



Genova, 29 Agosto 2011
No. 1489

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

📌 ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 34 (22/26 Agosto 2011)

CISTERNE

I noli Worldscale ottenuti dalle **VLCC** per i viaggi dal Medio Oriente al Far East sono marginalmente aumentati e il Baltic Exchange ha chiuso la settimana a Ws 47,5 equivalente ad un profitto base timecharter di 603 dollari al giorno. Nelle ultime quattro settimane, i noli si sono mantenuti mediamente a Ws 45-48, con i profitti che hanno fluttuato da 2.037 dollari al giorno a meno 1.899 dollari, a seconda del prezzo del bunker calcolato nell'equivalente timecharter. La sensazione è che la tendenza si sia arrestata e il rischio di nuove cadute è minimo. I noleggiatori non sembrano impressionati e continueranno a mantenere le pressioni nonostante la probabilità di qualche resistenza. Il problema di sempre è la presenza di troppe navi e quindi i noli potrebbero rimanere invariati ai livelli correnti per il prossimo futuro. Una trentina di carichi sono stati fissati per i primi 10 giorni di settembre e ancora 11 restano da fissare per questo periodo. In totale si prevedono 120 carichi disponibili per VLCC e quindi circa 90 rimangono da fissare per caricazione nella restante parte di settembre. Il mercato del West Africa per le **Suezmax** è rimasto piatto nell'ultima settimana, l'attività è stata moderata e ha permesso ai noleggiatori di assicurarsi navi a noli più bassi e di fare qualche tentativo per spingerli ancora più in basso. Nel mercato del Mediterraneo-Mar Nero i noli sono rimasti invariati a bassi livelli. Le tensioni politiche in Siria hanno favorito le **Aframax** per i viaggi in Mediterraneo, sebbene i noli ottenuti non siano indicativi del mercato. Un numero limitato di navi con la possibilità di caricare in Siria, nonostante le sanzioni, ha ottenuto noli intorno a Ws 95 equivalente a circa 1.575 dollari al giorno, ma per i viaggi da Sidi Kerir o Ceyhan i noli sono intorno a Ws 85 e per i carichi dal Mar Nero a Ws 95. La risoluzione del conflitto in Libia potrebbe rivelarsi positiva per le Aframax, anche se gli effetti non si vedranno tanto presto. Infatti, le esportazioni di greggio potrebbero richiedere tre mesi per essere ripristinate dalle aree orientali e da sei a nove mesi per le zone ad ovest. L'area del Mare del Nord continua ad essere poco attiva anche per il periodo di manutenzione delle raffinerie locali, e noleggi da Sullom Voe a Wilhelmshaven sono stati conclusi a circa Ws 95 pari a 4.573 dollari al giorno. Nel Baltico il nolo prevalente per i viaggi verso il Nord Europa non ha superato Ws 75 equivalente a 1.773 dollari al giorno. Le **Product Tanker pulite** hanno avuto un'altra settimana di noli piatti nel settore occidentale, senza la previsione di cambiamenti di rilievo. Le Medium Range sono state fissate per i viaggi attraverso l'Atlantico a Ws 145 con 37.000 tonnellate. In rallentamento l'attività per le Large Range 1 dal Baltico per la costa atlantica americana con fissati a Ws 107,5 per carichi da 60.000 tonn. Dopo un modesto aumento per le esportazioni dal Golfo americano, i noli dai Caraibi si sono stabilizzati a Ws 160 per 38.000 tonnellate e i carichi di ritorno dal Golfo americano a UK Cont. Med. sono invariati a Ws 115 per lo stesso quantitativo. Dopo una settimana attiva, il mercato ad est di Suez per i viaggi con nafta dal Golfo arabo al Far East, sembra essersi stabilizzato ai livelli correnti di Ws 145 per le Large Range 1 con 55.000 tonn. di carico e Ws 125 per le LR2 con 75.000 tonn. Carichi di jet-fuel dal Medio Oriente per UK Cont. sono stati fissati a 2,2 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

