



Genova, 28 Febbraio 2011

No. 1467

**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 8 (21/25 Febbraio 2011)

### CISTERNE

I noli delle **VLCC** (oltre 200.000 dwt) per i viaggi dal Medio Oriente al Far East sono bruscamente diminuiti in soli due giorni scendendo a Ws 62,5 pari a 29.669 dollari al giorno, in confronto a Ws 82 e 48.333 dollari al giorno registrati il 15 febbraio, dopo la conclusione delle festività cinesi che aveva fatto aumentare complessivamente i fissati di VLCC dal Medio Oriente a 118 per caricazione in febbraio, il massimo registrato per questo mese. La fiducia degli armatori è stata intaccata anche dal costo del bunker salito a 641 dollari a Fujairah, e si temono noli più bassi per i carichi di marzo. L'indebolimento in Medio Oriente ha avuto ripercussioni anche sui noli dal West Africa per la decisione di molti armatori di far zavorrare le loro VLCC verso l'Atlantico e fissarle per viaggi più lunghi e remunerativi. Noleggi dal West Africa per la Cina sono stati conclusi a Ws 57,5 (20.502 dollari al giorno) in confronto ai precedenti Ws 75. Il miglioramento dei mercati delle **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) ha permesso a queste navi di raggiungere un livello di nolo intorno a Ws 84,5 pari a 17.945 dollari al giorno per i viaggi dal West Africa attraverso l'Atlantico, ma l'elevata presenza di navi difficilmente consentirà ulteriori recuperi. Anche in Mediterraneo-Mar Nero i noli si sono rafforzati raggiungendo Ws 100 o 23.550 dollari, ma la situazione politica in Libia aggiunge incertezza al mercato. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) hanno avuto un recupero eccezionale e i noli per i viaggi dalla Libia sono aumentati di nove volte in 72 ore attestandosi a Ws 150 pari a 37.800 dollari al giorno. I noleggiatori continuano a fissare navi per caricazione in Libia nel timore di un peggioramento della situazione. Vi sono state ogni sorta di notizie in mercato: dalla forza maggiore alla chiusura di tutti i porti libici, ma in effetti sembra che la maggior parte delle caricazioni ai porti non siano state toccate dalle proteste e i noleggiatori continuano a coprire i loro carichi dalla Libia per date sempre più avanzate. I noleggiatori preferiscono non prendere in considerazione le navi che hanno caricato o caricheranno in Libia per evitare il rischio di ritardi nelle caricazioni successive, e questo riduce il numero delle navi per i viaggi dal Mar Nero col risultato di noli più alti. Il mercato delle **Product Tanker Pulite** ha registrato un miglioramento in Atlantico poiché l'arrivo di numerosi carichi dal Nord Europa per il West Africa ha alleggerito il mercato delle numerose navi presenti permettendo ai noli delle Medium Range (25.000-50.000 dwt) di risalire a Ws 165 per i viaggi da UK Cont. per la costa atlantica americana. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) si sono rafforzate a Ws 130 per i viaggi dal Baltico agli Stati Uniti con 60.000 tonnellate. Dai Caraibi per la costa atlantica americana i noli sono rimasti invariati a Ws 120 per 38.000 tonn. di carico e i viaggi di ritorno dal Golfo americano a UK Cont.Med. hanno mantenuto noli intorno a Ws 80. Per i viaggi in Mediterraneo i noli sono migliorati a Ws 180 per 30.000 tonnellate. Nelle aree ad est di Suez, ai miglioramenti della settimana scorsa non è seguito un aumento dei noli. Le Large Range 1 sono state fissate dal Medio Oriente al Giappone a noli di Ws 115 per 55.000 tonn. e le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) a Ws 98 sulla stessa rotta con 75.000 tonnellate di carico. E' probabile che gli armatori riusciranno ad imporre noli più alti che li compensino almeno del costo elevato del bunker. Carichi da 65.000 tonn. di jefuel dal Medio Oriente a UK Cont. sono stati fissati a 1,75 milioni di dollari lumpsum.

