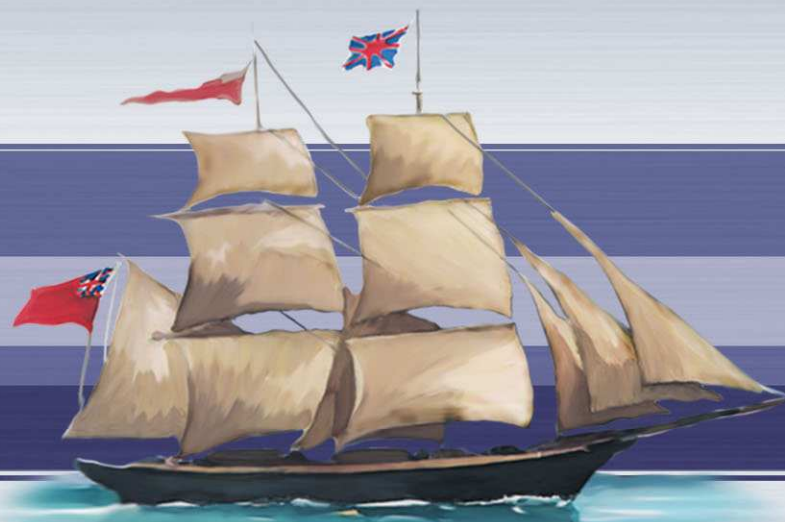


# Flash News



**Genova, 16 Ottobre 2017**  
**No. 1766**

## **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 41 (9/13 Ottobre 2017) CISTERNE

Il lungo periodo di festività in Far East non ha influito sull'attività di noleggio di VLCC (oltre 200.000 dwt) nel Golfo Arabo che ha mantenuto livelli elevati. La domanda inarrestabile della Cina, dopo aver esaurito i carichi di ottobre si è spostata verso i nuovi programmi di novembre. I noli hanno raggiunto bassi Ws 70 (equivalenti base timecharter a circa 23.000 dollari al giorno) per le destinazioni del Far East e alti Ws 20 per quelle occidentali. Se la tendenza continuerà, non sono esclusi nuovi miglioramenti. Un'incognita, tuttavia, è rappresentata dalla numerosa presenza di vecchie navi che potrebbe continuare a mantenere i noli al range inferiore. In West Africa, gli armatori hanno tentato di ristabilire un differenziale rispetto al mercato principale ma i noli, pur essendo leggermente aumentati, sono per ora attestati ad alti Ws 60 per il Far East e 3,4 milioni di dollari lumpsum per la costa orientale indiana. Nei Caraibi, le VLCC non sono riuscite ancora ad ottenere noli superiori a 4,2 milioni di dollari lumpsum per Singapore e 3,4 milioni di dollari per la costa occidentale indiana, ma la tendenza è al rialzo e le navi iniziano a scarseggiare. In Mare del Nord, i movimenti di *arbitrage* sono stati limitati ma i noleggiatori hanno avuto difficoltà ad assicurarsi navi a meno di 3,7 milioni di dollari lumpsum per il fueloil destinato a Singapore. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) hanno migliorato i noli dal West Africa a Ws 75 per il Golfo americano e Ws 80 per l'Europa (equivalente a circa 13.000 dollari al giorno) con possibili nuovi aumenti se anche la prossima settimana inizierà in modo brillante. In Mediterraneo-Mar Nero, queste navi hanno approfittato dei recuperi delle Aframax per assicurarsi carichi parziali che hanno fatto salire i noli a oltre Ws 90 per i viaggi Mar Nero/Europa e circa 3 milioni di dollari lumpsum per la Cina. Dal Golfo Arabo, una maggiore attività nella seconda parte della settimana ha permesso di stabilizzare i noli a Ws 80 circa per il Far East e Ws 37,5 per le destinazioni occidentali. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) sono riuscite a far salire i noli per i viaggi cross-UK Cont. a Ws 125 (equivalente a circa 24.250 dollari al giorno) e a Ws 105 per le caricazioni nel Baltico con 100.000 tonn.. In Mediterraneo, i noli per i viaggi inter-Med. sono ulteriormente migliorati a Ws 155, prima di una fase più tranquilla a fine settimana che ha portato una diminuzione che potrebbe anche diventare temporaneamente progressiva. Nei Caraibi, le interruzioni per maltempo sono state di beneficio per le Aframax che sono riuscite a fissarsi a noli di Ws 150-155 per le destinazioni del Golfo americano, ma successivamente la domanda è rallentata e la lista di navi si è rapidamente ricostituita. Le speranze degli armatori sono per un nuovo peggioramento meteo. Per quanto riguarda le **Product Tanker** pulite, in assenza di opportunità di *arbitrage*, le Medium Range (25.000-55.000 dwt) hanno avuto una settimana poco attiva in Nord Europa e i noli per la costa atlantica americana sono scesi a Ws 110-112,5 (equivalenti a circa

