



Genova, 15 Marzo 2010

No. 1423

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 10 (8/12 Marzo 2010)

CISTERNE

Settimana molto attiva per il mercato delle **VLCC**. Dopo essersi affrettati a coprire gli ultimi carichi di marzo dal Golfo Arabo, i noleggiatori hanno iniziato a fissare per aprile e questo ha alleggerito la *position list* delle navi in Medio Oriente. Molto interesse anche dal West Africa dove sono state fissate anche navi che stavano zavorrando dal Far East e che in tal modo sono state dirottate dall'area mediorientale. Se la tendenza in atto continuerà, gli armatori potrebbero registrare condizioni migliori nel futuro immediato. Per i viaggi dal Golfo Arabo al Far East le VLCC hanno ottenuto sino a Ws 90 pari a oltre 50.000 dollari al giorno, mentre per le destinazioni occidentali sono state fissate a Ws 55. Dal West Africa ai mercati occidentali il nolo ha raggiunto Ws 100. Alcune VLCC fissate dal West Africa per l'India hanno ottenuto noli intorno a 4,7 milioni di dollari lumpsum. Le **Suezmax** hanno visto diminuire i noli dal West Africa per effetto della minore domanda e della presenza di numerose navi. Per le destinazioni occidentali, queste navi sono state fissate intorno a Ws 102,5 che equivale a circa 25.520 dollari al giorno base timecharter. Si teme che nella prossima settimana i noli possano scendere al di sotto del livello psicologico di Ws 100 per l'intenzione dei noleggiatori di forzare i noli al ribasso, aiutati in questo dalle numerose offerte per ogni carico che arriva in mercato. Il mercato del Mar Nero-Mediterraneo, continua ad essere sottotono e mancano indicazioni chiare sulla futura direzione. Fissati inter-Med. sono stati conclusi intorno a Ws 105, pari a circa 28.877 dollari al giorno, mentre dal Mar Nero il nolo è stato di Ws 100 (26.187 dollari). Due Suezmax sono state fissate dall'Algeria per l'India a 2,6 milioni di dollari lumpsum ciascuna. Le **Aframax** impiegate in Mare del Nord e nel Baltico non hanno registrato grossi cambiamenti rispetto alla settimana precedente e i noli sono rimasti pressoché invariati a Ws 110. In Mediterraneo, il cattivo tempo ha costretto alcuni noleggiatori a cercare navi in sostituzione, e i noli sono saliti a Ws 120. Miglioramenti anche nei Caraibi per i viaggi verso la costa atlantica americana con noli al livello di Ws 120. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, è proseguito il rallentamento e il declino dei noli per i viaggi transatlantici, ma i carichi dal Nord Europa per il West Africa hanno contribuito a mitigare la caduta. I noli si sono attestati a Ws 165 per carichi da 37.000 tonn., circa 20 punti in meno rispetto ai livelli della settimana precedente. Il mercato delle Large Range 1 dal Baltico è rimasto grosso modo invariato con noli intorno a Ws 135 base 60.000 tonn. Le Handysize impiegate in Europa nord-occidentale hanno mantenuto noli di Ws 222,5 per carichi di 22.000 tonn. Dai Caraibi i noli si sono rafforzati a Ws 165 base 38.000 tonn. per un aumento dei carichi verso il Cile in seguito al recente terremoto. Nelle aree ad est di Suez, le Large Range hanno in generale mantenuto i precedenti livelli con qualche segnale di miglioramento per le LR1. Dal Medio Oriente al Giappone le LR2 sono rimaste al livello di Ws 122,5 base 75.000 tonn. di nafta mentre le LR1 sulla stessa rotta con 55.000 tonn. sono state fissate a Ws 130. Le Medium Range hanno migliorato il nolo per i viaggi Singapore/Giappone a Ws 135 per 30.000 tonn., mentre dal Medio Oriente hanno mantenuto valori di Ws 160.