### CARICO SECCO

Per il mercato delle **Capesize** le rate non riportano un trend positivo per via del tonnellaggio disponibile in eccesso e la scarsa attività. Il BCI scende di 136 rispetto alla settimana precedente e la rata media TC si ferma a 4827. In Atlantico il Round Voyage è

sui 4000 usd mentre il Tubarao Qingdao vede 19 usd pmt per stem di fine Marzo. Le rate backhaul non attraggono ancora l'interesse degli armatori in quanto i livelli base TC sono sempre in negativo. Il periodo vede pochi fissati con noli sui 15000 dollari per 4/6-5/7 mesi. Il Pacifico rimane sui 3500/4000 usd anche se sono parecchie le navi che ancora zavorrano in Atlantico per avere business migliore ma dove al momento non si prospetta un mercato rassicurante anche per via del costante aumento del bunker e delle avverse condizioni meteorologiche. Per quanto riguarda le **Panamax** si riporta più attività da metà settimana in Atlantico in particolare da ECS America ma anche da US Gulf. Il Transatlantic Round Voyage vede livelli sui 15000 usd mentre il tripback è vicino ai 25000 usd. In Pacifico si ha una leggera ripresa dei noli, parecchi sono i carichi di grano dal Sud America per le navi che zavorrano ma il Nord Cina invece rimane abbastanza povero di stem come la costa ovest dell'Australia in quanto sempre soggetta ai vari cicloni. Il Pacific Round Voyage ottiene 13000 usd circa mentre per tornare in Med/Continento non si vedono più di 5000 usd. Per le **Handy/Supramax** si hanno parecchi stem di grano da ECSA per la prima parte di Marzo mentre il US Gulf è più tranquillo con il Usg-Med vicino ai 24000 usd e il Med-Usg 6000 usd. Il fronthaul vede un aumento dei volumi e quindi rimane abbastanza forte. Il NOPAC è sui 13/14000 dollari mentre carichi più numerosi si vedono da EC India, da Indonesia e anche da WC Australia. Si parla di una 52.000 dwt dely Singapore per 2/3 Il redely India fissata a usd 18000 circa. Gli armatori sono invece poco interessati agli ordini dal Pacifico per WAfrica e Med Continente per via dei noli ancora troppo bassi. Anche il periodo è abbastanza presente con livelli intorno ai 15/16000 usd.

#### COMPRAVENDITA

E' stato ufficialmente confermato dalla Maersk l'ordine di 10 più 10 opzioni più 10 opzioni (non è una ripetizione, il totale dell'ordinativo, se confermate le opzioni, riguarda 30 unità) di navi portacontainers da 18.000 TEU di portata con consegne a partire dal 2012 al 2015 ed un prezzo unitario di circa 190 Mil. di USD. Queste navi, sono in assoluto tra le più grandi mai costruite potendo vantare una lunghezza di circa 400 metri e sono destinate a toccare pochi porti nel Far East (Cina, Hong Kong e Malesia) ed in EU (nello specifico: Rotterdam, Felixstowe, Algeciras e Bremerhaven). Il settore delle petroliere è sempre alquanto depresso ed al momento non risulta semplice intravedere un punto di svolta; le ultime transazioni riportate mettono in risalto valori non proprio brillanti. L'esempio più evidente riguarda la resale (in acqua) della MT *PACIFIC IVY* (104.280 DWT - Costr. Sumitomo) ceduta a Polembros per circa 48,5 Mil. di USD, si ritiene che la stessa fosse stata ordinata per circa 84 Mil. di USD! Tra le navi da carico secco, nella settimana appena trascorsa non si riportano cessioni di unità moderne; infatti risulta che quasi tutte le unità riguardano costruzioni precedenti la prima metà degli anni '90; a quanto pare i venditori sono rinfrancati dalle ultime evoluzioni del mercato dei noli preferendo pertanto temporeggiare prima di intavolare trattative di vendita. Il mercato della demolizione ha subito una leggera flessione: la media si è ora attestata poco oltre i 450 USD per Ldt.

#### ALTRE NOTIZIE

Il deterioramento della situazione politica in Libia rende particolarmente vulnerabili le nazioni dell'Europa meridionale ad una interruzione prolungata delle esportazioni di greggio e gas dal Paese nordafricano. Infatti, il 67% dell'export è destinato all'Europa meridionale e l'Italia è la più dipendente da queste forniture.

