro del settore. Lo slittamento delle consegne avrà un ruolo cruciale nel 2011, mentre il settore continua a riprendersi dopo il collasso di due anni fa che fece scendere i volumi di traffico ben al di sotto della capacità delle navi. Questo vortice è praticamente scomparso e l'indice di offerta e domanda è aumentato a 93,9 punti alla fine del 2010 da 90,3 di un anno prima quando il settore era penalizzato da un eccesso di naviglio. Per contro, nel 2006 l'indice era salito a poco più di 111. Con la tendenza corrente, l'indice potrebbe aumentare ancora a 96,6 alla fine del corrente anno e a 98,1 nel 2012. Questo è dovuto ad una crescita dei traffici stimata nel 12,3 lo scorso anno a 140 milioni di teu dopo una contrazione dell'8,9% nel 2009 con una previsione di aumento del 9,7% o 153 milioni di teu nel corrente anno. Sul fronte dell'offerta, la flotta delle portacontainer è aumentata del 9,3% nel 2010 a 4.968 unità per 14,1 milioni di teu a inizio anno. All'inizio della recessione, la crescita della capacità era prevista per il 2010 nel 13,5% circa o notevolmente di più di 2 milioni di teu, prima che gli armatori riuscissero a negoziare posticipi di consegna e qualche cancellazione. Un aumento della capacità del 6,8% è previsto nel 2011, seguito dal 7,7% nel 2012 a 16,2 milioni di teu. Le consegne effettive dello scorso anno sono state molto inferiori a quanto in origine previsto, il 40% circa delle consegne previste per il 2010 non risultava essere avvenuto a inizio 2011. Una piccola percentuale è dovuta a cancellazioni, ma per la maggior parte queste navi sono ancora nei carnet di ordini, ma con date di consegna posticipate. Le consegne in programma per il 2011 sono previste in 1,7 milioni di teu, il 20% circa in meno della capacità in consegna nel 2010. Questa tendenza continuerà ad avere un ruolo importante nel limitare la crescita dell'offerta nel 2011. Tuttavia, un certo numero di fattori potrebbe modificare la tendenza, primo tra tutti un rallentamento del tasso di slittamento. Il divario tra offerta e domanda non è molto grande, per cui se i cantieri iniziassero ad accelerare la produzione, la capacità potrebbe superare la domanda con conseguenze negative per armatori ed operatori di portacontainer.

Dopo un inizio d'anno deludente con rate di nolo e valori dell'usato in caduta, molti si chiedono se i prezzi delle nuove costruzioni saranno i prossimi a subire pressioni al ribasso. Forze normali di mercato fanno ritenere che i prezzi delle nuove costruzioni siano già sotto pressione, diversamente da quanto potrebbe apparire. I noli sia di carico secco che di greggio, che normalmente sostengono i prezzi delle nuove costruzioni, hanno già ricevuto un duro colpo nelle ultime sei settimane scendendo a livelli che non si vedevano dalla fine del 2008. Negli ultimi giorni, si sono evidenziati i primi timidi segnali di una ripresa dopo la conclusione dei festeggiamenti per il Capodanno cinese, ma nessuno si sente di prevedere che le rate di nolo nei principali settori di mercato siano in procinto di ritornare a livelli sostenibili. La debolezza dei noli ha già colpito i valori dell'usato e gli analisti prevedono uno slittamento del 10% dei valori delle petroliere nel 2011 sulla base dei bassi profitti. Questo porterebbe il valore di una VLCC di cinque anni a 75-76 milioni di dollari dagli attuali 85 milioni di dollari. Le portarinfuse secche rischiano una perdita di valore anche maggiore, mediamente del 15%, con le Capesize in perdita del 10% e le Panamax del 20%. Da notare che sino ad ora i prezzi delle nuove costruzioni sono rimasti sostanzialmente stabili e il newbuilding index di un noto gruppo di analisti londinesi è fermo a 142 punti, un valore tuttavia inferiore del 25% ai massimi di metà 2008. I cantieri navali delle tre principali nazioni asiatiche costruttrici resistono per ora alle pressioni a causa della debolezza del dollaro nei confronti delle valute locali, aumenti della lamiera d'acciaio e costi della manodopera in crescita. E naturalmente sino ad ora i loro carnet di ordini sono rimasti pieni, ma nel prossimo anno i dirigenti dei cantieri dovranno affrontare difficoltà a riempire gli spazi, mentre gli armatori saranno poco propensi ad impegnarsi se i mercati rimarranno deboli. Ma prezzi più bassi potrebbero offrire nuove opportunità agli armatori.

