



Genova, 6 Settembre 2010

No. 1444

Fonti:

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

Editore: Burke & Novi S.r.l.

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

Direttore responsabile: Giovanni Novi

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

Website: www.burkenovi.com E-mail address: tankers@burkenovi.com dry@burkenovi.com
sandp@burkenovi.com accounting@burkenovi.com

☛ ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 35 (30-8/3-9 2010)

CISTERNE

Tutti gli sforzi degli armatori di riportare i noli delle **VLCC** a valori accettabili, sono risultati vani e il mercato spot continua a rimanere stagnante, martedì 31 agosto la media del Baltic Exchange è scesa a 9.958 dollari al giorno. Dopo la *bank holiday* di lunedì in Regno Unito, sono state fissate molte navi a scafo singolo per destinazione Taiwan, e questo non ha aiutato a ridurre il numero delle VLCC a doppio scafo presenti in Medio Oriente, che normalmente rappresentano la maggior parte dei fissati. Il nolo del Baltic Exchange sulla rotta TD3 dal Medio Oriente al Far East è sceso intorno a Ws 49 pari a 10.273 dollari al giorno, da Ws 50 e 12.000 dollari al giorno a inizio della settimana scorsa e Ws 60 o 21.800 dollari al giorno a metà agosto. E' possibile che qualche armatore si faccia prendere dal panico e accetti un nolo di Ws 45 pur di ottenere impiego, ma è più probabile che il mercato abbia toccato il fondo e che possa solo risalire. Sulla rotta dall'Arabia Saudita agli Stati Uniti il nolo è addirittura sceso a Ws 36,9 pari a meno 181 dollari al giorno. Per fortuna, gli armatori riescono a contenere le perdite ricorrendo alla triangolazione. Ad esempio, dopo aver scaricato negli Stati Uniti, prendono un carico dai Caraibi per destinazioni asiatiche, e anche con un valore relativamente basso di circa 3 milioni di dollari per questo ultimo viaggio, riescono ad ottenere un profitto medio di circa 30.000 dollari al giorno per il tempo necessario a coprire entrambi i viaggi. E i carichi dai Caraibi sono quasi garantiti poiché non vi sono navi che zavorrano dall'Asia, contrariamente a quanto avviene per il West Africa. Neppure le **Suezmax** riescono a coprire i costi operativi per i viaggi dal West Africa agli Stati Uniti poiché questo mercato è saturo di navi e i profitti rischiano di scendere ulteriormente. L'equivalente timecharter del Baltic Exchange è sceso nella settimana a 7.600 dollari al giorno, o Ws 62,3 il livello più basso dell'anno. Ma è stato anche registrato un nolo di Ws 58 per un viaggio dal West Africa all'Italia. L'unica possibilità per i noli di risalire è che un noleggiatore importante paghi un nolo più alto che a quel punto renderà più difficile per gli altri concludere a meno. Ma con le voci di 15 petroliere che si offrono per un singolo carico di metà settembre, le possibilità non sono buone per gli armatori. Il mercato del Mediterraneo e Mar Nero è andato leggermente meglio e il Baltic Exchange riporta noli di Ws 75,8 con un equivalente timecharter di 8.515 dollari al giorno. Con oltre 20 **Aframax** presenti in Mediterraneo e Mar Nero nella settimana in esame, unitamente ad una domanda molto limitata, i noli nella regione sono scesi a poco meno di 3.000 dollari al giorno. L'uragano Earl che ha colpito la costa nord-orientale americana non ha portato lo sperato aumento dei noli per le rotte in Atlantico. Attività scarsa anche in Mare del Nord con noli intorno a Ws 90 o poco meno di 9.000 dollari al giorno. Le **Product Tanker pulite** sono state favorite dalla domanda di benzina e diesel in West Africa che ha sostenuto i noli delle Medium Range in Atlantico, nonostante una domanda più debole di carichi verso gli Stati Uniti. Un surplus di navi in Europa nord-occidentale mantiene da oltre un mese i noli equivalenti timecharter al di sotto dei costi operativi per gli armatori, senza che si intraveda qualche cambiamento per il resto del mese. Per i viaggi attraverso l'Atlantico, i noli hanno tenuto a Ws 130-135 pari a circa 6.000 dollari al giorno, ma senza la domanda dal West Africa gli armatori avrebbero dovuto accettare noli anche più bassi. Dai Caraibi per gli Stati Uniti, le MR hanno ottenuto noli di Ws 123 o 6.000 dollari al giorno. La mancanza di attività ha prodotto un cedimento di 10 punti Worldscale in Mediterraneo per cui le MR fissate dal Nord Africa alla Francia e l'Italia hanno ottenuto noli di Ws 130 o 5.500 dollari al giorno. Le Large Range che trasportano nafta dal Medio Oriente al Giappone hanno dovuto