La settimana è iniziata con un sentimento positivo per tutte le size riportando però un freno alla fine della stessa almeno per le size più grandi. Buon inizio per le **Capesize** in entrambi i bacini, in Atlantico il Tubarao/Quingdao ottiene 26,15 usd/pmt per gli stem più pronti, mentre per quelli con date più avanti i noleggiatori preferiscono aspettare visto che già da giovedì la stessa tratta paga circa 2 usd in meno. Attivo anche il periodo che

vede 15000 usd/giorno fino ad un anno per tonnellaggio moderno. Per le **Panamax** i noli vedono un discreto aumento almeno fino a giovedì con il fronthaul sui 22000 usd mentre il transatlantic round voyage riporta quasi 15000 usd. In Pacifico il round voyage è sugli 11000 usd mentre il periodo breve paga 12500 usd circa per navi moderne, anche se il sentimento rimane incerto per via del tonnellaggio previsto in uscita dai cantieri cinesi da qui a fine anno. Per le **Handy/Supramax** in Pacifico il periodo è caratterizzato da una discreta domanda, ci sono richieste anche per le prossime settimane sia dall'Indonesia che dall'Australia come per nickel ore mentre il numero di navi rimane abbastanza stabile portando così un innalzamento delle rate e un sentimento positivo dopo il tranquillo periodo estivo. In Continente al contrario il numero elevato di navi mantiene il livello dei noli fermo, le Supramax ottengono 15000 usd circa per East Med mentre altre zavorrano per carichi da EC South America sperando in numeri più interessanti. Da EC South America per East si vedono circa 30000 usd/giorno ma perdono comunque 2000 usd negli ultimi giorni della settimana.

COMPRAVENDITA

Di particolare importanza questa settimana è la notizia secondo cui Shanghai-Cosco e China Shipping hanno chiuso il primo semestre 2011 in perdita rispetto all'anno precedente. La Cosco ha registrato un calo sia nel ramo container sia in quello del trasporto rinfuse in conseguenza verosimilmente dell'aumento del costo dei carburanti e del perdurare dei bassi livelli di nolo. E' inoltre da rilevare che la Cosco ha disposto la vendita delle seguenti sei unità bulk carriers, quali la MV "SEA MAPLE" (Dwt 45.710 - Costr. 2000 Tsuneishi, Giappone), la "SEA BANIAN" (Dwt 45.000 - Costr.2000 Tsuneishi, Giappone), la MV "FULL CITY" (Dwt 26.758 - Costr. 1995 Hakodate, Giappone), la MV "GRAND WAY" (Dwt 44.006 - Costr. 1994 Daewoo, Corea), la MV "GRAND VIEW" (Dwt 43.980 - Costr. 1994 Daewoo, Corea) e infine la MV "MASS WITS" (Dwt 69.335 - Costr. 1988 Tsuneishi, Giappone). In merito ai provvedimenti che sempre di più vengono presi dalle banche nei confronti degli armatori inadempienti, è notizia della scorsa settimana la vendita all'asta della Aframax Tanker "ATLANTIC GALAXY" (Dwt 115.583 - Costr. 2008 Sanoyas, Giappone) aggiudicata a compratori tedeschi per un valore di circa USD 34,9 milioni. Il valore ottenuto all'asta da questa unità è da considerarsi relativamente basso se comparato alle vendite avvenute all'inizio di Luglio della MT "BLUE JASPER" (Dwt 105.905 - Costr. 2008 Namura, Giappone) che è stata aggiudicata per circa USD 42,5 mil. Da indiscrezioni sembrerebbe che nel breve periodo andranno all'asta le seguenti unità:

- Handysize Bulker MV "NEWLEAD PROSPERITY" (Dwt 34.682 - Costr. 2003 Cina),
- Panamax bulker MV "S. NICOLE" (Dwt 77.096 - Costr. 2007 Namura, Giappone),
- Supramax bulker MV "TAURUS TWO" (Dwt 53.630 - Costr. 2006 Cina),
- Aframax Tanker MT "LIBYAN GLAXY" (Dwt 105.484 - Costr. 2008 Hyundai)
- Chemical tanker MT "SAMHO CORDELIA" (Dwt 13.153 - Costr. 2008 Samho Shipyard, Corea)
- VLCCs MT "HERO I" e la MT "LEANDER" (Dwt 308.000 - Costr. entrambe nel 1999).