Sta aumentando l'interesse ad inviare navi mercantili dal Mar di Barents allo Stretto di Bering, in seguito ai timori di una possibile chiusura del Canale di Suez e del crescente problema della pirateria nel Golfo di Aden. Una quindicina di navi sono già transitate sulla rotta a nord dall'inizio dell'anno, dopo che un certo numero di viaggi lo scorso anno ha illustrato il potenziale di questi viaggi. La scorsa estate, alcuni armatori hanno fatto navigare le loro navi nei remoti mari a nord della Russia. La Sovcomflot ha inviato una petroliera Aframax da 117.000 dwt con carico parziale su questa rotta e un consorzio di interessi armatoriali guidato dal norvegese Felix Tschudi ha inviato una nave non di bandiera russa con un carico di greggio di altra provenienza. Il gruppo industriale russo Norilsk Nickel ha fatto viaggiare una delle sue navi con classe polare sulla rotta settentrionale, ben dopo la fine della stagione estiva, così come l'armatore svedese di rompighiaccio Transatlantic che ha fatto navigare la *Tor Viking II* da Sakhalin al Mar Baltico attraverso la rotta settentrionale nel gennaio di quest'anno. La Rosatomflot, operatore dei rompighiaccio a propulsione nucleare che scortano le navi nelle acque del paese, sta attivamente promuovendo la rotta a nord come alternativa commerciale al Canale di Suez, in particolare durante i mesi estivi. Vi sarebbe

interesse ad inviare quattro o cinque carichi da Kirkenes alla Cina ma la decisione dipenderà da un certo numero di condizioni commerciali, ambientali e politiche. La Sovcomflot intenderebbe inviare una nave più grande, forse una Suezmax a pieno carico sulla rotta che porterebbe la nave a nord dell'arcipelago Novosibirsky, un gruppo di isole a metà del passaggio dove l'acqua è molto più profonda, purché il ghiaccio si sia ritirato a sufficienza. Tuttavia la rotta necessita ancora di essere sviluppata, non solo in termini di infrastrutture per la sicurezza e strumenti di navigazione appropriati, ma anche per quanto riguarda la gestione degli eventuali versamenti di greggio.

Gli armatori di petroliere guardano con interesse alla possibilità che un prezzo di riferimento venga stabilito per le moderne VLCC. Tutti gli occhi sono puntati sull'armamento di Taiwan Formosa Plastics Marine Corp. che sta cercando di vendere la sua VLCC *Formosapetro Empire* del 2004 di 300.000 dwt. Le vendite di VLCC moderne sono state molto scarse negli ultimi mesi e questo rende difficile stabilire il valore di mercato di tali navi. La Formosa Plastics ha richiesto 85 milioni di dollari ma l'offerta più alta che è riuscita ad ottenere è stata quella della compagnia cinese Sinochem di 78 milioni di dollari. Di conseguenza, la nave rimane invenduta. Tuttavia, alcuni dubitano che la compagnia armatrice abbia ricevuto un'offerta a 78 dollari. Non vi sono state vere e proprie vendite di VLCC dopo quella della Metrostar di cinque VLCC e due Suezmax alla General Maritime nel maggio scorso. La scorsa settimana, broker di Oslo hanno dichiarato che i valori delle moderne VLCC potrebbero perdere il 10% nel corrente anno in risposta alla caduta delle rate di nolo e l'arrivo in mercato di nuove costruzioni. I broker attivi nel mercato della compravendita di VLCC ritengono che si sia sviluppato un clima di attesa con i venditori intenzionati ad ottenere prezzi elevati e i compratori, che prevedono un futuro depresso, che non sono intenzionati ad abboccare.