CARICO SECCO

Come da aspettative, marzo continua con le rate in piena ripresa per tutte le size e per tutte le rotte principali e gli Armatori hanno subito riacquisito una certa fiducia sia per lo spot che per il periodo. Per le **Capesize** la settimana non inizia nel modo migliore ma acquista circa 650 punti durante la settimana. Il transatlantic round voyage riporta livelli

intorno ai 45000 usd mentre il Pacific round voyage prende almeno 10000 usd ed è ora sui 42/43000 dollari. Il fronthaul rimane stabile su numeri intorno ai 59000 usd ed il backhaul ottiene 22000 dollari! La nave *Athenian Phoenix* (2009 197223 dwt) dely Cape Passero 14/16 marzo trip via Nc South America redel Cape Passero ottiene 42000 dollari per conto Sk Shipping. Per quanto riguarda le **Panamax**, la settimana ha avuto un inizio piuttosto tranquillo con un po' di incertezza data dalla forte ascesa dei giorni precedenti e dal mercato cartaceo non brillante nei primi giorni della settimana. Da metà settimana l'attività è tornata ad essere piuttosto frizzante con numerosi fissati conclusi sia sullo spot che sul periodo. Interessante notare come diversi operatori siano pronti a considerare timecharter di lungo periodo fino a 10/15 anni, richieste che da circa un anno era difficile vedere. Il transatlantic round voyage arriva ad avere rate sui 37000 usd mentre in Pacifico si vedono 32000 usd. Il fronthaul è poco lontano dai 50000 dollari e il backhaul è sui 19/20000 usd. La *Sea Of Future* (2005 76454 dwt) dely Boryeoung spot trip via Australia redel Singapore-Japan rge è stata fissata a 40000 dollari da Norden. Per le **Supramax** la crescita dei livelli è costante per tutta la settimana. Molte sono le richieste per periodi medio/lunghi anche se, da parte armatore, si ha la preferenza nel noleggiare per un periodo massimo di sei mesi a noli più attraenti. Il Usg-Med riporta 46000 dollari mentre il Med-Usg sfiora i 16000 usd. Il trip out è ora sui 36/37000 usd e il trip back vede finalmente numeri vicino ai 16000 usd. Da evidenziare la *Tai Honesty* (2007 55418 dwt) Dely dop Morrisville 9/13 March trip redel Singapore-Japan che vede circa 43000 dollari per conto WBC.

COMPRAVENDITA

L'attività di compravendita della settimana appena trascorsa conferma per l'ennesima volta la rilevante attività per le navi da carico secco registrando, come del resto è sotto gli occhi di tutti, un incremento nei valori di tutto interesse e quasi inaspettato. Le vendite delle tankers, all'opposto, sono ancora poco rappresentative sia per il numero di unità passate di mano che per "qualità" essendo che le uniche tre navi riportate come vendute sono tutte anni '90 e precedenti. Gli acquirenti cinesi la fanno sempre da protagonisti; di settimana in settimana rivolgono le loro attenzioni sia ad unità molto moderne, come ad esempio la MV "*SEA VICTORY*" (183.310 DWT - Costr. 2004 Koyo Mihara) con consegna prevista per il prossimo agosto chiusa a circa USD 61 milioni, che meno, interessandosi infatti anche a tonnellaggio dei primi anni '80. Tra le tankers, potremmo evidenziare che la MT "*VIJAYANTI*" (31.259 DWT - Costr. 1998 HHI) ha ottenuto circa USD 11 milioni da compratori greci. L'attività di demolizione si conferma sugli ottimi livelli espressi nelle ultime settimane; sia in India che in Bangladesh le navi da carico secco sono valutate intorno agli alti USD 300 per LDT mentre le tankers superano abbondantemente USD 400 per LDT.