4.750 dollari al giorno). Il mercato si è concentrato sulla domanda per il West Africa dove, tuttavia, i noli sono marginalmente scesi a Ws 135 in chiusura. Le previsioni a breve termine non sono incoraggianti poiché i carichi sono limitati e con il mercato del Golfo americano in difficoltà molte navi continueranno a zavorrare verso l'Europa. Ad est di Suez, le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) hanno registrato una correzione al ribasso dei noli che per la nafta Golfo Arabo/Far East sono scesi a Ws 115-110 (pari a circa 11.500 dollari al giorno) mentre per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont. sono passati da 1,995 milioni di dollari lumpsum a 1,825 milioni di dollari. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) sono rimaste relativamente stabili nella settimana ma in chiusura hanno accusato un cedimento a Ws 125 (equivalente a circa 8.750 dollari al giorno) per la nafta e 1,4 milioni di dollari lumpsum per il jet fuel.

### CARICO SECCO

Il settore delle **Capesize** (150.000-180.000 dwt) continua ancora a registrare un andamento positivo. Il Baltic Capesize Index ha chiuso la settimana a 2871, 58 punti in meno rispetto alla precedente e la media ponderata delle cinque rotte timecharter ha perso USD 380 attestandosi a USD 20.047 al giorno. Dopo una partenza fiacca per le festività in Far East, il mercato del Brasile ha visto a metà settimana un significativo aumento dell'attività di noleggio da parte di Vale con una quindicina di fissati conclusi per Capesize e Newcastlemax. Tuttavia, l'indice di nolo Brasile/Cina non è migliorato e ha chiuso la settimana con una perdita di 1 dollaro rispetto alla settimana precedente. Base viaggio, si riportava a inizio settimana una Newcastlemax fissata da Tubarao per Qingdao a USD 17,75 per tonnellata con date 15-25 novembre e un altro fissato per 170.000 tonn. di carico a fine settimana con date 10-20 novembre a USD 17,30 per tonn. L'attività dall'Australia occidentale è rimasta stabile e i noli sono gradatamente aumentati nel corso della settimana. Un fissato indicativo base timecharter è quello della *Aquacharm* relet CCL (171.009 dwt costr. 2003) con consegna CJK 13-15 ottobre trip via Australia riconsegna Nord Cina/Sud Cina rispettivamente a USD 19.000 e 18.500 al giorno per conto Oldendorff. I fissati a periodo sono stati limitati poiché i livelli degli FFA non giustificano lunghi periodi essendo lontani dalle aspettative per il fisico nel 2018. Una eccezione degna di nota è il fissato per conto Rio Tinto della *Cape Owl* (179.510 dwt costr. 2016) con consegna pronta Qingdao un anno timecharter riconsegna ww a USD 17.000 al giorno, mentre per periodo più breve si riporta il fissato della *Genco Hadrian* (169.025 dwt costr. 2008) con consegna pronta Dalian 4/6 mesi riconsegna ww a USD 16.600 al giorno per conto Pacific Bulk. Le **Panamax** (70.000-95.000 dwt) hanno avuto una settimana positiva con un mercato dell'Atlantico molto fermo e il sostegno del mercato cartaceo che ha fatto aumentare l'interesse dei noleggiatori nel periodo. Il Nord Atlantico è stato molto attivo e, nonostante la lunga lista di navi, il volume dei carichi dal Baltico, Continente e costa orientale Stati Uniti è stato