La produzione di greggio della Libia è rimasta costante a circa 1,56 milioni di barili al giorno per tutto il 2010 e sino all'inizio della rivolta. Questo equivale al 2,3% della produzione globale di greggio ma l'economia della Libia è pesantemente dipendente dai profitti generati dal petrolio. La Libia contribuisce per il 5,3% circa alla produzione complessiva dell'Opec. Per quanto concerne il mercato delle petroliere, l'impatto dipenderà dalla durata delle interruzioni. Circa i due terzi delle esportazioni libiche di greggio vengono trasportati attraverso il Mediterraneo a raffinerie dell'Europa meridionale. Infatti, il 22,3% circa di tutto il greggio importato nell'area proviene dalla Libia. L'Italia è di gran lunga la maggiore singola importatrice di greggio libico e rappresenta oltre il 55% dell'export verso l'Europa meridionale e il 37% delle esportazioni complessive di greggio della Libia. Parte di questo greggio è trasferito via pipeline verso l'interno ad altri paesi come l'Austria. In mancanza del greggio libico, altri esportatori, probabilmente nordafricani, russi o mediorientali, dovranno compensare il deficit, con un aumento della domanda base tonnellate-miglia in particolare per Aframax e Suezmax. L'Opec si è detta pronta ad aumentare la produzione altrove, in particolare in Arabia Saudita che ha la capacità di farlo. Nel 2010, oltre il 75% delle esportazioni di greggio della Libia è stato trasportato da Aframax e per il 19% da Suezmax. Alcuni terminali in Libia sono in grado di caricare VLCC ma meno del 3% del volume delle esportazioni è stato trasportato da queste petroliere, comprese quelle noleggiate dalla Unipet e dirette in Cina. La Libia esporta anche circa 15 milioni di metri cubi di gas all'anno per la maggior parte destinati all'Italia.

La minaccia dell'Iran di bloccare lo Stretto di Hormuz, qualora le navi iraniane venissero sottoposte ad ispezione in seguito alla risoluzione 1749 del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite sulla fornitura di armi, avrebbe un impatto molto più pesante che non la chiusura del Canale di Suez. Infatti, il Medio Oriente ha una sola via di ingresso e di uscita, lo Stretto di Hormuz, largo appena 29 miglia nautiche. Anche se solo il 17% circa delle importazioni americane di greggio proviene dal Golfo mediorientale, la presenza militare americana in Medio Oriente è dovuta alla preoccupazione per l'economia globale e in particolare per l'Asia, fortemente dipendente dalle importazioni dalla regione. Un totale di 15 milioni di barili di greggio al giorno sono transitati nel 2010 attraverso lo Stretto di Hormuz, grosso modo un terzo di tutto il greggio trasportato via mare a livello mondiale. Di questo quantitativo, quasi la metà era destinata a Cina, Giappone, Corea del Sud e Taiwan. Per Giappone, Corea del Sud e Taiwan, oltre il 70% del greggio di importazione transita dallo Stretto di Hormuz. Per la Cina la percentuale è del 42%, ma mentre Giappone, Corea e Taiwan hanno ridotto la loro dipendenza dalla via d'acqua, la Cina è andata nella direzione opposta, passando dal 37% nel 2006 al 42% nel 2010. Le importazioni cinesi di greggio mediorientale sono quasi raddoppiate negli ultimi cinque anni da poco più di un milione b/g del 2006 a quasi 2 milioni b/g nel 2010, e sebbene la Cina abbia incrementato le sue importazioni da altre regioni negli ultimi cinque anni, nessun'altra regione può eguagliare il volume, le riserve o il potenziale di aumentare l'export di greggio come i produttori mediorientali e la

dipendenza della Cina da quest'area continuerà ad aumentare. Qualora il flusso del traffico dallo Stretto di Hormuz venisse interrotto, esistono gli oleodotti che possono far uscire il greggio dal Medio Oriente tuttavia la loro capacità non può eguagliare i volumi che possono passare da Hormuz ogni giorno via nave. Attualmente, circa 5 milioni b/g possono essere esportati via oleodotto evitando lo Stretto di Hormuz e il quantitativo potrebbe aumentare di 1,5 milioni b/g quando entrerà in funzione l'oleodotto da Habshan a Fujairah, ma tutto questo non è sufficiente a sostituire i 15 milioni b/g che transitano via nave. E' ragionevole ritenere che la chiusura dello Stretto di Hormuz è un evento improbabile poiché non sarebbe nell'interesse dei vicini dell'Iran nel Golfo sia in termini di export di greggio che di importazioni di generi alimentari.

