

# Seminario Gruppo Giovani Assagenti

20 aprile 2022

Palazzo San Giorgio

---

## Ennio Palmesino

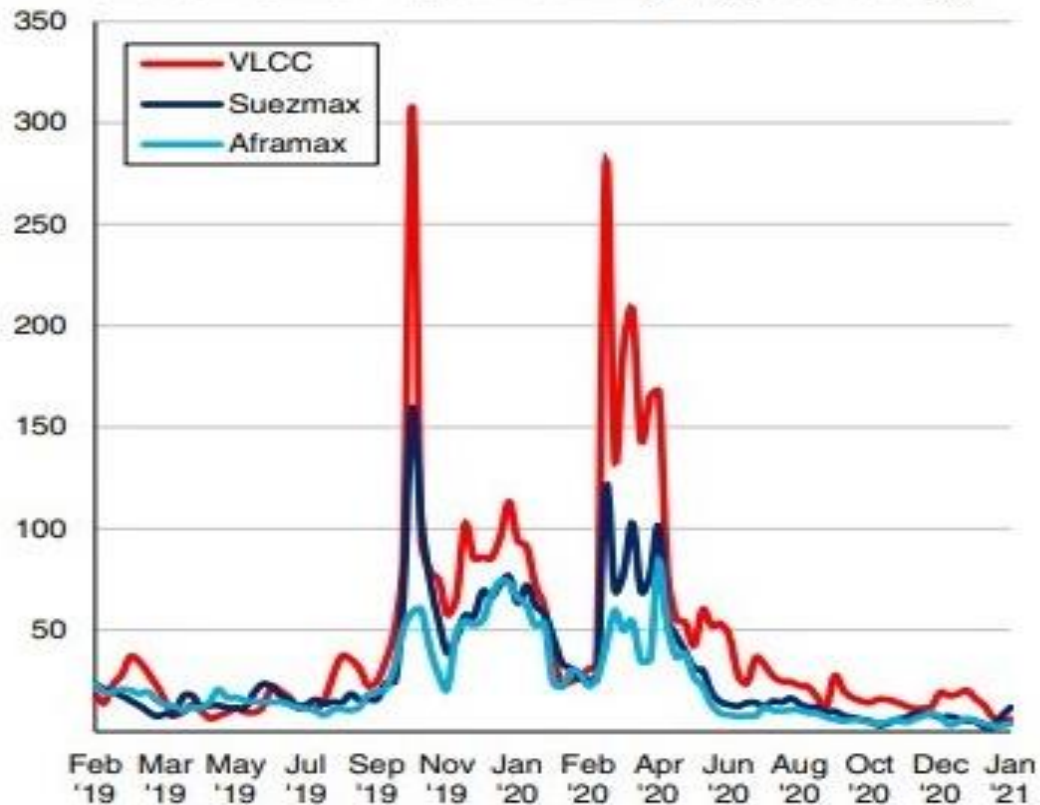
Broker marittimo iscritto alla sezione speciale

Professore a contratto di Geografia Economica e Geopolitica



## Crude Tanker Spot Market

Crude Tanker Spot Earnings (\$,000's/day)