Tra le Tankers, risalta la notizia della vendita della MT "EOLE" (Dwt 6.634 - Costr. 2000 Giappone) a circa USD 15,5 mil. Sul fronte delle navi Bulk Carriers, si evidenzia la cessione della MV "CENTURY SEYMOUR" (Dwt 16.190 - Costr. 2001 Giappone) a compratori ucraini per circa 3,5mil USD e la vendita della MV "CYCLADES" (Dwt 75.681 - Costr. 2000 Giappone) venduta a circa 21mil USD. La demolizione si conferma attiva, in media, a valori di poco superiori ai 445 USD per LDT per il mercato cinese e circa 534 USD per LDT per il mercato indiano.

ALTRE NOTIZIE

L'uragano Irene, probabilmente il primo a raggiungere la costa orientale degli Stati Uniti negli ultimi tre anni, dovrebbe avere un impatto limitato sulla navigazione e sulla raffinazione poiché non colpirà il Golfo americano ma si dirigerà più a nord sulla costa orientale. Tuttavia, il suo percorso potrebbe bloccare l'accesso diretto al Golfo americano dall'Atlantico ma non avrà effetti sulle attività portuali o di raffinazione poiché le regioni più a sud non dovrebbero essere colpite. Questo comporterà minori ritardi ai porti e meno opportunità per gli armatori di aumentare i loro guadagni derivanti dalle controstallie. Tuttavia, è probabile che molte navi verranno ritardate nei loro viaggi verso il Golfo americano e dovranno essere sostituite con breve preavviso. Per ora, non sono stati osservati movimenti di rilievo nelle rate del Baltic Exchange per le Product Tanker fissate dal Nord Europa alla costa atlantica americana o per i viaggi dai Caraibi, mentre le petroliere da greggio Aframax sui viaggi dai Caraibi al Golfo americano hanno addirittura registrato noli più bassi.

Solo il 16% degli ordinativi per conto di armatori greci dall'inizio dell'anno ha riguardato petroliere e navi da carico secco, circa un quarto della percentuale che veniva in precedenza investita, poiché i fondamentali deboli rendono rischiose queste categorie di navi. Al contrario, il 23% degli investimenti ha riguardato nuove costruzioni portacontainer e il 34% petroliere per gas naturale liquefatto. Gli armatori greci hanno risposto alle mutate tendenze in attesa di opportunità in settori relativamente nuovi per loro. Con l'eccezione del 2007, negli ultimi anni almeno il 40% degli investimenti annuali in nuove costruzioni ha riguardato il settore delle petroliere e il 20% quello delle bulkcarrier. Come è già avvenuto nel mercato dell'usato, i greci sono diventati sempre più attivi nelle ordinazioni di nuove portacontainer con investimenti che da una piccola percentuale sono saliti al 23% del totale. Almeno otto nuove compagnie greche sono entrate in questo settore nel corrente anno, in un contesto di più ampia diversificazione, e il numero degli armatori è salito del 13% dal 2008. Anche il settore delle metaniere ha attirato l'interesse degli armatori greci per il potenziale di domanda superiore alla crescita della flotta. Sebbene si tratti di navi molto più costose rispetto alle bulkcarrier, i greci hanno ordinato 17 metaniere dall'inizio dell'anno, in confronto ad investimenti minimi in anni precedenti. In totale, gli armatori greci hanno speso 9,4 miliardi di dollari nei primi sette mesi dell'anno ordinando 91 navi che su base annua rappresentano il 27% di crescita. Questo significa che i greci hanno rappresentato il 16% degli investimenti globali complessivi in nuove costruzioni, che ammontano a 57,5 miliardi di dollari nel corrente anno, mantenendo la posizione dominante come maggiore Paese investitore dell'industria marittima.

Dopo essere stati nel 2010 i maggiori investitori in nuove costruzioni navali, le compagnie armatoriali cinesi hanno ridotto gli investimenti nel corrente anno a 2,4 miliardi di dollari. Rapportati su base annua, gli investimenti dei cinesi segnalano una flessione del 70%. Questa diminuzione si spiega con la mancanza di ordinativi

