



Genova, 29 Marzo 2010

No. 1425

Fonti:

Burke & Novi S.r.l.
Il Sole 24 Ore
Il Messaggero Marittimo
Corriere dei Trasporti
La Gazzetta Marittima
Lloyd's List
Lloyd's Ship Manager
Fairplay Shipping Weekly
Trade Winds - International Shipping Gazette
Journal pour le Transport International
Shipping News International
The Journal of Commerce (European edition)
B.P. Statistical Review of World Energy
H.P. Drewry: Shipping, Statistics & Economics
Intertanko port information & bunkers
International Bulk Journal
Containerisation International

Editore: Burke & Novi S.r.l.

Via Domenico Fiasella, 4/14 - 16121 Genova Tel. 01054921 - Telefax 010543342 / 010591392

Direttore responsabile: Giovanni Novi

Registro Stampa del Tribunale di Genova N. 23/87 con autorizzazione n° 6133 del 23.6.1987

Website: www.burkenovi.com E-mail address: tankers@burkenovi.com dry@burkenovi.com
sandp@burkenovi.com accounting@burkenovi.com

☛ ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 12 (22/26 Marzo 2010)

CISTERNE

I noli delle **VLCC** sono stati sotto pressione da parte dei noleggiatori, per i viaggi dal Medio Oriente all'Asia, che hanno tenuto in sospenso i carichi per date di metà aprile, dopo aver fissato già 34 VLCC per la prima decade del mese. I noli sono scesi quasi di un terzo attestandosi poco al di sotto di Ws 80 pari a circa 40.000 dollari al giorno. Tuttavia, visto l'obiettivo raggiunto, i noleggiatori potrebbero non rimandare oltre la copertura dei carichi per la seconda decade di aprile. Anche dal West Africa per i viaggi attraverso l'Atlantico si è avuto uno slittamento dei noli a Ws 81,5 dal livello di Ws 95 di due settimane fa. Mercato in flessione per le **Suezmax** sulla rotta dal West Africa per le destinazioni occidentali con i noli scesi nella settimana da Ws 95 (= 22.145 dollari al giorno base timecharter) a Ws 87 in chiusura (= 17.927 dollari). Vi è la possibilità che i noli scendano ancora, tuttavia le speranze sono per un aumento dell'attività di noleggio nella prossima settimana, prima del lungo weekend pasquale in Europa, quando i noleggiatori cercheranno di coprirsi per non rischiare di rimanere a corto di navi. Anche in Mar Nero-Mediterraneo il mercato ha ceduto e il Baltic Exchange valuta il nolo da Novorossiysk ad Augusta a Ws 112 pari a 29.900 dollari al giorno, in confronto a Ws 119 e 34.000 dollari la settimana precedente. Le **Aframax** hanno registrato una ripresa dei noli per i viaggi dal Baltico a livelli che non si vedevano dal luglio 2008. Molte navi che dovevano scaricare a Rotterdam o in UK sono state costrette a rimanere in attesa di ordini dai trader che da parte loro avevano cercato di far salire i prezzi prima di vendere il greggio alle raffinerie. Questo ha fatto ritardare un gran numero di navi che non sono state in grado di garantire la caricazione successiva. Non si tratta di un aumento della domanda, ma per la maggior parte di sostituzioni di navi. Le navi con classe ghiacci scarseggiano, di conseguenza i noli per i viaggi da Primorsk a Wilhelmshaven sono balzati nella settimana a 81.620 dollari al giorno o Ws 215, da Ws 104 e 20.000 dollari al giorno di due settimane fa. Anche in Mare del Nord, per i viaggi da Sullom Voe a Wilhelmshaven, i noli sono saliti ai massimi da 15 mesi passando in una settimana da Ws 112, o 15.600 dollari al giorno, a Ws 199 pari a 62.597 dollari. In Mediterraneo, la ripresa della scorsa settimana si sta sgonfiando e i noli sono scesi a Ws 190 pari a 42.000 dollari al giorno dai precedenti Ws 200 e 50.000 dollari al giorno. Per quanto riguarda le **Product Tanker pulite**, i noli delle Medium Range per i viaggi attraverso l'Atlantico si sono indeboliti a Ws 157,5-160 base 37.000 tonnellate. Un aumento dei carichi verso l'America Latina, dopo il recente terremoto in Cile, probabilmente impedirà una forte erosione dei noli delle MR, almeno per il momento. In declino anche i noli delle Large Range 1 dal Baltico agli Stati Uniti, scesi a Ws 122,5-125 base 60.000 tonnellate. Anche le Handysize per i viaggi in Nord Europa hanno registrato noli in calo a Ws 210 per 22.000 tonn. di carico. In lieve diminuzione anche i noli dai Caraibi per la costa orientale americana a Ws 160 per 38.000 tonn. di carico. I noli spot delle LR1 per i viaggi con nafta dal Medio Oriente al Far East hanno toccato il minimo da quattro mesi per il gran numero di navi presenti in mercato, scendendo da Ws 125, equivalente a 6.000 dollari al giorno base timecharter, a Ws 119 pari a 4.680 dollari al giorno. Gli armatori si oppongono ad ulteriori pressioni al ribasso poiché il livello corrente dei noli è già la metà dei costi operativi. Le LR2 hanno registrato noli il doppio di quelli delle LR1 per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone ma il surplus di navi ha fatto perdere 10 punti Worldscale a Ws 110 che equivale a 8.650 dollari al giorno.