soddisfacente. Una Kamsarmax è stata fissata a bassi USD 14.000 al giorno per un round in Atlantico con riconsegna Skaw-Passero. I fronthaul si sono rafforzati, gli armatori chiedevano medi-bassi USD 20.000 a fronte di offerte dei noleggiatori intorno a USD 20.000 al giorno. Segnali positivi anche dal Golfo americano con molti nuovi carichi, in particolare per date di novembre. In chiusura di settimana, le Kamsarmax ricevevano offerte a medi-alti USD 16.000 al giorno + medi-alti USD 600.000 GBB. Molto attivo anche il mercato da costa orientale Sud America con alcune navi fissate a medi-alti USD 13.000 base India per timecharter trip via ECSA per il Far East. Anche dal Sud America il mercato è stato sostenuto con Kamsarmax fissate a bassi USD 20.000 al giorno per caricazione ottobre e riconsegna Skaw-Passero. Le sensazioni restano positive e le previsioni sono per un mercato sostenuto anche nella prossima settimana. Il mercato del Pacifico è iniziato su note positive con un buon numero di carichi pronti dall'Indonesia. Gli armatori sono rimasti fermi sulle loro richieste e i noleggiatori hanno dovuto cedere per assicurarsi naviglio. Il numero di carichi in Nord Pacifico questa settimana è arrivato ad un livello record, con oltre 15 carichi in mercato dagli Stati Uniti per caricazione ottobre-prima metà novembre. Kamsarmax standard sono state fissate base Nord Cina a oltre USD 14.000 al giorno per un round in Nord Pacifico con grano della durata di 45-55 giorni e a metà settimana un'altra Kamsarmax ha ottenuto base Nord Cina USD 15.000 al giorno per lo stesso round. Anche le post-Panamax hanno potuto migliorare, grazie al buon volume di carichi da costa orientale Australia. Si riporta una nave da 98.000 dwt con consegna Nord Cina fissata a oltre USD 15.000 al giorno per un viaggio standard con carbone dall'Australia della durata di 30-40 giorni. Una post-Panamax di costruzione giapponese da 95.000 dwt è stata fissata a USD 15.250 al giorno per 2-3 laden legs con riconsegna Singapore-Giappone. Il mercato a periodo è stato attivo nella settimana, anche per effetto dei movimenti positivi del mercato cartaceo. Un maggior numero di noleggiatori è alla ricerca di navi, molti dei quali non sono tradizionali utilizzatori del periodo. Kamsarmax standard richiedono oltre USD 14.000 al giorno per breve periodo e poco meno per durata maggiore. Una Panamax standard da 77.000 dwt è stata fissata da un operatore europeo con consegna India a USD 13.000 al giorno per 3-5 mesi e una nave da 81.500 dwt di costruzione giapponese ha ottenuto con consegna Giappone USD 14.000 al giorno per 5-7 mesi.

## **COMPRAVENDITA**

Il mercato della compravendita questa settimana si è mostrato abbastanza attivo avendo registrato un buon numero di transazioni, soprattutto Bulk Carriers. Per quanto riguarda il settore delle Tankers, si segnala che la MV *OCEAN MARE* (106,000 DWT - Blt. 2006 Hyundai - Man-Burmeister & Wain - 16.9000 LDT) è stata venduta all'asta a Singapore per circa USD 13.8 MLN ad acquirenti al momento non noti, parrebbero greci. L'unità, che apparteneva alla flotta di