affrontare la concorrenza delle navi che zavorrano attraverso il Canale di Suez. Le LR1 con 55.000 tonn. di nafta sono state fissate a 157 o 14.600 dollari al giorno, dai precedenti Ws 165 e 16.750 dollari, mentre le LR2 per gli stessi viaggi con 75.000 tonn. hanno ottenuto noli invariati di Ws 147 pari a 20.500 dollari al giorno.

CARICO SECCO

La settimana che ci siamo lasciati alle spalle ha avuto una prima parte piuttosto tranquilla (bank holiday Lunedì a Londra) per chiudersi invece con una posizione più forte per tutti i size di riferimento. Le **Capesize** hanno chiuso la settimana con l'indice (BCI) in salita e affermatosi a 3937 punti, con la media delle rotte a T/C poco sopra i 39.000 dollari al giorno. E' ancora la rotta di fronthaul quella più pagata che vale oggi circa 62.000 dollari al giorno, mentre per veloci rounds in Atlantico e Pacifico si registrano numeri rispettivamente intorno ai 41.000 e 38.000 dollari al giorno. Si sono sentiti rumors di una nave fissata base viaggio per un carico via St. Lawrence sulla Cina per un equivalente TC di circa 69.000 dollari, notizia che nel corso della settimana è risultata però non corretta. Discreta attività sul periodo soprattutto breve fino a sei mesi, per il quale riportiamo la Mv *Cape Fushen* (178.000 dwt del 2008) fissata da Classic Maritime per 4/6 mesi a usd 37.000 al giorno con consegna Corea. Come per le Capesize anche il mercato delle **Panamax** è andato rafforzandosi nella seconda metà della settimana, con la media delle principali rotte T/C poco oltre i 25.000 dollari al giorno e l'indice BPI a 3121 punti. Per quanto concerne l'Atlantico, il Sud America è stato piuttosto tranquillo, mentre l'attività maggiore l'abbiamo vista in Golfo con alcuni nuovi carichi soprattutto per il Far East, mentre il Pacifico è stato soprattutto oggetto di svariati fissati per periodo. In breve per veloci round in Atlantico e Pacifico si vedono rispettivamente 26.000 e 24.000 dollari al giorno, mentre il fronthaul vale circa 35.000 dollari al giorno. Anche questa settimana c'è stata grossa attenzione ai periodi, soprattutto brevi, come riflessione di una discreta attività sul mercato cartaceo. Interessante riportare in merito la Mv *Sonoma* (74.786 dwt del 2001) fissata con consegna Mediterraneo per 5/7 mesi a usd 34.000 dollari al giorno; per periodi più lunghi riportiamo invece la Mv *Voge Prosperity* (75.100 dwt del 1995) fissata per 11/13 mesi a 23.000 dollari al giorno per consegna Cina e per conto Pacific Bulk. La tendenza positiva vista per le più grandi Cape e Panamax non si è ancora riflessa al segmento delle **Handymax/Supramax**, dove abbiamo visto un mercato poco movimentato e con i noli piuttosto statici, con un po' di incertezza per i prossimi giorni. Per vedere qualche numero più da vicino sulle rotte delle Supramax, l'uscita dal UsGulf per Continente o Mediterraneo vale circa 32.000 dollari al giorno per navi aperte in posizione (circa 13.000 circa la rotta opposta), mentre il viaggio sul Far East per navi aperte in Mediterraneo e caricazione in Bsea rimane intorno 28/29.000 per le moderne Supramax e nei mezzi 20 per le più piccole Handymax. L'attività sul periodo è stata discreta con diversi fissati conclusi per periodi fino a 4/6 mesi. Riportiamo in merito la Mv *Prabhu Mihikaa* (55.000 dwt del 2005) fissata per 3/5 mesi a usd 23.000 al giorno consegna Cina e per conto Oldendorff. Interessante anche quanto concluso da armatori tedeschi che hanno fissato la Mv *Vega Libra* (53.000 dwt newbuilding) fissata per 3 anni a usd 19.000 al giorno.