CARICO SECCO

Il mercato **Capesize** è nettamente peggiorato questa settimana. I noleggiatori sono fermi a guardare coprendo solo i carichi spot anche se Pasqua è alle porte e ciò potrebbe portare un ulteriore cambiamento dei noli in positivo come in negativo. In Atlantico le rate sono sui 30000 usd mentre il fronthaul è sui 42/43000 usd. Il Pacifico è abbastanza tranquillo e la settimana termina con un tono negativo, il Pacific round vede 27000 usd e il backhaul sui 15000 usd. La nave *Mineral Antwerpen* (2003 172424 Dwt) Dely Pohang 1/5 Apr via Gladstone redel S.Korea ottiene 27000 usd. Anche per le **Panamax** la settimana è stata abbastanza calma, l'acciaio di solito molto attivo in Atlantico questa settimana è quasi inesistente. E' interessante notare come in questo momento, essendo i livelli più vantaggiosi delle Capesize, si tende a considerare la possibilità di dividere il carico in due lotti ed ancora una volta le Cape si trovano a competere con le size più piccole. Il transatlantic round voyage perde comunque almeno 2000 punti e raggiunge i 35000 usd mentre il Pacific round è sui 29/30000 dollari. Il fronthaul scende a livelli vicino ai 45000 usd ed è poco lontano dai 50000 dollari e il backhaul è sempre sui 19000 dollari. Da evidenziare la '*Good Hope*' (2005 76739 dwt) fissata dely Jorf Lasfar 30/31 Mar 2/3 laden legs 1st Trombetas/Point Comfort redel Skaw-Cape Passero a 38500 dollari per conto Cargill. In USG le **Supramaxes** vedono 44/45000 usd per il Far East mentre in Pacifico le rate scendono a 25000 usd. L'arrivo delle festività pasquali non aiuta questo momento in Pacifico. Il minerale dall'India per la Cina, per cui la settimana precedente gli armatori ottenevano almeno 41000 dollari, è ora sui 37/38000 usd. Il USG-Med riporta 46000 dollari mentre il Med-USG sfiora i 16000 usd. Il trip out è ora sui 36/37000 usd e il trip back vede finalmente numeri vicino ai 16000 usd. La *Yasa H Mulla* (2002 52383 Dwt) dely Canakkale Prompt trip via South Brazil duration 70/75 days redel Singapore-Japan rge vede 31500 dollari per conto Suisse Atlantique.

COMPRAVENDITA

La domanda incessante di bulkcarriers moderne e la mancanza di naviglio di recente costruzione mantengono alti i valori di acquisto costringendo molti operatori a considerare come alternativa le nuove costruzioni. Il gruppo norvegese Spar Shipping ha portato a termine l'acquisizione di un contratto per 6 NB Supramax bulkers 58.000 DWT, consegna 2011 presso cantiere Yangzhou Dayang, al prezzo in blocco di USD 195 milioni ed inoltre la Star Bulk Carriers ha ordinato 1+1 180.000 DWT Capesize bulkcarriers al cantiere filippino Subic al prezzo di USD 53.5 milioni ciascuna base consegna Settembre 2011. Rimane rallentata l'attività nel comparto cisterne con poche transazioni concluse; la Aframax "*AROSO*" (107.500 DWT - Costr. 2010 Tsuneishi) è passata di mano al prezzo di USD 52,5 milioni inoltre navi VLCC a scafo singolo costruite fine anni '80 e primi anni '90 sono state acquistate a prezzi che superano di non molto il valore di demolizione. Infine mercato della demolizione che continua ad offrire prezzi molto allettanti; la MT "*HESNES*" (68.000 DWT- Costr 1990 - 16.092 LDT) è stata acquistata dai breakers di Chittagong a USD 465/LDT base consegna Singapore.

