



Genova, 12 Dicembre 2011

No. 1504

**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 49 (5/9 Dicembre 2011)

### CISTERNE

L'immutabile eccedenza di capacità, insieme al nuovo rincaro del bunker, continuano a penalizzare il settore delle VLCC (oltre 200.000 dwt). Nella settimana, i noli per i viaggi dal Medio Oriente all'Asia non hanno superato il livello di Ws 58-59 che, secondo i calcoli del Baltic Exchange, equivale a circa 13.000 dollari al giorno, un valore non spettacolare ma che almeno consente di coprire i costi operativi stimati in circa 10.000 dollari al giorno per una moderna VLCC. Le quotazioni del greggio Brent di circa 110 dollari a barile sono responsabili del rincaro del bunker che nell'ultima settimana è arrivato a 691,50 dollari per tonnellata. I prezzi del greggio erano aumentati all'inizio dell'anno, durante il periodo di instabilità della primavera araba, e sono rimasti superiori ai 100 dollari a barile per buona parte dell'anno. Il protrarsi delle sanzioni commerciali contro l'Iran che produce 2,3 milioni di barili di greggio al giorno, ha alimentato i timori di possibili limitazioni delle disponibilità di greggio. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) risentono negativamente della chiusura della raffineria Sunoco sulla costa orientale americana che farà diminuire le importazioni americane, in particolare quelle di greggio leggero dal West Africa, la principale rotta per queste navi. La chiusura della raffineria, prevista per metà 2012, è stata anticipata dalla Sunoco che ha intenzione di chiudere anche l'altra raffineria di Filadelfia entro il prossimo luglio se non verrà trovato un acquirente. Circa il 23% di capacità di raffinazione sulla costa orientale risulta ora chiuso o inattivato e la percentuale potrebbe arrivare al 46% se altre compagnie petrolifere americane prenderanno decisioni analoghe. Le Suezmax sono state fissate per i viaggi dal West Africa alla costa atlantica americana intorno a Ws 75 pari a circa 14.000 dollari al giorno, mentre in Mediterraneo-Mar Nero i noli hanno mantenuto il livello di Ws 82,5. Il mercato del Mediterraneo è ripartito alla grande per le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) per effetto di un aumento della domanda in previsione delle festività natalizie, oltre che per i ritardi per il transito del Bosforo, che hanno costretto i noleggiatori a coprirsi con largo anticipo permettendo agli armatori di sfruttare la situazione a loro favore. Per i viaggi da Ceyhan a Lavera i noli sono saliti a Ws 102,5 equivalente a 6.960 dollari al giorno, dai precedenti Ws 86,7 e meno 472 dollari al giorno. La continua crescita delle esportazioni libiche ha avuto un effetto tonificante sul mercato avendo aggiunto opportunità di impiego per le Aframax. Sull'altro versante del bacino atlantico, il mercato non si è ancora ripreso dopo le festività del Ringraziamento. I noli per i viaggi dai Caraibi al Golfo americano sono scesi a Ws 100, equivalente a 342 dollari al giorno base timecharter, da Ws 122,7 prima delle festività, pari a 9.445 dollari al giorno. Alcuni armatori stanno pensando di far zavorrare le loro navi verso il Mediterraneo nella previsione che i noli nel Golfo americano rimarranno a valori ridotti per qualche tempo. Il mercato del Mare del Nord e del Baltico è rimasto sostanzialmente invariato, nonostante i ritardi per il cattivo tempo. Le **Product Tanker pulite** Medium Range (25.000-50.000 dwt) hanno registrato nuovi rafforzamenti nelle aree occidentali per la costante domanda degli Stati Uniti, attestandosi a Ws 170. Al contrario, i noli delle Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) per i viaggi dal Baltico agli Stati Uniti con 60.000 tonn. si sono deteriorati ulteriormente, nonostante la maggiore attività, scendendo a Ws 105, tuttavia se le Medium Range continueranno a migliorare, le LR1 non dovrebbero rimanere escluse dalla ripresa. I carichi di ritorno dal Golfo americano a UK Cont. si sono indeboliti scendendo a Ws 110 per 38.000 tonn., e dai Caraibi per la costa atlantica americana sono diminuiti a Ws 152,5. Il mercato del Mediterraneo è stabile e i noli si sono rafforzati a Ws 177,5 base 30.000 tonn. Ad est di Suez, come era previsto, i noli hanno proseguito nella tendenza al ribasso, il motivo è sempre lo stesso: domanda in calo e disponibilità di navi in

crescita. Le LR1 sono state fissate dal Medio Oriente al Giappone a Ws 120 base 55.000 tonn. mentre le LR2 (80.000-120.000 dwt) hanno ottenuto sulla stessa rotta Ws 102,5 per 75.000 tonn. Carichi dal Medio Oriente a UK Cont sono stati coperti a 1,950 milioni di dollari lumpsum per 65.000 tonn.

