



Genova, 27 Giugno 2011

No. 1483

**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](http://www.burkenovi.com) E-mail address: [tankers@burkenovi.com](mailto:tankers@burkenovi.com) [dry@burkenovi.com](mailto:dry@burkenovi.com)  
[sandp@burkenovi.com](mailto:sandp@burkenovi.com) [accounting@burkenovi.com](mailto:accounting@burkenovi.com)

## 📌 ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 25 (20/24 Giugno 2011)

### CISTERNE

I profitti equivalenti timecharter delle **VLCC** per i viaggi dal Medio Oriente al Far East sono saliti a 16.850 dollari al giorno (Ws 60 circa), il valore più alto degli ultimi tre mesi, ma non è certo che questi livelli siano sostenibili. I numerosi carichi arrivati in mercato nella settimana hanno assorbito alcune delle navi presenti nell'area mediorientale ma vi sono ancora molte navi disponibili e gli armatori potrebbero aver perso l'occasione di spingere il mercato molto più in alto. La lista di navi si è arricchita di alcuni relet di compagnie coreane e giapponesi e i timori sono che il mercato possa appiattirsi. Molti noleggiatori fissano le navi con tre settimane di anticipo rispetto alla data di caricazione, contrariamente alle quattro settimane di uno o due anni fa, quando la flotta delle VLCC era notevolmente più piccola, e questo conferma la loro tranquillità per quello che riguarda la disponibilità di navi nelle prossime settimane. Nel mercato vi è molta speranza, ma pochi elementi di certezza per quello che riguarda un reale cambiamento in meglio. Per la prima volta in un mese, i noli delle **Suezmax** sono scesi al di sotto di quelli delle Aframax ma sembra che il fondo sia stato raggiunto sulla rotta di riferimento dal West Africa al Golfo americano dove le Suezmax sono state fissate a WS 65 equivalente a 7.200 dollari al giorno. Il motivo è sempre la eccessiva disponibilità di navi. L'attività di noleggio è rallentata, un solo carico ha ottenuto almeno sette offerte di navi, a prova della intensa concorrenza nel mercato. A peggiorare le cose è la numerosa presenza di VLCC alla ricerca di impiego in Atlantico, che non promette bene per una ripresa delle Suezmax. Anche nel mercato cartaceo si sono notati cedimenti, gli FFA per agosto sono stati trattati a 8.054 dollari al giorno e per il terzo trimestre dell'anno mediamente a 8.379 dollari al giorno. Dal Mar Nero per il Mediterraneo l'attività è stata scarsa con noli di Ws 68,6 equivalente a meno 400 dollari al giorno. Le **Aframax** hanno avuto miglioramenti in Mediterraneo e sui lunghi viaggi dal Medio Oriente all'Asia, mentre il Mare del Nord e il Baltico sono rimasti piatti. In Mediterraneo i fissati per fine mese hanno ridotto la lista di navi e portato i noli a Ws 112 con un equivalente timecharter di 11.578 dollari al giorno, circa il triplo rispetto alla settimana precedente. Per i viaggi dal Medio Oriente all'Asia i noli sono saliti a Ws 120-125 che corrisponde a circa 19.100 dollari al giorno. Diversa la situazione in Nord Europa dove carichi in Mare del Nord sono stati coperti a Ws 97,5 pari a solo 4.000 dollari al giorno. Nel Baltico il livello corrente è di Ws 77,5 equivalente a 1.100 dollari al giorno. Le **Product Tanker pulite** si sono rafforzate nel settore occidentale, e i noli delle Medium Range dal Nord Europa alla costa atlantica americana, in costante miglioramento, hanno raggiunto Ws 185 base 37.000 tonn. Per le navi più grandi, dove la presenza è maggiore, l'attività sembra in ripresa ma i noli si sono mossi marginalmente. Le Large Range 1 sono state fissate dal Baltico agli Stati Uniti a Ws 110 per 60.000 tonn. di carico. In ripresa anche i Caraibi con fissati per la costa atlantica americana a Ws 180 per 38.000 tonn. e carichi di ritorno dal Golfo americano per UK Cont Med fissati a Ws 110. Ad est di Suez si evidenzia un mercato più fermo per le navi più grandi. Le LR1 sono state fissate a Ws 125 per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone con 55.000 tonn. e le LR2 hanno ottenuto per gli stessi viaggi Ws 107,5 per 75.000 tonn. di carico. Sono sempre molte le navi presenti ma l'attività è in ripresa. Anche per i carichi di jet fuel dal Golfo mediorientale a UK Cont. si è notato un miglioramento con fissati a 2,1 milioni di dollari lumpsum.