COMPRAVENDITA

Il mercato del carico secco continua la sua ascesa e, terminate le vacanze estive, possiamo dire che il mercato della compravendita ha ripreso vigore e determinazione con la conseguenza di un aumento dei prezzi. Il ramo armatoriale della Mitsubishi ha recentemente messo sul mercato 2 navi bulkcarriers da 31.000 DWT e due di queste sono

già state vendute, l'ultima ad un prezzo di USD 21 milioni. La competizione su queste navi è stata molto intensa; la prossima dovrà essere la "FAIR SKY" (48.300 DWT bulkcarrier, Costr. 2000) che verrà messa sul mercato la prossima settimana. Anche nel settore delle Panamax si è notato un consistente aumento dei prezzi confermati dalla vendita della "ANASTASIA C" (76.000 DWT, Costr. Sasebo 2004) che ha riportato USD 39 milioni. Per quanto riguarda le cisterne, continua la mancanza di tonnellaggio e da sottolineare che la "NORTHERN DAWN" (47.000 DWT - Costr. 2003) è stata messa ufficialmente sul mercato e si pensa che ci sia una discreta competizione.

📌 ALTRE NOTIZIE

Il governo turco sta incoraggiando le compagnie petrolifere a ridurre i traffici di petroliere negli Stretti del Bosforo e dei Dardanelli, e cercare vie alternative per trasportare il greggio. Nella via d'acqua internazionale transita il greggio della Russia meridionale e del Mar Caspio attraverso i porti del Mar Nero. Per scongiurare disastri petroliferi, che potrebbero avere conseguenze molto gravi in particolare per la città di Istanbul, sono allo studio vari provvedimenti, come una limitazione del numero delle navi in transito, la riduzione delle dimensioni dei carichi o un limite di età per le navi che attraversano gli Stretti. Secondo dati del Lloyd's List, 111,6 milioni di tonnellate di greggio sono stati trasportati nel 2009 dai porti del Mar Nero attraverso gli Stretti turchi da petroliere da 60.000 a 200.000 dwt. Si tratta di un aumento del 63% dai 68,3 milioni di tonnellate di greggio transitati nel 2000. Sino ad ora dall'inizio dell'anno, sono transitati 67,2 milioni di tonnellate di greggio. In anni recenti, oltre il 68% del greggio proveniente dal Mar Nero era stato caricato al porto russo di Novorossiysk. Altri porti importanti sono Bitumi, il terminale di Supsa in Georgia; Kerch, Odessa e Yuzhnyy in Ucraina e Tuapse in Russia. Nel 2003 ha iniziato ad operare il Caspian Pipeline Consortium che convoglia il greggio dal giacimento Tengiz nel Kazakistan al porto di Novorossiysk. Con una capacità di 700.000 barili al giorno, il CPC pipeline ha fatto salire del 28% l'export e le caricazioni di petroliere da questo porto a due anni dalla sua attivazione. Da allora, non vi sono state variazioni significative nel volume di greggio caricato a Novorossiysk, poiché le esportazioni russe si sono spostate verso i porti del Baltico, dove sono aumentate da 36,7 milioni di tonnellate nel 2000 a 134,7 milioni di tonnellate nel 2009, il 267% in più in nove anni. Nello stesso periodo, le caricazioni dal Mar Nero sono aumentate del 63%. Poiché le forniture di greggio dalla regione del Caspio sono in aumento, l'attenzione è rivolta ai progetti di altri oleodotti via terra per alleggerire l'intenso traffico attraverso gli Stretti turchi.

Il numero delle ordinazioni di nuove portarinfuse assegnato nei primi otto mesi dell'anno è insostenibile. Sebbene inferiori al periodo di boom che ha preceduto la crisi economica, le ordinazioni di portarinfuse e petroliere nel corrente anno sono storicamente alte. Le navi da carico secco per 54 milioni dwt commissionate nei primi otto mesi dell'anno sono quasi il doppio della media per il decennio. Varie ragioni sarebbero all'origine dell'elevato volume di ordinazioni, nonostante un orderbook molto consistente pari al 50% della flotta esistente. Il mercato dei carichi

secchi è rimasto relativamente sostenuto, in particolare per quanto riguarda i fissati a periodo, i prezzi delle nuove costruzioni sono diminuiti significativamente dal 2008, e molti armatori hanno concluso che avevano toccato il fondo ed erano in procinto di risalire per cui era il momento di ordinare nuove unità. Inoltre, molti armatori erano persuasi che con solo il 63% delle consegne programmate completate sino ad ora dall'inizio dell'anno, la crescita della flotta sarebbe stata inferiore al previsto. Una parte significativa dei nuovi ordinativi è stata assegnata da armatori cinesi a cantieri nazionali, in particolare per navi Panamax o di taglia più piccola. Parte di questo naviglio era destinato ai traffici costieri cinesi, che rappresentano una quota sempre più significativa del mercato dei carichi secchi con la probabilità di proseguire nell'espansione. Senza tener conto della razionalità alla base di questi ordinativi, il livello delle contrattazioni registrato dall'inizio dell'anno appare insostenibile nel lungo termine.

