



Genova, 29 Novembre 2010

No. 1456

**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 47 (22/26 Novembre 2010) CISTERNE

Il mercato delle **VLCC** ha registrato un rallentamento dovuto in parte alla pausa per le festività del Ringraziamento. Per i viaggi dal Medio Oriente al Far East i noli hanno perso parte del recupero della settimana precedente scendendo a Ws 62, poiché la domanda continua ad essere superata dall'abbondante disponibilità di navi, ma i noli più bassi hanno riguardato i viaggi dall'Arabia Saudita al Golfo americano scesi a circa Ws 42 che nei prossimi giorni potrebbero ritornare al di sotto dei 1.000 dollari al giorno equivalente timecharter. Maggiore stabilità nella regione dell'Atlantico per le destinazioni del Golfo americano, con noli invariati a circa Ws 68 pari a 28.000 dollari al giorno. La migliore performance è stata quella delle **Suezmax** i cui noli medi sono aumentati di quattro volte in questo mese. Per i viaggi dal Mar Nero a UK Cont. Med., hanno raggiunto il massimo degli ultimi sei mesi, dopo essere aumentati del 20% in un solo giorno a Ws 115 pari a 44.000 dollari al giorno equivalente timecharter, poiché i ritardi per il transito del Bosforo tengono impegnate molte Suezmax. Dal West Africa, dopo i numerosi fissati della settimana scorsa il mercato è stato più calmo, ma i recuperi ottenuti dovrebbero mantenersi. Tuttavia, gli operatori dei futures prevedono che nel primo trimestre 2011 i carichi per il Golfo americano potrebbero essere del 36% inferiori ai livelli correnti. I noli delle **Aframax** in Nord Europa sono migliorati, come spesso avviene a fine mese per coprire gli ultimi carichi, ma le pressioni al rialzo potrebbero continuare. I noli in quest'area hanno raggiunto Ws 120. Dal Baltico, carichi da 100.000 tonn. sono stati coperti a Ws 85. Il rialzo dei noli in Mediterraneo della settimana precedente si è ridimensionato e gli ultimi fissati sono stati conclusi a Ws 92. I noleggiatori incontrano resistenza da parte degli armatori ad abbassare i noli per i viaggi dal Mar Nero a causa dei ritardi in aumento. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, le Medium Range hanno rafforzato di 20-30 punti i noli per i viaggi attraverso l'Atlantico a Ws 150 mentre molti fissati sono riportati con soggetti a Ws 165 per carichi di 37.000 tonnellate. Le navi presenti non sono numerose, quindi non è escluso che i noli salgano ancora. Le Large Range 1 presenti su base spot in Continente sono diminuite per l'interesse in carichi di nafta per il Far East. I noli per destinazione USAC con 60.000 tonn. hanno raggiunto Ws 120-125 mentre noli lumpsum di 1,5 milioni di dollari sono stati pagati per i viaggi da UK Cont al Giappone. Il mercato dei Caraibi ha mostrato segnali positivi e carichi da 38.000 tonn. sono stati fissati a Ws 140 per la costa atlantica americana, mentre i viaggi di ritorno per l'Europa sono stati conclusi a Ws 105-110. Il mercato ad est di Suez sembra essersi stabilizzato, dopo i recuperi della settimana precedente e le LR1 sono state fissate a Ws 140 per carichi da 55.000 tonn. dal Medio Oriente al Giappone, mentre le LR2 con 75.000 tonn. hanno ottenuto per gli stessi viaggi noli di Ws 135. Carichi da 55.000 tonn. di jet-fuel dal Medio Oriente a UK Cont sono stati coperti a noli di 1,8 milioni di dollari lumpsum mentre le LR2 sono state fissate per gli stessi viaggi intorno a 2,4 milioni di dollari.

