



Genova, 25 Gennaio 2010

No. 1416

**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 3 (18/22 Gennaio 2010) CISTERNE

Attività rallentata per le **VLCC** nella settimana in esame, poiché i noleggiatori hanno deciso di rimandare la copertura dei loro carichi per cercare di ridurre i noli. Per i viaggi dal Medio Oriente all'Asia, queste navi sono state fissate intorno a Ws 130 pari a 98.750 dollari al giorno base timecharter e dovrebbero mantenere questo livello, diversamente dall'Atlantico dove sono possibili diminuzioni. E una possibile caduta in quest'area si trasmetterà anche al Medio Oriente. Dal West Africa per il Golfo americano le VLCC hanno ottenuto in chiusura di settimana noli di Ws 130 o 95.000 dollari al giorno, in lieve calo da Ws 135 e 98.000 dollari a inizio settimana. Per le destinazioni asiatiche il nolo è stato intorno a Ws 120 o 87.000 dollari al giorno. Le **Suezmax** sono state penalizzate in West Africa dalle numerose unità di nuova costruzione uscite dallo stoccaggio che hanno notevolmente ridotto la richiesta di nolo per ottenere le necessarie approvazioni. A fine dicembre erano 24 le Suezmax impegnate nello stoccaggio di prodotti puliti. Anche per effetto di una minore attività in mercato, gli armatori hanno dovuto accettare per i viaggi verso il Golfo americano noli di circa Ws 125, pari a 35.000 dollari al giorno equivalente timecharter, in confronto a Ws 175 e 61.600 dollari della settimana precedente. La caduta in West Africa rischia di ripercuotersi anche sul mercato del Mar Nero e Mediterraneo. L'ultimo fissato concluso nella settimana per un viaggio Novorossiysk/UK Cont. a Ws 177,5 sarebbe poi caduto in seguito alle perdite registrate in West Africa ed è ora più vicino a Ws 170 pari a 82.000 dollari al giorno, se non anche inferiore. A differenza delle due precedenti categorie, le **Aframax** continuano a rimanere indietro con profitti che sono circa un quarto di quelli delle sorelle maggiori. Secondo i calcoli del Baltic Exchange, i noli medi equivalenti timecharter, calcolati sulla base di sei rotte di riferimento, hanno ceduto di un terzo dall'inizio dell'anno attestandosi a 18.831 dollari al giorno. In Mare del Nord, i noli hanno recuperato terreno, salendo a Ws 129 pari a circa 22.663 dollari al giorno, poiché i noleggiatori si sono affrettati a coprire le posizioni di fine gennaio. Lo stesso non è avvenuto in Mediterraneo e Mar Nero dove l'attività è rallentata e i noli sono scesi a Ws 120-122,5 pari a 15.000 dollari al giorno (dai precedenti Ws 140 e 20.000 dollari). Nei Caraibi, l'euforia sembra esaurita e i noli sono ritornati al livello di Ws 180 da Ws 195 della settimana prima. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, le Medium Range hanno mantenuto noli di Ws 205 per i viaggi dal Nord Europa agli Stati Uniti, pari a 15.330 dollari al giorno, e l'intensa attività di noleggio, in particolare per i viaggi verso il West Africa, potrebbe portare a nuovi miglioramenti. Un aumento dei carichi di nafta dal Medio Oriente al Giappone per navi Large Range 2 ha contribuito a far salire i noli a Ws 143,5 pari a 17.000 dollari al giorno, mentre le LR1 sono state fissate sulla stessa rotta a Ws 148 pari 10.500 dollari/giorno. Per i viaggi dall'Europa al Giappone, queste navi hanno ottenuto noli rispettivamente di 2,5 e 1,95 milioni di dollari lumpsum. Le raffinerie giapponesi stanno aumentando gli stock in previsione delle chiusure per manutenzione in marzo, e i ritardi dovuti al cattivo tempo nelle operazioni portuali in Giappone hanno ridotto i volumi delle importazioni. L'aumento dei carichi sta riducendo il numero delle navi disponibili nei porti mediorientali e gli armatori sono più fiduciosi di ottenere noli più alti. Meno di una decina LR2 su una flotta globale di 204 unità, possono dare disponibilità in Medio Oriente sino al 20 febbraio, mentre nel settore delle LR1 solo 11 navi sono disponibili sino al 10/2 su una flotta di 255 navi. A questo si aggiunge l'elevato numero di LR noleggiate come depositi galleggianti: circa 63 LR2 e 20 LR1.

