



Genova, 11 Aprile 2011

No. 1473

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 14 (4 /8 Aprile 2011)

CISTERNE

Una presenza di **VLCC** in Atlantico più che doppia rispetto ai mesi precedenti, ha fatto diminuire i noli dal West Africa al Golfo americano a Ws 62, equivalente a circa 22.500 dollari al giorno, da Ws 69 e 31.000 dollari della settimana precedente. I noli dal Medio Oriente all'Asia sono scesi a meno di 3.000 dollari al giorno, dai 15.000 dollari precedenti, ben al di sotto dei costi operativi di circa 10.000 dollari. A peggiorare la situazione è il continuo rincaro del bunker che ha raggiunto 674 dollari per tonnellata a Fujairah, il livello più alto in due anni e mezzo. Proprio questo rincaro provoca una maggiore resistenza da parte degli armatori ad accettare noli più bassi o a ripetere l'ultimo fatto. Tuttavia, a portare un certo ottimismo, sono gli FFA per maggio che sono stati trattati a 22.000 dollari al giorno, inoltre le navi presenti in Medio Oriente si stanno lentamente riducendo e il prossimo arrivo dei carichi di maggio potrebbe migliorare la situazione. L'aumentata presenza di VLCC nell'area dell'Atlantico ha fatto diminuire di due terzi in quindici giorni i noli delle **Suezmax**, dai precedenti 30.500 dollari a circa 10.000 dollari. E questo, in aggiunta al prezzo alle stelle del bunker, ha fatto decidere ad alcuni armatori di rallentare la velocità delle navi in zavorra a otto nodi soltanto. L'unica ragione per cui i noli Worldscale dal West Africa alla costa atlantica americana non sono scesi al di sotto di Ws 77 circa, è il costo del bunker che erode i profitti degli armatori. Inoltre, le major petrolifere che hanno relet sul mercato spot, preferiscono per ovvi motivi non scendere oltre questo livello. L'unica certezza è che molte VLCC sono state fissate per carichi di inizio maggio per le destinazioni asiatiche, per cui non saranno disponibili per i carichi di fine aprile. Un ulteriore motivo di speranza sono i contratti di aprile sul mercato cartaceo, trattati a Ws 83 per aprile e Ws 86,5 per maggio. Il mercato più interessante per le **Aframax** è stato quello ad est di Suez dove queste navi hanno ottenuto miglioramenti per la quarta settimana consecutiva, in contrasto con una performance poco brillante altrove. Anche se il mercato non sembra destinato a progredire ulteriormente, è anche da escludere una caduta repentina. I noli sono saliti da Ws 110 circa a Ws 130, o da poco meno di 4.000 dollari a 11.700 dollari al giorno base timecharter. In Mediterraneo e Mar Nero i noli sono scesi ai bassi Ws 100 pari a 7.000-8.000 dollari al giorno, in confronto a Ws 149 e 37.000 dollari al giorno di solo quattro settimane fa. Il mercato appare rallentato e la numerosa presenza di navi non consente di essere ottimisti sul breve termine. Le tensioni politiche in Medio Oriente continuano a deprimere il mercato e il greggio è sempre più reperito da altre aree come il West Africa e normalmente finisce per essere trasportato dalle Suezmax. Nella regione del Baltico, gli armatori di navi con classe ghiacci possono sperare di ottenere un premio sino al 15 aprile e di sfruttare ancora quello che resta dell'inverno in rapida ritirata. Una nave è stata fissata da Tallinn a Ws 135 che corrisponde a circa 35.000 dollari al giorno. In Mare del Nord le Aframax sono state fissate a Ws 107,5 pari a circa 7.500 dollari al giorno. Nei Caraibi i noli sono rimasti invariati a Ws 110, come nelle ultime settimane, pari a circa 5.000 dollari al giorno. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, le Medium Range potrebbero vedere ridursi del 40% i noli per i viaggi attraverso l'Atlantico, da 20.000 dollari al giorno della settimana precedente a 12.000 dollari nei prossimi giorni. Il declino fa seguito alla chiusura della opportunità di *arbitrage* che si era aperta per i trasporti di benzina dall'Europa agli Stati Uniti. In chiusura di settimana i noli su questa rotta erano di Ws 207 o 15.924 dollari al giorno. Anche dai Caraibi per la costa atlantica americana i noli seguono quelli dei traffici transatlantici, attestandosi a Ws 195 o 16.715 dollari al giorno. Le Large Range 2 dal Medio Oriente al Giappone con 75.000 tonn. di nafta sono state fissate a noli in leggero aumento di Ws 113 o 6.000 dollari al giorno,

mentre le Large Range 1 sulla stessa rotta con 55.000 tonn. hanno visto noli in leggera flessione a Ws 130 o 3.590 dollari al giorno.