## CARICO SECCO

Per le **Capsize** quest'ultima settimana di Novembre riporta un'attività maggiore, anche se le rate non ne hanno tratto un particolare beneficio forse perché si è ormai vicini alle festività natalizie. Il BCI scende di 115 punti e la rata media TC è ora a 32607. Molte le navi che zavorrando arrivano in Atlantico e hanno difficoltà nel trovare impiego essendo così costrette ad accettare livelli più bassi; il minerale dal Brasile è ancora poco presente nonostante le aspettative fossero più ottimistiche. Il bacino Atlantico fornisce comunque

un certo numero di stem ed il Transatlantic Round Voyage è sui 36000 usd ma si vede anche una 140000 dwt fissata a 44000 dollari. In Pacifico il West Australia è abbastanza movimentato con i Noleggiatori che propongono alcuni stem di Dicembre, il Round Voyage è sui 25000 usd mentre il backhaul è praticamente fermo. Più attività anche per le **Panamax** che, a differenza delle size citate precedentemente, vedono un rinforzo dei livelli e un maggiore ottimismo per il prossimo periodo. In Atlantico il Round voyage vede quasi 20000 usd e lo stesso numero si ha anche per lo short period. Carichi di grano e bauxite dominano il mercato e gli armatori cercano di impiegare le loro navi per periodi/viaggi abbastanza lunghi ed entrare in gennaio lasciandosi il periodo di festa alle spalle. Il fronthaul è sui 27/28000 usd mentre il backhaul riporta poco più di 10000 dollari. In Pacifico il carbone dall' Indonesia vede un piccolo miglioramento rispetto alla settimana passata con livelli sui 15/16000 usd per il R/v anche se il bacino in generale rimane abbastanza calmo ottenendo livelli in positivo sempre grazie all'attività in Atlantico. Per il periodo, da riportare la '*Dimitris Apesakis*' 2008 82190 dwt dely retro Haldia 23 Nov 4/6 months trading redel worldwide che ottiene 18750 usd/giorno per conto Bunge. Il mercato delle **Handy/Supramax** vede i noli in positivo anche se il sentimento rimane ancora incerto. Le rate fronthaul sono migliori rispetto alla settimana precedente in particolare si nota una discreta attività dal Nord Atlantico. L'aumento di stem fa pensare ad una possibile ripresa dopo questo ultimo periodo anche se il tonnello disponibile è sempre di numero elevato e le festività sono ormai alle porte. Il Usg-Med è ora sui 26000 usd mentre il Med-Usg vede 9000 dollari. Dall'India (Karnataka) è ancora vietata l'esportazione di minerale e questo penalizza soprattutto le Handymax aperte in zona ora che la stagione dei monsoni è passata. Per periodo, da evidenziare la '*Sealuck II*' 2004 55452 dwt dely north China 2/3 Dec 4/6 months trading redel worldwide fissata da Cargill a 16000 usd.

#### COMPRAVENDITA

Nella settimana trascorsa non sono state riportate tra le petroliere vendite di tonnello usato anche se continuano gli ordinativi di nuove costruzioni. L'ultimo esempio riguarda la Sovcomflot la quale ha annunciato di entrare nel settore delle VLCC grazie ad un contratto di Time Charter di lungo periodo con la Compagnia Nazionale Petrolifera Cinese; inoltre, tramite un accordo di partnership con la Glencore, è entrata anche nel settore delle LR1 con la prima della serie di cinque navi della Hyundai Mipo, la MT "SCF ALPINE", la quale è stata consegnata circa un mese fa. Sempre attivo il mercato delle navi da carico secco con i prezzi che si mantengono stabili nonostante la continua discesa delle rate di nolo da circa un mese a questa parte. Le vendite hanno riguardato maggiormente unità non tra le più moderne come le due Panamax MV "TRENTON" e MV "AUSTIN" (75.264 DWT - Costr. 1995 Fincantieri) che sono state cedute per un livello interessante di 45 milioni di USD en-block oppure la Panamax MV "CONQUISTADOR" - 75.607 DWT - Costr. 2000 Sanoyas) che è stata venduta per circa 30 Mil. di USD. La demolizione rimane immutata nel Bangladesh dove non vengono ancora rilasciati nuovi permessi per spiaggiare le navi; negli altri tre mercati principali, l'India il Pakistan e la Cina, i livelli si mantengono stabili con valori che si aggirano tra i 430 ed i 470 USD per Ldt a seconda della tipologia della nave.