## CARICO SECCO

La settimana che ci siamo lasciati alle spalle non è stata particolarmente brillante come forse ci si aspettava vista la crescita dei livelli nella settimana precedente (11-15 Gen). Ciononostante la Cina è sempre protagonista e i grossi volumi di import di carbone (steam & coking) e di grano dagli States fa sì che le rate soprattutto per le navi regina (Panamax) rimangano piuttosto interessanti. Per tutti i size di tonnellaggio, inoltre, l'attività sul periodo ha riportato numerosi fissati e soprattutto ottimismo con navi fissate per periodi brevi fino a 6 mesi a numeri uguali a quelli che si ottengono oggi sullo spot. Analizzando brevemente settore per settore, vediamo che per le **Capesize** l'indice non si è mosso per i primi giorni della settimana nonostante l'onda più che positiva della settimana scorsa. La media delle rotte time charter ha chiuso la settimana intorno ai 40000 dollari al giorno, con il fronthaul intorno ai 62/63000 dollari al giorno, mentre i rounds in Atlantico e Pacifico registrano noli rispettivamente a 40/41000 e 36/37000 usd al giorno. La rotta backhaul si afferma intorno ai 21000 dollari al giorno. Per le **Panamax**, come detto, la Cina e i suoi grossi volumi di import hanno fatto sì che ci fosse parecchia attività nonostante i numeri siano rimasti piuttosto invariati. La media delle rotte time charter si è affermata venerdì a usd 29500 e nel dettaglio possiamo riportare quanto segue: usd 32/33000 per il transatlantic round e usd 26/27000 per i rounds in Pacifico. Le rotte di Fronthaul e Backhaul si affermano rispettivamente intorno ai 41000 e 17000 usd/day. Come anticipato sopra, l'attività sul periodo sia sul breve che sul medio/lungo termine è stata sicuramente piuttosto movimentata e caratterizzata da un generale ottimismo che si riflette nei numeri riportati: la Mv *Rosalia D'Amato* (76600 del 2004), nave controllata dall'ENEL, è stata fissata da noleggiatori Aquavita per 2 anni a usd 24500 per consegna Febbraio in Mediterraneo. Per il breve periodo invece è interessante riportare la Mv *Agios Konstantinos* (76600 del 2004) fissata per 5/7 mesi a usd 30500 al giorno con consegna Cina per conto di COSCO. Il mercato delle **Handymax/Supramax** sicuramente è quello che ha evidenziato di più il calare dell'attività e dei numeri, vedendo gli Armatori sempre molto lontani rispetto a quanto sono disposti a pagare i noleggiatori. Entrambi i bacini di riferimento hanno visto i volumi diminuire, con i carichi di iron ore dall'India per la Cina non più così numerosi come la settimana passata. Anche in Golfo i carichi per il Continente/Mediterraneo sono più limitati e fanno scendere i livelli rispetto alla settimana precedente, mentre sono sempre pagati i trip per il Far-East. Per fare due considerazioni più precise, le Supramax hanno fatto registrare numeri anche superiori ai 50000 per trip sul Far-East con caricazione in Golfo, mentre appena sotto i 40000 per navi aperte in Med e con caricazione in Mar Nero. Per l'uscita da USG su Med o Cont ottengono circa 45000 dollari al giorno (16000 per la rotta opposta), mentre per round in Pacifico ottengono livelli intorno ai 20/21000 dollari, e la rotta più pagata è sempre l'uscita dall'India per la Cina che ha visto numeri intorno a 32/33000 dollari al giorno. Per quanto riguarda i fissati per periodo, è interessante riportare la Mv *Jin Yi* (55496 del 2007) fissata per un anno con consegna Far East a usd 22000 al giorno per conto di noleggiatori cinesi, mentre per il breve periodo riportiamo la Mv *Molitor* fissata da noleggiatori europei Trafigura per 4/6 mesi a usd 32500 con consegna Mediterraneo.