#### CARICO SECCO

Il mercato riflette numeri sostanzialmente diversi tra i vari size di riferimento. Le Capesize hanno raggiunto i numeri migliori del 2011, piuttosto stabili le Panamax, mentre sono in drastica discesa, soprattutto in Pacifico le più piccole Handymax/Supramax. Nel dettaglio, vediamo appunto le **Capesize** (oltre 80.000 dwt) raggiungere nella giornata di venerdì il picco registrato in tutto l'anno; sullo spot ottengono una media di 32.600 dollari con l'indice a 3697 punti. Il fronthaul paga 57.000 dollari mentre per round in Pacifico e Atlantico girano rispettivamente a 36.000 e 34.000 dollari al giorno. Discreta attività per periodi soprattutto brevi fino ad un anno per il quale si riporta la nave *Alpha Millennium* (170.000 dwt del 200) fissata da Cargill per 4/6 mesi a 20.000 usd daily consegna Cina. Per le **Panamax** (60.000-80.000 dwt) settimana piuttosto calma, con attività leggermente migliore in Atlantico rispetto al Pacifico dove alcuni fissati sembrano dire che si è toccato il fondo. Sono molte le navi aperte nei prossimi dieci giorni, tante quelle che navigano in ballast verso gli Stati Uniti e alcuni i fissati riportati con consegna N.China per round via Usgulf per tornare in Cina. Nel dettaglio, la media delle rotte t/c è di 13.600 dollari con l'indice affermatosi a 1713 punti. Ottengono 15.000 dollari in Atlantico, 10.000 in Pacifico (per buone posizioni) e circa 25.000 per rotta di fronthaul. Qualche fissato per periodo tra cui riportiamo la Mv *Super Grace* (81.000 dwt del 2011) fissata per 12/26 mesi a 12.500 dollari conto GMI e consegna entro fine Dicembre. Brutto momento soprattutto per le più piccole **Handymax/Supramax**, (30.000-60.000 dwt) soprattutto in Pacifico, dove non ci sono nuovi carichi e sono moltissime le navi aperte nei prossimi 10 giorni. Per viaggi Indonesia India ottengono circa 6.000 dollari per buone posizioni e 2.000 per navi aperte N.China. Il viaggio di riposizionamento dalla Cina al Golfo paga 1.000 dollari come media con durata di circa 70 giorni. Anche in Atlantico situazione piuttosto tranquilla, qualche carico nuovo dal Golfo, soprattutto petcoke, e qualche scrap dal Continente sulla Turchia. Un po' di agitazione per coprire gli stem dal Baltico ed anticipare la fredda stagione che ci si aspetta per i primi mesi del 2012. Periodi fino a 6 mesi vengono conclusi a circa 9/10.000 dollari per posizioni in Cina.

#### ALTRE NOTIZIE

Il costo del trasporto via mare del gas naturale liquefatto continua ad aumentare e un anno di timecharter è ora quotato a 150.000 dollari al giorno, da 135.000 dollari di pochi giorni or sono. L'indicazione di nolo di 150.000 dollari fa seguito al noleggio della settimana scorsa della metaniera *Exquisite* del 2009 di 150.900 metri cubi a poco meno di 140.000 dollari al giorno per un periodo di tre mesi. In precedenza, la Golar LNG aveva toccato il record di nolo dopo aver noleggiato la sua *Golar Grand* di 145.700 metri cubi a 121.000 dollari al giorno per tre anni. I noli stanno salendo poiché poche navi sono presenti sul mercato spot o per breve periodo per trasportare carichi dai paesi produttori mediorientali ai mercati internazionali. Attualmente, una sola nave è disponibile in Atlantico e nessuna in Pacifico. Il balzo dei noli si è manifestato prima del previsto, infatti un recente rapporto di mercato di analisti norvegesi prevedeva un nolo tra 110.000 e 140.000

dollari nel 2012, e di circa 145.000 dollari nel 2013, per scendere a 140.000 dollari al giorno nel 2014. I noli sono aumentati di molto rispetto al livello di circa 30.000 dollari al giorno dell'agosto 2010. Il mercato del gas metano si è rafforzato nel corrente anno per effetto della crescente domanda da parte di Giappone e Corea del Sud e di una flotta globale relativamente piccola di circa 370 navi. Anche la Cina sta aumentando la sua domanda. Sino a metà novembre i cinesi avevano ricevuto 19 carichi di gas naturale liquefatto dal bacino atlantico, quasi il triplo in più rispetto ai volumi del 2009, con un aumento della domanda base tonnellate-migliaia.