## COMPRAVENDITA

Il 23 giugno si è conclusa a New York la "24<sup>th</sup> Annual Marine Money" che ha visto il coinvolgimento di numerosi armatori, finanziatori e investitori provenienti da tutto il mondo. Durante la manifestazione, è stata messa in rilievo la circostanza, oramai nota, per cui importanti società operanti nel settore, stanno incontrando difficoltà ad effettuare investimenti, costringendoli a utilizzare le proprie liquidità per coprire il bilancio aziendale. Di positivo è da constatare la presenza di un gruppo ristretto di società di investimento che dopo il crollo di Lehman Brothers, hanno collaborato con gli armatori, supportandoli nella gestione delle navi già acquisite e delle newbuilding. L'andamento del mercato delle LNG, LPG e dell'offshore, si sta rivelando positivo, tanto da interessare numerose compagnie che hanno deciso o stanno decidendo di investire i loro capitali in questi mercati. Sul fronte delle Newbuilding, si evidenzia la chiusura del contratto da parte della Stena Bulk, con sede principale a Göteborg in Svezia, per la LNG "STENA CRYSTAL SKY" (174.000 DWT prevista consegna presso la Daewoo in Corea a metà luglio 2011) alla rata di 110.000\$/giorno per otto mesi. Per quanto riguarda il mercato della compravendita, la situazione risulta sostanzialmente invariata rispetto alle ultime settimane registrando un numero ridotto di vendite dovuto anche all'inizio ufficiale della depressione estiva del mercato. In riferimento alle Handymax Bulker, si è evidenziata la scorsa settimana la vendita ad una società greca, della "AQUILA ATMOSPHERE" (48.640 DWT - Costr. 05-2002 Russia) per un valore di 14,85 Mil. USD; della quale, da indiscrezioni, è trapelato che le condizioni della suddetta durante l'ispezione non siano risultate soddisfacenti. Considerato anche tale indiscrezione, il prezzo di vendita di questa unità è risultato relativamente basso se comparato alle vendite recenti risalenti a Maggio e Giugno 2011 delle "CHIOLOE", "LOS ANDES" e "PARADISE ISLAND" (aventi un DWT di circa 46.000 costruite nel 2001 in Giappone) avvenute a valori oscillanti tra i 20,5 e 21,5 Mil USD. Inoltre, di particolare rilevanza questa settimana è da notare la dichiarazione di acquisto della "HIGH CENTURY" (DWT 48.676 - Costr.2006 Iwagi Shipbuilding) da parte della società D'Amico a USD 23,8 Mil.; mentre con riferimento alle unità bulk carrier è da segnalare la vendita della "SHINAN H1009" (DWT 34.000 Costr. 2011 Shinan Heavy Industries Co. Ltd) al valore di USD 24,5 Mil. Da notare, con riferimento a questa vendita, che ad Aprile era fallita la vendita della stessa al valore di USD 26,5 Mil. In riferimento alla demolizione, si continuano a pagare cifre interessanti con medie presso il mercato indiano pari a circa 500 USD per LTD.

## ALTRE NOTIZIE

Il costo del bunker dovrebbe scendere ancora, dopo il calo delle quotazioni del greggio, con evidente sollievo per gli armatori. Il rilascio di 60 milioni di barili di greggio nel prossimo mese di luglio da parte della International Energy Agency, per compensare la perdita di produzione giornaliera di 1,5 milioni di barili di greggio libico, ha fatto diminuire il prezzo del greggio del 7% in chiusura di settimana e di conseguenza il costo del bunker è diminuito a livello internazionale. Il fueloil 380 cSt a Singapore è sceso venerdì 24 giugno a 627 dollari per tonnellata, da 644 dollari del giorno prima. A Rotterdam il prezzo è sceso da 625 a 604 dollari a fine settimana. La tendenza dovrebbe proseguire anche nei prossimi giorni, tuttavia i prezzi più bassi potrebbero anche dare l'occasione ai noleggiatori per abbassare i noli Worldscale. Inoltre, non vi sono garanzie sull'evoluzione dei prezzi dopo che gli stock di greggio saranno resi disponibili. Il rilascio del greggio significa anche

che prima o poi gli stock dovranno essere ricostituiti, generando potenzialmente una maggiore produzione da Paesi come Nigeria e Angola, senza per questo avere un impatto sui trasporti dato il quantitativo relativamente basso reso disponibile.

