



Genova, 17 Gennaio 2011

No. 1461

**Fonti:**

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

---

Editore: Burke & Novi S.r.l.

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

Direttore responsabile: Giovanni Novi

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

Website: [www.burkenovi.com](http://www.burkenovi.com) E-mail address: [tankers@burkenovi.com](mailto:tankers@burkenovi.com) [dry@burkenovi.com](mailto:dry@burkenovi.com)  
[sandp@burkenovi.com](mailto:sandp@burkenovi.com) [accounting@burkenovi.com](mailto:accounting@burkenovi.com)

## ☛ ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 2 (10/14 Gennaio 2011) CISTERNE

Mercato delle **VLCC** molto attivo, con più fissati rispetto alla precedente settimana, tuttavia la forte presenza di navi nel Golfo mediorientale non ha permesso agli armatori di ottenere noli più alti. Per i viaggi dal Golfo Arabo al Giappone, le VLCC sono state fissate intorno a Ws 47,5 sulla base delle nuove rate Worldscale, con un equivalente timecharter, secondo il Baltic Exchange, di 11.368 dollari al giorno. Esiste la possibilità di un miglioramento poiché gli FFA per febbraio vengono trattati a 20.600 dollari al giorno e questo fa prevedere una risalita dei noli sul breve termine. I carichi per febbraio stanno lentamente arrivando in mercato, e potrebbero contribuire a far migliorare la situazione. Per le destinazioni del Golfo americano, le poche VLCC fissate hanno ottenuto noli equivalenti a circa 7.981 dollari al giorno, mentre dal West Africa i noli bassi delle Suezmax escludono che i noleggiatori preferiscano fissare le VLCC. Le **Suezmax** in grado di assicurarsi carichi dal Mar Nero per il Mediterraneo hanno visto i loro profitti scendere ad un livello appena sufficiente a coprire l'assicurazione e il costo equipaggio, a causa delle numerose navi presenti. Inoltre, i ritardi per il transito del Bosforo si sono drasticamente ridotti. Gli ultimi noleggi conclusi a Ws 60 per il Nord Europa, 10 punti Worldscale in meno, hanno fatto perdere in un solo colpo 9.000 dollari di equivalente timecharter. A questo livello, i noli sono in linea con quelli dal West Africa per la costa atlantica americana tuttavia, diversamente dal mercato del Mar Nero, il nolo Nigeria/Filadelfia corrisponde ad un profitto giornaliero di 8-9.000 dollari. La flotta delle Suezmax è aumentata a 412 navi lo scorso anno da 393 a fine 2009 e le prossime consegne annullano le previsioni più ottimistiche che l'aumento delle importazioni americane di greggio possa far aumentare la domanda di queste navi. Tuttavia, i contratti nel mercato degli FFA fanno prevedere che i noli dal West Africa agli Stati Uniti potrebbero ritornare il mese prossimo a Ws 74 o 14.000 dollari al giorno. Le **Aframax** continuano ad essere penalizzate da una domanda insufficiente e molte navi presenti nel mercato spot del Mediterraneo sono in attesa di impiego da almeno tre settimane. Diversamente dalle navi di compagnie petrolifere o trader, quelle di proprietà di armatori indipendenti sono le più in difficoltà e molti armatori stanno pensando di ritirarle temporaneamente dal mercato. Il nolo del Baltic Exchange per i viaggi inter-Med è rimasto per il quinto giorno consecutivo a valori negativi di meno 867 dollari al giorno o Ws 70, in netto contrasto con valori di quasi 47.000 dollari al giorno visti solo cinque settimane fa, quando i ritardi per il transito del Bosforo ammontavano a 20 giorni. Ora i ritardi si sono ridotti a quattro-sei giorni soltanto, e con le scarse speranze di un aumento dei volumi di carico nelle prossime settimane, è improbabile che tutte le navi in posizione pronta potranno essere assorbite. I traffici delle Aframax derivano per un quarto dal Mediterraneo e Mar Nero che è la maggiore singola area di traffico per questo tipo di petroliere, ma le attese non sono limitate a quest'area, anche nel Baltico le navi sono in attesa di impiego dall'inizio dell'anno. A questo si aggiunge la manutenzione programmata per questo mese dell'oleodotto che sbocca al porto russo di Primorsk e che ha ridotto la disponibilità di carichi e, di conseguenza, ha fatto allungare la lista delle navi in attesa. Per i viaggi dal Baltico al Nord Europa i noli sono scesi a 4.584 dollari al giorno, da 33.000 dollari di inizio dicembre. Le **Product Tanker pulite** di taglia Medium Range hanno visto aumentare i profitti per i viaggi attraverso l'Atlantico, per effetto delle maggiori importazioni americane, e i noli salire a Ws 140 pari a 6.260 dollari al giorno. Il minor numero di nuove costruzioni consegnate dai cantieri contribuisce al riequilibrio del mercato e potrebbe