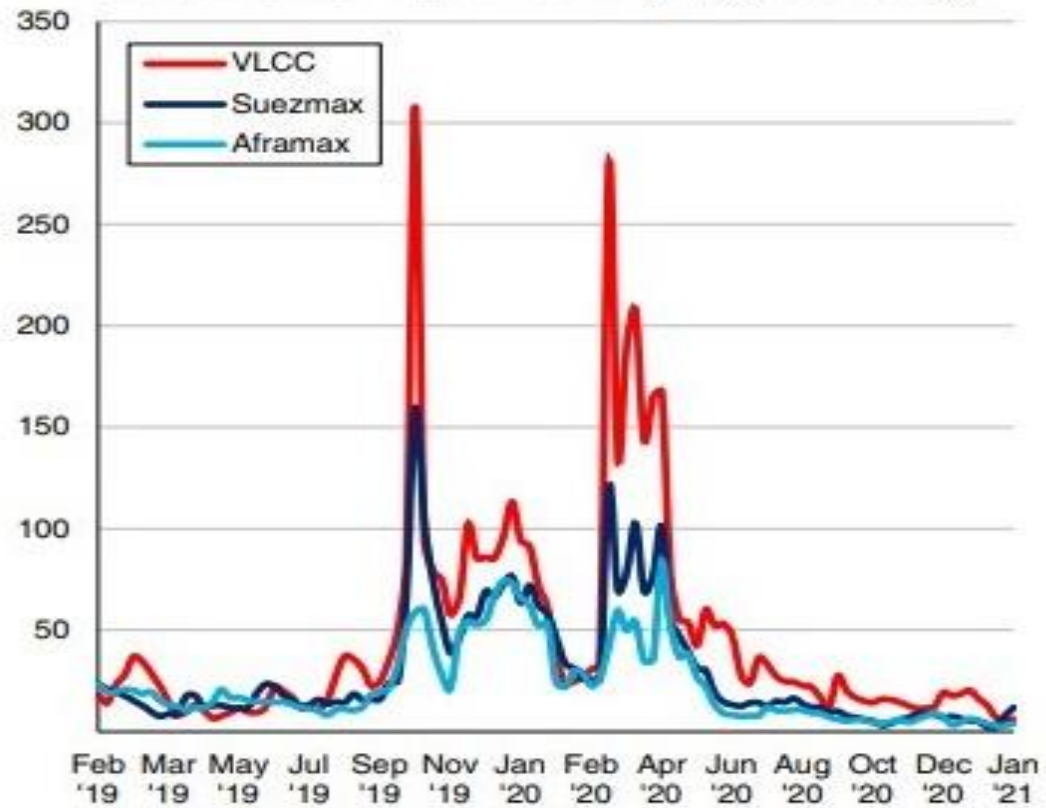


In questo grafico, che copre il periodo Febbraio 2019-Gennaio 2021, si vede come il mercato tanker abbia avuto due picchi, uno in autunno 2019 e l'altro in marzo-aprile 2020, per cause diverse, ma che possono comunque essere definite «esterne» rispetto ai fondamentali del mercato.



## Crude Tanker Spot Market

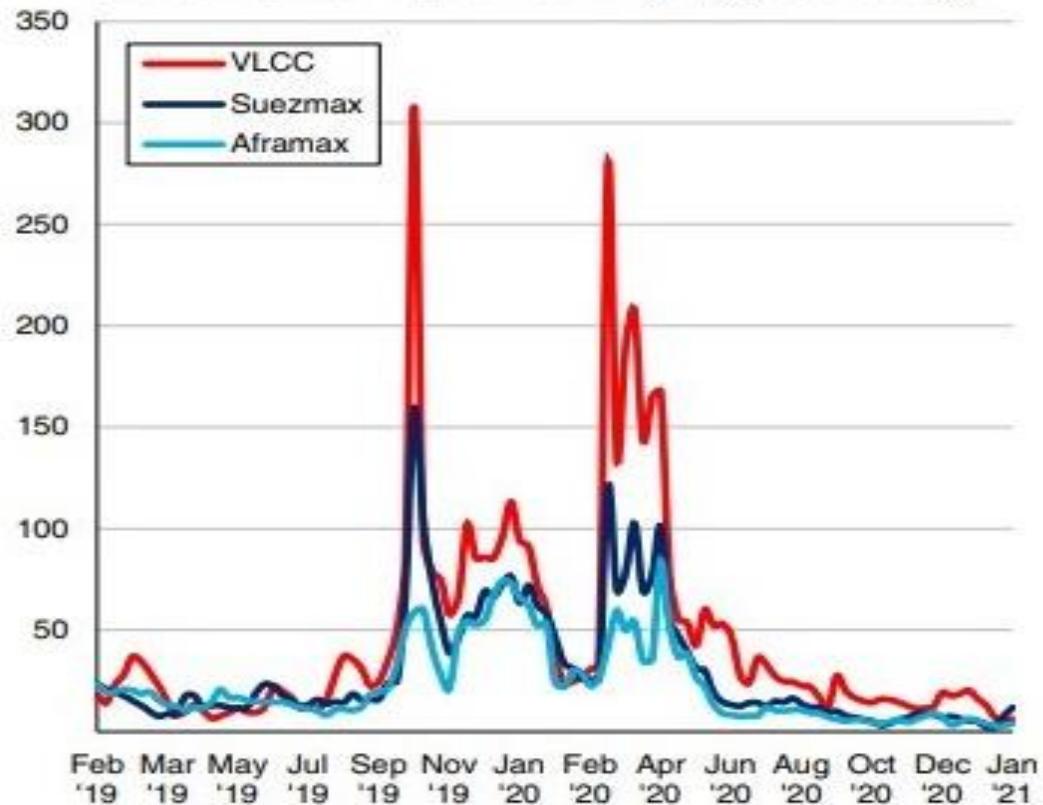
Crude Tanker Spot Earnings (\$,000's/day)