di bulkcarrier poiché i cinesi avevano investito nel 2010 un valore stimato in 9,7 miliardi di dollari in queste navi, in confronto a 6 miliardi di dollari investiti nel settore dagli armatori greci. Inoltre, diversamente dai greci, i cinesi non hanno diversificato i loro investimenti in costruzioni navali di altro tipo. Altri Paesi asiatici che hanno ridotto gli impegni in nuove costruzioni dall'inizio dell'anno sono la Corea del Sud che ha segnato una diminuzione del 52% degli investimenti, per un totale di 1,2 miliardi di dollari, da 4,4 miliardi di dollari dello scorso anno, e pari a solo un decimo dei 12,8 miliardi di dollari che i sudcoreani avevano investito nel 2007, ultimo anno di boom dei mercati. La maggiore crescita degli investimenti è stata registrata dalla Danimarca poiché la più grande compagnia armatoriale del mondo, la Maersk ha speso 3,6 miliardi di dollari nell'ordinazione di 20 portacontainer da 18.000 teu, mentre negli ultimi due anni le compagnie danesi avevano investito complessivamente meno di 500 milioni di dollari l'anno.

L'eccedenza di capacità di costruzione minaccia di avere effetti destabilizzanti per la ripresa del mercato delle portacontainer. Pur di assicurarsi contratti di costruzione, i cantieri navali riducono i prezzi e gli armatori colgono l'occasione per assegnare ordinativi a prezzi che appaiono convenienti. Ma un maggior numero di navi si aggiungerà al naviglio già in eccedenza che mantiene basse le tariffe e limita i profitti per le compagnie. L'industria dei traffici a container si sta avviando verso una recessione prolungata che potrebbe durare più a lungo di quella del 2009. Le compagnie di linea che hanno lottato per superare il collasso del mercato di due anni fa, potrebbero non essere in grado di sopportare un secondo periodo di perdite, qualora la debolezza in atto continuasse troppo a lungo. A causa delle condizioni pericolose di molte grandi economie e i timori di una nuova serie di problemi bancari, i traffici sono previsti per un certo tempo crescere più lentamente che l'espansione della flotta. I margini di profitto delle compagnie di linea sono diminuiti nel corrente anno e le deboli condizioni operative di questi giorni potrebbero durare per altri due anni per effetto dell'eccesso di capacità di trasporto. Questo problema è accentuato dal surplus di capacità di costruzione con un numero significativo di spazi in attesa di essere occupati. Le previsioni negative per i mercati dei carichi secchi e delle petroliere si aggiungono al problema dell'eccesso di capacità di costruzione. Diversamente dalla recessione del 2009, che derivò dalla prima flessione della domanda di trasporto a container mai registrata dal settore, la crisi corrente è dovuta ad un eccesso di capacità di trasporto e crescita debole della domanda per le economie di Europa e Stati Uniti. La stagnazione degli ordinativi di portacontainer tra il quarto trimestre 2008 e l'inizio del 2010 fece scendere l'orderbook mondiale dal 60% al 26% della flotta esistente ma non risolse il problema della capacità in surplus. La ripresa dello scorso anno portò profitti record per le compagnie di linea, ma ha dato il via ad una nuova ondata di ordinativi di portacontainer con un orderbook molto vicino al 30% della flotta esistente, una percentuale che, se superata, rappresenterebbe un fattore di rischio per l'equilibrio futuro di questo settore.

Il tasso di utilizzazione della flotta delle portarinfuse secche potrebbe scendere sotto l'80% nel 2012, poiché un numero crescente di navi si contenderà i carichi in mercato che avranno un ritmo di espansione molto inferiore. Lo sostiene il recente rapporto di una banca di investimento norvegese precisando che, oltre a colpire i noli, anche i valori delle navi ne risentiranno con un ulteriore deterioramento per i valori delle bulkcarrier di seconda mano. La domanda di bulkcarrier è prevista mediamente in 426 milioni dwt nel corrente anno, contro una disponibilità di 565 milioni dwt, e l'utilizzazione della flotta, tenuto conto della congestione portuale è stimata nell'80%. Per il prossimo anno è previsto che il tasso scenda al 79% poiché la domanda dovrebbe aumentare solo del 6% a 454 milioni dwt mentre l'espansione della flotta sarà mediamente del 7% e la capacità delle bulkcarrier in attività raggiungerà 606 milioni dwt. Nel 2012, sostiene la banca norvegese, le bulkcarrier Capesize potrebbero guadagnare mediamente 11.000 dollari al giorno, marginalmente meno delle previsioni per il corrente anno di 11.025 dollari, ma le Supramax, quattro volte più piccole, realizzeranno i profitti di circa 13.000 dollari al giorno. Nel 2013 le previsioni sono per una risalita dei profitti delle Capesize a circa 15.000 dollari al giorno, tuttavia il superamento dei 20.000 dollari non è previsto sino al 2014. Il mercato peggiorerà prima di migliorare e la perdita di valore del 35% per le moderne Capesize e del 17% per le handysize di cinque anni è destinata ad aumentare poiché i valori delle navi non riflettono le aspettative dei noli sul lungo termine.

