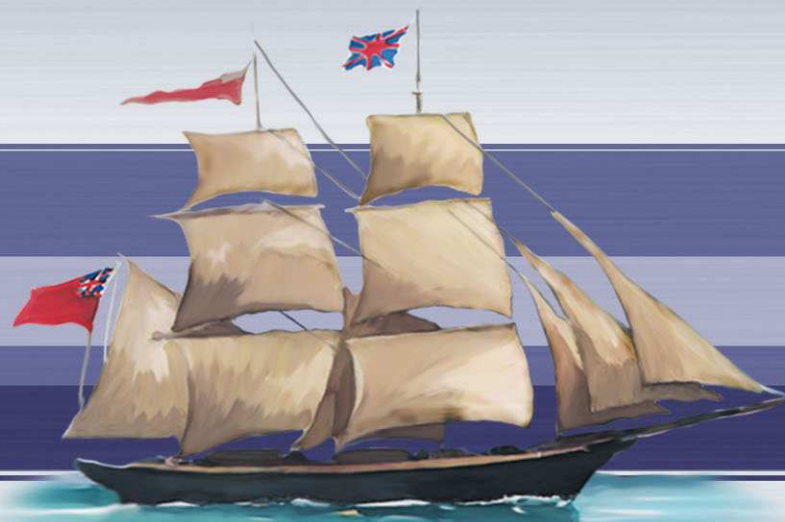


Flash News



Genova, 22 Maggio 2017
No. 1749

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
Lloyd's List Containers

ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 20 (15/19 Maggio 2017) CISTERNE

Ancora una settimana di attività rallentata per le VLCC (oltre 200.000 dwt) nel loro principale mercato del Golfo Arabo. Una lunga position list di oltre 60 navi non ha messo fretta ai noleggiatori per coprire gli stem di giugno, mentre gli armatori spingevano per fissare le navi nel timore di un cedimento dei noli. Di conseguenza, per i viaggi a destinazione del Far East i noli sono scesi a Ws 52,5-55 (equivalente base timecharter a circa 16.500 dollari al giorno) per moderne unità e a livelli inferiori per navi di nuova costruzione o meno approvate dai noleggiatori. Per il Golfo americano via Suez i noli sono diminuiti a Ws 22,5 e resta da vedere se potranno essere ripetuti. Anche in West Africa le VLCC hanno ottenuto noli inferiori rispetto alla precedente settimana, pari a circa Ws 53 per il Far East, ma questo potrebbe limitare la potenziale disponibilità di navi in zavorra dal Far East che dovrebbero concentrarsi nel Golfo Arabo. Un viaggio dalla Nigeria alla costa occidentale indiana è stato coperto a 2,5 milioni di dollari lumpsum. Nell'area dei Caraibi, la buona offerta di navi potrebbe consentire ai noleggiatori di imporre noli intorno a 3,7 milioni di dollari lumpsum per Singapore e 3,1 milioni di dollari per la costa occidentale indiana. In Mare del Nord è aumentato l'interesse nelle VLCC dopo gli ultimi fissati Rotterdam/Singapore a noli in calo a 2,85 milioni di dollari lumpsum. Le Suezmax (125.000-200.000 dwt) hanno registrato una domanda moderata nella settimana, ma con le molte navi in zavorra dal Far East e altre cadute sui soggetti, i noli hanno registrato cambiamenti minimi attestandosi a Ws 75 (equivalente a circa 13.250 dollari al giorno) per l'Europa e Ws 85 per il Far East. In Mar Nero-Mediterraneo gli armatori delle Suezmax speravano di ottenere qualche beneficio dal mercato più fermo delle Aframax, ma i noli sono rimasti intorno a Ws 85 per le destinazioni europee e andrà bene se rimarranno a tale livello nonostante una lista di navi abbondante. Nel Golfo Arabo la disponibilità di navi ha superato la domanda e i noli si sono indeboliti a Ws 75 per il Far East. Le navi che possono caricare in Iran hanno ottenuto noli di Ws 50 per l'Europa e quelle non adatte hanno registrato una ulteriore erosione dei noli scesi a Ws 29,75 per i viaggi Basrah/Europa. Le Aframax (80.000-125.000 dwt) hanno avuto un miglioramento in Mare del Nord, dopo settimane di ristagno. Per i viaggi cross-UK Cont. hanno ottenuto noli di Ws 100 (pari a circa 10.750 dollari al giorno) mentre per le caricazioni nel Baltico i noli sono rimasti a Ws 67,5. Un rallentamento è possibile a fine giugno quando inizierà la manutenzione del pipeline del Baltico che probabilmente ridurrà i carichi da Primorsk. In Mediterraneo, la settimana è stata piena di eventi per queste navi la cui presenza nell'area si è assottigliata facendo aumentare la domanda. I noli per i viaggi dal Mar Nero sono rapidamente saliti da Ws 105 a Ws 122,5 e in chiusura di settimana sino a Ws 140 con soggetti. Possibili sostituzioni potrebbero portare