Le importazioni di greggio della Cina sono aumentate in ottobre del 27% su base annua per raggiungere 20,8 milioni di tonnellate, un aumento notevole ma, considerando l'intero anno il quadro appare più deprimente. La crescita delle importazioni cinesi è stata del 6% soltanto dall'inizio dell'anno pari a 209 milioni di tonnellate che rappresenta un rallentamento rispetto al 18% dello scorso anno, un andamento rispecchiato dai traffici di carbone. Le importazioni cinesi sono molto più diversificate che non quelle del carbone, per cui uno spostamento della località di approvvigionamento è destinato ad avere un effetto sulla domanda base tonnellate-migliaia. L'Angola, che sino a poco tempo fa era il secondo maggiore fornitore di greggio della Cina, ha visto scendere il suo export verso la Cina di oltre un quarto dall'inizio dell'anno a 25,2 milioni di tonnellate, mentre l'Iran ha aumentato le sue forniture di quasi un terzo raggiungendo 22,8 milioni di tonnellate. Anche Brasile e Libia hanno registrato un calo del loro export verso il Paese asiatico. Per contro, la Russia potrebbe rappresentare una minaccia per i trasporti marittimi avendo fornito alla Cina 1,8 milioni di tonnellate in ottobre, forse un quantitativo limitato che tuttavia segna un aumento del 67,3% sullo scorso anno. Complessivamente, la Cina importa un quantitativo crescente del suo greggio da tradizionali produttori mediorientali e questo potrebbe significare un aumento relativo della domanda di VLCC in confronto ad altri tipi di navi.

La crisi finanziaria dell'eurozona e il congelamento dei finanziamenti da parte delle banche sarebbero responsabili dei posticipi di consegna per gli ordinativi europei. STX Offshore & Shipbuilding, quarto costruttore navale sudcoreano, ha accettato il mese scorso di ritardare la consegna in Europa di 11 navi per un equivalente di 1,3 miliardi di dollari. I posticipi sono stati decisi per le preoccupazioni da parte dei costruttori sudcoreani che la crisi finanziaria in Europa porterà non solo ad una forte riduzione dei nuovi ordinativi, ma anche a ritardi per quelli esistenti, in particolare perché le condizioni non sono previste migliorare nel prossimo anno. STX è il cantiere che ha costruito la bulkcarrier da 400.000 dwt *Vale Beijing* gestita dalla affiliata STX Pan Ocean e che ha evidenziato una incrinatura nello scafo e una perdita nella cisterna di zavorra nel viaggio inaugurale. La nave è ora in riparazione in un porto del Brasile. A quanto sostiene STX, non sono tuttavia previsti ritardi per le consegne di altre sette VLOC che sono in costruzione come parte di un contratto della durata di 25 anni per trasportare minerale di ferro per la

compagnia mineraria brasiliana Vale. Un certo numero di armatori ha convertito ordinativi di VLCC in metaniere per il trasporto di gas naturale liquefatto, nel tentativo di inserirsi in un settore più promettente. Sono già 45 le metaniere ordinate globalmente nel corrente anno, il volume più grande dal 2005 e di questi ordinativi 39 sono andati alla Corea del Sud, con Samsung e Daewoo i maggiori beneficiari. Si ha anche notizia che Daewoo, secondo maggiore costruttore sudcoreano, ha accettato di cancellare gli ordinativi di due VLCC e due navi da carico secco per un valore complessivo di 520 milioni di dollari. Non è stata rivelata l'identità degli armatori, ma i relativi contratti risalirebbero al giugno 2008.