Dopo il brusco rallentamento in atto per la maggior parte delle economie occidentali, le compagnie armatoriali fanno sempre più affidamento sull'Asia, e in particolare la Cina, per il mantenimento della crescita dei traffici marittimi. Un nuovo rapporto redatto dalla Xiamen University in Cina e dalla National University di Singapore prevede che la crescita economica della Cina rallenterà il prossimo anno a meno del 9% ma tutto dipenderà dagli avvenimenti nei suoi principali mercati di esportazione, Europa e Stati Uniti. Se gli Stati Uniti riusciranno ad evitare un'inflazione a due cifre e l'eurozona non imploderà, la Cina dovrebbe registrare una crescita del 9,2% nel corrente anno che scenderà all'8,9% nel 2012. Ma anche l'inflazione dovrebbe rallentare al 5,3% nel corrente anno e al 4,9% nel 2012 con i tassi di interesse stabili, dopodiché l'espansione economica cinese dovrebbe rimanere all'8-9%. Queste previsioni si basano sul mantenimento per gli Stati Uniti di una crescita dell'1,7% nel corrente anno, col ritorno successivo alla normale crescita storica, mentre per l'Europa dovrà essere evitata una crisi del debito sovrano, con un leggero rallentamento il prossimo anno. Nell'eventualità che gli Stati Uniti entrino in recessione nei primi due trimestri del 2012, l'impatto sull'economia cinese potrebbe far diminuire il prossimo anno dello 0,7% la crescita del prodotto interno lordo. Tuttavia, anche se la domanda di esportazione verso gli Stati Uniti e l'Europa si indebolirà, i consumi interni cinesi dovrebbero rimanere sostenuti e influenzare positivamente la produzione siderurgica e quindi le importazioni di minerale di ferro e carbone.

Gli incidenti marittimi sono diminuiti del 18%, nonostante un aumento dei traffici e, anche se è presto per cantare vittoria, un quadro più positivo nell'ultimo anno ha fatto scendere i premi assicurativi. Controlli più efficienti ai porti e navi più moderne hanno certamente contribuito ad una sostanziale diminuzione degli incidenti marittimi nella prima metà dell'anno, sebbene esperti del settore e delle assicurazioni invitino alla cautela nel considerare questa tendenza che potrebbe implicare premi più bassi. Un'analisi esclusiva condotta dal Lloyd's List Intelligence Casualty Service suggerisce che gli incidenti, dai danni lievi all'affondamento, sono diminuiti del 18% a 1.138 in confronto con lo stesso periodo di un anno fa. E questo, nonostante un aumento stimato nel 25% circa dei movimenti marittimi globali nel periodo. Un sensibile aumento delle demolizioni, per i prezzi più alti offerti dai demolitori, può aver ridotto l'età media delle navi. Le demolizioni hanno raggiunto oltre 10,4 milioni dwt tra gennaio e luglio in confronto a 4,1 milioni dwt nell'intero 2010. Molte navi di nuova costruzione stanno arrivando in mercato, dotate di tecnologie che aiutano ad evitare collisioni e incidenti più gravi. Almeno due terzi della diminuzione sono attribuibili al Mediterraneo orientale, dove gli incidenti si sono più che dimezzati, da 318 a 157 nonostante l'aumento del traffico.

La Sanko Steamship avrebbe deciso di ritirare dal mercato dell'usato un resale Capesize di nuova costruzione, dopo aver ricevuto offerte di soli 45 milioni di dollari dalla compagnia greca Cyprus Maritime. La nave è prevista in consegna dai cantieri giapponesi Imabari in settembre o ottobre. Tuttavia, anche se la vendita non è andata a buon fine, è improbabile che i valori nel settore saranno molto più alti di questo prezzo, ma si dovrà attendere la conclusione di una transazione per avere un prezzo reale di riferimento. Secondo gli esperti, il prezzo di ordinazione di una nuova costruzione Capesize sarebbe intorno a 51,5 milioni di dollari. La decisione della Sanko di uscire dal mercato non è isolata, e altri armatori avrebbero preso la stessa decisione. Nonostante un buon livello di interesse nelle moderne bulkcarrier, l'attività nel mercato della compravendita rimane bassa. Un discreto numero di navi è stato messo in vendita nella settimana, ma i prezzi offerti sono nettamente inferiori alle aspettative dei venditori.