I noli Worldscale per le petroliere VLCC che operano sul mercato spot dal Medio Oriente all'Asia sono strettamente correlati ai volumi dell'attività di noleggio nei 10 giorni precedenti. Secondo uno studio di consulenti newyorchesi, molto spesso un aumento o una diminuzione del numero di VLCC fissate corrisponde ad un movimento simile delle rate di nolo dieci giorni più tardi. Prendendo come base il numero di VLCC noleggiate nella finestra di dieci giorni dal 25° giorno di un mese al 5° giorno del mese successivo, è possibile avere un'idea di come si muoveranno i noli. Un'analisi storica ha indicato che un numero più alto di fissati in questo periodo di 10 giorni è stato seguito da un aumento delle rate di nolo. Una correlazione può essere vista nell'aumento dei noli dieci giorni dopo l'aumento dei fissati. Mentre l'accelerazione dei fissati aiuta a prevedere movimenti a breve termine delle rate di nolo, bisogna tenere conto della situazione dell'offerta. Inoltre, il lasso di tempo tra un aumento dei fissati e un corrispondente aumento delle rate di nolo varia a seconda del numero di navi disponibili.

La recente ondata di ordinazioni di portacontainer di grandi dimensioni, metaniere e navi offshore ha già raggiunto gli obiettivi di produzione presso i principali cantieri sudcoreani, mettendo fine alle ordinazioni speculative di petroliere per effetto delle esperienze negative degli ultimi due anni. Si riportano infatti solo 28 ordinativi di petroliere dall'inizio dell'anno, in confronto a 233 nel 2010, 131 nel 2009 e 425 nel 2008. Sebbene alcuni attribuiscano il basso livello di ordini ad una qualche forma di disciplina tra gli armatori di petroliere, la verità è che non rimangono spazi presso i cantieri asiatici per costruire nuove petroliere, e questo è considerato un vantaggio per la ripresa del mercato delle petroliere. L'orderbook corrente per le petroliere rappresenta il 24% della flotta esistente, ma il numero di ordinativi assegnati dall'inizio dell'anno è il più basso degli ultimi 25 anni. Va ricordato che un basso livello di ordinativi ha messo in moto la ripresa ciclica degli anni 2000. La demolizione di petroliere a scafo singolo, ora pari al 3% della flotta esistente, è virtualmente terminata e l'eccesso di capacità spingerà gli armatori a demolire le petroliere a doppio scafo che sono state in attività per vent'anni circa. L'unica eccezione agli scarsi ordinativi di quest'anno ha riguardato le Medium Range. La flotta di queste navi conta circa 1.800 navi, di cui 275 in costruzione, pari al 15% della flotta esistente. Le 20 unità ordinate nel corrente anno non potranno appesantire il mercato. Il costo di costruzione di una petroliera MR per consegna entro due anni è del 30% più conveniente rispetto ai livelli del 2008. All'inizio di giugno, le MR tra 47.000 e 51.000 dwt avevano un prezzo di circa 35,5 milioni di dollari.

