



Genova, 8 Novembre 2010

No. 1453

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 44 (1/5 Novembre 2010) CISTERNE

Il mercato delle VLCC in Medio Oriente è ulteriormente migliorato. In soli quattro giorni, i noli delle VLCC sono aumentati di quattro volte per la frenetica attività di noleggio, in particolare da parte dei cinesi, che ha fatto scendere la disponibilità di navi nell'area a meno di una settantina di unità. Sono state già fissate per novembre circa 80 VLCC e i noli sono saliti a Ws 85 circa, con un equivalente timecharter che è passato dai 3.060 dollari al giorno del 26 ottobre a oltre 42.000 dollari sulla principale rotta dal Medio Oriente al Giappone. Per le destinazioni americane, le VLCC hanno migliorato il livello di nolo a Ws 48 equivalente a oltre 10.200 dollari al giorno, contro meno 10.000 dollari di una settimana fa. Alcuni osservatori ritengono tuttavia improbabile che i noli salgano ancora poiché il miglioramento tenderebbe ad esaurirsi. Dal West Africa per il Golfo americano, le VLCC sono state fissate intorno a Ws 52. Le **Suezmax** hanno avuto una settimana altalenante nel mercato spot dell'Atlantico con improvvise riprese di attività che hanno ridotto la lista di navi presenti aumentando i profitti per gli armatori. Per la seconda settimana consecutiva, una ripresa dell'attività di noleggio (con almeno 15 fissati conclusi giovedì 4 novembre) ha ridato fiducia agli armatori e costretto i noleggiatori a pagare di più per le navi disponibili, anche se non è chiara la direzione che potrebbe prendere il mercato. I noli dal West Africa agli Stati Uniti sono saliti a Ws 77,5 o 12.663 dollari al giorno, da Ws 68 e 9.351 dollari di inizio settimana. Nel mercato del Mar Nero le previsioni sono altrettanto varie. Da un lato i pessimisti vedono le cose in negativo dopo il rientro in mercato delle 14 Suezmax che erano state bloccate dagli scioperi a Fos-Lavera, ma d'altra parte i ritardi per il transito del Bosforo sono saliti a sei giorni sia in entrata che in uscita, e gli armatori sperano che questo limiterà l'offerta di navi permettendo ai noli di salire. Nella settimana i carichi dal Mar Nero al Mediterraneo sono stati fissati a Ws 75 pari a circa 4.818 dollari al giorno, da Ws 87 e 13.942 dollari della settimana precedente. Per le **Aframax**, ancora una settimana di attività molto ridotta, sia in Mare del Nord che in Mediterraneo con una ulteriore erosione dei noli in queste aree. Nei Caraibi i noli sono rimasti fundamentalmente invariati in una situazione abbastanza equilibrata di offerta e domanda. Le previsioni per i prossimi giorni sono per un perdurare della stagnazione con la presenza di troppe navi a fronte di scarsi carichi disponibili. L'unica speranza è che aumentino i ritardi per il transito degli Stretti turchi che collegano il Mar Nero e il Mediterraneo, e che potrebbero favorire un aumento dei noli. Ma il rientro in mercato delle navi in precedenza bloccate dagli scioperi ai porti francesi, potrebbe mettere a rischio questa ripresa. Le **Product Tanker pulite** che operano nel mercato spot dell'Atlantico hanno avuto una settimana sconcertante con i noleggiatori che continuano a dominare saldamente il mercato. I carichi da 37.000 tonnellate dal Nord Europa agli Stati Uniti sono stati coperti a Ws 125 mentre le Large Range 1 sono state fissate dal Baltico agli Stati Uniti intorno a Ws 120 con 60.000 tonnellate di carico. Dopo una breve ripresa, anche i noli delle Handysize si sono indeboliti scendendo a Ws 180 per i viaggi in Nord Europa. Sulla rotta dai Caraibi alla costa orientale americana, dopo una breve ripresa, i noli sono ritornati al livello di Ws 137,5 per 38.000 tonnellate, mentre i carichi di ritorno dai Caraibi all'Europa sono stati coperti a Ws 100 per la stessa quantità di carico. Dopo alcune settimane di costanti flessioni nei mercati ad est di Suez, i noli delle LR1 e LR2 si sono stabilizzati sulla rotta dal Golfo Arabo al Giappone rispettivamente a Ws 107,5 per 55.000 tonnellate e Ws 90 per 75.000 tonnellate di carico. Questi noli rappresentano un equivalente timecharter di circa 3.500 dollari al giorno per le LR1 e di 4.500 dollari per le LR2. I noli per i carichi di jet fuel da 65.000 tonnellate dal Medio