Un noto gruppo di analisti londinesi ha annunciato previsioni negative per i settori delle portarinfuse secche e delle petroliere. I fondamentali in questi mercati segnalano una recessione marittima. Lo scorso anno è stato molto migliore per lo shipping di quanto ci si aspettasse, ma con alcune differenze per i vari settori. La crescita dei traffici sta ritornando ai livelli storici del 3-4%, con una forte ripresa lo scorso anno dopo la brusca caduta del 2009, mentre le consegne di nuove navi potrebbero aver raggiunto il picco massimo nel 2010. Nel 2010 circa 152 milioni dwt di nuova capacità sono stati consegnati e per il corrente anno le previsioni sono per una leggera flessione a circa 140 milioni dwt con ulteriori riduzioni per gli anni successivi. Gli investimenti in nuovo naviglio sono aumentati ma sono sempre molto inferiori al picco del 2007-2008. I prezzi delle nuove costruzioni si sono stabilizzati dopo aver perso il 28% nel 2010 e questo ha incoraggiato alcuni armatori ad assegnare nuovi ordinativi. Tuttavia, la flotta globale sta sempre aumentando rapidamente, nonostante i ritardi di consegna e le cancellazioni. E' cresciuta in media del 6-7% negli ultimi cinque anni e del 10% nel 2010 per cui il problema è sempre l'offerta di navi. Nel settore delle petroliere l'offerta di navi cresce più rapidamente della domanda a causa dei forti investimenti mentre la domanda globale di greggio è prevista aumentare lentamente. Per quanto riguarda i carichi secchi, la produzione di acciaio è rallentata e le importazioni cinesi di minerale sono rimaste mediamente statiche lo scorso anno. Ma vi è sempre un pesante orderbook di bulkcarrier e la flotta aumenta più rapidamente della domanda. Anche se la produzione dei cantieri ha superato il picco massimo, è sempre notevole e la flotta continuerà a crescere rapidamente. I fondamentali sono meno favorevoli a causa dell'offerta di navi, anche se le previsioni per i traffici sono positive, ma esistono sempre fattori di rischio per l'economia globale.

I noli delle portarinfuse secche sono destinati a brusche correzioni al ribasso, a quanto sostiene la Macquarie Research in un recente rapporto che prevede uno scenario catastrofico che farà salire le demolizioni a livelli elevati e alla fine riporterà l'equilibrio tra offerta e domanda penalizzate dal massiccio orderbook di carico secco. La previsione va contro la tendenza delle rate di nolo per le bulkcarrier che solitamente aumentano nel secondo trimestre per la maggiore



disponibilità di carichi di grano per la flotta delle Panamax. Il Baltic Dry Index, secondo le previsioni della Macquarie, si manterrà in media a 1.300 per il 2011 e 1.400 per il 2012 prima di registrare una ripresa significativa nel 2013. Queste condizioni spingeranno gli armatori a demolire il 3,5% della flotta nel corrente anno, il 6% nel 2012 e il 2% nel 2013. Le inondazioni in Australia nelle prime sei settimane dell'anno hanno minimizzato il sottostante problema, portando la maggior parte delle compagnie armatoriali a concentrarsi su queste interruzioni che rappresentano 50-60 viaggi di Capesize. L'opinione comune che i noli delle bulkcarrier aumentano quando salgono i prezzi delle materie prime, come è avvenuto a metà degli anni 2000 al massimo del superciclo dello shipping, è una idea errata. I prezzi del minerale sono saliti e i noli dei carichi secchi si sono adeguati perché non vi erano navi sufficienti a soddisfare la crescente domanda della Cina per il minerale di ferro.