nuovi aumenti, moderati solo dalla presenza di Suezmax per carichi parziali. Nell'area dei Caraibi i noli sono rimasti intorno a Ws 100 per i viaggi verso il Golfo americano. Nel segmento delle **Product Tanker pulite**, le Medium Range (25.000-50.000 dwt) hanno avuto una settimana piuttosto attiva in Nord Europa dove i noli sono saliti a Ws 125 (pari a circa 6.750 dollari al giorno) per i viaggi verso la costa atlantica americana e Ws 145-150 per il West Africa. Per il mantenimento di questi livelli, è necessario che la prima decade di giugno sia altrettanto attiva. Ad est di Suez, le Large Range hanno avuto una settimana in generale negativa. Le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) hanno iniziato perdendo 16 punti Worldscale in un fissato e il nolo per la nafta Golfo Arabo/Giappone è ora attestato a Ws 90 (equivalente a circa 6.250 dollari al giorno). Per il jetfuel Golfo Arabo/UK Cont. non si sono avuti fissati nella settimana, ma il nolo dovrebbe essere intorno a 1,45 milioni di dollari lumpsum. Per gli stessi viaggi le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) hanno ottenuto noli rispettivamente di Ws 105 (equivalente a circa 6.000 dollari al giorno) per la nafta e 1,10 milioni di dollari lumpsum per il jet fuel.

CARICO SECCO

Il mercato delle **Capesize** (150.000-180.000 dwt) ha registrato una ripresa verso la fine della settimana, sebbene gli indici di mercato indichino valori negativi. Il Baltic Capesize Index ha chiuso la settimana a 1668, 57 punti in meno rispetto alla precedente e la media ponderata delle cinque rotte timecharter si è attestata a USD 12.239 perdendo USD 604. Sulla rotta dal Brasile alla Cina sono stati conclusi fissati base viaggio a medi USD 14,00 per tonnellata e circolano voci di un round Tubarao/Qingdao equivalente a medi USD 15,00 per tonnellata. Vale è stata attiva ma i dettagli dei fissati sono poco chiari. Un carico per inizio luglio sarebbe stato coperto a USD 14,40 per tonnellata. La lista di navi in Nord Atlantico è rimasta limitata, ma anche i carichi sono stati scarsi. Si riporta il fissato della *Golden Shui* (169.332 dwt costr. 2009) con consegna pronta Falmouth trip via costa orientale Canada riconsegna Singapore-Giappone USD 25.000 al giorno per conto Oldendorff. Nel mercato del Pacifico, l'attività è stata buona e i noli per i viaggi dall'Australia occidentale alla Cina sono in ripresa, come conferma il fissato della *Anangel Virtue* (180.391 dwt costr. 2012) con consegna Xiamen 24/31 maggio trip via West Australia riconsegna Singapore-Giappone USD 15.750 al giorno per conto K-Line. Nel mercato a periodo, si riporta il fissato della *Semirio* (176.261 dwt costr. 2007) con consegna Zhangjiang 15/25 maggio per minimo 12 massimo 16 mesi riconsegna ww USD 14.150 al giorno per conto Koch. Per le **Panamax** (70.000-95.000 dwt), il mercato dell'Atlantico ha registrato un netto calo. Dal Mar Nero, sia i carichi che il numero delle navi sono stati abbastanza limitati e in chiusura una Kamsarmax è stata fissata con consegna Cannakale a bassi USD 6.000. Il mercato del Baltico è stato debole dall'inizio con molte navi ancora nell'area dalla settimana precedente. Alcuni