CARICO SECCO

La settimana per le **Capesize** è stata abbastanza tranquilla per le festività in India ed in Cina ma gli indici non si sono comunque fermati nella continua discesa riportando venerdì una rata media TC di 7.920 dollari. Il transatlantic round voyage arriva a 7.991 usd (anche se una 180.000dwt moderna ottiene \$9.750/day) mentre il fronthaul è sui 21.164 usd. In Pacifico si vedono 6.436 dollari mentre il backhaul è sempre in negativo intorno a -3.913 usd, l'esportazione di carbone dall'Australia è ancora bassa rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente ed il prezzo dello stesso vede un aumento che blocca in parte l'acquisto della Cina. Essendo la congestione a Tubarao molto alta per via delle condizioni meteorologiche, le navi che zavorrano dal Far East si accaparrano i carichi dal Sud America mentre le navi aperte in NC South America devono orientarsi per carichi nel range e per Continente anche se in numero limitato. Per un anno di periodo i livelli sono intorno ai 16.000 dollari circa. Il mercato delle **Panamax** in Atlantico vede un calo del BPI di 50 punti ed il transatlantic round voyage perde fino a 6.500 circa mentre il fronthaul passa da 25.000 usd a 22.000 usd in una settimana e non si riesce ad intravedere una ripresa nel prossimo futuro da poter essere ottimisti. Anche in Pacifico il mercato parte un po' a rilento e gli stem sono meno rispetto alla domanda portando livelli meno attraenti. Le navi che devono trovare impiego, e sono in numero elevato, attendono l'uscita dei carichi di grano da EC South America anche se la competizione rimarrà comunque alta . Il fronthaul riporta al momento 26.000 dollari con eventuale ballast bonus di 500.000 usd circa da Fareast mentre il NOPAC è sui 5.500. Il periodo è poco attivo ma si evidenzia la nave ' *Brave Heart*' che GMI ottiene a 14.500 usd / giorno. Per le **Supramax** le rate da EC S America non si sono modificate molto rispetto alla settimana precedente mentre il Usg-Med perde circa 1.000 ed è ora sui 24/24.300 usd ed il Med-Usg è sui 5.500 usd. In Pacifico l'eccesso di stiva preoccupa alcuni armatori e molti zavorrano verso carichi da Indonesia e da Australia. Con il ritiro del divieto di esportazione di minerale dall'India si prevede un aumento degli stem dall'area nei prossimi giorni. Lo short period riporta 15/16.000 usd per navi aperte anche in US Gulf redely Us Gulf.

COMPRAVENDITA

In generale il mercato del trasporto risulta ancora piuttosto depresso ed anche la compravendita, da un punto di vista dei livelli, riflette il sentimento negativo, anche se si intravedono diversi segnali positivi che fanno ben sperare in una ripresa più consistente nel medio termine. I compratori sul mercato del carico secco sono sempre piuttosto attivi e pronti ad investire su tutti i fronti sia per naviglio moderno che meno; sul fronte delle tankers le cessioni sono meno interessanti e per la maggior parte riguardano unità non più tanto moderne. Tra le navi da carico secco, le transazioni, istituzionalmente più numerose riguardano un ventaglio più ampio di unità, evidenziamo la Kamsarmax "*ERICA*" (83.000 DWT - Costr. 2009 Sanoyas) ceduta ad un compratore del Far East per 40 Mil. di USD, mentre i compratori Norvegesi SPAR hanno acquisito due Supramax gemelle la "*BULK NAVIGATOR*" e la "*BULK VOYAGER*" (53.565 DWT - Costr. 2006 e 2005 Chengxi) rispettivamente per 23 e 22 Mil. di USD. Il mercato della demolizione è sempre sugli scudi con Alang, come usuale, miglior acquirente sulla piazza con medie di ben oltre i 500 USD per LDT.