🔔 ALTRE NOTIZIE

I volumi delle demolizioni navali nel corrente anno potrebbero essere inferiori rispetto alle previsioni di un nuovo boom, dopo aver raggiunto nel 2009 il massimo degli ultimi sette anni. Questo potrebbe dipendere dal fatto che molti armatori

cercano di sfruttare il più possibile le vecchie navi prima di ritirarle dai traffici, oltre che da un ritmo più lento degli acquisti da parte dei demolitori all'inizio del corrente anno. Le vendite hanno segnato un chiaro rallentamento nei primi due mesi del 2010 e, se questo persisterà, risulteranno inferiori a quelle dello scorso anno. Nel 2009 sono state avviate alla demolizione 886 navi per 28,3 milioni dwt, il maggiore volume annuo dal 2002, ma per alcuni osservatori il totale arriverebbe a 1.111 unità per 30,3 milioni dwt. Poiché 6,2 milioni dwt risultano demoliti sino ad ora nel corrente anno, pari a 126 navi, gli armatori che vorranno limitare l'arrivo di navi in un periodo di aspettative meno ottimistiche, dovranno liberarsi delle navi obsolete sopravvissute oltre la loro vita naturale poiché i profitti erano troppo allettanti per rinunciarvi. Il mercato della demolizione ha iniziato il 2010 su toni interessanti ma anche confusi. Prezzi molto fermi sono sempre ottenibili ma vi sono stati periodi nei primi due mesi dell'anno in cui i cantieri del subcontinente indiano erano preoccupati per le novità fiscali e per questioni ambientali e hanno limitato il livello di attività. La Grecia continua a dominare il settore con 22 navi vendute dall'inizio dell'anno per 851.200 tonnellate lorde. La demolizione è particolarmente necessaria nel settore delle portacontainer, che vedrà l'arrivo di 1,9 milioni di teu di nuove navi nel corrente anno, contro 1,1 milioni di teu nel 2009. Un mercato dei noli per le bulkcarrier più fermo ha permesso agli armatori di continuare a far viaggiare le loro navi più vecchie, mentre per le petroliere uno dei motivi del mancato avvio alla demolizione è stato una ripresa delle vendite per conversione in bulkcarrier.

Dieci anni fa il Giappone era il primo costruttore navale del mondo con una capacità di costruzione pari a 10,9 milioni di tonnellate lorde l'anno. Da allora, la sua capacità è aumentata del 177% a 19,3 milioni di tonnellate l'anno. La Corea del Sud aveva una capacità di 10,3 milioni tonn. lorde l'anno che è salita nel periodo del 364% a 37,5 milioni tonn. lorde annue, superando di gran lunga il Giappone. Ma la maggiore espansione ha avuto luogo in Cina che dieci anni fa era in grado di costruire appena 1,9 milioni tonn. lorde l'anno mentre oggi la sua capacità di costruzione risulta cresciuta di uno sbalorditivo 1.173% a 22,3 milioni tonn. lorde annue. Questo forte aumento desta molte preoccupazioni per gli effetti molto più dannosi per l'industria che non l'orderbook corrente, se i cantieri favoriranno la corsa alle ordinazioni offrendo prezzi di favore. La crescita in Giappone e Corea è dipesa principalmente dai cantieri esistenti che hanno aumentato gradualmente la loro capacità di costruzione, ma molti hanno già iniziato a ridurla. La situazione in Cina è molto diversa, i cantieri sono sorti in gran numero un po' ovunque lungo le coste e i possessori di quote non sono disposti a perdere lavoro che avrebbe effetti negativi sulla manodopera, oltre a rendere difficoltoso recuperare i forti investimenti fatti. Questo potrebbe innescare un'ondata di nuovi ordinativi e, anche se lo scorso anno è stato relativamente tranquillo a questo riguardo, negli ultimi mesi è stata registrata una maggiore attività. Se molte navi verranno ordinate a prezzi ridotti, le conseguenze per il mercato potrebbero essere pesanti. E' comprensibile che alcuni armatori possano approfittare degli incentivi offerti da

questi cantieri. Una nuova costruzione a basso prezzo ha molto più senso economico che acquistare un costoso resale e, inoltre, facilita il finanziamento. Resta da vedere se i cantieri avranno successo nell'ottenere molti ordinativi per mantenere le loro strutture e tenere occupati i lavoratori.