portare ulteriori miglioramenti su questa rotta, anche per effetto dei traffici *arbitrage* tra gli Stati Uniti e l'Europa. Anche le Large Range 1 si sono rafforzate per i viaggi dal Baltico agli Stati Uniti con noli di Ws 120 per 60.000 tonnellate di carico. Sviluppi positivi anche ad est del Canale di Suez, le Large Range 1 sono state fissate a Ws 120 pari a 12.373 dollari al giorno dal Medio Oriente al Giappone mentre le LR2 che trasportano 75.000 tonnellate hanno ottenuto sulla stessa rotta noli di Ws 105 o 12.830 dollari al giorno.

## CARICO SECCO

Per le **Capesize** la settimana è testimone di un calo delle rate in entrambi i bacini. L'Australia non vede il termine delle inondazioni e la mancanza di disponibilità di carichi di carbone fa aumentare le navi spot con il passare dei giorni. Inoltre il prezzo del bunker associato ai vari ritardi dovuti alle condizioni meteorologiche appena citate fa cadere la rata T/C equivalente a livelli talmente bassi da non coprire alle volte i costi operativi della nave. In Pacifico il Round Voyage vede usd 6000 circa e giovedì 13 gennaio il Baltic Exchange ha riportato gli indici giornalieri con circa 45 minuti di ritardo in quanto la rotta backhaul è scesa sotto lo zero per la prima volta nello shipping, provocando problemi tecnici. Il Trans-Atlantic round voyage vede circa 10000 usd e le navi, tendenzialmente per ogni size in questo momento, preferiscono restare in Atlantico comportando un ulteriore calo delle rate. Il periodo è abbastanza attivo, approfittando del momento, e si hanno numeri intorno ai 16/17000 usd per 4/6 mesi. Per quanto riguarda le **Panamax**, in Pacifico si ha una settimana abbastanza tranquilla e molte sono le navi che prevedono di zavorrare in US Gulf, mentre parecchie unità aperte in East Australia, per via della condizione attuale, sono costrette a lasciare i porti di carbone e le compagnie a cercare rifornimento in altri paesi come Indonesia e Sud Africa ma anche Sud America e USG per poter soddisfare la richiesta cinese. Il Round Voyage rimane sotto i 10000 usd mentre il backhaul è sui 5000 dollari. In Atlantico il transatlantic RV è sui 19000 dollari, ancora stabile grazie al carbone da USEC, ma alcuni noleggiatori non hanno molta fretta di coprire gli stem e preferiscono aspettare le navi che stanno zavorrando. Per gli armatori l'opzione preferita è di trovare viaggi brevi in Atlantico ma a competere con le navi aperte già in bacino ci saranno circa 30 navi che stanno zavorrando da Pacifico con Eta USG fine Gennaio/inizio Febbraio. Per le **Handy/Handymax** si registra una discreta attività dal Golfo e anche da Plate ed alcuni noleggiatori hanno dovuto pagare circa 1000 usd al giorno in più rispetto alla settimana precedente per coprire stem con date vicine. Questa situazione, anche per questo size, potrebbe però cambiare a breve per via delle navi in arrivo dal Pacifico in cerca di un carico. Al contrario, in Mediterraneo il numero di unità aperte comporta livelli favorevoli per i Noleggiatori. Il Usg-Skaw vede usd 33000 mentre Skaw-Usg è sugli 8500/8700 usd. In Pacifico la quantità di stem non è abbastanza da soddisfare tutto il tonnellaggio disponibile ed alcune navi zavorrano anche da Cina/Giappone per Indonesia come da Sud Cina per Nord Pacifico e Panama. Il NOPAC è sugli 8000 usd mentre il backhaul è sui 7000 usd. In India si sta cercando di regolarizzare l'esportazione di minerale considerando l'aumento della richiesta da parte della Cina.