Quasi il 10% delle bulkcarrier Capesize in attività ha un valore equivalente a quello della demolizione e una percentuale analoga riguarda il più piccolo settore delle Panamax. Nel suo ultimo rapporto mensile, uno strumento di valutazione online di recente costituzione, riporta che l'8,5% circa delle 8.524 unità che compongono la flotta mondiale complessiva delle bulkcarrier non supera il valore della demolizione e ha un'età media di 31 anni. Questo comprende 127 delle 1.302 Capesize in servizio che hanno un prezzo medio di 12 milioni di dollari e un'età di 23 anni, ma tra queste figura una nave di soli 14 anni. Nel settore delle bulkcarrier Panamax, il 9,4% delle 1.719 unità che compongono la flotta è valutato al valore della demolizione, in media 6 milioni di dollari a nave. Tuttavia, è il settore delle Handysize che ha il maggior numero di navi che non supera il valore della demolizione, e precisamente 384 unità su una flotta di 2.636 navi, o il 15%, con un'età media di 35 anni e un valore unitario di 3,6 milioni di dollari. Per contro, nel settore delle Supramax, composto da bulkcarrier di 50.000-60.000 dwt solo una nave, su un totale di 1.498 unità, ha il valore della demolizione, a prova di una flotta giovane che è cresciuta rapidamente in risposta alla domanda.

I traffici di minerale di ferro con la Cina sono tornati ad una crescita a due cifre. Nel 2010 la Cina aveva importato 618,6 milioni di tonnellate di minerale e sino ad ora nel corrente anno la crescita è stata del 10,3%. Se si confronta questo dato con il declino dell'1,4% dello scorso anno, è facile comprendere come le voci di una imminente caduta dei traffici di minerale cinesi siano state esagerate. Anche in termini di tonnellate-migliaia, la situazione è confortante. Sebbene la Cina importi circa la metà del suo fabbisogno di minerale dall'Australia, il recente collasso delle esportazioni indiane ha fatto scendere i traffici con l'India del 24% in confronto al 2010 e del 29% in ottobre. Questo cambiamento ha avuto effetti punitivi per il settore delle Supramax che ha visto scendere ai minimi i noli dall'India. Tuttavia, questo non è del tutto negativo per lo shipping poiché la domanda si è spostata verso Paesi più lontani dell'India. In ottobre il Sud Africa è stato l'esportatore di carbone con la maggiore crescita in assoluto, con 2,3 milioni di tonnellate destinati al mercato cinese, il 55% in più su base annua. Anche Canada ed Iran hanno aumentato il loro export. Ma la maggiore minaccia è rappresentata dal traffico in aumento con la Russia cresciuto nel corrente anno del 177%, in confronto ai primi 10 mesi del 2010, per raggiungere 13,3 milioni di tonnellate. Anche se parte del

minerale è stata trasportata via mare da Murmansk, i cinesi hanno investito in infrastrutture ferroviarie nella parte orientale della Russia, diffondendo timori tra gli armatori. I traffici di carbone verso la Cina sono tradizionalmente inferiori a quelli di minerale, poiché la Cina dispone di vaste riserve di carbone, ma nel 2010 la nazione asiatica ha importato 164,8 milioni di tonnellate del suo fabbisogno dall'estero, in particolare da Indonesia, Vietnam e Mongolia sostituendo importazioni dall'Australia. Anche se questo ridurrà le tonnellate-miglia sarà una buona notizia per gli armatori di piccole bulkcarrier poiché le infrastrutture portuali nel sud-est asiatico sono relativamente sottosviluppate in confronto all'Australia.

Quattro gruppi armatoriali di petroliere con una presenza di mercato significativa stanno considerando di formare un nuovo pool di 50 petroliere VLCC per contrastare il persistere di noli molto bassi e profitti quasi inesistenti per queste navi. I partner interessati sono Mitsui OSK Lines, Phoenix Tankers, Maersk Tankers, Samco Shipholding e Ocean Tankers. Il pool di VLCC potrebbe diventare operativo dal prossimo 1° febbraio e verrà gestito da uffici a Singapore, Copenhagen e New York. La flotta di 50 VLCC avrà un'età media di soli tre anni e ciascun armatore continuerà la propria gestione fin tanto che il pool non sarà costituito e operativo. La flessibilità di una grande, moderna e affidabile flotta garantisce l'offerta di navi del più alto standard per le necessità dei noleggiatori con un sicuro e affidabile rispetto ambientale. Il nuovo pool di VLCC fa riscontro ad un mercato che continua a risentire pesantemente del surplus di navi. Secondo i rilievi del Baltic Exchange, il profitto medio di queste navi sulla rotta dall'Arabia Saudita al Giappone è nel corrente anno di circa 8.000 dollari al giorno, circa 2.000 dollari in meno dei costi di gestione di una VLCC. Di conseguenza, i potenziali vantaggi di un pool (impiego più stabile per le navi, migliorata efficienza dei costi dovuta ai minori tratti in zavorra, ecc.) vengono gradatamente erosi per la presenza di altre organizzazioni dello stesso tipo in concorrenza tra loro.