fissati sono stati conclusi a livelli inferiori ai precedenti, ma l'eccesso di navi si è ridotto e la speranza è di una maggiore stabilità con l'arrivo di nuovi carichi. Il mercato del Golfo americano ha registrato volumi molto scarsi con offerte in calo per round in Atlantico. In caduta anche i noli da costa orientale Sud America per round in Atlantico, scesi a USD 9.000 al giorno APS per Kamsarmax standard, e moderne Panamax che per ECSA/Far East hanno chiuso la settimana a USD 8.750 + USD 375.000. Il mercato del Pacifico è diminuito ad un livello che sino ad ora non si era visto nel 2017. Una nave da 76.000 dwt aperta nel Nord della Cina è stata fissata lunedì intorno a USD 7.900 al giorno base DOP, ma in chiusura un'altra da 82.000 dwt aperta Qingdao ha ottenuto per lo stesso viaggio USD 6.300 DOP. La scorsa settimana vari fissati sono stati conclusi a medi USD 8.000 ma ora il mercato è intorno a medi USD 6.000 per viaggi singoli. Per i round australiani a fine settimana una moderna Panamax aperta Sud Cina è stata fissata ad alti USD 5.000 per un viaggio via Australia per la Cina, mentre a inizio settimana una Kamsarmax otteneva intorno a USD 8.000 per viaggio simile. Anche il settore delle post-Panamax ha registrato un netto cambiamento nel sentimento. Una nave da 93.000 dwt è stata fissata a USD 7.000 con consegna Taiwan per trip back Taiwan via Indonesia. Un'altra nave da 93.000 dwt si è fissata a medi USD 5.000 base sud Cina per trip via Nord Australia con riconsegna Cina. Questo è indicativo dei pochi fissati base viaggio conclusi da compagnie minerarie australiane. L'indebolimento del Pacifico ha indotto alcuni armatori a guardare con speranza al mercato della costa orientale del Sud America con un numero crescente di navi dirette in zavorra verso quest'area. Inoltre, uno stimolo artificiale della valuta brasiliana contro il dollaro americano ha fatto sospendere le esportazioni. A questo si è aggiunta la dichiarazione di forza maggiore in Sud Africa, a causa di azioni industriali, ma la disputa dovrebbe risolversi e un accordo, unitamente ad una diminuzione dei prezzi del minerale di cromo e maggiore domanda dall'India, potrebbe favorire gli armatori la prossima settimana.

COMPRAVENDITA

Il mercato della compravendita questa settimana non si è mostrato particolarmente attivo riportando un numero di transazioni non molto significativo. Per quanto concerne le unità Tankers, da segnalare la vendita ad acquirenti danesi della Panamax MT *FORTUNE VICTORIA* (74,998 DWT - Blt. 2007 Minami - Man-Burmeister & Wain - Coated/Coiled LR 1) per circa USD 17 MLN. Più attivo il settore delle Bulk Carriers dove, nonostante il mercato dei noli stia subendo una certa flessione, i valori delle unità compravendute continuano a mantenersi piuttosto alti seppure sembra vi sia una riduzione di navi ispezionate rispetto alle precedenti settimane. Tra le unità compravendute, si evidenzia la Kamsarmax MV *FRONTIER HERO* (81,043 DWT - Blt. 2014 Japan Marine - Man-Burmeister & Wain - 7/7 stive/boccaporte) venduta per circa USD 23.5 MLN. Si