Mentre i cantieri navali europei sono in gran parte ridotti a produzioni di nicchia, il dominio della costruzione navale asiatica è pressoché completo. L'ordinativo di AP Moller-Maersk per 10 portacontainer da 18.000 teu presso i cantieri sudcoreani Daewoo, conferma quanto sia andata affermandosi l'Asia come potenza costruttrice di navi a danno dei cantieri europei. Questi ultimi hanno solo il 5,8% dell'orderbook globale espresso in tonnellate lorde compensate (tlc), in confronto al 38,3% della Cina, il 31,7 della Corea e il 15,7 del Giappone. In gennaio la Cina ha ottenuto 45 contratti di costruzione per un totale di 3,3 milioni dwt ossia 2,1 milioni tlc, pari al 72,6% degli ordinativi globali. Le bulkcarrier prevalgono con il 73,3% ma la Cina non ha ricevuto ordinativi di portacontainer, nonostante si sia aggiudicata il 38,9% di tutti questi ordinativi nel 2010. Tutte le commesse di portacontainer in gennaio sono state assegnate alla Corea che continua a dominare con le 10 meganavi della AP Moller-Maersk a cui si aggiungono le opzioni per altre 20 navi simili. In gennaio gli armatori hanno assegnato ordinativi per 64 navi soltanto, pari a 4,2 milioni dwt, il 59,2% in meno in confronto allo stesso mese del 2010. Non sorprende che, con i noli tanto bassi, solo 31 bulkcarrier per 2,8 milioni dwt siano state ordinate in gennaio, il livello più basso dal settembre 2009 che tuttavia è pari al 66,6% in termini di deadweight di tutti i contratti di gennaio. Da notare l'assenza quasi completa di ordinativi di petroliere in gennaio, solo cinque unità tra cui nessuna VLCC o Aframax. In contrasto, l'ordinativo da parte della Mitsui OSK Line di quattro metaniere da 170.000 metri cubi presso i cantieri Hudong-Zhonghua significa che il volume delle metaniere è quasi pari a quello dell'intero 2010. Il declino delle product tanker riflette i tempi difficili nel settore. Poche transazioni sono previste in futuro fin tanto che i prezzi praticati dai cantieri non si adegueranno alle aspettative degli armatori o le condizioni di mercato non miglioreranno a sufficienza da giustificare i prezzi dei cantieri.

Le VLCC saranno le prossime navi ad adottare la pratica della velocità ridotta per tagliare i costi. La Maersk Tankers risparmia almeno 22.000 dollari al giorno in costi carburante per ciascuna delle sue VLCC, praticamente dimezzando la velocità nel

viaggio in zavorra a livelli mai visti prima nei traffici di petroliere. La compagnia danese sta mettendo in pratica l'esperienza fatta nel settore delle portacontainer durante la crisi di mercato del 2009. All'epoca, la velocità scese da 24 nodi a meno di 12 allungando i tempi di viaggio, ma aumentando l'utilizzazione delle navi e riducendo i costi. I benefici furono così significativi che la pratica della velocità ridotta è ora fortemente radicata tra le compagnie di linea a container. Le 11 VLCC della flotta Maersk viaggiano a soli 8,5 nodi quando si avviano in zavorra al successivo porto di caricazione, in confronto ad uno standard di velocità ridotta per il settore di circa 13 nodi. Anche la Frontline ha rivelato che la sua flotta di 27 VLCC sta viaggiando a 9-10 nodi sui tratti in zavorra. Le petroliere non possono rallentare la navigazione quando hanno il carico a bordo poiché la velocità di 14-16 nodi è stabilita con i noleggiatori e incorporata nei contratti di noleggio standard, e i tentativi di far accettare ai noleggiatori una velocità inferiore sono per ora falliti. Tuttavia, il risparmio non è proporzionale, quando si scende da velocità alte il risparmio è elevato, ad esempio da 15 a 14 nodi si risparmiano 15 tonnellate al giorno in zavorra ma il risparmio diminuisce quando si passa a velocità più basse. In media ogni volta che si scende di un nodo si risparmiano 11 tonnellate al giorno. Le VLCC consumano in media 65 tonnellate di bunker al giorno se in zavorra e 90 tonnellate se cariche, viaggiando ad una velocità di 14 nodi e il costo del carburante può incidere sui costi viaggio sino all'85%. A 8,5 nodi le VLCC consumano solo 30 tonnellate di bunker mentre nel viaggio cariche a 11 nodi il consumo è di 60 tonnellate al giorno. Un risparmio di 35 tonnellate al giorno fa salire gli utili notevolmente con il bunker ai costi correnti. Se l'intera flotta di 557 VLCC riducesse la velocità di un nodo questo equivarrebbe alla rimozione di 11-24 navi. Per la flotta delle Suezmax la disponibilità di navi si ridurrebbe di 6-13 unità per ogni nodo in meno di velocità mentre per le Aframax la riduzione sarebbe di 8-18 unità e per le Product Tanker Medium Range di 7-13 navi.