**Ottobre 2019: Il mercato tanker ha vissuto uno dei periodi più movimentati della sua storia, con i noli delle VLCC che sono aumentati in tutte le aree, spinti da una varietà di fattori, come le sanzioni USA alle navi del gruppo cinese Cosco, per i loro traffici con l'Iran, ed altre navi legate al Venezuela, o i due siti petroliferi sauditi colpiti da droni partiti dallo Yemen (cosa che ha dimezzato la produzione di greggio saudita). I noleggiatori hanno messo in mercato carichi per imbarco fino a fine novembre e gli armatori hanno ferocemente sfruttato la debolezza. Le Suezmax hanno in parte goduto di riflesso della forte domanda delle sorelle maggiori.**

## Crude Tanker Spot Market

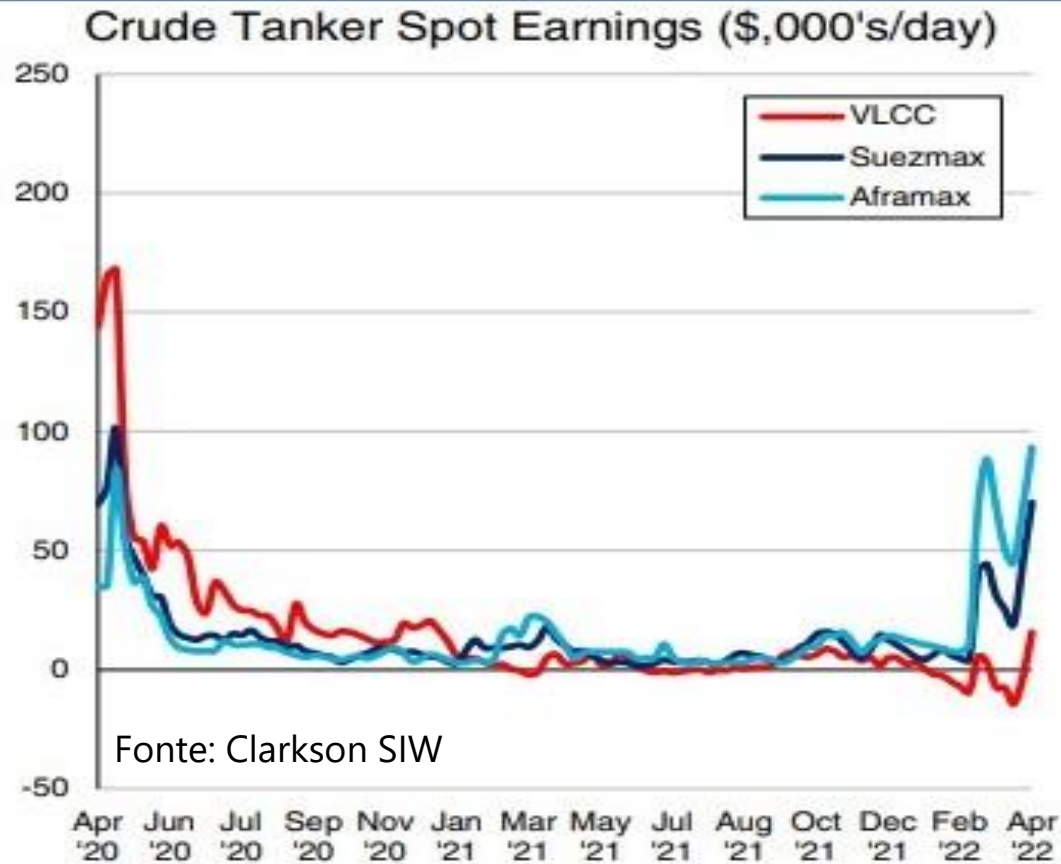
Crude Tanker Spot Earnings (\$,000's/day)



**In marzo 2020 il mercato è stato sospinto da una richiesta diversa, il barile era precipitato, dopo il crollo nei consumi dovuto al lockdown, e quindi è partita la corsa ad accaparrarsi navi per stoccare il greggio, attraente perchè a basso prezzo, ma non consumabile subito. La saudita Aramco da sola ha noleggiato 27 VLCC in un giorno solo. Anche qui le Suezmaxes hanno goduto di riflesso, perché molti carichi di portata VLCC, vista la carenza di navi, sono stati spezzati in due.**



## Crude Tanker Spot Market



La maggioranza di queste navi sono state noleggiate per 3-6 mesi di stoccaggio e sono quindi sparite dal mercato per parecchio, ma nel frattempo i consumi correnti erano crollati, e quindi, il mercato spot si è appiattito. Quando il barile è tornato a livelli normali, in autunno, queste navi sono state progressivamente liberate. La domanda fisica di petrolio è risalita dai 70-75 milioni di bbls/day durante i lockdown, a 95-96 milioni, ma sempre meno del picco di consumi del 2019, pari a 101 milioni. La flotta, dimensionata per una domanda pari a 101 milioni, è rimasta esuberante per tutto il 2021.