segnala inoltre che gli armatori Thoresen Shipping parrebbero essersi resi protagonisti dell'acquisto della MV *CRYSTAL PALACE* (58,781 DWT - Blt. 2008 Tsuneishi - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30t) per circa USD 13.3 MLN. Tra le Handysize compratori del Far East (Pac Basin Shipping) hanno acquistato la MV *GLOBAL PEACE* (31,875 DWT - Blt. 2011 Hakodate - Mitsubishi - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30t) per circa USD 10.2 MLN. Il mercato della demolizione questa settimana ha visto nuovamente il Bangladesh affermarsi come mercato di riferimento avendo pagato 335 USD/LDT per le Bulker e 355 USD/LDT per le Tanker, seguito dall'India che ha pagato 330 USD/LDT per le Bulker e 350 USD/LTD per le Tanker. Infine Pakistan e Cina hanno pagato rispettivamente 325-230 USD/LDT per le Bulker e 345-240 USD/LDT per le Tanker.

ALTRE NOTIZIE

Nei mercati dei carichi secchi abbondano le congetture che, dopo la perdita della *Stellar Daisy*, Vale possa decidere di sospendere l'impiego delle VLOC convertite da petroliere VLCC che ha preso a noleggio dalla compagnia sudcoreana Polaris Shipping. Le voci sono state respinte da Polaris che ha detto di non aver ricevuto alcuna notifica in tal senso da Vale. La notizia ha avuto origine da un certo numero di VLOC che viaggiano in zavorra verso il Brasile i cui previsti arrivi sarebbero stati cancellati dalle liste portuali. Le VLOC di Polaris fanno parte di una cinquantina di navi che hanno iniziato la loro vita come VLCC a scafo singolo, successivamente convertite in bulkcarrier e che si stanno avvicinando al loro 25° anno di vita, l'età più avanzata per la maggior parte delle bulkcarrier da carico secco prima della demolizione. Se Vale deciderà di abbandonare le VLOC convertite, ipotizzando quattro viaggi l'anno per trasportare 300.000 tonn. di minerale per nave, dovrà noleggiare navi sul mercato spot per 60 milioni di tonnellate l'anno fino a che le sue Valemax inizieranno ad essere consegnate nel periodo 2018-19. Tenuto conto che una Capesize standard può trasportare solo 150.000-180.000 tonnellate di minerale, avrà bisogno di due Capesize per ogni VLOC a cui rinuncia. Vale è stata più attiva del solito nel primo trimestre 2017. Ha noleggiato solo circa 30 navi dal Brasile alla Cina, ma questo è stato sufficiente a far salire i noli da 10 a 17 dollari per tonnellata, il valore più alto dall'agosto 2015. Ulteriori 10-20 fissati farebbero salire i noli ancora di più, in particolare se questo avvenisse nel terzo o quarto trimestre quando normalmente i noli aumentano. Ogni dollaro in più di aumento costerebbe a Vale ulteriori 150.000 dollari a viaggio. Ma se i noli fossero in media di 5 dollari più alti, cosa non irragionevole, e Vale richiedesse 12 viaggi in più, coprendo tre VLOC, il costo extra per Vale sarebbe di 7,5 milioni di dollari in più rispetto ai noli correnti. Un aumento dell'attività di noleggio sulla rotta Brasile/Cina ha solitamente un impatto maggiore che un aumento sulla rotta dall'Australia

occidentale alla Cina e questo poiché le navi noleggate dal Brasile sono fuori mercato per un tempo maggiore.