ALTRE NOTIZIE

I prezzi del bunker hanno raggiunto il livello più alto da due anni e mezzo a questa parte per effetto del rincaro del greggio Brent che nei mercati dei futures è stato scambiato a 120 dollari a barile per consegna maggio. Nel centro di bunkeraggio di Fujairah in Medio Oriente, il fuel 380 cst è arrivato a 674 dollari per tonnellata. Il conflitto in Libia e le continue incertezze per il greggio di produzione mediorientale, unitamente ad un calo del 9% della disoccupazione negli Stati Uniti con la previsione di un aumento dei consumi, incoraggiano i trader a spingere i prezzi al rialzo. I prezzi del greggio non hanno ancora raggiunto il record massimo del luglio 2008 quando il Brent era scambiato a oltre 145 dollari a barile e l'effetto di rimbalzo fece raggiungere ai prezzi del bunker a Fujairah i 746 dollari a barile e a Rotterdam 728 dollari. Tuttavia, dopo il collasso della Lehman Brothers nel settembre 2008 e il successivo crollo finanziario, il Brent scese per due mesi a 32 dollari a barile e il costo del bunker a 210 dollari a Fujairah e 166 dollari a Rotterdam. Se il prezzo del bunker salirà ancora, potrebbero esservi effetti negativi sull'economia americana, nonostante il miglioramento della disoccupazione. Poiché l'80% del prezzo della benzina al dettaglio negli Stati Uniti è direttamente legato alla volatilità dei prezzi del greggio, in confronto al 35% nel Regno Unito, oltre ad un elevato consumo e dipendenza dalle importazioni, l'economia americana è ostaggio degli shock dei prezzi petroliferi.

La Libia sta aprendo nuovamente ai traffici internazionali con la prima petroliera in 18 giorni che dovrebbe caricare greggio al terminale di Marsa el-Hariga nella parte orientale della Libia. La nave in questione è la *Equator* di 149.997 dwt costruita nel 2006 e di proprietà della Dynacom Tankers, noleggiata dai trader petroliferi Vitol per caricare il 6 aprile. Sembra tuttavia che la nave dovrà attendere sino al 21 aprile prima di poter caricare. La vendita è stata conclusa dalla Arabian Gulf Oil Co. (Agoco) legata alla compagnia petrolifera nazionale di proprietà del governo libico, che si è divisa dalla compagnia madre all'inizio del conflitto ed è ora allineata con il Transitional National Council con sede a Benghazi. La vendita e il trasporto di circa 130.000 tonnellate di greggio tramite la *Equator* sono esenti dalle sanzioni dell'Unione Europea poiché sorpassano la famiglia di Muammar Gheddafi e compagnie collegate e aprono la strada ad altre vendite di greggio dalla Libia. Agoco rimane nella lista delle sanzioni americane, mentre l'Unione europea, che aveva inserito la Libyan National Oil Co. nella sua lista delle sanzioni, alla fine della scorsa settimana ha dichiarato di aver sollevato le limitazioni al trading con Agoco. Il nolo ottenuto dalla petroliera della Dynacom non è noto, ma un premio significativo rischio guerra sino allo 0,5% del valore nave è normalmente applicato dagli assicuratori marittimi per tali viaggi. L'ultima petroliera che ha fatto scalo in Libia è stata la *Aframax Hellas Warrior* il 18 marzo scorso e che ha scaricato a Genova il 20 marzo. Agoco ha cercato da metà marzo di vendere direttamente il greggio ai suoi clienti stranieri, dopo essersi separata dalla sua compagnia madre con base a Tripoli qualche giorno dopo l'inizio della rivoluzione a fine febbraio, sostenendo di appoggiare i rivoluzionari. Circa 2,2 milioni di tonnellate dei 44

milioni di tonnellate di greggio esportati dalla Libia nel 2010 sono partiti dal terminale di Tobruk, pari a poco meno del 3,4% della produzione del paese di 1,3 milioni di barili al giorno, e corrispondente a circa 800 viaggi di petroliere nel 2010. Circa 631 di tutti i viaggi del 2010 sono stati compiuti da Aframax, il 75% destinato a porti dell'Europa meridionale. La Libia orientale, dove sono situate la maggior parte delle riserve di greggio del paese, è sotto il controllo dei ribelli e i territori tra il confine orientale con l'Egitto e l'area ad est della città petrolifera di Brega sono reclamati dall'opposizione rappresentata dal Transitional National Council.