Varun Shipping, era da diversi anni in layup prima in acque malesi poi di Singapore. Tra le unità di più piccolo tonnellaggio, da evidenziare la vendita della MT *ZEYNEP* (11,276 DWT - Blt. 2007 Admarin - Man-Burmeister & Wain - IMO II / Marine Line Coated - 4.000 LDT) per circa USD 8 MLN. Più attivo il mercato delle Bulk Carriers dove sono diverse le unità compravendute. Compratori greci hanno acquistato la MV *MEDITERRANEAN TRADER* (169,237 DWT - Blt. 2008 Daehan - Man-Burmeister & Wain - 9/9 stive/boccaporte) per circa USD 17.5 MLN, mentre la MV *NONNA ULIA* (55,667 DWT - Blt. 2010 Mitsui - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30t) è stata ceduta per circa USD 14.75 MLN. Tra le altre da segnalare che armatori europei parrebbero essersi resi protagonisti dell'acquisto di quattro Handysize appartenenti alla flotta di Clipper Bulk per circa USD 30 MLN in blocco; le unità oggetto della transazioni sono le seguenti: MV *CLIPPER TRADER*, MV *CLIPPER TRADITION*, MV *CLIPPER TITAN*, MV *CLIPPER TERMINUS* (30,487 DWT - Blt. 2008 Tsuji - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30t). Gli stessi armatori, nel corso del 2017 hanno venduto altre tre Handysize (Mv *Clipper Lotus*, Mv *Clipper*, Mv *Clipper Selo*). Come anticipato la settimana precedente, i valori del mercato della demolizione stanno subendo variazioni in calo. Il Pakistan si è affermato mercato di riferimento avendo pagato 390 USD/LDT per le Bulker e 410 USD/LTD per le Tanker, seguito dall'India che ha pagato 380 USD/LDT per le Bulker e 400 USD/LDT per le Tanker. Bangladesh e Cina hanno infine pagato rispettivamente 370-250 USD/LDT per le Bulker e 390-260 USD/LDT per le Tanker.

## **ALTRE NOTIZIE**

La consegna di portarinfuse secche continua a rallentare, solo 23 bulkcarrier risultano arrivate in mercato in settembre, tra cui una VLOC, sei Capesize, una post-Panamax, tre Panamax, sei Supra/Ultramax e sei Handysize. Rimangono negli orderbook circa 10 milioni dwt di navi per consegna nel corrente anno, di cui la metà dovrebbe essere effettivamente consegnata entro l'anno. Le demolizioni proseguono a livelli modesti, 15 navi sono state demolite in settembre e sino ad ora dall'inizio dell'anno 197 navi risultano eliminate dalla flotta, tra cui sei VLOC, 17 Capesize, tre post-Panamax, 39 Panamax, 65 Supramax e 67 Handysize. Sebbene le consegne annue, previste in circa 39-40 milioni dwt, saranno inferiori ai 47 milioni dwt dello scorso anno, le demolizioni notevolmente più basse si tradurranno in una crescita netta della flotta nel 2017 di circa 8 milioni dwt a 24 milioni dwt (2,9% su base annua). A questo punto, l'offerta presenta una dinamica totalmente differente per il 2018, in particolare per il settore di capacità inferiore alle Capesize. Dei 27 milioni dwt programmati in consegna il prossimo anno, meno della metà del naviglio (12 milioni dwt) ha una capacità unitaria inferiore a 100.000 dwt.

Il recente rapporto di un importante gruppo di analisti londinesi rivela un chiaro miglioramento delle previsioni di profitto per le compagnie armatoriali. Nei primi nove mesi dell'anno, un gruppo di 58 compagnie armatoriali preso in esame ha evidenziato un aumento dei profitti dell'11% in confronto a perdite annue rispettivamente del 20%, 18% e 29% negli anni dal 2014 al 2016. Questo deriverebbe dal miglioramento dei fondamentali per domanda e offerta poiché l'espansione della flotta sta decelerando, in un contesto di crescente fiducia nella crescita dei volumi dei carichi. La fiducia nelle previsioni porta a ritenere che forse si sta evidenziando la migliore opportunità di investimento da trent'anni a questa parte, dopo il crollo di fine anni '80. I mercati dei carichi secchi e dei container sembrano più in salute, ma non sono ancora sufficientemente forti. I risultati generati sono soltanto migliori della pesante perdita di valore registrata negli ultimi tre anni. Nel frattempo, i mercati delle petroliere da greggio sono incerti e, in particolare quelli delle Product Tanker hanno deluso, per non parlare dell'offshore. La fiducia emersa quest'anno non è mal riposta. Forse il singolo fattore più importante è la domanda di trasporto da parte dei consumatori. Dopo ripetute revisioni al ribasso della crescita dei traffici per la maggior parte del decennio in corso, si sta profilando un allineamento di cifre più positivo. Per la prima volta dopo il crollo, tutte le maggiori regioni economiche mondiali sono previste in crescita nel corrente anno. E con la possibilità di un'espansione limitata della flotta mondiale nei prossimi due anni, le prospettive risultano migliorate. Quello che ci vuole ora è l'abilità e l'ambizione di ottenere risultati.