Oriente a UK Cont. sono rimasti relativamente stabili nelle ultime settimane, pari a circa 1,525 milioni di dollari lumpsum. Le Medium Range impegnate nei viaggi da Singapore al Giappone con carichi da 30.000 tonnellate hanno ottenuto noli di Ws 122.

CARICO SECCO

Essendo gran parte dell'Europa in festa lunedì per il giorno dei Santi, la settimana inizia abbastanza a rilento ma si riesce comunque a percepire un certo ottimismo tra gli armatori che vogliono trovare impiego. Per le **Capesize** il BCI perde 261 punti e la media TC arriva a 40164. In Atlantico c'è poca attività ed il Tubarao/Quingdao perde 2,50 ed è ora sui 28,50 usd. Il transatlantic round voyage è fermo vicino ai 40000 usd mentre il fronthaul riporta 60000 dollari. Anche il Pacifico riporta una mancanza di carichi fresh favorendo un mercato pro noleggiatore con il round voyage sui 37000 usd ed il backhaul sui 20/21000 dollari. Per il periodo breve si vedono alcuni fissati sui 35/37000 usd. Anche il mercato delle **Panamax** vede una settimana tranquilla. Ci sono alcuni nuovi stem di minerale ma comunque non abbastanza per impiegare tutte le aperte navi in Atlantico. Il transatlantic round voyage scende sui 17000 usd anche se il grano dal Golfo per la Cina riesce a mantenere il livello di ottobre. Il fronthaul è invece sui 26000 usd. In Pacifico sia in India che in Cina si ha una congestione tale da provocare anche una settimana di ritardo nelle operazioni. Il round voyage è ora intorno ai 20000 usd mentre il backhaul riporta 11/12000 usd. Non è molto differente la situazione per le **Handy/Supramax**. Il Continente raggiunge i livelli delle altre aree e l'Atlantico, anche quello settentrionale, non propone molti stem fresh confermando un mercato a favore dei Charteters (vi sono voci di navi che zavorrano da Plate). Il tripout vede 22/23000 usd mentre il tripback è sugli 11000 dollari. Il Golfo-Med. scende sui 26000 usd ed il Med-USG è ora sui 9000 usd. Anche il Pacifico non vede particolare movimento per via del Diwali in India e delle festività di venerdì a Shanghai. Minori sono le esportazioni di nickel ore dalla Cina anche per le condizioni meteorologiche. Il round voyage ottiene 16000 usd mentre il backhaul è intorno agli 11000 dollari. Il periodo rimane abbastanza calmo frenato dalle rate FFA della settimana.

COMPRAVENDITA

Nonostante i noli per le petroliere permangono a livelli piuttosto depressi un po' per tutti i size, con qualche timida ripresa per le VLCC, sembra che l'interesse attorno alla compravendita di tonnellaggio moderno si stia ravvivando. Come sempre, il problema da risolvere riguarda l'incontro tra i livelli richiesti dai venditori e quanto siano disposti i compratori ad offrire. La Sovcomflot pare abbia confermato l'ordinativo, per un controvalore di 800 mil di USD, presso il cantiere Daewoo in Corea e, facente sempre parte dello stesso gruppo ma con location in Russia, presso Zvezda-DSME, di 4 Aframax da 120.000 dwt e 2 da 117.800 dwt ice class 1C LR2 con consegna a partire dal 2012 sino al 2014, più altre 6 opzioni. Tra le altre vendite da riportare, quella che andrebbe evidenziata, riguarda l'acquisto in blocco da parte di interessi Norvegesi delle due gemelle MT "GOLDEN LEGEND" e MT "GOLDEN IVY" - 23.400 dwt blt '09 e '08 Kurinoura-Stainless steel insieme alla MT "GOLDEN CHARLOTTE" - 19.717 dwt blt '06 Fukuoka - Stainless steel a circa 81 mil di USD. Anche se più ridotte come numero, sempre interessanti le compravendite in merito alle Bulkera; tra le altre la 93.000 DWT MV "PEACE VOYAGE" - blt '10 Jiangsu è stata acquistata dagli indiani della Mercator a circa 42,5 Mil di USD mentre la MV "FORTUNE COSMOS" 74.997 DWT blt '10 Sasebo è stata ceduta alla Great Harvest di Hong Kong a circa 45 Mil di USD. Demolizione sempre sugli

scudi confermando i livelli precedenti con alcune eccezioni che sfiorano i 500 usd per ldt in India.