## COMPRAVENDITA

Gli indici di mercato nel secco continuano a subire la generale debolezza del mercato; a tal proposito uno degli indicatori che fotografano in misura alquanto immediata la situazione, il Baltic Dry Index, vale poco meno della metà di 12 mesi fa. Nonostante gli ordinativi di nuove costruzioni proseguano senza troppe indecisioni, tra gli altri la Cinese Redwood Ocean Shipping ha confermato 6 x 82.000 DWT a 33,3 Mil. di USD l'una da costruirsi

presso il cantiere Jiangsu con consegna 2012/2013 e la Guandong Lanhai Shipping la quale ha ordinato 8 x 57.000 DWT a 30.2 Mil. di USD l'una presso il cantiere China Shipping con consegna 2012/2013, questa settimana, ci sono state poche e non significative movimentazioni per le navi di seconda mano da carico secco. Anche il settore delle petroliere non segna al momento risultati incoraggianti; da un punto di vista della compravendita ben difficilmente le idee di prezzo delle parti trovano un punto di incontro; del resto alcune recenti negoziazioni, tra le altre si rammenta che la MT "DOMUS AUREA" (107.197 DWT - Costr. 2003 Imabari - Burmeister & Wain 18.531 BHP - Coated/Coiled - SBT/IGS/COW - DH) ceduta ad acquirenti greci (Eastern Mediterranean) per USD 32.000.000 oppure la MT "NORTHERN DAWN" (47.994 DWT - Costr. 2003 Koyo - Burmeister & Wain 12.889 BHP - Coated/Coiled - SBT/IGS/COW - DH) venduta ad acquirenti di Dubai per USD 20.000.000, hanno stabilito nuovi livelli che al momento pochi venditori vorrebbero seguire. Tranne che per la conferma dell'acquisizione da parte di Scorpio della MT "SOUTHERN SPIRIT" (113.043 DWT - Costr. 2009 NTS) a circa 51 Mil. di USD e la rivendita della MT "SHINY DEE" (6.167 DWT - Costr. 2007 Turchia) ceduta ad un'asta per circa 8,5 Mil. di USD, il resto delle trattative riguarda naviglio non più recentissimo. Demolizione sempre sugli scudi; gli ultimi prezzi nei mercati di riferimento del Far East in media sono appena superiori ai 500 USD per LDT.

#### ALTRE NOTIZIE

Due VLCC, le prime dall'inizio dell'anno, sono state noleggiate per lo stoccaggio galleggiante di greggio nel Golfo americano, per un periodo da 30 a 120 giorni al nolo di 34.000 dollari al giorno. Il noleggiatore è la ST Shipping, ramo marittimo della compagnia di trading Glencore. Il nolo per periodi sino a sei mesi è definitivamente più alto dell'ultimo nolo timecharter per un anno di 29.000-30.000 dollari al giorno. E opinione diffusa che le raffinerie del Golfo americano avrebbero esaurito le scorte prima di Natale per evitare di essere tassate sul greggio in deposito alla fine del 2010. Ma gli stock di greggio dovrebbero salire in gennaio e febbraio e le importazioni verso gli Stati Uniti sono previste in aumento per problemi all'oleodotto dell'Alaska, mentre il mercato delle VLCC ha un estremo bisogno di una maggiore domanda dal Medio Oriente al Golfo americano. Questi fattori positivi porteranno gli armatori ad aumentare le loro richieste di nolo per febbraio. Un'altra VLCC è stata noleggiata per un periodo analogo di stoccaggio al largo dell'Africa occidentale al nolo di 35.000 dollari al giorno. Il numero delle petroliere impiegate nello stoccaggio è sceso al livello più basso dal febbraio 2009 per la minore economicità di tenere greggio in mare. Solo 43 petroliere risultavano usate a questo scopo a fine dicembre, contro 50 a fine novembre.