La conferenza Marine Money svoltasi a New York ha trovato tutti i partecipanti concordi sul fatto che la causa dei problemi nei mercati delle petroliere è riferibile

ad un eccesso di navi, con l'unico disaccordo sulla prevista durata della recessione. I più pessimisti ritengono che le attuali difficili condizioni potrebbero protrarsi per altri 36 mesi, mentre altri prevedono una durata di due anni o meno. Michael Reardon, dirigente della ConocoPhillips, sostiene che il mercato relativamente in salute del 2008 ha causato una reazione prevedibile, con un eccesso di ordinazioni di navi che ha fatto precipitare una situazione latente. La domanda di greggio si ridusse bruscamente nel periodo che seguì il crollo finanziario, ma i noli restarono relativamente alti poiché molte VLCC erano impegnate in operazioni di stoccaggio. Le nuove costruzioni ordinate nel periodo iniziarono ad arrivare in mercato mentre le petroliere bloccate dallo stoccaggio ritornavano in attività. Questi due elementi insieme hanno causato il tracollo del settore, ma sul fronte della domanda le cose non vanno male poiché il previsto aumento delle tonnellate-miglia arriverà a sollevare il settore. Il problema è che la flotta è molto ringiovanita, ma i noleggiatori principali sono ancora più insistenti nel noleggiare navi moderne, per cui la vecchia idea di una petroliera che non viene demolita sino al compimento del 25° anno non è più valida e gli armatori potrebbero decidere di demolire molto prima di questa data. Ma il vice-presidente della Frontline, Tor Olav Troim, ritiene che difficilmente la demolizione salverà il settore, semplicemente poiché è poco probabile che gli armatori di navi che valgono 40-50 milioni di dollari possano accontentarsi di ottenere circa 18 milioni di dollari dal mercato della demolizione. L'accorato appello degli esperti è che gli armatori sospendano le ordinazioni di petroliere.

Il cambio di destinazione della VLOC *Vale Brasil*, di proprietà della compagnia mineraria brasiliana Vale, ha dato origine ad una serie di speculazioni sulle possibili ragioni del cambiamento, anche se esponenti della compagnia brasiliana e delle autorità portuali di Dalian hanno rifiutato di esprimersi al riguardo. La *Vale Brasil* era partita dal Brasile per il suo viaggio inaugurale diretta a Dalian nella Cina settentrionale, ma dopo essersi fermata vicino a Durban in Sud Africa è ripartita alla volta dell'Europa. Il carico di 391.000 tonnellate di minerale di ferro sarebbe ora destinato agli stabilimenti siderurgici Ilva di Taranto, i maggiori in Europa, di proprietà del gruppo Riva. A detta di Vale, questo non modifica la domanda cinese di minerale, nonostante le scorte ai porti siano aumentate a 93 milioni di tonnellate dai 71 milioni di metà 2010. Secondo molti osservatori, il cambiamento potrebbe dipendere da problemi di dragaggio al porto di Dalian o anche da contrasti tra Vale e le acciaierie cinesi. Nell'ottobre scorso, i dirigenti di Vale avevano ammesso che il punto cruciale del loro progetto logistico era un centro di distribuzione del minerale al porto cinese di Qingdao che non ha ottenuto l'approvazione delle autorità cinesi, ma nelle ultime settimane è stato approvato lo stanziamento di 1,4 miliardi di dollari da investire nello sviluppo del porto di Teluk Rubiah in Malaysia come centro di distribuzione per l'Asia. Il progetto dovrebbe diventare operativo nella seconda metà del 2013 e comprenderà un porto in grado di accogliere navi da 400.000 dwt con il potenziale di smistare in futuro sino a 90 milioni di tonnellate. Fin tanto che una di queste bulkcarrier giganti non scaricherà in Cina, rimarranno i dubbi sull'ingente investimento di Vale in grandi bulkcarrier



e sull'intera strategia di trasporto. La compagnia brasiliana ha 19 nuove VLOC da 400.000 dwt in consegna tra il 2011 e il 2013 e ne avrà altre 16 a noleggio a lungo termine durante lo stesso periodo, in effetti minimizzando il suo impegno nel mercato dei noli spot. Nonostante i prezzi fermi del minerale di ferro oltre i 170 dollari per tonnellata, dati economici più deboli hanno fatto sorgere l'interrogativo sulla sostenibilità della domanda cinese della materia prima.