L'andamento dei mercati dei carichi secchi è strettamente legato alle importazioni cinesi, ma anche l'offerta di navi ha una grande importanza. In febbraio, le importazioni cinesi sono aumentate del 38% su base annua e in marzo del 20%, mentre in aprile l'aumento è stato del 12%. Questo potrebbe spiegare l'indebolimento dei mercati dei noli registrato nell'ultimo mese. Essendo la Cina uno dei maggiori consumatori di materie prime a livello mondiale, è evidente che le importazioni cinesi sono il barometro per l'utilizzazione di navi e un aumento è strettamente correlato con il mercato dei noli. Guardando al futuro prevedibile, se le aspettative degli analisti e i modelli econometrici si riveleranno esatti, la domanda potrebbe fluttuare intorno ai livelli correnti. Qualsiasi aumento o calo stagionale sia da parte della Cina che di altri mercati avrà conseguenze sulle rate di nolo ma dovrebbe essere temporaneo. Dal lato della disponibilità di navi, l'offerta è stata relativamente limitata, in confronto allo scorso anno la flotta è aumentata di 280 navi soltanto. Inoltre, nel 2017 l'attività di demolizione e la riattivazione della flotta in disarmo è diminuita, e a quest'epoca dello scorso anno e per tutto il 2016 erano presenti nell'orderbook di carico secco 662 navi, mentre ora l'intero orderbook di carico secco per i prossimi tre anni comprende 720 navi e il rapporto rispetto alla flotta esistente è del 7% per la maggior parte dei segmenti. Sono notevolmente inferiori le consegne di nuove costruzioni previste per il resto del 2017, poco più di 400 navi o forse anche meno se si tiene conto di cancellazioni e slittamenti. Sino ad ora, la flotta di bulkcarrier superiori a 20.000 dwt è aumentata di circa 140 navi. Molti si chiedono se questo sia un buon periodo per investire in nuove costruzioni prima che i prezzi salgano o se sarebbe meglio attendere una correzione dei prezzi. Se gli analisti vedono chiaro su un indebolimento della domanda della Cina nella seconda metà del 2017 e non vi saranno avvenimenti importanti che abbiano effetti positivi sulla domanda, si dovrebbe vedere una correzione dei prezzi.

I Ministri del petrolio dei paesi Opec si riuniranno a Vienna giovedì prossimo per ratificare una possibile estensione dei tagli produttivi correnti. Arabia Saudita e Russia hanno annunciato di essere d'accordo sulla necessità di estendere i tagli produttivi Opec e non-Opec per un ulteriore periodo di nove mesi sino al marzo 2018. Riyadh e Mosca si erano accollate la maggior parte dei tagli per cui il loro accordo sulla necessità di una estensione rende molto probabile che questa decisione verrà presa la prossima settimana. Altri ministri dell'Opec hanno già segnalato il loro sostegno, in particolare sia l'Iran che l'Iraq hanno dichiarato di essere favorevoli e questo rimuove i restanti ostacoli. In teoria, l'Opec potrebbe sorprendere il mercato annunciando tagli maggiori o

anche una estensione più lunga oltre il marzo 2018, anche se molti analisti e trader escludono questa possibilità. Arabia Saudita e Russia hanno promesso di fare tutto il necessario per raggiungere il traguardo sperato di stabilizzare il mercato e ridurre le scorte commerciali di greggio alla media di cinque anni. La passata esperienza insegna che una decisione per tagli maggiori causerebbe un brusco aumento dei prezzi nei giorni successivi all'annuncio, ma una estensione avrebbe uno scarso impatto o farebbe diminuire solo leggermente i prezzi.