Il numero delle piattaforme petrolifere offshore in attività, un indicatore chiave per la domanda di navi appoggio offshore (OSVS), è diminuito di un significativo 5% da agosto a settembre. Delle sette regioni globali considerate, un'area è rimasta stabile e due sono aumentate solo di una piattaforma ciascuna, mentre le altre quattro hanno registrato un declino con una riduzione complessiva del 12,9% rispetto al settembre 2016. Secondo gli ultimi dati mensili, in settembre 209 piattaforme offshore risultavano in attività, in confronto a 220 in agosto e 240 nel settembre 2016. Una diminuzione di 11 piattaforme si traduce in una potenziale perdita di domanda per 44 navi appoggio. All'inizio della recessione nel settembre 2014, il mercato era ancora in aumento e registrava 399 piattaforme offshore in attività. Questo evidenzia una caduta della domanda, in confronto al mercato prima della crisi, pari a circa 760 navi appoggio offshore. L'Asia del Pacifico è l'unica regione ad essere rimasta stabile da agosto a settembre con 69 piattaforme in attività, tuttavia questo rappresenta una diminuzione del 21,6% rispetto alle 88 piattaforme offshore nel settembre 2016. La regione asiatica del Pacifico aveva nel settembre 2014 120 piattaforme offshore attive per cui il mercato è ora del 42,5% inferiore rispetto ad allora. Le due regioni dove l'impiego di piattaforme offshore è aumentato sono l'Africa e gli Stati Uniti, tuttavia si tratta soltanto di una nave in più in ciascuna area. Gli

Stati Uniti avevano 18 piattaforme attive in settembre, rispetto a 17 in agosto, lo stesso numero come nel settembre 2016. Ma nel settembre 2014 la stessa area ne contava 64 in attività. In Africa, le piattaforme attive sono aumentate a 13 unità, da 12 in agosto, un aumento del 44,4% rispetto al settembre 2016 quando erano solo nove, ma nettamente inferiori al settembre 2014 quando erano ben 39. Tra le aree in declino, l'America Latina aveva a settembre 27 piattaforme contro 31 nel mese precedente e 38 nel settembre 2016. In Europa, le piattaforme in attività sono scese a 33 in settembre, da 38 in agosto e 36 lo scorso anno. Il Medio Oriente aveva 48 piattaforme offshore attive nel settembre scorso contro 51 in agosto e 50 nel settembre 2016. Il totale globale delle piattaforme attive in settembre, sia onshore che offshore, è sceso dell'1,7% a 2.081 unità. Questo indica una stabilizzazione del mercato della ricerca offshore poiché rappresenta un aumento del 31,4% sulle 1.584 piattaforme attive nel settembre 2016.