#### ALTRE NOTIZIE

Le bulkcarrier Capesize (150.000-200.00 dwt) rischiano di veder sparire dal mercato spot circa 21 carichi di minerale nel 2011 e 48 nel 2012, ad opera delle grandi

bulkcarrier in costruzione per conto delle multinazionali minerarie. E' quanto sostiene il DVB Group, precisando che la flotta complessiva di bulkcarrier oltre le 200.000 dwt è prevista crescere nel 2011 del 27,8% o 253 navi. Tenuto conto anche delle Very Large Bulkcarrier, la capacità potrebbe raddoppiare nei prossimi tre anni. La flotta si espanderà di un ulteriore 28% nel 2012 pari a 314 navi e di un altro 10% e 343 navi nel 2013. Nei prossimi due anni, queste VLBC e ULBC si assicureranno una quota significativa di mercato a danno delle grandi Capesize. A sottrarre lavoro saranno le navi più grandi ordinate dai produttori di minerale Vale che hanno 36 unità da 400.000 dwt in ordinazione ai cantieri asiatici per impiego esclusivo nei traffici dal Brasile alla Cina. Si presume che tutte le nuove ULBC trasporteranno minerale sulla rotta principale dal Brasile alla Cina. Sulla base di quattro viaggi all'anno, le 26 ULBC (9,27 milioni dwt) in consegna nel 2011 trasporteranno 37 milioni di tonnellate, superando i 23 milioni di tonnellate di previsto aumento dei carichi su questa rotta. Le 32 ULBC (11,56 milioni dwt) che verranno consegnate nel 2012, trasporteranno altri 46 milioni di tonnellate di minerale di ferro mentre nel 2012 l'aumento dei carichi su questa rotta è previsto essere di soli 16 milioni di tonnellate. Questo si aggiunge ai problemi che già devono affrontare gli armatori di grandi Capesize sul mercato spot dove i noli molto volatili da maggio sono calati da 60.000 a 10.000 dollari al giorno, una tendenza che potrebbe estendersi anche al 2011.

Il livello breakeven per la flotta di Vale di 36 ore carrier giganti è di poco inferiore ai 40.000 dollari al giorno, o 20 dollari per tonnellata, secondo stime della tedesca DVB Bank. Vale non si è espressa circa il costo della sua flotta di ore carrier ma si presume che il produttore brasiliano paghi un prezzo medio di 130 milioni di dollari per ciascuna nave la cui consegna avrà luogo da metà 2011 al 2014. Le stime ipotizzano un costo del bunker di 500 dollari per tonnellata e un costo del trasporto a 16,50 dollari per tonnellata. Per carichi da 245.000 tonnellate il nolo breakeven è di 20 dollari a tonnellata. I noli medi nel periodo 1996-2010 per trasportare 165.000 tonnellate di minerale dal Brasile alla Cina sono stati di 23 dollari a tonnellata che sono saliti a 28,60 dollari nel periodo 2000-2010. L'equivalente timecharter di questa media è di circa 56.000 dollari al giorno dal 1996 al 2010 e di 64.715 dollari tra il 2000 e il 2010. I calcoli dimostrano che la strategia di Vale di usare grandi portarinfuse per ottenere economie di scala e coprirsi contro la volatilità e i noli elevati del mercato spot, potrebbe avere successo. Tuttavia, la DVB si chiede se la storia non possa ripetersi, richiamandosi alla breve era delle Ultra Large Crude Carriers, enormi petroliere da 550.000 dwt, che incontrarono difficoltà a trovare impiego a causa delle limitazioni portuali e dei traffici.

La giapponese Mitsui OSK Lines sta per ordinare due VLOC da 300.000 dwt dopo aver firmato un contratto di trasporto della durata di 25 anni con Vale per il trasporto di minerale di ferro dal Brasile alla Cina. Le navi verranno costruite dai cantieri giapponesi Universal Shipbuilding e saranno completate nel 2012 e 2013. Sebbene quasi 190 VLOC da 200.000 dwt ed oltre siano attese in mercato nei