📌 ALTRE NOTIZIE

La International Energy Agency riporta un calo del 12% in febbraio dei volumi di greggio e prodotti petroliferi stoccati in depositi galleggianti temporanei, poiché i trader hanno consegnato carichi in Asia, Nord America ed Europa. A fine febbraio lo stoccaggio temporaneo comprendeva 126 milioni di barili di greggio e prodotti petroliferi a bordo di 112 petroliere, in confronto a 144 milioni di barili e 128 petroliere a fine gennaio. Il *contango*, la differenza di prezzo tra contratti a termine e a pronti, si è ridotto per cui i trader sono meno incentivati a continuare ad

immagazzinare greggio e prodotti. Circa 8 milioni di barili di greggio sono stati scaricati in Europa nord-occidentale mentre i prodotti sono stati consegnati prevalentemente nelle aree asiatiche del Pacifico dove lo stoccaggio galleggiante di prodotti si è ridotto di oltre la metà scendendo a 7 milioni di barili. La flessione che ha riguardato il greggio è stata in parte compensata dagli 8 milioni di barili di greggio pesante che l'Iran ha deciso di stoccare a fine febbraio su quattro VLCC al largo delle sue coste. Raffinerie e trader hanno ridotto i loro acquisti di greggio dall'Iran nel corrente anno, in parte per i prezzi relativamente alti e in parte per le difficoltà di ottenere credito dalle banche, preoccupate di possibili sanzioni. La IEA ha anche riveduto al rialzo di ulteriori 70.000 barili al giorno le sue previsioni di domanda petrolifera globale per il corrente anno che così salgono a 86,6 milioni b/g, un aumento dell'1,8% o 1,6 milioni di barili al giorno rispetto allo scorso anno.

Un terzo circa della flotta residua di VLCC a scafo singolo è considerato inattivo, con un tasso di utilizzazione pari alla metà delle navi più moderne e più nuove. Secondo una recente analisi, metà circa delle navi a scafo singolo non hanno impiego o sono in disarmo più o meno attivo, oppure impiegate nello stoccaggio. In pratica, la flotta delle VLCC a scafo singolo risulta in parte già eliminata per cui la rimozione fisica delle navi inattive non avrà alcun impatto sul mercato. In effetti, 25 petroliere a scafo singolo hanno già lasciato il mercato ma il tasso di demolizione corrente è troppo basso perché la completa eliminazione di queste navi si compia entro il corrente anno. Otto unità sono state già vendute per demolizione dall'inizio dell'anno. Si calcola che la flotta delle VLCC, attualmente di 544 unità aumenterà di 18 navi. Infatti, sono 65 le nuove VLCC in consegna nel corrente anno, ma il 20% potrebbe subire ritardi o essere cancellato e non consegnato in tempo. Gli effetti sulle petroliere a scafo singolo sono sottolineati dai fissati riportati in questo mese: solo quattro delle 24 VLCC fissate sul mercato spot erano a doppio scafo. Tutte sono state fissate per caricazione in Medio Oriente e destinate ai pochi paesi asiatici che ancora permettono a queste navi di entrare nei loro porti. Anche se la messa al bando delle vecchie petroliere giocherà un ruolo importante nella ripresa dei noli, altri fattori avranno altrettanto peso, le esportazioni di greggio via mare hanno raggiunto in febbraio 32 milioni di barili al giorno, il livello più alto dall'aprile 2009. Per marzo sono stati riportati 92 fissati spot di VLCC, sei in più dello stesso mese del 2009. Delle circa 16-18 VLCC ancora disponibili per caricare in marzo, otto sono a scafo singolo. Il prossimo programma di manutenzione delle raffinerie in Asia potrebbe far diminuire gli acquisti di greggio dal Medio Oriente per marzo e aprile.