Le compagnie armatoriali giapponesi hanno spesso optato di vendere le loro vecchie petroliere per proseguimento dell'attività piuttosto che per demolizione, ma questo non sembra essere il caso per la vendita da parte della Mitsui OSK Lines (MOL) della VLCC *Atlantic Liberty* di 311.000 dwt costruita nel 1996 che è stata venduta direttamente ai demolitori senza neppure essere proposta sul mercato della compravendita. La nave ha ottenuto poco più di 20 milioni di dollari dai demolitori, sebbene una vendita sul mercato dell'usato potrebbe aver fruttato qualcosa di più. La nave è l'antesignana delle VLCC a doppio scafo di prima generazione ad essere avviata alla demolizione, una svolta che potrebbe invogliare altri armatori. Vi sono altre candidate giapponesi simili nel mercato spot che potrebbero seguire la stessa sorte. Da ricordare che la NYK ha virtualmente messo fine alla vita attiva della *Tokatchi* (280.000 dwt costr. 1990) mettendola in disarmo e cercando di venderla per conversione. E' un buon segnale per il mercato che la compagnia cinese Hebei Ocean Shipping Co. stia cercando di vendere per

demolizione la VLCC di 301.000 dwt *Hebei Mountain* costruita nel 1995. Se 15 anni sono l'età di riferimento per la demolizione nel mercato corrente, sono numerose le potenziali candidate. Secondo una recente analisi, 71 VLCC hanno un'età di 15 anni o più. Se a queste si sommano le cancellazioni o il disarmo di nuove unità in seguito alle inadempienze delle società armatoriali, forse si può intravedere una luce alla fine del tunnel.

La produzione industriale, è un importante indicatore economico per i trasporti marittimi, ma le ultime tendenze non sono incoraggianti poiché la produzione manifatturiera nella maggior parte delle economie è in calo come pure la fiducia. Tuttavia, nell'insieme le statistiche non sono negative, sebbene le economie sviluppate abbiano registrato una scarsa crescita nel secondo semestre. Hanno fatto eccezione la Germania e gli Stati Uniti dove la produzione è rimasta positiva aiutata da rate di cambio favorevoli. In Cina, la crescita della produzione industriale è rallentata in confronto al 2010, pur mantenendo una percentuale a due cifre. Un importante indicatore di questa attività è la produzione siderurgica la cui crescita nel corrente anno è stata di oltre l'8% nei primi 10 mesi dell'anno, seppure con differenze tra regioni economiche e Paesi. La Cina, che rappresenta quasi la metà della produzione mondiale di acciaio, ha visto aumentare la sua produzione dell'11% su base annua. Gli Stati Uniti hanno registrato un aumento di quasi il 7% mentre in Europa la crescita è stata più bassa, pari al 3,6% e il Giappone ha registrato un lieve declino dovuto al terremoto e allo tsunami. Uno dei più forti protagonisti nel corrente anno è la Corea del Sud con un aumento del 18,5% della produzione di acciaio nei primi 10 mesi del 2011 in confronto al 2010.

Le nuove normative cinesi sulle importazioni di olio di soia e di semi di girasole potrebbero destabilizzare dal prossimo anno alcune delle tradizionali rotte delle Product Tanker Medium Range. Attualmente, la triangolazione dei viaggi consente di minimizzare i costi e massimizzare i profitti, trasportando gasolio dall'Europa all'Argentina, successivamente olio di soia o di girasole dal Sud America per l'India o la Cina e infine un carico di olio di palma dall'Indonesia o dalla Malaysia verso l'Europa, riposizionando la nave in Atlantico dove è iniziato il giro. Le nuove normative prevedono che i prodotti commestibili non potranno più essere trasportati su navi che in precedenza hanno viaggiato con prodotti petroliferi raffinati, e che hanno effettuato la regolare pulizia delle cisterne, per evitare la contaminazione del carico. Di conseguenza, verrà meno la possibilità per l'operatore di effettuare una triangolazione. Tuttavia, l'impatto non sarà necessariamente del tutto negativo poiché potrebbe impegnare un numero significativo di navi nel mercato spot e permettere ad altri armatori di aumentare la loro richiesta di nolo. Allo stesso modo, la riduzione della concorrenza e l'aumento di altri traffici individuali potrebbe dare agli armatori l'opportunità di ottenere noli più alti. Quando la Cina introdurrà le nuove normative, il viaggio con gasolio dall'Europa all'Argentina non potrà far parte della triangolazione e il risultato sarà un maggior numero di navi europee noleggate per viaggi circolari verso l'Asia