Il 2010 è stato un anno di consegne record di nuove costruzioni da carico secco. Mai in precedenza tanto naviglio è arrivato in mercato, circa 950 navi per quasi 80 milioni dwt si sono aggiunte alla flotta durante l'anno. Analisti e shipbrokers avevano previsto che il 50% circa delle 1.400 navi in consegna nel 2010 sarebbe stato ritardato, ma le navi consegnate sono state molte di più di quello che ci si aspettava e il tasso di slittamento è stato del 35%, alla pari con il livello del 2009. Il maggior numero di navi alla ricerca di impiego, ha avuto un impatto sui noli e, di

conseguenza, nei profitti degli armatori. Quello che rende unico il quadro dell'offerta, è che non si è mai avuto in passato un indebolimento del mercato dei noli nello stesso periodo in cui si manifestava una forte curva della domanda di navi. La richiesta di materie prime non è mai stata tanto sostenuta e la domanda di trasporto è in aumento, ma l'eccedenza di navi sta accelerando oltre la curva della domanda. Nel frattempo, un numero anche maggiore di nuove costruzioni entrerà in mercato nel corrente anno. Anche se le mancate consegne rimanessero al 35%, qualcosa come 90 milioni dwt di navi potrebbero entrare in servizio nel 2011. Quasi 20,4 milioni dwt sono stati consegnati dai cantieri negli ultimi tre mesi del 2010, un volume trimestrale record, e i livelli del corrente anno potrebbero facilmente superare questa cifra. Noli depressi sono previsti per le navi di nuova consegna, 335 Capesize o quasi una al giorno, si sommeranno nel 2011 alle 1.164 unità di questo tipo che compongono la flotta mondiale. Gli armatori più vulnerabili sono quelli di bulkcarrier impiegate sul mercato spot o a timecharter a lungo termine a noli legati agli indici del Baltic Exchange. La flotta delle Capesize è prevista aumentare del 10% nella prima metà del 2011 a 273,4 milioni dwt, mentre quella delle Panamax si espanderà di 8 milioni dwt per raggiungere nello stesso periodo 175,2 milioni dwt.

Secondo il rapporto di previsione della banca di investimento americana Dahlman Rose, nel 2011 le Product Tanker Medium Range avranno i risultati migliori nel settore delle petroliere per effetto delle minori scorte globali di prodotti petroliferi, dell'aumento dell'attività di raffinazione e del numero limitato di nuove costruzioni in arrivo in mercato. Non vi sono state praticamente ordinazioni di nuove MR negli ultimi due anni e l'orderbook di Product Tanker è ora pari al 18% della flotta esistente, in confronto al 60% circa degli anni precedenti. La flotta delle MR è aumentata del 10,8% nel 2008, del 7,9% nel 2009 e del 3,5% soltanto nel 2010. La banca americana stima la domanda di Product Tanker nel 2011 in aumento del 2,8% (0,50 milioni di barili al giorno) mentre la capacità di trasporto aumenterà del 2,3% (0,4 milioni b/g). Al contrario, i noli spot delle VLCC non saliranno poiché la flotta aumenterà del 18% nel corrente anno, una crescita che esclude una sostanziale ripresa dei noli spot. Anche i valori delle Product Tanker aumenteranno per effetto della maggiore domanda di queste navi, le MR di cinque anni sono diminuite a circa 24 milioni di dollari, da circa 29 milioni, e questo potrebbe creare opportunità di acquisto e riportare i prezzi almeno ai 29 milioni di dollari precedenti. I noli spot sono previsti aumentare nel 2012 del 10-12% ad una media base timecharter di 18.000 dollari al giorno, per effetto di una crescita della domanda di 1,1 milioni b/g contro una espansione della capacità di trasporto di 0,9 milioni b/g. Anche per le altre categorie di petroliere, VLCC, Suezmax ed Aframax, è previsto nel 2012 un aumento dei noli sebbene solo del 5-6%, ma gli aumenti saranno maggiori nel 2013 ed oltre, quando l'Opec aumenterà la produzione di almeno 2,5-3,0 milioni b/g per far fronte alla crescita della domanda, in particolare da parte dei paesi asiatici. La Cina è diventata il singolo maggiore noleggiatore di VLCC sul mercato spot con 329 unità noleggiate nel 2010, seguita dalla Corea del

Sud con 174 VLCC. La salute del mercato del greggio dipende notevolmente dalla Cina che sul lungo termine è molto promettente, ma che talvolta in passato è stata discontinua.