Il Dry Index del Baltic Exchange potrebbe scendere vicino a valori storicamente bassi nel 2011 poiché le nuove navi continueranno ad inondare il mercato e la domanda di minerale di ferro della Cina si è indebolita. Lo ha dichiarato alla conferenza organizzata dalla DnB NOR a Singapore sull'armamento asiatico, Khalid Hashim, amministratore delegato della thailandese Precious Shipping, armatrice di bulkcarrier da carico secco, precisando che l'indice di riferimento potrebbe scendere ai livelli più bassi da un quarto di secolo. Una delle preoccupazioni maggiori è l'indebolimento della domanda della Cina, la seconda maggiore economia del mondo, che contribuisce alle pressioni al ribasso. Se si considera l'indice in termini storici, il livello minimo è stato di 554 punti toccato a metà anni '80 e successivamente nel dicembre 2008 quando scese a 663. Secondo Mr. Hashim potrebbe attestarsi molto vicino a questi valori. L'indice del Baltic, che valuta il costo del trasporto delle rinfuse secche, tra cui minerale di ferro, cemento, grano, carbone e fertilizzanti, ha perso il 10% dall'inizio dell'anno e in questa settimana era a 2.741 punti. Il governo cinese ha imposto misure per rallentare l'incandescente mercato immobiliare col rischio di ridurre la domanda di materiali per la produzione di acciaio, come il minerale di ferro. La Cina sta tentando di rallentare il mercato immobiliare che minaccia di creare una bolla e questo potrebbe avere un impatto negativo sul mercato dei carichi secchi.

Nonostante un aumento in agosto della domanda di benzina negli Stati Uniti, i maggiori consumi non sono stati in grado di assorbire le elevate scorte del prodotto petrolifero. Di conseguenza, le speranze degli armatori di un aumento delle importazioni di greggio e prodotti petroliferi da parte degli Stati Uniti potrebbero rimanere deluse. I consumi di benzina in America hanno segnato una crescita e la media di quattro settimane è attualmente del 2% maggiore che nello stesso periodo di un anno fa, secondo la Energy Information Administration, ma non sufficientemente alta da assorbire importazioni da Paesi con mercati della benzina più deboli. Un insieme di forti volumi di importazioni e di elevati livelli di raffinazione ha fatto aumentare gli stock di benzina nei mesi estivi nell'emisfero

settentrionale, portando ai maggiori volumi dal 1987. Questo non è una buona notizia per gli armatori di product tanker poiché è meno probabile che gli Stati Uniti importeranno benzina dall'Europa. Anche le scorte commerciali di greggio degli Stati Uniti sono al livello più alto per agosto da quasi vent'anni, e gli stock commerciali complessivi di greggio e prodotti sono ai livelli massimi dal gennaio 1983. Di conseguenza, gli armatori di petroliere da greggio subiranno l'impatto delle ridotte importazioni degli Stati Uniti. Con il picco della domanda di benzina in estate ormai superato, le raffinerie americane scelgono spesso di chiudere per manutenzione verso la fine dell'estate. L'utilizzazione della raffinazione ha raggiunto un massimo da tre anni del 91,5% in luglio, ma è scesa all'87,7% nella settimana terminata il 20 agosto.