sud-orientale. L'olio di palma è una importante materia prima per l'Europa, utilizzata in una varietà di prodotti al consumo. Le esportazioni di olio di soia e di girasole dall'Argentina rappresentano opportunità di impiego per le Medium Range, ma anche il Brasile sta per diventare importante in questo settore. In novembre ha esportato 1,76 milioni di tonnellate di olio di soia, un aumento di quasi sei volte su base annua, con la possibilità di fornire maggiori quantitativi per l'export.

I cantieri cinesi Rongsheng Heavy Industries, i maggiori tra quelli non statali, hanno ricevuto dalla Global Union Shipping un ordinativo per 10 petroliere Suezmax da 157.000 dwt con l'opzione di altre 10. Sembra che Rongsheng abbia negoziato l'ordinativo con la Sinopec e che la major petrolifera cinese sia il più probabile acquirente. In settembre erano circolate voci che una sussidiaria della Sinopec stesse cercando di far costruire 30 o 40 VLCC presso cantieri cinesi. La consegna delle 10 navi è prevista per il 2013 e 2014. Un ordinativo così importante dimostra chiaramente la capacità del gruppo di realizzare una crescita costante. I dettagli finanziari non sono stati resi noti, sebbene la Rongsheng sostenga che i nuovi ordinativi porteranno il totale per il corrente anno ad un valore di 2 miliardi di dollari. Nella prima metà dell'anno gli ordinativi arrivavano a 1,3 miliardi di dollari. Dal 30 giugno la Rongsheng ha ottenuto ordinativi per due portacontainer da 6.600 teu e una petroliera shuttle, prima di confermare l'ordinativo della Global Union per 10 Suezmax. La Rongsheng ha costruito e consegnato una trentina di Suezmax in passato, e ha sviluppato progetti ad efficienza energetica.

Una bulkcarrier Valemax a pieno carico sta per arrivare per la prima volta in Asia. Si tratta della *Berge Everest* di 388.000 dwt di proprietà di Berge Bulk e noleggiata a lungo termine al gruppo minerario brasiliano Vale. La nave è stata consegnata dai cantieri cinesi Bohai Heavy Industries alla Berge Bulk l'11 luglio scorso e arriverà a Singapore il 14 dicembre, mentre infuriano le polemiche sul futuro delle navi Valemax. Le sei Valemax esistenti non hanno sino ad ora ottenuto l'approvazione ad entrare nei porti cinesi e sono al centro di una controversia sul progetto di Vale di realizzare una flotta di circa 35 navi per controllare il costo del trasporto del proprio minerale di ferro, il 45% del quale è destinato annualmente alla Cina. La *Berge Everest* fa parte di un gruppo di quattro navi da 388.000 dwt in costruzione presso i cantieri Bohai in Cina. L'armamento Berge Bulk con sede a Singapore possiede 22 navi ed è specializzato nei trasporti di carbone e minerale di ferro con contratti a lungo termine. È una compagnia indipendente formata da Bergesen e World Wide Shipping (ora BW Group). Le sue navi sono gestite dalla BW Maritime. Il mese scorso Rongsheng ha consegnato la *Vale China* e ha ancora in ordinazione per conto di Vale altre 11 Valemax e quattro per la Oman Shipping. Due cantieri coreani, Daewoo e STX, hanno anch'essi in ordinazione navi di questo tipo.

Le autorità cinesi hanno deciso di aumentare dal prossimo 1° gennaio la tassa di tonnellaggio per le navi da 50.000 dwt o maggiori che faranno scalo ai porti

nazionali. L'aumento sarà del 14% o Yuan 5,30 (= 0,83 dollari) per tonnellata, dai precedenti Yuan 4,65 per tonnellata. La tendenza ad inserire navi sempre più grandi nei traffici globali ha attirato l'attenzione delle autorità finanziarie cinesi, le quali hanno deciso di imporre un aumento dei diritti sia agli operatori cinesi che a quelli stranieri per realizzare un profitto dalla tendenza ad impiegare navi più grandi nei traffici con la Cina.