prossimi tre anni, MOL ritiene che questo nuovo naviglio non porterà ad un eccesso di capacità. Vale, il maggiore produttore di minerale di ferro del mondo, prevede che la sua produzione raggiungerà 311 milioni di tonnellate nel 2011 e supererà i 500 milioni di tonnellate entro il 2015. Una singola bulkcarrier da 300.000 dwt può trasportare solo 1,2 milioni di tonnellate l'anno, moltiplicando questo per 50 navi si ottengono 60 milioni di tonnellate, un quantitativo notevolmente inferiore alla produzione programmata di Vale. MOL è uno dei maggiori operatori di bulkcarrier Capesize del mondo e attualmente gestisce cinque VLOC da 300.000 dwt, tutte meno una impegnate in contratti a lungo termine con imprese siderurgiche giapponesi e la quinta a contratto fisso con la cinese Baosteel. In confronto ai rivali giapponesi Nippon Yusen Kaisha e Kawasaki Kisen Kaisha, metà della flotta da carico secco di MOL è impegnata a lungo termine, il 25% a medio termine e il restante a breve termine o su base spot. Per le altre due major giapponesi, i contratti a lungo termine rappresentano una proporzione maggiore che varia dal 90% al 95%.

La Maersk Line è in trattativa con i cantieri sudcoreani per un ordinativo che potrebbe valere sino a quattro miliardi di dollari per la costruzione delle più grandi portacontainer del mondo. Una lettera di intento potrebbe essere firmata entro la fine dell'anno per 10 nuove portacontainer da 18.000 teu con l'opzione di altre 10. Una parte significativa del lavoro di progettazione deve ancora essere completata e vari cantieri sudcoreani sono in corsa per l'ordine di navi rivoluzionarie con nuovi sistemi di propulsione ed altre innovazioni tecnologiche che potrebbero ridurre significativamente i costi di trasporto e le emissioni. Una delegazione della Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering sarebbe a Copenhagen in questi giorni, ma un portavoce della Maersk ha dichiarato che la compagnia non ha ancora scelto il costruttore a cui affidare l'ordinativo. La DSME ha altri concorrenti, si pensa tutti sudcoreani e nessuno cinese. Le nuove portacontainer avrebbero un costo di circa 200 milioni di dollari a nave e saranno probabilmente dotate di motori più piccoli, dato che la bassa velocità di esercizio rimarrà probabilmente la norma, mentre la maggior parte delle navi in servizio oggi hanno motori sovradimensionati. E' anche possibile che avranno un doppio sistema di propulsione, a gas metano e convenzionale a fueloil pesante. Le nuove costruzioni verranno probabilmente destinate ai servizi Asia-Europa dove la consociata di Maersk, APM Terminals, è in buona posizione per installare una nuova generazione di gru e dispositivi per gestire questi giganti.

Il prossimo anno arriveranno a scadenza molti dei contratti di noleggio a timecharter per cinque-dieci anni conclusi da armatori di petroliere nel periodo di boom del mercato con importanti compagnie petrolifere a rate di nolo soddisfacenti, mentre i noli correnti sono di molto inferiori a quelli del recente passato. Ad esempio, a fine ottobre i noli per un anno per moderne VLCC erano mediamente di 32.500 dollari al giorno, inferiori ai 44.500 dollari di giugno e solo un terzo rispetto ai 90.000 dollari che gli armatori potevano ottenere nel luglio 2008

prima del collasso della Lehman Brothers. In confronto, i costi di pareggio per le VLCC che stanno lasciando i cantieri, e che furono ordinate a prezzi record di 150-160 milioni di dollari, dovrebbero essere di circa 50.000 dollari al giorno. Non sorprende che con i noli timecharter di circa 38.300 dollari al giorno gli armatori di navi con un profilo misto di età stiano dando a noleggio le loro navi più vecchie. In teoria, queste navi dovrebbero essere libere da ipoteche e gli armatori realizzeranno un profitto dopo aver detratto tutti i costi di gestione. Vi è una netta preferenza dei noleggiatori sul mercato spot per le navi più recenti, per cui trovare impiego garantito per le navi più vecchie è importante. Nel settore delle Product Tanker pulite, le prospettive per i timecharter sono più varie. Due anni di profitti minimi nel mercato spot hanno lasciato il segno. I noli per un anno di timecharter per moderne Medium Range di 47.000 dwt sono rimasti per oltre un anno intorno a 13.000 dollari al giorno con scarse variazioni. Le prospettive a medio termine sono state talmente negative, per il vasto volume di nuove costruzioni consegnate negli ultimi due anni, che i timecharter per tre anni sono diventati più appetibili mentre gli analisti pronosticano una inversione di tendenza per questo settore dal prossimo anno. Si riporta negli ultimi sei mesi per le Medium Range un nolo medio per tre anni intorno a 14.000 dollari al giorno, ancora di molto inferiore alla media di 24.000 dollari al giorno a metà del 2007.