Il valore complessivo delle navi consegnate dai cantieri cinesi ad armatori stranieri nei primi sette mesi dell'anno è salito a 23,6 miliardi di dollari, il 56% in più rispetto allo stesso periodo del 2009. Gli analisti prevedevano un declino nell'export di navi dal quarto trimestre dell'anno, ma questi ultimi dati non mostrano segnali di una contrazione. Molta della crescita nel corrente anno, secondo fonti dei cantieri, è dovuta a posticipi di consegne relative al 2009, quando gli armatori europei facevano di tutto per evitare di accettare navi mentre una eccedenza in mercato e il collasso dei noli mettevano a rischio i loro utili. La China State Shipbuilding Corp. prevede che le esportazioni di navi dai cantieri cinesi continueranno ad aumentare, sia pure ad un ritmo più lento, sino alla fine del 2011. Dopo tale data, potrebbe verificarsi un declino più pronunciato, per effetto della recente espansione della capacità di costruzione. Infatti, la maggior parte delle navi consegnate dai cantieri cinesi nel 2010 e 2011 erano state ordinate nel ciclo di espansione del 2008, ma la crescita è prevista rallentare dopo il 2011. La Jiangsu Rongsheng Heavy Industries, al quinto posto tra i costruttori cinesi in termini di volumi completati, ha consegnato otto petroliere da greggio, tra cui due Aframax, alla norvegese Frontline tra marzo e maggio. La Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding ha consegnato una petroliera da 110.000 dwt ad un armatore italiano il 31 maggio scorso. Il numero delle navi importate in Cina è diminuito nei primi sette mesi dell'anno. Tra gennaio e luglio il valore complessivo delle navi è sceso del 26,5% a 1,2 miliardi di dollari, in confronto a 1,6 miliardi nell'anno precedente.

Il costo del trasporto via mare del minerale di ferro ha registrato l'aumento mensile maggiore dal maggio 2009, dopo che le acciaierie cinesi hanno aumentato le importazioni della materia prima usata per la produzione di acciaio. I noli delle Capesize hanno recuperato il 2,2% a inizio settimana salendo a 34.488 dollari al giorno, portando l'aumento mensile al 130%, secondo il Baltic Exchange. Nel maggio dello scorso anno avevano recuperato il 212%. I cinesi hanno intensificato gli acquisti in luglio e agosto e le importazioni di minerale sono salite dell'8,7% a 51,3 milioni di tonnellate in luglio, rispetto al mese precedente. Questo ha permesso agli armatori di superare un mercato in cui l'offerta di navi sta aumentando ad un ritmo all'incirca doppio rispetto ai traffici via mare di materie prime e per i noli è

più probabile un calo che un aumento. La capacità di trasporto della flotta di portarinfuse secche è aumentata del 14% a 500 milioni dwt dall'agosto 2009. I traffici via mare di materie prime sono previsti aumentare del 7,6% nel corrente anno.

Gli analisti prevedono una diminuzione del 10% per i prezzi di riferimento del minerale di ferro via mare nel quarto trimestre che potrebbe stimolare le acciaierie cinesi ad acquistare maggiori quantitativi della materia prima. A sua volta, il potenziale aumento della domanda di trasporto potrebbe far aumentare l'attività di noleggio per le bulkcarrier Capesize che negli ultimi mesi era sceso notevolmente. Secondo gli ultimi rapporti, il prezzo del minerale di importazione potrebbe scendere a circa 130 dollari per tonnellata in Cina nel prossimo trimestre, mentre altri analisti prevedono un prezzo di 127 dollari. Questo fa seguito alla notizia che la Baosteel, principale azienda siderurgica cinese, ha avviato trattative con i grossi produttori di minerale, Vale, BHP Billiton e Rio Tinto, circa i prezzi del quarto trimestre. La Baosteel ha riportato un calo dei profitti del 54% su base mensile in luglio a causa del brusco declino dei prezzi dell'acciaio. I prezzi hanno segnato una ripresa negli ultimi tempi, ma la Baosteel prevede nuove pressioni al ribasso poiché l'annullamento degli sconti sull'export e una domanda interna debole non saranno probabilmente di sostegno ai prezzi correnti.

A conferma dell'indebolimento dei prezzi delle nuove costruzioni di petroliere, il rappresentante di una joint-venture petrolifera di Taiwan, di recente costituzione, ha dichiarato che la compagnia risparmierà 250 milioni di dollari su una serie di ordinativi annunciati. La Global Energy Shipping, joint-venture formata in luglio da U-Ming Marine, Chinese Maritime Transport e CPC (controllata dal governo), aveva dichiarato all'epoca che avrebbe speso 950 milioni di dollari tra il 2010 e il 2016 per la costruzione di sei VLCC da 300.000 dwt e di una 80.000 chemical tanker. Ora il prezzo delle navi è stimato complessivamente in 700 milioni di dollari. Il prezzo corrente di una VLCC da 300.000 dwt è di circa 110-120 milioni di dollari in Giappone e Corea del Sud, e di 95-100 milioni di dollari in Cina. Il costo delle navi era stato sovrastimato in precedenza, poiché i prezzi delle VLCC sono diminuiti rapidamente negli ultimi due mesi, un indicatore dell'attuale stato di difficoltà del mercato delle petroliere. Secondo gli osservatori, il prezzo delle VLCC è diminuito del 30% negli ultimi due anni, ma i livelli correnti starebbero per toccare il fondo. Le sei nuove petroliere verrebbero usate per sostituire la flotta a scafo singolo della CPC che verrà eliminata entro il 2015. La CPC intende infatti demolire oltre 11 petroliere per un totale di circa 1 milione dwt nei prossimi cinque anni, ma per quanto riguarda le ordinazioni, è possibile che la joint-venture adotti un atteggiamento di attesa per vedere se i prezzi scenderanno ancora.