## 🔦 ALTRE NOTIZIE

Il numero delle petroliere presenti nelle aree di caricazione è un fattore determinante per ipotizzare in quale direzione si muoveranno le rate di nolo e spesso contribuisce a ridurre il divario tra offerta e domanda. Per buona parte

dell'ultimo trimestre 2009, le rate di nolo sono ristagnate a causa della bassa domanda di greggio. Il motivo principale del recente rafforzamento del mercato è stata l'ondata di freddo che ha fatto impennare la domanda di greggio e di fueloil da riscaldamento. Le VLCC fissate sino ad ora per gennaio dal Golfo Arabo sono circa 94, superiori alla media dell'ultimo anno di 89 fissati al mese, anche se leggermente inferiori a quelli registrati nel gennaio 2009. Da notare che i carichi diretti verso le aree occidentali costituiscono una percentuale maggiore di quanto non sia avvenuto dal dicembre 2008. Questo denota un segnale di ripresa nei mercati occidentali, ma rimane da vedere se la tendenza si confermerà. Nei prossimi 30 giorni saranno disponibili per caricare nel Golfo Arabo solo circa 50 VLCC a fronte di almeno 90 carichi da coprire. Se il miglioramento proseguirà, il prossimo passo potrebbe essere un aumento dei noli timecharter e dei valori delle navi.

E' possibile che la flotta globale delle VLCC si riduca per la prima volta in sette anni se le navi a scafo singolo demolite supereranno le nuove unità che verranno consegnate dai cantieri. La previsione è stata fatta dalla compagnia belga Euronav che ha espresso ottimismo per i noli delle petroliere. Se alla contrazione della flotta mondiale dal 2003 farà riscontro un'economia mondiale in crescita, è possibile che il corrente anno sarà soddisfacente. La ripresa corrente dei noli conferma una partenza positiva. Negli ultimi giorni, le VLCC hanno sfiorato i 100.000 dollari al giorno, dai 75.000 dollari della settimana prima, e i noli potrebbero rimanere a livelli molto buoni nel corrente anno. Euronav gestisce 24 VLCC i cui livelli breakeven sono di 36.000 dollari al giorno. La messa al bando delle petroliere a scafo singolo, in base alle normative IMO, sta procedendo più rapidamente del previsto. Secondo le ultime stime, vi sono 536 VLCC nella flotta globale e 186 nei carnet dei cantieri per consegna sino al 2012. La flotta esistente comprende ancora 73 petroliere a scafo singolo, mentre 66 nuove costruzioni verranno consegnate nel corrente anno. In confronto ad altri settori dello shipping, come quello delle Capesize, l'orderbook di VLCC appare più contenuto. E' probabile che la flotta si ridurrà poiché i prezzi offerti dai demolitori sono interessanti e una flessione dei noli spot farà accelerare le demolizioni di vecchie VLCC.

L'aumento della produzione industriale potrebbe far salire nel 2010 del 9%, a 3,7 miliardi di tonnellate, i traffici globali di carichi secchi che nel 2009 avevano segnato una perdita del 4%. Le previsioni sono state formulate dalla Maersk Broker nel suo rapporto trimestrale, in base al quale le esportazioni di minerale di ferro aumenteranno a oltre 1 miliardo di tonnellate, il 12% in più rispetto allo scorso anno, mentre il carbone è previsto aumentare del 3% a 735 milioni di tonnellate. Le altre rinfuse secche dovrebbero aumentare dell'11% a 1,2 miliardi di tonnellate. Ma nonostante questi aumenti significativi della domanda, la crescita sarà superata da una espansione della flotta pari al 18%. Anche se meno nuove bulkcarrier del previsto verranno consegnate dai cantieri, la crescita della flotta di portarinfuse raggiungerà il 15% sorpassando l'espansione della domanda. Tuttavia, i noli non

dovrebbero crollare per effetto di questo squilibrio poiché il rapido aumento delle dimensioni della flotta delle bulkcarrier farà peggiorare la congestione portuale. Questo fenomeno ha raggiunto livelli record con una stima di 379 bulkcarrier pari all'8% della flotta in coda ai porti, in particolare in Australia, Brasile e Cina. Alla fine del 2009 le navi in attesa ai porti dell'Australia orientale avevano raggiunto livelli che non si vedevano da metà 2007. Si prevede che i porti mondiali non saranno in grado di gestire il numero crescente di navi prima del 2012. Per effetto della congestione ai porti di caricazione e di scarica, e in mancanza di un significativo miglioramento dell'efficienza nelle operazioni portuali, l'espansione teorica della capacità della flotta potrebbe rivelarsi appunto teorica. Rate di nolo più ferme sono previste per gennaio con possibili aumenti in febbraio. I noli delle Capesize sulla rotta chiave Brasile/Cina si sono dimezzati nelle sei settimane da metà novembre e hanno già iniziato ad aumentare. La ripresa della domanda cinese di carbone, unitamente alla ricostituzione delle scorte di minerale da parte delle acciaierie cinesi, e i maggiori carichi di grano, saranno di sostegno al mercato dei carichi secchi nel primo trimestre e forse anche oltre.