Dati preliminari dell'ente governativo americano EIA indicano che le esportazioni di greggio americano hanno raggiunto quasi 2 milioni di barili al giorno nella settimana terminata il 29 settembre, superando il record della settimana precedente di 1,5 milioni b/g. Questo balzo dell'export può essere temporaneo, ma è innegabile che le esportazioni americane abbiano registrato un notevole aumento dei volumi rispetto al 2016. Nel primo semestre dell'anno l'export statunitense è stato in media di 0,93 milioni b/g, un livello quasi doppio rispetto allo stesso periodo del 2016. Un terzo circa dell'export è stato destinato al Canada mentre oltre il 20% è stato rifornito all'Europa. Di particolare importanza per il mercato delle petroliere è che i carichi verso l'Asia del Pacifico sono aumentati rapidamente ad una media di 0,3 milioni b/g tra gennaio e giugno 2017, in confronto a solo 20.000 b/g nel corrispondente periodo del 2016 e sono rimasti a livelli simili anche nel terzo trimestre di quest'anno. Uno dei motivi dell'aumento dei rifornimenti ai paesi asiatici è la riduzione della produzione di greggio in Medio Oriente che si traduce in valori più alti per il greggio mediorientale rispetto ai parametri del bacino atlantico. La maggior parte del greggio per l'Asia viene trasportata da VLCC, ma vengono utilizzate anche molte Suezmax. L'economia di scala rende più conveniente l'utilizzo di VLCC, tuttavia le caricazioni di VLCC comportano un allibito al contrario che è oneroso e può far aumentare del 15-25% il costo complessivo del trasporto per l'Asia. Questa situazione probabilmente sta per cambiare poiché almeno due porti del Golfo americano si stanno attrezzando per accogliere VLCC alle loro banchine di caricazione. Nel maggio scorso, una VLCC vuota è stata ormeggiata con successo al terminal di esportazione di Corpus Christi. Alcuni mesi più tardi l'autorità portuale ha annunciato un progetto di dragaggio per approfondire il canale navale di Corpus Christi a 54 piedi che in teoria permetterebbe il transito di una VLCC con carico parziale. Il Louisiana Offshore Oil Port (LOOP) ha annunciato nel luglio scorso di essere alla ricerca di caricatori che vogliano usare il terminal

di importazione esistente per esportare greggio. L'autorità portuale ritiene che sarebbero necessarie solo poche modifiche per movimentare il greggio nelle due direzioni e che la struttura modificata potrebbe essere disponibile già all'inizio del 2018. L'eventuale sospensione dei tagli produttivi auto-imposti in Medio Oriente potrebbe influenzare l'*arbitrage* negativamente, ma i miglioramenti infrastrutturali negli Stati Uniti per sostenere le caricazioni dirette delle VLCC potrebbero contribuire a compensarli. La produzione è destinata ad aumentare di 0,4 milioni b/g nel corrente anno, ma resta da vedere se la rapida ascesa proseguirà nel 2018 e anche oltre.

Due ex partner - John Fredriksen e Tor Olav Troim - sarebbero collegati ad un prossimo importante ordinativo di bulkcarrier presso un cantiere cinese. Una nuova compagnia armatoriale, denominata 2020 Bulkers, con l'appoggio di investitori norvegesi e internazionali avrebbe firmato una lettera di intento per due ordinativi fermi di nuove costruzioni Newcastlemax presso i cantieri New Times Shipbuilding. Il contratto comprende anche una serie di opzioni. Voci diffuse di mercato hanno collegato gli interessi dietro questa nuova impresa a Troim, portando a speculazioni che l'ex partner di Fredriksen si stia muovendo nel settore delle bulkcarrier. Le navi con caratteristiche Tier II avrebbero un prezzo di circa 44,5 milioni di dollari ciascuna. Le bulkcarrier da 208.000 dwt saranno costruite sulla base di un nuovo progetto del Marine Design & Research Institute of China e sono previste in consegna nella prima metà del 2020. Da parte sua, John Fredriksen sarebbe in trattativa con gli stessi costruttori New Times Shipbuilding di Jiangsu per un ordinativo simile per due Newcastlemax ferme e altre due in opzione. L'accordo comprende anche l'opzione in data successiva di aumentare la capacità delle navi sino alle Capesize. Anche se nessun contratto è stato per ora firmato, il consiglio di amministrazione ha già dato la sua approvazione al progetto. Fonti del settore sostengono che lettere di intento siano già state firmate nello stesso giorno da entrambe le parti e questo confermerebbe che i due ex partner, che ora gestiscono imperi marittimi rivali, sono stati impegnati in trattative con lo stesso costruttore. Fredriksen è già un cliente importante di New Times Shipyard e la sua compagnia Golden Ocean Group quotata in borsa ha ancora bulkcarrier in costruzione presso il cantiere. Troim e Fredriksen, che si sono divisi in maniera burrascosa nel 2014, cercherebbero di ricostituire i loro imperi con proprietà che rispecchiano interessi reciproci.