I demolitori cinesi hanno finalmente aumentato le loro offerte oltre i 400 dollari per tdl, dopo due mesi in cui si erano limitati a raccogliere gli scarti dei demolitori indiani e pachistani. I prezzi offerti sono ancora inferiori di circa 20 dollari per tdl

rispetto a quelli del subcontinente indiano, tuttavia i cinesi sono nuovamente ritornati a fare concorrenza ai due protagonisti dominanti. L'assenza del Bangladesh dal mercato è fonte di preoccupazione, la sospensione delle importazioni di navi a Chittagong è ancora in atto dopo quasi tre mesi e vi sono incertezze su quanto ancora potrà durare. Gli osservatori sono ottimisti che la Cina possa offrire una valida alternativa come capacità di demolizione navale, tuttavia anche questo mercato rimane molto volatile. Quattro vendite ai cinesi sono state riportate la settimana scorsa, anche se i dettagli sono scarsi. Come indicatore di mercato, una Capesize di 22.907 tdl, di cui non si conosce il nome, sarebbe stata acquistata dai cinesi al prezzo fermo di 407 dollari per tdl, o 9,3 milioni di dollari, alla pari con quanto offerto per navi da carico secco nel subcontinente indiano. Il gruppo Wilh. Wilhelmsen avrebbe venduto quattro car-carrier a termini privati ad un acquirente cinese, tre nel secondo trimestre e una quarta a luglio. Altre due navi della flotta rimangono in disarmo, a conferma della flessione dei traffici di veicoli lo scorso anno in seguito alla recessione economica globale. Un aumento dei prezzi dell'acciaio in India, ha assicurato un prezzo fermo di 400 dollari per tdl per due petroliere vendute "as is" a Lahad Datu in Borneo. I demolitori pachistani sono rimasti praticamente inattivi la settimana scorsa, ma la prossima fine del Ramadan potrebbe segnare il ritorno in mercato per gli acquirenti di Gadani. Su questo background alcuni armatori avrebbero deciso di ritardare le vendite nella speranza della ripresa di attività in Bangladesh.

Un consorzio di imprese scandinave e russe ha deciso di far transitare una bulkcarrier attraverso la rotta dell'Artico russo entro le prossime due settimane. La decisione di inviare la nave da Kirkenes in Norvegia alla Cina attraverso le acque siberiane, segue di pochi giorni la notizia della prima petroliera che ha compiuto il viaggio di 2.500 miglia in 11 giorni da Murmansk a Pevek nella Russia nord-orientale con un carico di 70.000 tonnellate di condensato di gas destinato alla Cina. La stagione estiva, quando i ghiacci dell'Artico recedono a nord aprendo un passaggio navigabile con l'assistenza dei rompighiaccio, sta diventando più lunga a causa del riscaldamento globale. Il consorzio guidato dall'armatore norvegese Tschudi, ha in progetto di inviare una bulkcarrier con classe ghiacci, la *Nordic Barents* di 47.371 dwt, lungo la stessa rotta prima che la temperatura inizi a scendere nuovamente. La nave è di proprietà della Nordic Bulk Carriers, un operatore danese proprietario di alcune delle poche bulkcarrier ice-class al mondo. Il viaggio programmato è il risultato del lavoro fatto dal consorzio di imprese che costituisce il Center for High North Logistics con sede in Norvegia. Dopo che da Kirkenes sono riprese nuovamente le esportazioni di pellets di minerale di ferro, le compagnie operanti nel centro stanno esaminando le possibilità di viaggi regolari di rinfuse secche in estate dirette alla Cina attraverso la rotta settentrionale, piuttosto che via Canale di Suez, abbreviando la distanza di un terzo.