La banca HSH Nordbank, la più importante per i finanziamenti navali, è ritornata in mercato dopo due anni di assenza con l'intenzione di rendere disponibili nuovi prestiti per un equivalente di 1,5 miliardi di euro pari a circa 2 miliardi di dollari. La banca tedesca è alla ricerca di nuove transazioni, ma precisa che non si tratta di estensioni di finanziamenti esistenti, ma di contratti per clienti nuovi o già conosciuti. La banca con sede ad Amburgo è già in procinto di negoziare tre contratti ma le nuove richieste di finanziamento non provengono per ora dalla Germania. Al momento, la banca ha già impegni per 24,4 miliardi di euro e questo volume è l'obiettivo del portafoglio marittimo per i prossimi anni. La banca ha anche altri 11 miliardi di dollari nella sua *bad bank*, la cosiddetta unità di ristrutturazione, e i clienti che sono in questa sezione sono destinati a rimanervi. La banca ha anche chiarito che non è interessata a diventare proprietaria di navi. La HSH Nordbank ritiene che questo sia un buon momento per essere in mercato per nuovi finanziamenti essendo numerose le richieste per nuovi progetti a livello mondiale. Il mercato è diventato più competitivo ma la domanda è maggiore che l'offerta da parte delle tradizionali banche marittime. Il mercato delle KG tedesche

non sta portando avanti nuovi progetti ma questo non significa che il sistema delle KG sia tramontato. Il modello delle KG ha resistito a varie crisi in passato e senza dubbio ricomparirà.

Armatori ed operatori di portacontainer dovranno prendere importanti decisioni nei prossimi mesi in risposta alle sfide rappresentate dall'ordinativo della Maersk Line di portacontainer da 18.000 teu che fanno apparire superate le altre navi della flotta e potenzialmente rimodelleranno i traffici a container. I concorrenti della Maersk dovranno decidere in fretta se adeguarsi ed investire in navi simili o adottare una diversa strategia. Opinioni contrastanti stanno già emergendo tra i leader del settore sul probabile impatto delle navi tripla-E da 18.000 teu ordinate dalla Maersk che avranno tre volte le dimensioni delle navi più grandi di 15 anni fa e il 16% in più di capacità rispetto alle portacontainer più grandi esistenti. Il presidente della Neptune Orient Line, Ron Widdows, non ritiene che queste grandi navi danneggeranno il settore ma ha espresso dubbi sul fatto che altre compagnie di linea possano ordinare navi di questa capacità poiché la maggior parte di quelle che operano nei traffici Asia-Europa non ha volumi di carico tali da giustificare questi giganti. A suo parere, le unità da 13.000 potrebbero diventare le vere tuttofare dei traffici Asia-Europa. Mr Widdows ha escluso il pericolo di un eccesso di ordinativi sostenendo che potrebbe, al contrario, verificarsi un deficit di capacità nel 2013 per l'assenza di ordinazioni per un anno o più a causa della crisi finanziaria mondiale. NOL ed Evergreen sono stati le prime ad assegnare ordinativi mentre il settore dei trasporti a container iniziava a riprendersi. L'orderbook è ora modesto in confronto al picco del 60% della flotta esistente. La mancanza di nuovi ordinativi e il flusso costante di consegne ha fatto diminuire l'orderbook al 25% circa. La maggior parte degli ordinativi sono stati assegnati, da metà dello scorso anno, da compagnie di linea piuttosto che da armatori non direttamente coinvolti nella gestione delle navi e la mancanza di finanziamento per le KG tedesche ha impedito a molti armatori tedeschi di ritornare ai cantieri. Il valore degli ordinativi di portacontainer assegnati è salito da 30 miliardi di dollari nel 2006 a 56 miliardi di dollari nel 2007, ma nel 2008 è sceso a 22 miliardi di dollari con solo 1,1 miliardi di dollari riportati nel 2009. Lo scorso anno si è verificata una ripresa a 8 miliardi di dollari, mentre l'ordinativo della Maersk della settimana scorsa ha un valore di 1,9 miliardi di dollari che potrebbero salire a 5,7 miliardi qualora venissero esercitate tutte le opzioni per altre 20 navi.