Le esportazioni americane di greggio in costante crescita rappresentano un motivo di ottimismo per il mercato delle petroliere, che nel corrente anno e nel prossimo raggiungerà una notevole espansione della flotta. Quanto siano significativi questi volumi e se rappresentano una tendenza che potrebbe avere un impatto sul mercato delle petroliere nei prossimi anni, è la domanda a cui si cerca di dare risposta. Negli Stati Uniti, le importazioni di greggio sono diminuite di 2,8 milioni di barili al giorno dal 2005 al 2014, dopo aver toccato il massimo di 10,1 milioni b/g nel 2005. Il notevole declino delle importazioni è coinciso con un aumento della produzione interna americana, per la crescita esplosiva della produzione americana di *tight oil*. Per la maggior parte di questo periodo, le esportazioni di greggio sono state insignificanti, principalmente per un divieto datato 1970. Dopo la revoca del divieto, le esportazioni sono partite velocemente. Nel 2016, primo anno dopo il ripristino dell'export, gli Stati Uniti hanno esportato in media 520.000 b/g e nel febbraio 2017 i volumi hanno superato 1,1 milioni b/g. Inoltre, il greggio americano viaggia verso Paesi più lontani e le distanze più lunghe creano ulteriore domanda base tonnellate-miglia a beneficio dei mercati internazionali delle petroliere. Dall'inizio dell'anno, il 59% dell'export americano di greggio ha avuto come destinazione l'Asia, in confronto al 22% nel 2016. Il cambiamento delle destinazioni ha anche portato all'utilizzo di navi più grandi. Nel 2017 il 40% dell'export americano è stato trasportato da VLCC, di cui la metà destinate alla Cina e il resto a Malesia, Singapore e India.

La ripresa degli investimenti in petroliere di nuova costruzione non ha provocato un aumento dei prezzi da parte dei cantieri, in netto contrasto con il mercato delle portarinfuse secche. Dall'inizio dell'anno si è avuto un aumento complessivo del 48% degli investimenti in petroliere. Nel periodo, oltre 30 VLCC sono state ordinate, compreso il recente ordinativo da parte di Frontline per una serie sino a quattro VLCC da 319.000 dwt alla Hyundai Heavy Industries. Tuttavia, i prezzi continuano a diminuire nel settore, nonostante l'aumento della domanda. Si stima che negli ultimi tre mesi i prezzi siano scesi di almeno il 3% per le VLCC che hanno registrato i maggiori ordinativi con prezzi medi di mercato intorno a 80 milioni di dollari. Nello stesso periodo, i prezzi delle Suezmax hanno perso l'1,5% e le Aframax l'1,9%. Solo le petroliere Medium

Range segnano una tendenza positiva avendo recuperato lo 0,5%. Tutti i recenti contratti di costruzione per VLCC sono stati assegnati a cantieri sudcoreani, Daewoo ha avuto ordinativi dal gruppo Angelicoussis, Hyundai Samho da Sentek e Neda Maritime, e Samsung si è assicurato contratti da BW Group e Capital Maritime & Trading. Gli orderbook sguarniti, unitamente alle difficili condizioni dei finanziamenti, hanno costretto molti costruttori ad una dura concorrenza spingendo i prezzi sempre più in basso. I prezzi ridotti sono la ragione principale per cui gli armatori assegnano ordinativi, nonostante la continua recessione dei mercati delle petroliere. Tutto questo è in forte contrasto con il mercato dei carichi secchi dove i prezzi sono risaliti dopo una ripresa degli ordinativi, assegnati principalmente a Cina e Giappone. L'attività di ordinazione è aumentata del 74% dall'inizio dell'anno e questo ha contribuito a far aumentare nello stesso periodo i prezzi delle Capesize dello 0,8%, per le Panamax dell'1,7% e per le Handymax del 4,9%. E i prezzi nel settore continuano ad aumentare. La scorsa settimana la Taiwan Navigation ha confermato un ordinativo per due bulkcarrier da 62.000 dwt ai costruttori giapponesi Oshima Shipbuilding al prezzo di 25,5 milioni di dollari ciascuna, circa 2 milioni di dollari in più di quanto in media stimato per bulkcarrier Ultramax di nuova costruzione.