Anche se la Grecia è in difficoltà economiche, i suoi armatori continuano ad impegnarsi in nuove costruzioni navali. Il mese scorso hanno investito 1,7 miliardi di dollari in nuove costruzioni portando gli investimenti complessivi nel settore dall'inizio dell'anno a 5,3 miliardi di dollari. L'85% degli ordinativi ha avuto luogo in aprile e maggio e, se la tendenza continuerà, gli armatori greci potrebbero spendere di più quest'anno che nel 2010. Negli ultimi due mesi gli armatori greci si sono concentrati nei settori delle piattaforme di perforazione e delle portacontainer anziché nelle petroliere e bulkcarrier che erano la loro scelta abituale. Sulla base della tendenza corrente, gli investimenti dei greci in nuove costruzioni sono previsti aumentare del 2,7% su base annua. I mesi precedenti avevano segnalato una brusca contrazione negli investimenti rispetto al 2010. In Europa, la Grecia con 5,3 miliardi di dollari di investimenti, ha superato la Norvegia che ha investito 5,2 miliardi di dollari in nuove costruzioni nei primi cinque mesi dell'anno. Seguono la Danimarca e la Germania rispettivamente con 2 miliardi e 1,8 miliardi di dollari. Gli investimenti degli Stati Uniti ammontano a 7 miliardi di dollari mentre un grande emergente è il Brasile con 4,6 miliardi di dollari. Gli investimenti globali in nuove navi hanno raggiunto sino ad ora 39,6 miliardi di dollari in confronto a 96,2 miliardi nell'intero 2010. Gli investimenti sono solo marginalmente in calo, sebbene l'orderbook mondiale sia diminuito al di sotto di 7.000 unità per la prima volta dal luglio 2006. Al 1° giugno scorso comprendeva 6.914 navi per 421,9 milioni dwt, il 40,7% in meno in termini numerici rispetto al picco di 11.661 unità all'inizio di settembre 2008. La maggior parte dei settori navali ne ha risentito, con l'eccezione delle portacontainer da 3.200 a 8.000 teu e da 8.000 teu in su, entrambe salite. Ancora più pronunciato l'aumento delle metaniere il cui numero è salito da 22 alla fine dello scorso anno a 41. Le 21 unità ordinate nel 2011 sono più del doppio del totale dei precedenti tre anni.

Le compagnie di linea che non hanno ancora assegnato ordinativi per portacontainer ultra-large (ULCs) potrebbero presto essere costrette a farlo per rimanere competitive. Il vantaggio di costo unitario per una portacontainer da 13.000 teu che opera sulla rotta dal Far East all'Europa è indicato in 150 dollari per teu rispetto ad una nave da 8.500 teu. Il vantaggio è anche maggiore, circa 250 dollari per teu, nel confronto con una nave più piccola, intorno a 6.500 teu. Il costo per slot si basa su un programma tipico con una rotazione di 10 settimane. Questo spiegherebbe il motivo per cui quattro altre compagnie, Hapag-Lloyd, NYK, Overseas Orient Container Line (OOCL) e APL hanno deciso di ordinare negli ultimi sei mesi navi più grandi di 13.000 teu. Nove compagnie di linea avevano già

assegnato ordinativi, e solo sette compagnie tra le prime 20 più importanti a livello mondiale non si sono ancora impegnate nella costruzione di navi superiori a 10.000 teu. Tra queste, la Evergreen si ostina a rifiutare di intraprendere questa strada essendosi invece impegnata per circa 35 navi da 8.800 teu, di cui tutte eccetto cinque saranno di proprietà. Ma queste navi comporteranno costi maggiori e potrebbero mettere sotto pressione la compagnia di Taiwan quando verranno consegnate nel periodo 2012-2014. Circa 98 navi di oltre 10.000 teu sono state consegnate dai cantieri dal 2008 e altre 147 saranno in consegna nei prossimi quattro anni.