I volumi dei commerci mondiali sono rallentati notevolmente nel terzo trimestre con una crescita dello 0,9% soltanto nei tre mesi terminati a fine settembre. Si tratta del valore trimestrale più basso dal secondo trimestre 2009 che rappresenta una pesante caduta dal 5,2% di crescita riportato nei tre mesi terminati il 31 marzo di quest'anno. Sulla base di dati preliminari, i volumi degli scambi mondiali sono diminuiti dello 0,6% in settembre rispetto al mese precedente. Le importazioni sono diminuite sia nelle economie avanzate che in quelle emergenti, con la sola eccezione dell'America Latina, dove hanno continuato a crescere notevolmente. Nell'eurozona si è avuto un calo pronunciato delle importazioni ma le uniche regioni che hanno registrato una crescita positiva dell'export sono state l'America Latina e l'Europa centrale ed orientale, quest'ultima in particolare con risultati notevoli dopo mesi di declino. In confronto, la crescita degli scambi mondiali è stata del 7,2% nel 2007, ma è scesa al 2,2% nel 2008 per registrare un valore negativo del 12,9% lo scorso anno. La produzione industriale mondiale è diminuita dello 0,2% in settembre annullando lo 0,2% di crescita di agosto. Si segnala in particolare il Giappone per la recessione della produzione industriale, che ha registrato un costante declino negli ultimi quattro mesi.

Il Louisiana Offshore Oil Port (LOOP) è l'unico terminale offshore di scarica petrolifera negli Stati Uniti che può accettare petroliere VLCC e ULCC. È situato a circa 18 miglia dalla costa e il greggio scaricato viene pompato a 25 miglia su terraferma e immagazzinato in sette caverne di sale al Clovelly Dome Storage Terminal mentre una ottava caverna è riservata al greggio proveniente dal progetto MARS nel Golfo del Messico. La Clovelly Dome è legata al 50% della

capacità di raffinazione nel Midwest americano e quindi un calo della domanda americana di greggio si trasmette ai volumi di importazione del LOOP e di conseguenza fa diminuire la domanda di navi per il trasporto del greggio. Il greggio mediorientale costituisce gran parte dei volumi importati al LOOP ma dal crollo finanziario del 2008 le importazioni sono diminuite e il numero delle VLCC arrivate al terminale è diminuito da 201 a 150 nel 2009 e all'inizio di novembre 2010 il numero era di 133 soltanto. Le esportazioni complessive di greggio dal Medio Oriente verso il Golfo americano sono scese dal livello record di 78 milioni di tonnellate del 2008 a poco meno di 56 milioni di tonnellate nel 2009, un calo del 28%. Nel 2010, sino a fine ottobre, le importazioni hanno totalizzato 48,3 milioni di tonnellate.

Gli armatori di portacontainer rifiutano di mettere in disarmo le loro navi, nonostante le stime degli analisti che il 5% della flotta deve essere rimosso dai traffici prima che si possa sperare in un miglioramento delle rate di nolo sulla principale rotta di traffico dall'Asia all'Europa. Secondo gli ultimi dati, il 3% circa della flotta complessiva di portacontainer è inattivo, o 148 navi su 4.854. Il numero delle navi in disarmo è già salito poiché gli armatori hanno rimosso navi dal mercato dopo che è terminato il picco stagionale in previsione del Natale. Ma altre navi devono sospendere l'attività per ridurre ulteriormente la capacità ai livelli necessari per far aumentare le tariffe. Gli adeguamenti della capacità sono minimi in confronto allo scorso anno quando i vettori iniziarono a ritirare capacità già a luglio. Ma ci si chiede se i disarmi saranno sufficienti a compensare l'afflusso di nuove costruzioni in particolare nei prossimi tre o quattro mesi. Molte nuove unità verranno impiegate sulle rotte Asia-Europa col risultato che navi più piccole verranno poste in disarmo. Gli armatori faranno tutto quello che potranno per evitare che le nuove costruzioni più grandi vadano direttamente in disarmo per cui è probabile che saranno le navi di taglia medio-piccola ad essere inattivate. Secondo gli ultimi rilievi, risultavano in disarmo l'8 novembre scorso 26 portacontainer da 3.000 a 4.999 dwt, pari al 2,9% della flotta complessiva.