Gli armatori dovranno affrontare una nuova escalation dei costi operativi delle navi ed altre spese che, dopo un periodo di relativa stabilità, potrebbero accentuarsi nei prossimi anni. I risultati parziali pubblicati negli ultimi giorni dalle compagnie armatoriali mettono in evidenza il deterioramento dello scenario dei costi con la prospettiva di nuove pressioni inflazionistiche. Più nell'immediato, è il costo carburante che è causa delle maggiori preoccupazioni, e la Maersk ha registrato un aumento complessivo del 33% nel primo semestre dell'anno a 3 miliardi di dollari in confronto al 2010. Il rincaro del bunker colpisce tutti i settori armatoriali, ma non è solo questo costo a preoccupare le compagnie. Il rincaro delle materie prime farà salire il costo dei lubrificanti, riparazioni e manutenzione. Alcuni armatori devono cercare copertura assicurativa addizionale per sequestri e rapimenti e i costi

complessivi sono previsti aumentare dal 4% al 6%, a seconda dei singoli settori. Un indice dei costi operativi complessivi, fatto 100 l'anno 2000, indica che dopo essersi stabilizzata al di sotto di 170, la cifra potrebbe salire a circa 200 nel 2015. Il costo operativo giornaliero di una VLCC o di una portacontainer da 12.000 teu è previsto in aumento da circa 13.000 dollari nel 2010 a oltre 15.000 dollari nel 2015.

Ad una settimana soltanto dalla partenza della petroliera Suezmax *Vladimir Tikhonov* dal porto russo di Murmansk per il sud-est asiatico sulla rotta dell'Artico, la bulkcarrier Panamax *Sanko Odyssey* di 75.615 dwt si sta preparando a compiere lo stesso viaggio. La nave giapponese è, insieme alla gemella *Sanko Orion*, la più grande nave da carico secco con classe ghiacci del mondo. Lascerà, (per conto della Eurochem proprietaria del carico) lunedì 29 agosto il porto di Murmansk con un carico di 70.000 tonnellate di concentrati di minerale di ferro diretta alla Cina settentrionale. La *Sanko Odyssey* è stata noleggiata dalla Nordic Bulk Carriers, la stessa compagnia che aveva organizzato il viaggio lo scorso anno della *Nordic Barents* dal porto norvegese di Kirkenes alla volta della Cina. Il viaggio sulla nuova rotta consentirà risparmi significativi sui costi del bunker, poiché molte grandi bulkcarrier scelgono di transitare dal Sud Africa, piuttosto che attraversare il Canale di Suez e la zona infestata dai pirati al largo della Somalia. Il viaggio della *Sanko Odyssey* dimostrerà che il viaggio dello scorso anno non è stato una trovata pubblicitaria, ma una opportunità commerciale che potrebbe essere sfruttata in futuro. Molti più armatori potrebbero essere tentati dal compiere questo viaggio, in particolare dopo il rincaro del bunker. Per la *Sanko* il costo del bunker sarà di 190 dollari per tonnellata maggiore di quello della *Nordic Barents* un anno fa. La compagnia si aspetta un risparmio di circa 750 tonnellate di bunker in confronto alla rotta attraverso Suez. La Nordic Bulk Carriers sta anche cercando di trovare un carico di ritorno sulla stessa rotta e sta lavorando con le autorità russe per determinare una tariffa adatta per una nave che compia il viaggio di ritorno in zavorra. La capacità di riposizionare rapidamente in Atlantico le bulkcarrier in zavorra è considerata molto importante per lo sviluppo di questa rotta. La Nordic Bulk Carriers è riuscita ad concordare una tariffa di circa 5 dollari per tonnellata per il viaggio verso est, ma i russi dovranno essere più aperti al dialogo commerciale se vorranno raggiungere il loro obiettivo di rendere attuabile la rotta tra l'Europa e l'Asia a nord della Russia.