I membri dell'Opec hanno realizzato nel 2016 circa 433 miliardi di dollari di profitti netti dall'esportazione di petrolio, il valore più basso dal 2004. In termini reali di dollari, i profitti del 2016 rappresentano una flessione del 15% rispetto ai 509 miliardi di dollari guadagnati nel 2015, principalmente a causa della caduta dei prezzi medi del greggio e, in misura minore, per una diminuzione delle esportazioni nette di greggio dell'Opec. La Energy Information Administration prevede che nel corrente anno i profitti netti dell'export di greggio dell'Opec aumenteranno a circa 539 miliardi di dollari sulla base delle previsioni dei prezzi globali del greggio e dei livelli produttivi dell'Opec. Il previsto aumento dei profitti netti dell'Opec dalle esportazioni è attribuito a prezzi leggermente più alti nel 2017 come pure ad una produzione Opec leggermente superiore durante l'anno.

Una rara Product Tanker Large Range 3 è stata fissata dalla compagnia saudita Aramco. Si tratta della *Sea Shell* (158.00 dwt costr. 2016) di proprietà della compagnia egiziana Arab Maritime Petroleum Transport Co (AMPTC) fissata per sei mesi al nolo di 22.000 dollari al giorno, con l'opzione di ulteriori sei mesi a 26.000 dollari al giorno. Il nolo corrente per un anno di una Suezmax standard è di circa 19.000 dollari al giorno. Le LR3 sono molto rare, la AMPTC ne ha ordinate sei ai cantieri Hyundai Heavy Industries al prezzo di 65 milioni di dollari ciascuna. Due di esse sono già state consegnate, tra cui la *Star Energy* costruita nel 2016. Oltre alle sei petroliere LR3 con classe ghiacci 1C, AMPTC

possiede quattro Large Range 2, una Medium Range, due Aframax e due Very Large Gas Carriers già in attività.

Il settore delle grandi petroliere di seconda mano sta registrando un movimento al rialzo dei prezzi e una ripresa dell'attività di compravendita. Lo conferma l'acquisto, da parte della Zodiac Maritime di Eyal Ofer, della prima VLCC di seconda mano in un decennio e l'acquisizione da parte di AET di due moderne petroliere di Gener8 che segnano per la prima volta in quattro mesi un aumento del valore dell'usato nel settore. Zodiac ha acquistato la *Dalian Venture* (298.000 dwt costr. 2011) da Wah Kwong per 53,5 milioni di dollari. La nave, che era impiegata nel pool Seawolf di Heidmar, segna l'ingresso nel settore delle VLCC di Zodiac che possiede già Suezmax, Aframax, Large Range 2 e Large Range 1 e Medium Range, oltre che petroliere per prodotti chimici e grandi gasiere. La transazione è avvenuta ad una settimana di distanza dall'acquisizione da parte di AET delle VLCC *Gener8 Noble* e *Gener8 Theseus* (entrambe 300.000 dwt costr. 2016) al prezzo di 81 milioni di dollari ciascuna e lo stesso giorno in cui la compagnia greca Neda Maritime ha annunciato di aver venduto la *Amantea* (309.000 dwt costr. 2002). Gli acquirenti stanno iniziando nuovamente a mostrare un maggiore interesse nelle grandi petroliere e la differenza tra offerta e richiesta si è recentemente ridotta. Negli ultimi sei mesi, il mercato della compravendita era incentrato solo sulle navi da carico secco, ma ora si guarda nuovamente alle petroliere e la situazione è più equilibrata. Zodiac è una compagnia avveduta e non pagherebbe più del valore delle navi e Wah Kwong da parte sua non venderebbe sotto costo. Non sorprenderebbe vedere entro quest'anno un aumento del 10% del valore delle navi usate di qualità, in particolare nel settore di età inferiore ai 10 anni. Sono 23 le VLCC che hanno cambiato proprietario nel corrente anno in transazioni per un valore complessivo di 1,18 miliardi di dollari, tuttavia l'acquisto da parte di DHT della flotta di 11 VLCC di BW Group rappresenta una parte significativa di tale attività. Fonti di mercato ritengono che la maggior parte dei resale sia stata venduta e sono scarse le navi moderne in vendita, a meno che un acquirente non si faccia avanti con un'offerta.