🔍 ALTRE NOTIZIE

Solo 16 petroliere di taglia VLCC risultavano impiegate nello stoccaggio di greggio o prodotti petroliferi puliti alla fine di ottobre, ma il totale comprende 11 VLCC iraniane e la ULCC della Euronav *TI Europe* che da 18 mesi è usata come deposito galleggiante. E' stato riportato questa settimana che la Trafigura ha fissato la VLCC di nuova costruzione *Shaham* della Emirates Trading Agency per tre mesi di stoccaggio al largo dell'Africa occidentale, mentre l'altra ULCC in servizio, la *TI Oceania* della Overseas Ship Management è in rotta verso il Brasile per essere impiegata allo stesso scopo dalla Petrobras, nessuna di queste navi ha il carico a bordo per cui non sono comprese nel totale di fine ottobre. Le 16 VLCC rappresentano il numero più basso dalla fine del 2008 e la diminuzione del volume è in parte dovuta alla consegna del greggio iraniano in precedenza tenuto a bordo. In confronto, il numero delle VLCC usate come deposito galleggiante era di 47 nel maggio scorso, mentre nell'aprile 2009 raggiunse il record di 56 navi. Le petroliere iraniane rappresentano tutto il greggio stoccato nel Golfo mediorientale che ammonta in totale a 23,6 milioni di barili o 3,2 milioni di tonnellate. A differenza di alcuni mesi fa, quando il greggio iraniano non trovava acquirenti, un numero crescente di carichi iraniani è stato destinato alla Cina, ma non è chiaro se un accordo di fornitura tra Iran e Cina sia stato firmato.

I maggiori produttori mondiali di minerale di ferro, i brasiliani Vale, hanno reso noto che porteranno avanti la strategia di far scendere i costi di trasporto del minerale dal Brasile alla Cina, anche se gli analisti indicano che questo potrebbe essere a loro svantaggio. Vale ha esportato 213 milioni di tonnellate di minerale nei primi nove mesi dell'anno e sta costruendo una propria flotta di Very Large Ore Carrier per conseguire le economie di scala necessarie a far scendere i suoi costi di trasporto. E questo perché il suo principale mercato, la Cina, è più distante dal Brasile che non dall'Australia dove i produttori concorrenti BHP Billiton e Rio Tinto sono avvantaggiati dai costi di trasporto inferiori. Al picco massimo del super ciclo del mercato dei noli, il costo del trasporto di minerale dal Brasile raggiunse 108 dollari per tonnellata, superando il costo della materia prima e indebolendo la competitività di Vale. Circa 25 milioni di tonnellate su un quantitativo complessivo di 76 milioni di tonnellate di minerale e pellets trasportati nel trimestre scorso sono stati forniti base CIF con il costo del nolo compreso nel prezzo. L'obiettivo di ridurre il costo del trasporto sarebbe stato raggiunto poiché il recente rincaro dei prezzi del minerale non è stato seguito dallo stesso aumento per i noli via mare, come avveniva in passato quando gli acquirenti a volte pagavano più per il trasporto che per il materiale. Ma se il mercato spot rimarrà a bassi livelli, questi noli ridotti non avvantaggeranno Vale. Si calcola che Vale abbia 35 VLOC in ordinazione, ciascuna da 388.000-400.000 dwt di cui 11 in consegna nel 2011, 22 nel 2012 e le restanti due nel 2013. Il costo breakeven del trasporto del minerale su