I prezzi delle bulkcarrier di nuova costruzione si sono stabilizzati, mentre il declino delle petroliere starebbe rallentando. Dal Newbuilding Price Index appena pubblicato da un noto gruppo di analisti londinesi, si rileva solo una flessione marginale in febbraio a 135,9 punti, da 136,1 in gennaio, mentre per le bulkcarrier da carico secco l'indice è fermo dal settembre scorso tra 144 e 145 punti. Per le petroliere, l'indice è rimasto invariato il mese scorso. E' la prima volta dal maggio 2009 che non è stata rilevata una flessione su base mensile per le petroliere di nuova costruzione. Tuttavia, le VLCC hanno perso il 30% attestandosi mediamente a 97 milioni di dollari, da 135 milioni di dollari di 12 mesi fa. Il volume in ordinazione, in termini di deadweight, è ora di 501,2 milioni dwt dopo che l'orderbook globale è diminuito per il 17° mese consecutivo. In febbraio è sceso di altre 39 navi per 2,6 milioni dwt rispetto a gennaio. L'attività di ordinazione ai cantieri è stata moderata in febbraio, con 43 navi per 3,9 milioni dwt, ma ha segnato un significativo miglioramento rispetto allo stesso mese del 2009 quando solo 11 navi per 360.000 dwt furono ordinate. I cantieri cinesi si sono assicurati circa un terzo degli ordinativi rilevati in febbraio, 15 per 1,1 milioni dwt, e la Corea del Sud ha ottenuto 16 ordinativi per 1,7 milioni dwt. I cantieri giapponesi hanno ricevuto solo cinque ordinativi in febbraio, tutti per bulkcarrier di cui l'80% costituito da Handysize. Sul fronte delle consegne, la Cina ha completato 39 navi per 3,2 milioni dwt pari al 50% della produzione complessiva, e la Corea il 20% e 1,3 milioni dwt.

Rapporti di mercato in base ai quali le imprese siderurgiche giapponesi si sarebbero accordate su un sistema di prezzi trimestrale per il minerale di ferro, sono ancora privi di riscontro, mentre è confermato il raggiungimento di un accordo con i giapponesi su prezzi trimestrali per il carbone da coke. Qualcosa di simile potrebbe accadere per il minerale e coinvolgere sia il Giappone che la Corea del Sud. Generalmente, questi due Paesi non conducono trattative molto lunghe, per cui potrebbe esserci del vero. Gli operatori sul mercato dei derivati ritengono che questo sistema potrebbe essere positivo per gli scambi di minerale, ma ci si chiede quale indice verrà usato per regolare i contratti. La notizia che Vale sarebbe orientata verso i prezzi spot è sempre senza conferma. Alcune acciaierie avrebbero avuto dei contatti su questa base ma senza che ci sia stata alcuna accettazione. I cinesi sarebbero, tuttavia, contrari alla sospensione del prezzo di riferimento annuo a cui sono abituati. Com'è noto, le acciaierie giapponesi operano singolarmente, mentre in Cina un ente apposito conduce le trattative e decide per tutti.

La determinazione delle compagnie petrolifere giapponesi di usare solo petroliere a doppio scafo per i loro trasporti di greggio, ha trovato conferma questa settimana nella decisione della Taiyo Oil di noleggiare due VLCC di questo tipo per contratti