Le principali compagnie petrolifere sono sempre più riluttanti a noleggiare le petroliere di età superiore a 15 anni e la validità economica di queste navi sarà sempre più sotto pressione per effetto delle ispezioni da parte delle major petrolifere. Questo potrebbe alleviare il problema dell'eccesso di capacità nel settore delle petroliere più grandi. L'unica possibilità per le petroliere più vecchie di essere accettate sarebbe la mancanza di alternativa. La francese Total ha addirittura abbassato a 10 anni il limite di età delle navi che può accettare. Le petroliere superiori a 15 anni sono sempre più inutilizzate, in particolare nella situazione corrente di debolezza del mercato. Il mercato avrebbe in tal modo la possibilità di stabilizzarsi, abbassando la vita attiva delle petroliere da greggio con effetti sui prezzi delle navi di seconda mano e la propensione delle banche a finanziarle. Sono sempre meno le petroliere a scafo singolo ancora in attività e alcune unità più vecchie a doppio scafo sono già state vendute per demolizione. Alcune VLCC giapponesi a doppio scafo e specifiche elevate costruite negli anni 1993-94 sono state vendute per demolizione per l'impossibilità di trovare compratori disposti ad accollarsi l'alto costo della manutenzione. Altre vecchie navi sono usate per lo stoccaggio o sono state poste in disarmo a lungo termine. Solo le navi completamente pagate potrebbero sopportare periodi più lunghi senza impiego. Questa tendenza potrebbe portare ad una riduzione a 19 anni della vita attiva delle grandi petroliere. Dopo i 15 anni, le opportunità di impiego sono più difficili e gli armatori non sarebbero disposti a sopportare il costo della visita di classe dei 20 anni.

I profitti medi di circa 21.400 dollari al giorno che le Suezmax hanno realizzato nel primo trimestre del 2011, difficilmente potranno essere mantenuti nel corso dell'anno poiché un numero record di nuove costruzioni si aggiungerà ad un settore già oberato da un eccesso di capacità, con 45-50 Suezmax previste entrare in servizio nel corrente anno equivalenti al 10-12% della flotta. E non saranno sufficienti a compensare la crescita della flotta le crescenti esportazioni di greggio del Brasile, i nuovi terminali di esportazione in West Africa o un aumento dei viaggi a lunga percorrenza. I timori sono quindi che gli armatori di Suezmax dovranno affrontare nel 2011 la crisi che hanno evitato nel 2010. Il mercato delle Suezmax non è l'unico a presentare problemi poiché gli armatori dell'intero settore delle petroliere da greggio dovranno far fronte ad una situazione di scarsi profitti senza perdere l'approvazione dei noleggiatori in un mercato difficile. Inoltre, i

noleggiatori potrebbero iniziare a considerare anche la situazione finanziaria degli armatori nel loro processo di selezione delle navi. La prosperità delle Suezmax è direttamente influenzata da quella delle VLCC, anch'esse alle prese con un pesante surplus di navi. Profitti ridotti a circa 10.000 dollari al giorno, che a malapena coprono i costi operativi, hanno già indotto molti armatori a far zavorrare le loro VLCC in Atlantico per trasportare greggio dal West Africa e dai Caraibi verso l'Asia. Sono già raddoppiate le VLCC posizionate in Atlantico, rispetto agli ultimi mesi, e si sono già avute molte VLCC fissate dal West Africa per caricazione aprile che hanno intaccato il numero dei potenziali carichi disponibili per le Suezmax. Poiché compagnie petrolifere e trader controllano il 30% circa nel naviglio Suezmax, tramite contratti a lungo termine, molti di essi avranno gli stessi problemi degli armatori se i noli scenderanno verso il livello dei costi operativi.