La compagnia armatoriale russa Sovcomflot è entrata in joint-venture con i giganti del trading di commodities Glencore per l'acquisto di cinque Product Tanker Large Range con l'intenzione di aumentare i suoi impegni in Asia. La Sovcomflot che possiede già quattro Large Range 2 e 21 Medium Range, ha ricevuto in consegna la settimana scorsa la *SCF Alpine* a doppio scafo da 75.000 dwt. La nave è la prima di cinque unità commissionate, le altre quattro verranno consegnate nel 2011. La Unicom, sussidiaria della Sovcomflot curerà tutta la gestione tecnica delle navi. Per la Sovcomflot, l'entrata nel settore delle Large Range 1 rappresenta un progresso naturale in quanto ha già una presenza apprezzabile nel settore delle Medium Range. In Russia, le petroliere LR1 verranno utilizzate con l'espansione della raffinazione sulle rotte dalla Russia alla Corea del Sud, Giappone e Taiwan oltre che nei trasporti di prodotti dalle nuove raffinerie in India verso destinazioni nella regione dell'Atlantico. Normalmente, la Sovcomflot entra nei mercati dove non ha

un controllo commerciale sulla base di un profitto fisso base timecharter, oppure in società con un operatore esperto in quel settore. In questo caso la Glencore è uno dei maggiori operatori commerciali di LR1.

Le cancellazioni di ordinativi ai cantieri navali cinesi risultano diminuite e nei primi 10 mesi del 2010 hanno riguardato 74.900 dwt di navi, lo 0,4% dell'orderbook totale, in confronto a 4,7 milioni dwt nello stesso periodo del 2009. L'Associazione cinese dei costruttori navali rileva che da agosto a nessuno dei cantieri del Paese è stata notificata la cancellazione di contratti, ma rimane cauta sulle previsioni del mercato poiché i cantieri cinesi lamentano un aumento dei ritardi di consegna. Circa 70 milioni dwt di navi erano previsti essere consegnati nel 2010, ma solo 50,8 milioni dwt, o il 65%, sono usciti effettivamente dai cantieri cinesi da gennaio ad ottobre. Di queste navi, le bulkcarrier sono state le più colpite con una diminuzione dei volumi su base annua rispettivamente del 6%, 7% e 8,6% in luglio, agosto e ottobre, riflettendo le fluttuazioni del Baltic Dry Index. Le rigide politiche dei finanziamenti delle banche cinesi potrebbero aver avuto un impatto negativo sull'industria della costruzione navale del paese. Il costo dei finanziamenti per i cantieri potrebbe aumentare dopo la decisione in ottobre della People's Bank of China di aumentare il requisito delle riserve. Tra gennaio ed ottobre, i cantieri cinesi hanno visto triplicare il livello dei nuovi ordinativi a 54,6 milioni dwt, dai 14 milioni dello stesso periodo del 2009, portando l'orderbook complessivo dei costruttori cinesi a 194 milioni dwt alla fine di ottobre, un aumento del 2,2% in confronto a 189 milioni dwt di fine dicembre 2009. Il volume di navi completato nei primi 10 mesi dell'anno è stato di 51 milioni dwt, un aumento del 58% rispetto ai 32 milioni dwt dello stesso periodo del 2009. Circa 42 milioni dwt o l'82% del naviglio completato è stato consegnato ad armatori stranieri. Per quanto riguarda le future tendenze, le previsioni sono per un ritorno del mercato delle portacontainer ai livelli precedenti la crisi che potrebbe dare il via ad una forte domanda di nuovi ordinativi. Tuttavia, per quanto riguarda le navi da carico secco, l'eccesso di capacità e le incerte condizioni del mercato potrebbero agire da deterrente sulle nuove ordinazioni.