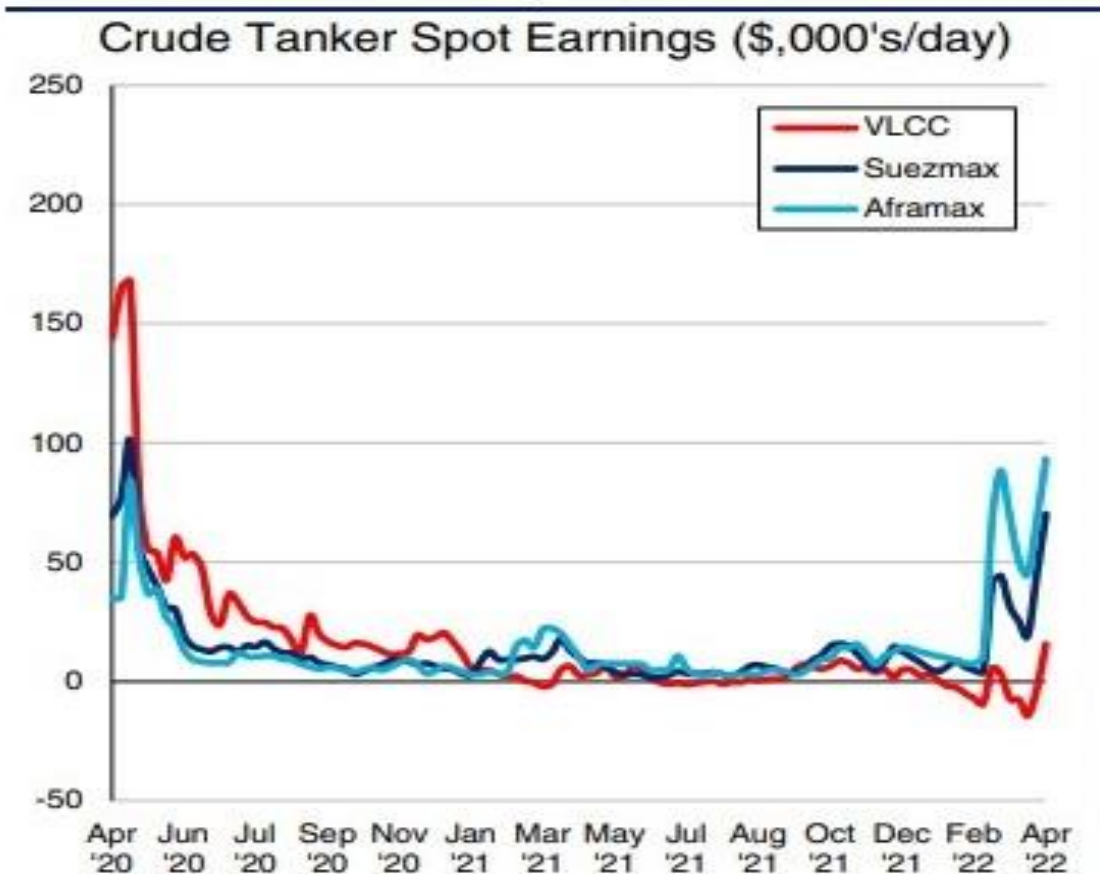
### Long-Term VLCC T/C Activity & Earnings



La diversità di questo episodio sta nel fatto che, a causa dell'effetto Covid, si è visto un forte aumento nel mercato a periodo, non solo nello spot. Le VLCC per un anno sono arrivate a 75.000 doll/giorno.