Il volume di prodotti petroliferi in deposito galleggiante è aumentato del 22% nell'ultimo mese. Sono ora complessivamente 55 le petroliere noleggate per lo stoccaggio temporaneo di 3,7 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi e 5,5 milioni di tonnellate di greggio, in aumento dal minimo degli ultimi due anni di 40 petroliere registrato in gennaio, e riflettono un aumento del 22% del volume di prodotti petroliferi mentre quello del greggio è rimasto invariato. Le petroliere adibite allo stoccaggio di prodotti petroliferi sono aumentate da 29 in febbraio a 37 in marzo e comprendono 25 Large Range 2, pari al 10% circa della flotta esistente, oltre a due VLCC, una Suezmax e 10 Large Range 1. Diversamente dal solito, lo stoccaggio galleggiante è concentrato in acque dell'Europa nord-occidentale dati i problemi in altre regioni come il Mediterraneo e l'Asia per effetto di eventi geopolitici e disastri naturali. Delle 18 VLCC impiegate nello stoccaggio di greggio, 16 sono di proprietà della National Iranian Tanker Co. e il governo iraniano ha mantenuto invariato in marzo il quantitativo dello stoccaggio a 4 milioni di tonnellate o 30 milioni di barili.

Una ore bulk oil (OBO) della Ship Finance International è stata venduta ad acquirenti cinesi ad un milione di dollari in più del suo valore sul mercato della demolizione. La nave in questione, *Front Leader* di 169.381 dwt costruita nel 1991, ha ottenuto un prezzo più alto nonostante la prossima scadenza della visita di classe e la sosta in bacino prevista per maggio. La transazione ha fatto seguito alla conclusione anticipata del contratto di noleggio a lungo termine che la SFI aveva in corso con la Frontline la quale ha pagato 7,7 milioni di dollari alla SFI come compensazione per la conclusione anticipata. Prima di mettere fine al contratto, la Frontline aveva cercato nuove possibilità di impiego per la *Front Leader*, ma i noli ai minimi per le portarinfuse secche e l'approssimarsi della visita di classe hanno fatto ritenere che sospendere il contratto di noleggio fosse l'alternativa più sensata. Il contratto di noleggio con la SFI era inteso per la durata della visita attiva della nave o, più verosimilmente, come una vendita con charter back alla Frontline. Attualmente, la Frontline ha sette OBO noleggate a lungo termine dalla Ship Finance i cui contratti termineranno nel 2015. Il nolo medio per queste navi varia

da 47.200 a 63.900 dollari al giorno per il periodo 2011-2013. La Frontline, il maggiore operatore di VLCC è stata coinvolta a fine marzo nella vendita con charter-back della *Front Eagle* di 300.000 dwt costruita nel 2002. La Frontline ha venduto la nave alla DHT Maritime per 67 milioni di dollari prendendola indietro a noleggio per due anni a 32.500 dollari al giorno con inizio nel secondo trimestre dell'anno.