queste navi è di 21,18 dollari per tonnellata, sulla base di viaggi dal Brasile alla Cina e ritorno su un periodo di 20 anni con un costo bunker di 500 dollari a tonnellata. In futuro, un mercato dei noli forte sarà a beneficio della compagnia brasiliana nei confronti delle loro controparti australiane, a meno che questi ultimi non cerchino di coprirsi a lungo termine. Con un numero record di Capesize in consegna nel 2011 per il terzo anno consecutivo, per un totale di 260 milioni dwt, le dimensioni dell'orderbook manterranno debole il mercato nel 2011 e 2012. L'incognita è se tutte queste VLOC verranno costruite e quali saranno le contromisure adottate dai produttori australiani. D'altra parte, Vale deve tenere d'occhio i costi delle controstallie che nel terzo trimestre hanno raggiunto 86 milioni di dollari, da 59 milioni nel precedente trimestre. Questo ha aggiunto 1,26 dollari per tonnellata al costo del trasporto.

Lo scenario della domanda di greggio della Cina è in costante cambiamento. Il tradizionale mercato mediorientale è sempre più trascurato dai cinesi che sono stati molto attivi nel firmare contratti a lungo termine con paesi in via di sviluppo per ottenere l'accesso alle riserve di greggio. L'Angola ha superato l'Arabia Saudita come fornitore di greggio e altri Paesi africani, unitamente al Venezuela, stanno esportando maggiori quantitativi di greggio alla Cina. Le navi non solo viaggiano su distanze più lunghe, ma la Cina ha anche aumentato i suoi trasporti complessivi di greggio del 31% su base mensile, secondo dati rilasciati in aprile. La Cina rappresenta ora gli Stati Uniti degli anni '60 e il Giappone degli anni '70 con il crescere del suo fabbisogno di greggio, ed è diventata all'inizio del corrente anno il maggiore consumatore di energia del mondo con la probabilità che Beijing continuerà a dominare la struttura internazionale dei trasporti di greggio per gli anni a venire. L'economia della nazione si espanderà del 10,1% nel corrente anno, più di tre volte la percentuale di crescita degli Stati Uniti. Un extra di 669.000 barili di greggio verrà richiesto per ogni giorno del 2010 per alimentare questa crescita, secondo la International Energy Agency, che corrisponde a due VLCC in più ogni settimana. La domanda annua di greggio della Cina registra una crescita a due cifre e ha raggiunto più di otto milioni di barili al giorno alla fine dello scorso anno. La domanda è prevista aumentare a 11,5 milioni b/g entro il 2015, l'equivalente di quasi sei carichi di VLCC al giorno. Almeno 7,5 milioni b/g dovranno essere importati, in confronto ai 4,2 milioni b/g correnti. Ipotizzando che il 75% di questo greggio sia reperito dal Medio Oriente, il 20% dall'Africa e il 5% da altre fonti, ne potrebbe derivare una domanda di 145 VLCC in totale. Tuttavia, questo non sarà un mercato aperto. Infatti, la Cina sta pensando di incrementare la flotta nazionale di petroliere per arrivare a trasportare il 40% del greggio con proprie navi. Su questa base, la flotta corrente di VLCC della Cina è troppo esigua per raggiungere gli obiettivi di Beijing poiché le tre maggiori compagnie armatoriali di petroliere controllano tra di loro 46 VLCC, comprese le nuove costruzioni. Ma alcuni gruppi armatoriali privati hanno identificato opportunità nelle importazioni di greggio e si stanno attivando con ordinazioni di grandi petroliere.