Raccolti molto abbondanti di cereali e soia in USA, Brasile e Argentina, faranno aumentare i noli di Panamax e Supramax nel secondo trimestre del corrente anno, sostenendo la domanda di bulkcarrier a cui contribuirà anche l'aumento della domanda di minerale di ferro da parte della Cina per ricostituire le scorte. L'International Grains Council ha rivisto in leggero rialzo le sue previsioni per le esportazioni di grano a 229 milioni di tonnellate nei 12 mesi che si concluderanno il prossimo 30 giugno 2010, per effetto di maggiori acquisti da parte dei Paesi asiatici. Si tratta di un quantitativo inferiore al record di 236 milioni di tonnellate esportati nella stagione 2008-2009, a causa delle minori importazioni di frumento da parte di Asia e Nord Africa. I consumi globali di frumento sono previsti in 642 milioni di tonnellate, 3 milioni di tonnellate in più che nella stagione 2008-2009. Gli stock di frumento dei cinque maggiori Paesi produttori sono al livello massimo degli ultimi cinque anni, pari a 55 milioni di tonnellate, metà dei quali negli Stati Uniti. Secondo l'International Grains Council i prezzi del frumento americano sono diminuiti bruscamente all'inizio dell'anno a causa della prospettiva di esportazioni inferiori e dei maggiori raccolti in Sud America che faranno aumentare la concorrenza.

Anche se i noli continuano a rimanere volatili, i margini dei finanziamenti si stanno muovendo in zone più interessanti, per il rientro in mercato di un numero crescente di protagonisti. Come ha confermato il responsabile dei finanziamenti marittimi presso la Société Générale, Paul Taylor, alcune banche rimangono chiuse ai finanziamenti, ma molte stanno gradualmente ritornando in attività. La prova delle mutate condizioni è evidenziata dai margini in flessione, da 350 a 250 punti base, che sarebbero destinati a ridursi ulteriormente. Tuttavia, mentre i margini si stanno allentando, i volumi sono ancora poco rilevanti. I finanziamenti globali all'armamento registrati nel quarto trimestre 2009 sono risultati pressoché dimezzati rispetto a quelli dello stesso periodo del 2008. La stretta creditizia ha



reso difficile per le banche di finanziamento marittimo offrire all'industria il tipo di sostegno messo a disposizione in precedenti recessioni, e molte esclusioni sono state ampiamente pubblicizzate. Il rischio è di aprire la strada ad investitori privati che potrebbero inserirsi nel settore e iniziare a gestire le navi a noli inferiori al mercato. Nessuno vuole che vengano minacciati i noli, ma le difficoltà dei fondi patrimoniali sono considerate da molti osservatori esagerate.