Per la cantieristica navale mondiale è previsto un 2011 difficile con la probabilità di bancarotte e strutture inutilizzate poiché i cantieri sono alle prese con una scarsità di ordinativi, apprezzamento delle valute, costi più alti dei materiali e concorrenza accanita che potrebbero fare scendere ulteriormente i prezzi delle nuove costruzioni di almeno il 10%. E' quanto sostiene un primario ufficio di brokeraggio francese che si dice sorpreso che non vi siano stati sino ad ora più fallimenti tra i costruttori navali. Nel 2010, circa 12 costruttori navali in Europa, Corea del Sud e Cina hanno cessato la loro attività o hanno dichiarato bancarotta, con ordinativi di nuove costruzioni cancellati e contratti rinegoziati che hanno provocato un deterioramento della liquidità con il progredire dell'anno. La recessione del mercato ha visto il passaggio da un mercato dominato dai venditori ad un mercato dei compratori, con una stima di nuove navi per un totale di 70-90 milioni dwt ordinate presso i cantieri mondiali. Questo si confronta con i 125 milioni dwt, o quasi 1.600 navi, ordinati nel 2010, il quarto maggiore livello mai registrato. Circa 300 navi per 34 milioni dwt furono ordinate nel 2009, ma gli armatori sono ritornati ai cantieri nel 2010 poiché i prezzi delle nuove costruzioni erano diminuiti del 30-45% dal picco di metà 2008, per toccare il minimo da cinque anni nel febbraio 2010. Alcuni cantieri sono persino riusciti ad ottenere aumenti del 10% dei prezzi delle nuove costruzioni per ordinativi assegnati a metà 2010. Gli ordinativi esistenti cancellati dagli armatori hanno riguardato 640 navi nel 2010, in confronto a 700 nel 2009. E' possibile un surplus di capacità presso le nazioni asiatiche costruttrici di navi, in particolare in Cina, Corea del Sud e Giappone. La capacità cantieristica globale è aumentata di quattro volte tra il 2002 e il 2010 da 50 milioni dwt a 200 milioni dwt poiché i cantieri hanno costruito nuove strutture per mantenere la loro quota di mercato e far fronte alla crescente domanda di nuove unità. E' difficile pensare che vi saranno ordinativi sufficienti a soddisfare questa capacità di costruzione negli anni a venire. Un adeguamento tra offerta e domanda sarà quindi necessario e una riduzione della capacità di costruzione sembra inevitabile. Ampie variazioni nella qualità fanno variare i prezzi delle nuove costruzioni di almeno il 20% per lo stesso tipo di nave costruito presso cantieri diversi nello stesso paese. Alla fine del 2010, il carnet di ordini dei cantieri cinesi ammontava a 185 milioni dwt, quello della Corea del Sud a 144 milioni dwt e del Giappone a 77 milioni dwt.

Lo stato australiano del Queensland ha subito una perdita di produzione di carbone pari a circa 30 milioni di tonnellate per effetto delle alluvioni e del ciclone che si sono abbattuti sulle coste orientali tra novembre e febbraio, con pesanti

conseguenze persino per una delle economie a maggiore capacità di recupero. L'export di carbone è per l'Australia la prima fonte di profitto, e il calo pari al 15% della produzione annua minaccia di ostacolare la crescita economica e di inasprire un deficit mondiale di carbone, mentre è in corso la riattivazione delle miniere allagate. L'Australia ha avuto negli ultimi otto anni un tasso di crescita medio del 3,4%. Questo è dovuto in gran parte alla prossimità dell'Australia all'area a più forte espansione del mondo, l'Asia del Pacifico, e potenze come Cina e India che necessitano di materie prime per procedere nella propria rivoluzione industriale. Il Queensland Resources Council prevede che la produzione complessiva di carbone per l'anno fiscale 2010-11 delle principali miniere di carbone del paese risulterà ridotta a 170 milioni di tonnellate, rispetto ad una precedente stima di 200 milioni di tonnellate.

La consegna della più grande bulkcarrier del mondo è avvenuta il 1° aprile senza il clamore della pubblicità. La sudcoreana Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering ha consegnato al gigante minerario brasiliano Vale, con un mese di anticipo, la Very Large Ore Carrier *Vale Brazil* che, dopo il rifornimento bunker a Singapore, caricherà minerale di ferro in Brasile per destinazione Cina. Quella che avrebbe dovuto essere la prima VLOC da 400.000 dwt, è ancora in fase di completamento nei cantieri cinesi Jiangsu Rongsheng, e la sua consegna in origine prevista per febbraio o marzo, avrà ora luogo in agosto. Vale ha assegnato ordinativi per un totale di 12 VLOC alla Rongsheng nel 2008, e per altre sette unità dello stesso tipo nel 2009 alla Daewoo. La compagnia brasiliana avrebbe pagato più di 130 milioni di dollari per ciascuna nave. Vale è andata aumentando la sua flotta negli ultimi anni in linea con il suo progetto di incrementare le esportazioni di minerale da 300 milioni di tonnellate a 450 milioni di tonnellate entro il prossimo anno. Sta anche costruendo due impianti per pellets, uno in Malaysia e uno in Oman da utilizzare come centri di distribuzione. Oltre a far costruire proprie VLOC, Vale ha anche noleggiato a lungo termine alcune navi tra cui recentemente quattro unità di nuova costruzione della Oman Shipping e otto della STX Pan Ocean.