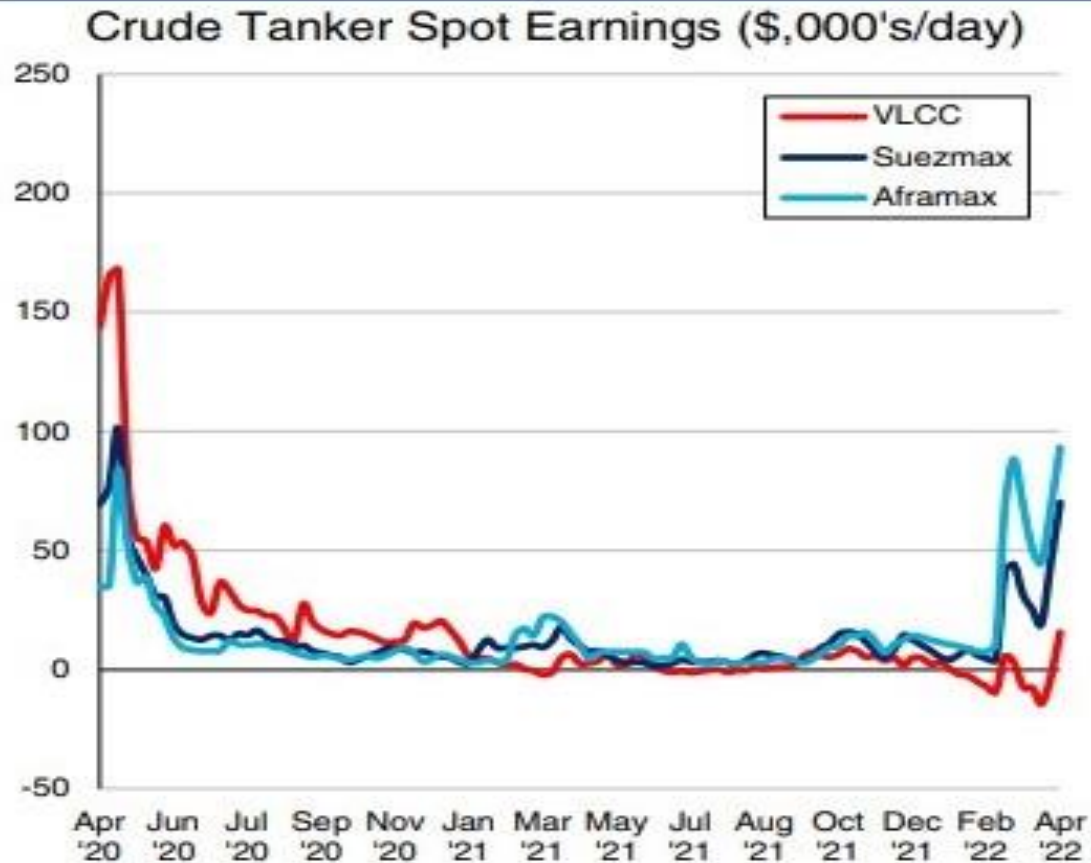


## Crude Tanker Spot Market



**Dopo un 2021 veramente fiacco, si è vista una sola altra puntata dei noli, il mese scorso, dovuta alla guerra in Ucraina, ma si è trattato di un fenomeno solo regionale e che ha toccato più le Aframax che non le portate più grandi.**

## Crude Tanker Spot Market



**Il settore Aframax è esploso soprattutto per gli imbarchi in Russia, rifiutati da molti armatori: l'11 marzo 2022 le Aframax Ice class dal Baltico quotavano 262.000 doll/giorno, mentre dal Black Sea quotavano 173.000. Per contro, dal Med, dai Caraibi e dal Golfo Persico quotavano solo 6/16.000 doll/ giorno.**



# Outlook

Infatti, la situazione in Ucraina ha spinto molte delle tankers Aframax ice-class (che sono essenziali per il trasporto del greggio russo dal Baltico in inverno) a rifiutarsi di andare a caricare nei terminali russi del Baltico. Di conseguenza, le poche navi disponibili hanno chiesto livelli astronomici, e come detto, l'11-12 marzo abbiamo visto fissati a WS 500 ex-Baltico. La guerra potrebbe creare alla lunga una situazione favorevole agli armatori, infatti, quando c'è una minore disponibilità di greggio sul mercato, per esempio per una momentanea chiusura di un'area di imbarco, i traders si precipitano ad acquistare greggio alternativo da altre aree.

Ma anche quando l'isteria dei noli finisce, il mercato comincia a riarrangiare la matrice delle origini e delle destinazioni dei carichi. Se il greggio alternativo viene da più lontano, aumenta la domanda di stiva e gli armatori potranno chiedere noli più alti.

Una cosa salta agli occhi esaminando questi sbalzi di mercato: i picchi sono stati causati da eventi esogeni, come i boicottaggi, le tensioni geopolitiche, il Covid, la guerra in Ucraina. Sono i fattori «improvvisi e imprevedibili» già descritti dal prof. Demaria negli anni '60 del secolo scorso (da lui chiamati «i fatti entelechiani»). Un dinosauro che irrompe sulla scena e sconvolge la situazione. Altro che econometria, niente formule, niente fondamentali, niente fattori endogeni.





**Altre domande sul tanker ?**

**Grazie per l'attenzione**