Il comportamento dei grandi gruppi siderurgici cinesi sta mettendo in allarme gli armatori di bulkcarrier. A causa di problemi finanziari, le acciaierie rifiutano di nominare carichi su contratti a lungo termine, oltre ad essere inadempienti sui contratti stessi, come il pagamento del nolo all'arrivo del carico e non secondo quanto stabilito dal contratto di noleggio. Questi problemi si sono verificati con armatori come Hugo Neu/Neu Seeschiffahrts e con gli operatori sudcoreani STX Pan Ocean e Sinokor, ma le acciaierie cinesi tendono a mantenere la riservatezza sull'argomento. La mancanza di collaborazione da parte dei gruppi siderurgici potrebbe portare gravi problemi per gli armatori che hanno posto la loro collaborazione con l'industria siderurgica cinese al centro dei loro progetti. L'armatore di bulkcarrier Neu Seeschiffahrts ha un progetto di conversione basato su contratti con uno dei principali gruppi siderurgici, Wisco. Questi ultimi rifiutano di fornire carichi per il progetto e di nominare i carichi per altri contratti. Le acciaierie cinesi sono state sotto pressione negli ultimi mesi per i tentativi del governo di frenare la crescente ondata di costruzioni, in particolare di nuove abitazioni e progetti di infrastrutture. I problemi delle acciaierie sono peggiorati dal fatto che Beijing riduce i finanziamenti bancari, mentre la stagione piovosa in Cina rallenta importanti progetti e attenua la domanda. I maggiori gruppi siderurgici, compresi Angang Steel Co, Wuhan e Baosteel, sono stati costretti a ridurre i prezzi nell'ultimo mese. Sono evidenti problemi di liquidità poiché le banche restringono il credito. I noli dal Brasile alla Cina sono scesi da circa 48 dollari per tonnellata nel 2009 e 32 dollari nello scorso novembre, agli attuali 20 dollari per tonnellata e i timori sono che gli operatori lasciati senza i carichi fissati in periodi di mercato alto rimarranno in serie difficoltà.

Le bulkcarrier Capesize vendute per demolizione dall'inizio dell'anno hanno raggiunto il numero di 48 dopo la vendita di altre due navi nella settimana. I demolitori del Far East continuano a dominare nel settore delle portarinfuse. La nave più grande venduta nella settimana è la *Sealink Prosperity* di 161.000 dwt costruita nel 1984 venduta in Cina per 460 dollari per tdl o 9,5 milioni di dollari. La nave fu acquistata come *Ocean Fortune* nel 2007 per 27 milioni di dollari. Un'altra Capesize destinata ad essere demolita in Cina è la *Ricsun* di 145.000 dwt costruita nel 1982 i cui armatori coreani KD Ocean l'hanno venduta per 455 dollari/tdl o 9,6 milioni di dollari. I prezzi offerti dai demolitori si stanno indebolendo in tutte le

principali aree, ma tengono meglio in Cina. Per quanto riguarda le petroliere, la TMT di Taiwan ha venduto un'altra nave, la *Iron Monger 5* di 100.000 dwt costruita nel 1991 ceduta al Pakistan per 520 dollari per tdl o 8,6 milioni di dollari. All'inizio del mese, la stessa compagnia aveva venduto la gemella *Iron Monger 6* del 1990 all'incirca per lo stesso prezzo.

I nuovi bacini di carenaggio già in attività e quelli in fase di progettazione nella regione del Golfo mediorientale rappresentano una massiccia espansione della capacità di bacino per le riparazioni e la manutenzione delle grandi petroliere. Ingenti investimenti in nuove strutture da parte di Qatar e Oman hanno fatto raddoppiare la capacità nell'ultimo anno. Protagonisti consolidati come Drydocks World nel Dubai e Arab Shipbuilding & Repair Yard (ASRY) nel Bahrein dovranno affrontare una situazione di maggiore concorrenza. L'eccesso di capacità potrebbe ripercuotersi sui prezzi, nonostante un elevato potenziale di riparazioni nell'area derivante dalle flotte di petroliere e metaniere in rapida espansione, dal traffico generato da nuove raffinerie e impianti petrolchimici e dal gran numero di piattaforme jack-up nel Golfo Arabo che richiederanno soste in bacino. Alla fine del 2010 esistevano quattro grandi bacini di carenaggio in grado di ricevere navi sino alle dimensioni delle VLCC, tre presso la Drydock World e uno presso la ASRY. Oggi se ne contano otto. Lo scorso novembre la Nakilat-Keppel Offshore Marine ha inaugurato bacini per navi da 350.000 e 450.000 dwt, mentre Oman Drydock è entrata in mercato con due grandi bacini e un programma di ulteriore potenziamento della capacità. Petroliere di taglia ULCC, VLCC, Aframax e portacontainer di quarta e quinta generazione sono tutte potenziali candidate, unitamente a gasiere e naviglio offshore.