La spinta della Cina a diventare la prima nazione costruttrice di navi del mondo ha già fatto aumentare la sua capacità nel corrente anno a 24,5 milioni di tonnellate lorde compensate, una capacità che potrebbe arrivare a 30,2 milioni tlc nel 2014. Il boom della costruzione navale tra il 2006 e il 2008 ha fatto riempire i carnet ma le incertezze odierne pongono qualche incognita. Usando la capacità massima del 2008 come base, si calcola che il tasso di utilizzazione dei cantieri cinesi ha raggiunto il 79,82% lo scorso anno, ma potrebbe salire all'89,11% nel corrente anno. Nel 2011, la Cina vedrà aumentare ancora la capacità del 16,3% circa, ma potrebbe registrare un declino dell'utilizzazione al 74,2%. Nel 2012, il tasso di utilizzazione potrebbe ridursi al 41,6% col risultato che metà degli impianti del Paese potrebbero rimanere inattivi. L'unica possibilità per la Cina di riempire gli spazi vuoti nel 2012 è una maggiore disponibilità di finanziamento per le compagnie armatoriali. Il finanziamento è infatti l'ostacolo principale ai nuovi ordinativi, nonostante qualche recente progresso. Molti armatori sarebbero intenzionati a commissionare bulkcarrier e petroliere, ma si astengono per il numero limitato di banche disposte a finanziarli, mentre molte di quelle disponibili coprono solo il 60% del prezzo. Durante una recente visita di stato in Grecia, la maggiore nazione armatoriale del mondo, il premier cinese Wen Jiabao ha annunciato che il suo paese metterà a disposizione cinque miliardi di dollari per sostenere i progetti di costruzione greci presso i cantieri cinesi. I cantieri cinesi devono anche fronteggiare l'apprezzamento dello yuan che nel corrente anno è aumentato del 3% circa, e si ritiene che continuerà a rivalutarsi anche nei prossimi anni. In vista di ciò, i cantieri cinesi rimangono fermi sui loro prezzi nonostante le aspettative degli armatori di una riduzione dei prezzi per le incertezze del mercato.

Per le petroliere da greggio di tipo Aframax è previsto un periodo prolungato di appiattimento della domanda con una caduta delle rate timecharter nel 2011 per il surplus all'interno della flotta che comprende 850 navi e la concorrenza da parte di Suezmax e VLCC. I noli medi timecharter per 12 mesi potrebbero scendere dai 17.400 dollari al giorno del 2010 a 16.800 al giorno nel 2011, ma nel 2012 è prevista una ripresa a 18.900 dollari al giorno. Le previsioni sono state formulate dal DVB Group che considera il 2009 l'anno peggiore per il mercato delle Aframax in oltre un decennio, ma i fondamentali del mercato sembrano indicare che non si è ancora visto il peggio. Per la maggior parte impiegata su viaggi brevi, questa flotta ha trasportato 957 milioni di tonnellate di greggio e prodotti petroliferi nel 2009, generando 1,2 miliardi di tonnellate-miglia. L'88% dei carichi era composto da greggio. Nella prima metà del 2010, le Aframax hanno trasportato un totale di 544,7 milioni di tonnellate di greggio pari a 663 tonnellate-miglia. Per il 2011 è previsto un declino a cui seguirà una moderata ripresa nel 2012, seguita a sua volta da un ritorno ad una tendenza piatta negli anni successivi. Questa curva della domanda può essere attribuita in parte a cambiamenti strutturali nell'industria della raffinazione, ma anche alla prossima espansione portuale in Nord Africa che permetterà alle Suezmax di catturare una quota maggiore dell'export nord-africano. Notizie positive per le Aframax non sono previste almeno fin tanto che

nuove raffinerie non entreranno in funzione in Asia e in Medio Oriente che potrebbero contribuire ad un aumento della domanda base tonnellate-miglia dopo il 2012, a danno delle petroliere più grandi che tipicamente trasportano il greggio alle raffinerie di Stati Uniti ed Europa. I valori delle Aframax di nuova costruzione sono previsti diminuire ulteriormente a 50 milioni di dollari, sulla base delle aspettative di guadagno, e toccare il fondo a 47 milioni di dollari nel 2011. Circa 44 Aframax per 4,9 milioni dwt sono state consegnate dall'inizio dell'anno e altre 99 arriveranno in mercato entro i prossimi due anni. A meno che gli armatori non facciano scelte coraggiose demolendo le navi più vecchie, il mercato delle Aframax sarà inondato da 15 milioni dwt in più entro il 2012, purché non vi siano nuove ordinazioni ai cantieri.