di trasporto a lungo termine. La Taiyo ha noleggiato due VLCC della Mitsui OSK Lines per contratti di trasporto della durata di tre anni con l'opzione di estenderli. I contratti avranno inizio in Aprile e prevedono da 10 a 12 viaggi l'anno. Non è stato reso noto il nolo, ma contratti simili sono stati conclusi negli ultimi mesi a noli equivalenti timecharter di 30.000-33.000 dollari al giorno. Le due navi della MOL sostituiranno due unità a scafo singolo che la Taiyo aveva a contratto dalla Nissho Shipping. Le compagnie petrolifere ed armatoriali giapponesi si sono date l'obiettivo di passare alle petroliere a doppio scafo dal corrente anno in linea con le normative Marpol, tuttavia il governo ha lasciato la porta aperta perché vengano accettate navi a scafo singolo oltre il 2010 fin tanto che avranno la certificazione richiesta valida. Ma un esame dei fissati spot sul mercato indica che nessun noleggio di petroliere a scafo singolo è stato concluso in Giappone nel primo trimestre dell'anno. Le compagnie asiatiche rimangono le principali utilizzatrici di VLCC a scafo singolo che comprendono ancora 85 unità, sebbene vi siano indicazioni che stanno riducendo la loro dipendenza. La Corea del Sud è al primo posto nell'impiego di petroliere a scafo singolo ma sta tenendo fede al suo impegno di ridurlo. Su 33 fissati di petroliere a scafo singolo dall'inizio dell'anno, solo cinque sono stati conclusi dai sudcoreani. La Cina ha fissato solo una di queste navi dall'inizio dell'anno. I maggiori utilizzatori di navi a scafo singolo rimangono l'India con nove fissati, Taiwan e Thailandia con sette fissati ciascuna.

Le compagnie armatoriali asiatiche hanno espresso serie preoccupazioni per l'aumento degli atti di pirateria saliti nel 2009 del 40% rispetto all'anno precedente. Più della metà hanno avuto luogo nelle acque al largo della Somalia dove 47 navi sono state sequestrate e 867 membri di equipaggio presi in ostaggio. Rappresentanti dell'Asia Shipowners Forum, riuniti nei giorni scorsi a Singapore, si sono appellati a tutti i governi e alle Nazioni Unite affinché vengano presi maggiori provvedimenti per combattere il problema, e hanno invitato tutte le navi in transito nell'area ad essere molto vigili adottando le migliori pratiche di management approvate dall'IMO. La messa al bando del pagamento di riscatti attualmente allo studio degli Stati Uniti avrebbe effetti molto pericolosi per gli equipaggi tenuti in ostaggio dai pirati. Gli armatori asiatici si sono detti anche preoccupati per la convenzione IMO sulle acque di zavorra, in base alla quale le navi dovranno dotarsi di un sistema di trattamento al più tardi entro il 2018, il cui costo è stimato tra 500.000 e 2 milioni di dollari. Mentre esiste un certo numero di sistemi approvati dall'IMO, questi non sono utilizzabili indiscriminatamente da tutti i tipi di navi e, inoltre, l'installazione degli stessi potrebbe comportare conseguenze impreviste per quanto riguarda l'efficienza energetica della nave. Il comitato si augura che gli Stati prendano in seria considerazione il problema prima della ratifica. Alla ASF partecipano 19 organizzazioni armatoriali della regione asiatica del Pacifico, che controllano e gestiscono quasi il 50% della flotta mercantile mondiale.

Oltre ad essere praticamente il solo sostegno del mercato delle portarinfuse secche, la Cina è responsabile di cambiamenti fondamentali nelle rotte di traffico per

greggio, prodotti petroliferi puliti e petrolchimici. Le importazioni della Cina dall'Angola, suo secondo maggiore fornitore di greggio, sono raddoppiate negli ultimi cinque anni per raggiungere 1,6 milioni di barili al giorno, trasformando una rotta di ritorno in una rotta *fronthaul* per le petroliere. Inoltre, da importatrice di prodotti petroliferi, la Cina è diventata esportatrice netta nel giro di due anni poiché la sua capacità di raffinazione è aumentata. Si tratta di un grosso cambiamento nel mercato. Le importazioni di greggio della Cina sono state in media di 4,1 milioni di barili al giorno nel 2009, mentre la produzione interna si è stabilizzata a circa 4 milioni di b/g. Di conseguenza, il Paese aveva aumentato la sua capacità di raffinazione, che ora è di 9 milioni b/g, aumentando il suo export di benzina e diesel. Questo, a sua volta, aveva ridotto il divario di prezzo tra greggio e gasolio. Anche le rotte delle petroliere per prodotti chimici si stanno modificando poiché i paesi asiatici si approvvigionano di prodotti chimici dal Golfo mediorientale piuttosto che dai tradizionali mercati del Golfo americano. Questo cambiamento potrebbe avere conseguenze profonde per il settore delle petroliere per prodotti chimici poiché queste sono rotte più brevi. Ma la crescita dei traffici di prodotti chimici dal Medio Oriente all'Asia, previsti raddoppiare, potrebbero compensare la flessione delle tonnellate-miglia. La Cina potrebbe anche aumentare la sua riserva strategica di greggio dagli attuali 100 milioni di barili a 170 milioni di barili con beneficio per i prezzi del greggio.