Circa 1.400 navi di ogni tipo per un valore di 75,3 miliardi di dollari sono state riportate vendute nel mercato globale dell'usato nel 2010, quasi quattro volte il valore delle vendite nel 2009. Gli armatori greci sono stati i maggiori acquirenti ed investitori in navi usate, avendo acquistato 285 navi per un valore di 21,4 miliardi di dollari. Al secondo posto i cinesi che hanno investito 12,5 miliardi di dollari nell'acquisto di 175 navi di cui 110 erano bulkcarrier. L'aumento dei capitali investiti riflette un parziale recupero dei valori delle navi di seconda mano durante il 2010 e la preferenza per le navi più grandi, moderne e costose. Nel 2009 i prezzi erano crollati del 50-70% dal picco di metà 2008. Il valore di una Capesize di cinque anni era diminuito da circa 154 milioni di dollari a 44 milioni nel 2009 per salire a 60 milioni di dollari nel 2010. Le VLCC hanno segnato il recupero maggiore risalendo da 77 milioni di dollari del 2009 a oltre 92 milioni nel luglio 2010 prima che la caduta dei noli facesse scendere nuovamente il valore al di sotto di 84 milioni di dollari alla fine dello scorso anno. Le petroliere vendute nel 2010 sono state in totale 414 per un valore di 34 miliardi di dollari, in confronto a 269 per 5,1 miliardi di dollari nel 2009. Il numero delle bulkcarrier vendute è diminuito leggermente da 583 nel 2009 a 534 nel 2010 ma i capitali investiti sono saliti da 9,2 miliardi di dollari a 33,2 miliardi.

Gli ordinativi globali per la cantieristica potrebbero aumentare del 4% nel corrente anno, poiché la ripresa economica farà salire la domanda di beni di consumo e carburante. I contratti di nuove costruzioni aumenteranno probabilmente a 35 milioni di tonnellate lorde compensate e vedranno al primo posto portacontainer e petroliere per gas metano. Il volume complessivo sarà il più alto dal 2008, quando raggiunse 47,1 milioni di tonnellate. Hyundai e Samsung, i due maggiori cantieri mondiali, e i loro quattro principali rivali otterranno probabilmente un 33% di ordinativi in più per progetti offshore e portacontainer, settori in cui questi cantieri dominano. I traffici globali potrebbero registrare una espansione del 7% nel corrente anno. Si inizia a evidenziare una previsione ottimistica per questi due settori, in particolare, per le portacontainer i cui contratti potrebbero quasi raddoppiare a 6,7 milioni di tlc poiché il volume dei trasporti in container è previsto in crescita del 10%. La domanda di petroliere per gas naturale liquefatto potrebbe aumentare del 75% a 1,4 milioni di tlc. Per contro, gli ordinativi di bulkcarrier potrebbero diminuire del 43% a 7,8 milioni di tlc per l'evidenza di un eccesso di disponibilità. I primi sei cantieri navali mondiali, tutti con sede nella Corea del Sud, intendono ottenere ordinativi per 50,1 miliardi di dollari, in confronto ai 37,6 milioni di dollari ricevuti nel 2010.

A tre settimane dall'inizio delle inondazioni nel Queensland australiano, i timori maggiori riguardano il tempo necessario per rimediare alle devastazioni e

riportare in attività le miniere e le linee ferroviarie danneggiate. L'Australia ha le maggiori riserve mondiali di carbone coke e più si ridurranno le forniture alle maggiori nazioni produttrici di acciaio in Asia, maggiori saranno le possibilità di ripercussioni su altre materie prime. L'impatto a breve termine delle inondazioni è molto penalizzante per il mercato spot, ma se la situazione non si risolverà in tempi brevi, il rischio è che venga coinvolta la produzione globale di acciaio. Le acciaierie rischiano di esaurire le materie prime per produrre l'acciaio, e questo, a sua volta, farà diminuire gli acquisti di minerale di ferro. In tal modo, verranno a mancare i principali carichi delle Capesize con nuove pressioni sulla crescente disponibilità di navi in Pacifico. Se le inondazioni avessero interessato solo le forniture di carbone termico, la situazione sarebbe meno preoccupante poiché esistono molte altre fonti di questa materia prima nel mondo, ma il carbone coke è concentrato in poche aree soltanto. Forniture alternative di carbone coke sono state già reperite negli Stati Uniti e in Canada, tuttavia in queste aree gli investimenti insufficienti non permettono di supplire alle mancate esportazioni dal Queensland. A inizio settimana, le navi in attesa a Dalrymple Bay e Hay Point hanno raggiunto le 60 unità. Più a sud, il porto di Gladstone dove il 50% delle miniere ha dichiarato la forza maggiore, le scorte di carbone per l'export si sono esaurite. Per dare un'idea dell'entità dei carichi persi, nel 2010 le esportazioni di carbone australiano, compreso il coke e il carbone termico, toccavano in media i 10 milioni di tonnellate a settimana. Questa settimana l'export è meno della metà. La rete ferroviaria danneggiata che trasporta carbone dalle miniere dell'interno, distanti 200-300 km, richiederà almeno un paio di mesi per essere ripristinata. Quando l'Australia ritornerà alla piena capacità, vi è il potenziale per un periodo di elevati acquisti di materie prime e di maggiore attività di noleggio, ma sino ad allora per gli armatori con finanziamenti da ripagare per navi che non riescono a trovare carichi, o che li trovano ma a noli minimi, lo scenario non è dei più rassicuranti.