Le condizioni precarie del mercato delle Product Tanker pulite hanno ridotto drasticamente le aspettative di profitto per l'anno in corso del gruppo armatoriale danese Torm. La compagnia, quotata alla borsa di Copenhagen, prevede per il 2010 una perdita complessiva di 75-80 milioni di dollari prima della tassazione, contro una precedente aspettativa di perdita di 40-60 milioni di dollari. Questo è dovuto al fatto che i profitti equivalenti timecharter per le Large Range 1 hanno toccato il minimo storico di soli 856 dollari al giorno per i viaggi con nafta dal Medio Oriente al Giappone. I segnali di una ripresa nell'estate del 2010 non si sono tradotti in noli più alti. Torm gestisce in totale una flotta composta da 11 Handysize, 51 Medium Range, 32 Large Range 1 e 28 Large Range 2. Ha inoltre sei MR in ordinazione, oltre ad una piccola flotta di bulkcarrier che nell'ultimo anno ha realizzato utili migliori delle petroliere. Ma Torm non è il solo a sperimentare perdite, poiché una eccessiva disponibilità di Product Tanker dovuta a nuove costruzioni record ha fatto aumentare la concorrenza per i carichi che non hanno registrato la stessa crescita come l'offerta di navi. Tuttavia, nel settore prevale la fiducia in una ripresa del mercato dal prossimo anno in poi. Un aumento del rapporto tonnellate-miglia è previsto per alcuni traffici su lunghe distanze, e per le Medium Range l'espansione delle tonnellate-miglia potrebbe superare la crescita dell'offerta il prossimo anno, un netto capovolgimento rispetto agli ultimi 36 mesi.

Nonostante le sanzioni americane, il numero delle Product Tanker che ha fatto scalo ai porti iraniani dal 15 settembre al 19 ottobre è aumentato a 44 unità contro 31 nello stesso periodo dello scorso anno. Le sanzioni americane non rendono illegali i traffici di prodotti raffinati con l'Iran, ma espongono gli armatori e i relativi fornitori di servizi come gli assicuratori, al rischio di penalizzazioni negli Stati Uniti. Le sanzioni americane in vigore da luglio differiscono da quelle dell'Unione Europea che hanno come obiettivo proprio le importazioni di prodotti raffinati da parte dell'Iran. Pur essendo uno dei maggiori esportatori di greggio del mondo, l'Iran possiede una limitata capacità di raffinazione. Major petrolifere e trader hanno annunciato la loro intenzione di ritirarsi dal mercato iraniano, ma restano le incognite sulla volontà degli alleati iraniani, in particolare Cina e Turchia,

di adottare le sanzioni extra-territoriali. Gli Stati Uniti stanno infatti cercando di coinvolgere la Cina nel giro di vite sull'Iran.

Gli armatori greci hanno dominato dall'inizio dell'anno negli acquisti di bulkcarrier da carico secco, anche se la futura leadership del settore sarebbe a rischio come mai in passato. Questi timori sono dovuti allo spettro delle flotte giganti di ore-carrier che andranno ad occupare una quota ancora più grande nei traffici cinesi degli anni a venire. Per quanto riguarda le ambizioni di possedere navi da parte di primari gruppi minerari, questi sono già evidenti nei progetti di costruzione di una flotta della brasiliana Vale che preoccupano molti armatori indipendenti di Capesize di tutto il mondo, in particolare i greci che hanno molti motivi per essere grati alla Cina la cui vorace domanda di materie prime ha salvato il mercato dei carichi secchi. Ma poiché gli armatori cinesi sono determinati a costruire proprie flotte, i greci sono rassegnati a perdere prima o poi la loro posizione di principale nazione proprietaria di bulkcarrier. Se si considerano anche gli armatori cinesi di Taipei, la flotta cinese potrebbe già essere la più grande. Nel 2008 e 2009, per la prima volta da molti anni, gli armatori greci hanno già visto scendere la loro quota nella flotta di bulkcarrier da carico secco al 18% circa della capacità. Questo è dipeso prevalentemente dai progetti di costruzione di VLOC, un segmento in cui i greci sono praticamente assenti, come pure dalla corsa degli armatori alla costruzione navale negli anni di boom del mercato dei noli. Tuttavia, è improbabile che la quota di mercato dell'armamento greco sia stata erosa ulteriormente nel 2010. Nei primi 10 mesi dell'anno i greci sono balzati alla prima posizione quanto a nuovi ordinativi e acquisti di navi di seconda mano. Nel periodo, gli armatori greci hanno acquistato 123 bulkcarrier di seconda mano o nuove costruzioni resale, in confronto a 100 acquistate dai cinesi, ma il totale per i greci potrebbe essere maggiore poiché molti acquirenti non sono stati identificati in un numero significativo di transazioni.