Un numero sempre maggiore di armatori greci sta usando nuove tattiche aggressive per costringere i cantieri asiatici in crisi di liquidità a continuare ad abbassare i prezzi di costruzione delle navi, poiché le quotazioni in calo rendono più economico cancellare un vecchio contratto ed assegnarlo ad un altro cantiere. Gli armatori greci hanno in ordinazione 624 navi, circa il 10% di tutti gli ordinativi esistenti, tra cui 360 bulkcarrier per 35 milioni dwt e 240 petroliere per 20 milioni dwt. Poiché i prezzi delle nuove costruzioni sono scesi mediamente del 40% dal record di 18 mesi fa, gli armatori hanno non solo rinegoziato i contratti esistenti, ma trovano più conveniente cancellare un vecchio contratto rinunciando al primo pagamento del 20% e successivamente assegnare un nuovo ordinativo altrove. L'armatore greco a più alto profilo, Goldenport Holdings, ha dichiarato che la strategia ha avuto come risultato quello di ottenere una nave migliore ad un prezzo più basso. La Goldenport Holdings ha risparmiato circa 5 milioni di dollari cancellando un ordinativo per due Supramax bulkcarrier con i cantieri cinesi CSC Group Qingshan, e assegnandone uno simile in Corea del Sud. Tuttavia, questa strategia è difficile da ripetere su larga scala. Si presume che la CSC non abbia insistito che la Goldenport facesse fronte agli obblighi della garanzia di pagamento per la buona collaborazione esistente da lungo tempo tra le due compagnie. Tuttavia, George Moundreas, che ha appena pubblicato dopo 18 mesi il primo rapporto sul mercato delle nuove costruzioni, ha reso noto che molti armatori con liquidità disponibile hanno negoziato in maniera confidenziale livelli di prezzo che non si vedevano dal 2004. Si teme che una nuova ondata di cancellazioni avrà luogo molto presto, questa volta in una atmosfera molto difficile. Tutto è nell'oscurità, nessuno vuole rivelare cosa ha pagato o cosa ha concordato ed è molto difficile analizzare il mercato corrente. Il collasso del mercato marittimo nel settembre 2008, unitamente al congelamento dei finanziamenti bancari, ha fatto diminuire drasticamente gli ordinativi per l'industria della costruzione navale, innescando una crisi di liquidità per molti cantieri, in particolare in Cina e in Corea. Nei primi nove mesi del 2009, i cantieri avevano accettato di ritardare le consegne, ma hanno sempre rifiutato di ridurre i prezzi, tuttavia, appena sono ritornati sulla loro decisione sono riprese le ordinazioni di navi.

Nel suo ultimo rapporto mensile, la International Energy Agency sostiene che i noli delle Aframax nelle aree occidentali potrebbero essere penalizzati dall'aumento delle esportazioni russe dal nuovo terminale petrolifero di Kozmino sul Pacifico, appena inaugurato. Il greggio verrebbe dirottato dagli usuali porti di esportazione del Baltico e del Mar Nero, verso il nuovo oleodotto East Siberia Pacific Ocean.

Questo avrebbe ripercussioni sui noli delle Aframax nelle aree del Mare del Nord, del Baltico e del Mediterraneo che forniscono circa un terzo del greggio trasportato dalle Aframax. Inoltre, le esportazioni russe via mare verso i Paesi dell'Atlantico potrebbero diminuire per le maggiori vendite ai paesi asiatici. I programmi di carica per il primo trimestre 2010 evidenziano già una deviazione del greggio dai porti del Baltico e del Mar Nero verso est, mentre i volumi complessivi da instradare attraverso l'oleodotto Druzhba verso l'Europa rimangono vicini ai livelli dello scorso anno. La IEA prevede anche maggiori pressioni sui noli delle Suezmax nella regione dell'Atlantico poiché il flusso di greggio del West Africa si è modificato avendo come destinazione aree più vicine dell'Asia, come l'Europa o altre aree del bacino atlantico. I noli delle Suezmax erano stati favoriti lo scorso anno dall'aumento dei viaggi lunghi dal West Africa alla Cina e l'India, ma le esportazioni verso l'Asia hanno segnato una flessione nel quarto trimestre 2009, sostituite dal greggio mediorientale. La IEA ritiene che nel 2009 lo stoccaggio galleggiante a breve termine ha contribuito a compensare una caduta del 5% del volume di greggio via mare. Di conseguenza, la domanda di petroliere è diminuita del 2-3% poiché nuove unità per 30-35 milioni dwt hanno iniziato a viaggiare. La disponibilità di navi nel 2010 è prevista superare la crescita della domanda mettendo sotto pressione le rate di nolo, ma la capacità degli armatori di cancellare gli ordinativi di nuove costruzioni e far demolire, convertire o mettere in disarmo le navi sottostandard sarà determinante per il mercato.