In meno di due mesi, i trader SwissMarine hanno messo in vendita la loro quinta e sesta bulkcarrier Capesize. Si tratta di *Chouilly* (193.400 dwt costr. 2016) e della gemella *Chancy* costruita nel 2015 il cui valore è stimato rispettivamente in 42,07 e 40,22 milioni di dollari e che arrivano in mercato unitamente a molte altre Capesize in vendita mentre sono scarse le navi di qualità per i potenziali



acquirenti. Sarebbero infatti una quarantina le Capesize di seconda mano in vendita, per la maggior parte di costruzione cinese, che stanno creando un mercato a due livelli. Le Capesize *Chouilly* e *Chancy*, entrambe costruite dai cantieri Japan Marine United (JMU) sono tra le poche navi di questo tipo di costruzione giapponese in vendita. Le navi facevano parte di una serie di quattro Capesize consegnate a SwissMarine da JMU nel 2015 e 2016 di cui le prime due sono state vendute a JP Morgan. Alcuni ritengono che Glencore, che è comproprietario delle navi, stesse cercando di uscire dall'investimento. Se SwissMarine riuscisse a vendere le navi, avrebbe più che dimezzato in poco più di un mese la sua flotta di Capesize. A inizio settembre si riportava la vendita alla JP Morgan di *Cartigny* e *Chevrier*, entrambe di 182.000 dwt costruite nel 2016, ad un prezzo di 45-46 milioni di dollari ciascuna. Alcune settimane dopo, BW Dry Cargo ha acquistato le Capesize *Chambesy* (171.000 costr. 2004) e *Carouge* (177.300 dwt costr. 2003) per 30 milioni di dollari complessivi. Pur essendo rimasto stabile negli ultimi tre mesi, il valore delle Capesize risulta aumentato notevolmente nel corrente anno. Un resale di Capesize vale attualmente 46,5 milioni di dollari in confronto a 36,5 milioni di dollari all'inizio dell'anno. Una Capesize di cinque anni è salita da 24 milioni di dollari a inizio d'anno sino a 34 milioni di dollari attuali. SwissMarine ha una vasta esposizione nel mercato in ripresa delle Capesize con una flotta noleggiata di circa 70 navi. E' anche attiva nei settori delle baby-Capesize, delle Supramax e Panamax.

I principali costruttori navali sudcoreani, Hyundai e Daewoo stanno registrando la maggiore fuga di personale dal 2015. I salari elevati e la consapevolezza di lavorare in un settore fondamentale per il Paese, hanno reso un tempo la costruzione navale sudcoreana un obiettivo ideale per chi era alla ricerca di impiego. Ma questo potrebbe non essere più il caso, almeno secondo un recente rapporto. Il numero dei lavoratori dell'industria cantieristica nazionale è sceso lo scorso anno a 166.277 unità da 203.513 nel 2015, segnando il maggiore declino da vent'anni a questa parte. I dati sono riportati nel Korean Shipbuilding Manpower Report del 2017 redatto dalla Korea Offshore & Shipbuilding Association che comprende costruttori membri come Hyundai Heavy Industries, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, Samsung Heavy Industries, Hyundai Samho Heavy Industries, Hyundai Mipo Dockyard, Sungdong Shipbuilding, Hanjin Heavy Industries e Daesun Shipbuilding & Engineering. Hyundai e Daewoo, i due principali costruttori navali del Paese, hanno registrato la maggiore perdita di personale essendo scesi nello stesso periodo rispettivamente a 52.304 lavoratori da 61.435 nel 2015 e a 30.050 da 50.690. Il volume della perdita di manodopera non è il solo problema per la costruzione navale sudcoreana, poiché il settore ha registrato anche la perdita di personale di elevata preparazione. Il numero di impiegati laureati e con dottorato è diminuito lo scorso anno del 4,9% a 1.801 unità da 1.894 nel 2015 e una delle ragioni

principali è stata la riduzione dei budget per ricerca e sviluppo scesa lo scorso anno a 174 miliardi di won (153,3 milioni di dollari) da 282 miliardi di won nel 2015, il valore più basso dal 2009.