Per l'industria armatoriale globale potrebbero presentarsi maggiori difficoltà per effetto di una serie di fattori che manterranno le compagnie in condizioni depresse. Avvicinandosi la fine del primo trimestre 2010, lo stato dell'industria armatoriale globale continua a mostrare segnali di deterioramento. La maggior parte delle compagnie quotate in borsa che hanno riportato i loro risultati per il 2009, segnalano significative riduzioni dei profitti lordi in confronto all'anno precedente e la seconda parte dell'anno è stata peggiore della prima. Le cancellazioni di nuove costruzioni sono state minime sebbene molte consegne siano state rimandate al 2012 e oltre. I cantieri navali non hanno segnalato alcuna riduzione di capacità ma i prezzi sono scesi notevolmente da fine 2007-inizio 2008 e probabilmente rimarranno tali per molti anni. I mercati dei noli si sono leggermente ripresi dal baratro del 2009 ma non si stanno neppure lontanamente avvicinando ai livelli del 2007-2008. I carichi secchi si sono temporaneamente stabilizzati per il carbone e il minerale di ferro ma ai livelli di due anni fa, e i noli per le petroliere sia per il greggio che per i prodotti rimangono storicamente bassi. Aumenti periodici del Baltic Dry Index rendono euforici gli analisti, ma il rallentamento della crescita futura della Cina e l'espansione delle sue flotte controllate potrebbero ridurre i volumi del mercato spot. Il divario tra i livelli di profitto necessari per finanziare una nuova costruzione ordinata ai prezzi del 2007-2008, si è allargato notevolmente col risultato che un numero consistente di bulkcarrier e portacontainer, consegnate negli ultimi due anni o in consegna nei prossimi due, ha un prezzo eccessivo ed è improbabile che possa viaggiare economicamente. Se la capacità cantieristica

continuerà ad aumentare, l'offerta di navi supererà la domanda nella maggior parte dei prossimi cinque anni.

Cantieri navali asiatici, di cui non si conosce l'identità, si sono serviti di ordinativi falsi di nuove costruzioni, prima del crollo dei mercati marittimi, per ottenere prestiti bancari. Questa pratica sarebbe anche il motivo delle scarse informazioni sul reale stato dell'orderbook di nuove costruzioni. Lo slittamento delle consegne è emerso come un problema importante per cantieri e armatori e le navi senza finanziamento, oltre agli ordinativi assegnati a cantieri senza esperienza, sono il motivo principale dei ritardi. Si ritiene che dal 55% al 65% delle navi ordinate debba ancora arrivare in mercato e questo massiccio livello di slittamento è di sostegno ai noli delle bulkcarrier ai livelli correnti. Circa il 14% degli ordinativi di bulkcarrier sono stati cancellati. Nessuno conosce il reale stato del settore poiché non vi sono dati precisi. Gli ordinativi possono essere stati modificati, ma non vi sono dati precisi e non si ha notizia se le opzioni sono state dichiarate o meno. I tassi di slittamento sono stati più alti per le bulkcarrier e le portacontainer, le prime ad essere colpite dal rallentamento globale dei traffici, ma sono stati riportati recentemente livelli maggiori anche nel settore delle petroliere. Ulteriori ritardi delle nuove costruzioni sono previsti per il cantiere cinese Jiangsu Rongsheng Heavy Industries, aumentando le incertezze per le consegne di Suezmax nel corrente anno. Nel 2009, 14 delle 26 Suezmax ordinate non sono state consegnate come da programma con ritardi in media di otto-nove mesi. Otto Suezmax sono arrivate nel primo trimestre 2010 e altre petroliere sono state cancellate ma non annunciate. Vi sono dubbi anche sulla affidabilità del cantiere sudcoreano SLS Shipyard, dove 45 petroliere Medium Range rimangono nell'orderbook. Il cantiere ha richiesto la protezione per bancarotta nel dicembre scorso e ha registrato la cancellazione di ordinativi da parte degli armatori dopo che i ritardi hanno superato il periodo previsto dai contratti. Solo altre sei petroliere sono previste essere consegnate da questo cantiere mentre secondo rapporti di mercato solo la metà delle MR ordinate ai cantieri sudcoreani verranno consegnate. I cantieri sudcoreani hanno in costruzione il 61% delle 328 MR in ordinazione.