Gli investimenti nell'esplorazione e nella produzione di greggio e gas potrebbero aumentare dell'11% nel corrente anno poiché le compagnie petrolifere potenzieranno i loro impegni dopo una stagnazione nel 2009. Prezzi più alti per greggio e gas negli ultimi sette mesi, in confronto alla prima metà del 2009, hanno ridato fiducia alle compagnie energetiche incoraggiandole ad aumentare le loro spese di capitale nel corrente anno. Secondo la International Energy Agency, gli investimenti nell'esplorazione potrebbero salire da 395 miliardi di dollari nel 2009 ad almeno 440 miliardi nel corrente anno. L'aumento sarà coperto dalle compagnie petrolifere nazionali che sono previste aumentare gli investimenti del 15% su base annua, mentre le compagnie petrolifere internazionali aumenteranno la spesa solo dell'1%. Questo piccolo aumento è in parte un riflesso dell'accesso limitato alle principali riserve petrolifere. Lo scorso anno, la spesa per esplorazione e produzione è diminuita del 15% poiché i prezzi sono crollati da 145 dollari a barile nel luglio 2008 a 40 dollari nel gennaio 2009. A metà del 2009, le quotazioni del greggio erano quasi raddoppiate intorno a 80 dollari a barile e all'inizio del corrente anno le compagnie petrolifere annunciavano maggiori investimenti in bilancio. Secondo la IEA, i prezzi del greggio rimarranno probabilmente al di sopra di 70 dollari a barile per aumentare a oltre 90 dollari nel 2012. Secondo analisti inglesi, il prezzo del greggio sarà mediamente di 72 dollari a barile nel corrente anno e di 80 dollari nel 2011.

Dopo mesi di condizioni depresse, il mercato dei noli delle portacontainer sta lentamente ritornando in vita e le compagnie di linea sono alla ricerca di navi post-Panamax. Anche per le piccole taglie le condizioni stanno migliorando, dopo la rimozione di molta capacità negli ultimi mesi. Le compagnie di linea si sono trovate a contendersi le navi, e i noli timecharter per navi con classe ghiacci sono saliti notevolmente. Tuttavia, è il livello di attività nelle categorie più grandi che fa notizia e, in particolare, il noleggio da parte della MSC di tre nuove costruzioni della Norddeutsche Vermogen Reederei da 8.400 teu per un anno con l'opzione di altri 12 mesi. I noli non sono noti ma sarebbero notevolmente più alti degli ultimi fatti per questo tipo di navi. La domanda di grandi portacontainer sarebbe dovuta alla riduzione della velocità di esercizio per contenere il costo del carburante e assorbire naviglio. Secondo gli ultimi rilievi, le portacontainer inattive sono 661 per una capacità combinata di 1,3 milioni di teu. In termini di numero di navi, il 13,8% delle navi è ora inattivo, in confronto al 13,4% di un mese fa. Si teme che l'eccesso di capacità rimarrà ai livelli correnti per altri due anni, prima di iniziare a diminuire nel 2012. Questo si basa sulla previsione di una modesta crescita dei traffici del 5% nel 2010 che salirà al 7,5% nel 2011 e al 10% negli anni successivi. Tuttavia, la velocità molto ridotta e una ripresa più sostenuta dei traffici Asia-Europa, potrebbero portare ad una contrazione più rapida della flotta inattiva. Ma le consegne di nuove unità rimangono a livelli molto alti con la previsione di 1,5 milioni di teu che si aggiungeranno alla flotta nel corrente anno, il 43% in più delle consegne del 2009, quando vi furono numerosi slittamenti. Le demolizioni sono previste raggiungere 250.000 teu e la crescita della flotta è ora stimata nel 9,9% per il corrente anno.

I cantieri navali giapponesi hanno registrato una contrazione del 70% nei nuovi ordinativi di costruzione lo scorso anno in confronto al 2008. I 22 costruttori del Paese hanno ricevuto l'ordinazione di 111 navi per un totale di 5,7 milioni di tonnellate lorde lo scorso anno, in confronto a 432 navi per 19,4 milioni di t.l. nel 2008. Per quanto riguarda la tipologia delle navi, 81 erano bulkcarrier per 3 milioni t.l. e 22 le petroliere per un tonnellaggio complessivo di 2,2 milioni t.l. Gli armatori giapponesi sono stati i maggiori sostenitori dei costruttori nazionali, continuando una tendenza che si è manifestata nei due anni precedenti. Gli armatori greci hanno ordinato il 4% del totale equivalente a 132.000 t.l. Gli ordinativi in carnet per i costruttori giapponesi comprendevano a fine dicembre 1.138 navi per l'export pari a 55,9 milioni t.l. Per quanto riguarda il periodo di consegna delle navi, 343 unità per 16 milioni tl saranno consegnate entro il marzo 2011 e 323 navi per quasi 16 milioni tl tra l'aprile 2011 e il marzo 2012.