I noli medi delle petroliere sono stati più alti nel 2010 che nel 2009 per tutte le classi di navi, ma gli armatori hanno dovuto affrontare un secondo semestre 2010 molto pesante. La situazione difficile persiste nel corrente anno e ai livelli correnti alcuni armatori non guadagnano abbastanza da coprire le spese operative. Otto compagnie armatoriali quotate in borsa sono state analizzate: Overseas Shipholding Group, Teekay Corp., Frontline, General Maritime, Nordic American Tankers, Torm, Scorpio Tankers e Tsakos Energy Navigation. Se quattro delle otto compagnie quotate in borsa operano già in teoria al di sotto dei livelli break-even, ci si chiede quante compagnie private nel mondo si stavano avvicinando a zone pericolose all'inizio dell'ultimo trimestre 2010 e se qualcuna di queste sarà costretta ad uscire dal mercato nel corrente anno. Tuttavia, poco meno di 40 petroliere sono state demolite per 2,5 milioni dwt. La flotta globale di petroliere è prevista aumentare di oltre il 10% nel 2011 e, a meno che le demolizioni non aumentino, i noli rimarranno ai livelli depressi correnti più a lungo del previsto. Questo potrebbe portare ad una svalutazione delle proprietà che indebolirà i bilanci anche dei gruppi armatoriali più forti. Tuttavia, una crescita dei carichi di greggio del

3,9% per il 2011 e lo slittamento delle nuove costruzioni di petroliere del 35% circa (come è avvenuto nel 2010), non sembrano sufficienti a far aumentare il tasso di utilizzazione più del previsto 82% per il 2011, in confronto all'84% del 2010.

I cantieri cinesi hanno costruito più della metà del record di 78,3 milioni dwt di nuove bulkcarrier entrate in servizio lo scorso anno poiché un numero crescente di nuove installazioni ha fatto aumentare la capacità. Il totale di 40,1 milioni dwt è più che quadruplo rispetto ai 7 milioni dwt consegnati dai cantieri cinesi nel 2008, e dà un'idea dell'espansione di questo Paese nel mercato della nuova costruzione, gran parte della quale è dovuta a nuova capacità cantieristica. Se confrontato con le consegne di navi da carico secco per 17,5 milioni dwt nel 2009, il risultato del 2010 è più che doppio e ha permesso ai cantieri cinesi di sottrarre quota di mercato al Giappone che ha consegnato 20,1 milioni dwt con una quota di mercato del 26%. I cantieri sudcoreani hanno consegnato nel 2010 14,6 milioni dwt, pari al 19% delle consegne complessive, in confronto a 7,8 milioni dwt nel 2009 pari al 18%. Ma il Giappone potrebbe essere superato nel 2011 dalla Korea del Sud pur con un leggero aumento delle consegne di bulkcarrier, ma l'espansione più significativa sarà per la Corea del Sud. Infatti, la capacità cantieristica che in precedenza era adibita alla costruzione di petroliere e portacontainer ora è riservata alle bulkcarrier. Tuttavia, il maggiore aumento di capacità deriverà dalla Cina. Nel 2010, le Capesize superiori ai 100.000 dwt hanno registrato la crescita più significativa in termini numerici. Nel 2008 furono costruite solo 43 di queste navi che triplicarono a 112 nel 2009 e lo scorso anno ben 214 Capesize sono entrate in servizio. Tra queste sono comprese anche le VLCC, più grandi delle Capesize, di cui alcune consegnate nel 2010. Questo nuovo tipo di nave, insieme alla tendenza alla crescita delle post-Panamax da circa 90.000 dwt, ha visto un record di 399 navi superiori a 60.000 dwt consegnate nei settori delle Panamax e delle Capesize.