La crescita della domanda di Product Tanker supererà l'offerta di navi di quasi il 30% nei prossimi tre anni offrendo un barlume di speranza agli armatori che soffrono per i noli a livelli molto bassi. La previsione è stata formulata dal gruppo armatoriale danese Torm che, per semplificare i calcoli, ha convertito fattori di domanda e offerta riferendoli a unità Medium Range, prevede che entro il 2012 la domanda di navi aumenterà a 439 unità equivalenti Medium Range mentre la

crescita netta della flotta raggiungerà 344 unità. Circa il 60% della maggiore domanda, o 272 unità, deriverà dall'espansione della capacità di raffinazione prevista crescere di 8,5 milioni di barili al giorno tra il 2010 e il 2012. Di conseguenza, vi saranno più carichi di prodotti da trasportare. La maggior parte delle nuove raffinerie che producono prodotti petroliferi con basso tenore di zolfo, non sono localizzate dove esiste la domanda. Molte sono state costruite in India e in Medio Oriente mentre i maggiori mercati di consumo sono gli Stati Uniti e l'Europa. Il secondo importante fattore che influenzerà la domanda di Product Tanker è l'*arbitrage*, una tendenza che potrebbe far aumentare la domanda di navi di 85 unità MR nei prossimi tre anni pari al 3% annuo. I traffici *arbitrage* sfruttano la differenza di prezzo dei prodotti raffinati tra le varie aree di caricazione e di scarica e negli ultimi anni sono diventati sempre più importanti per la domanda di product tanker. La maggiore domanda di greggio assorbirà anche l'equivalente di 45 unità MR, mentre un previsto aumento dei giorni che le product tanker passano in porto comporterà un fabbisogno extra di 37 MR. I giorni di attesa sono aumentati del 5% l'anno negli ultimi cinque anni e ora rappresentano qualcosa come il 40% della durata complessiva di un viaggio. Sono 635 le unità equivalenti MR in ordinazione ma solo la metà farà aumentare la consistenza della flotta. Per semplificare, la Torm ha anche qui convertito tutti gli ordinativi di product tanker in unità MR con un totale di 451 ordinativi corrispondenti a 635 unità MR equivalenti. Di questa cifra, Torm ritiene che 90 unità equivalenti MR saranno cancellate, con una riduzione dell'orderbook globale di product tanker del 15% sino al 2012, ma il maggiore impatto sulla disponibilità di navi per il mercato dei prodotti petroliferi è rappresentato dal numero crescente di unità adibite al trasporto di greggio. Infatti, circa un terzo delle Large Range 2 trasportano greggio, nonostante siano state costruite come product tanker. L'effetto sull'orderbook di LR2 sarà una riduzione di circa un terzo se questa tendenza continuerà in futuro. Inoltre, 25-30 Large Range 1 sono in costruzione per sostituire vecchie petroliere Panamax che principalmente trasportano olio combustibile. Il trasporto di greggio da parte delle product tanker potrebbe assorbire l'equivalente di 108 unità MR. Inoltre, la messa al bando delle navi a scafo singolo dovrebbe rimuovere dalla flotta il 10% di capacità, pari a 86 unità equivalenti MR.

La voracità di greggio della Cina non mostra segnali di rallentamento, infatti in febbraio ha importato 18,5 milioni di tonnellate, il 58% in più che nello stesso mese del 2009. Le importazioni di febbraio sono state mediamente di 4,85 milioni di barili al giorno, un aumento del 20% rispetto al gennaio scorso quando furono importati 4,05 milioni b/g. Le cifre del mese scorso sono state inferiori solo a dicembre, quando le importazioni di greggio toccarono un picco di oltre 5 milioni b/g. Inoltre, in febbraio la produzione cinese di greggio è salita del 5,8% su base annua a 15,11 milioni di tonnellate. Nel 2009 la produzione interna era scesa dello 0,5% a 189,5 milioni di tonnellate, pari a 3,79 milioni b/g. La Cina è diventata nuovamente importatrice netta di fueloil in febbraio con 2,89 milioni di tonnellate contro un export di 1,6 milioni di tonnellate. Gli stock commerciali a fine gennaio erano

stimati in 26,8 milioni di tonn. di greggio e 18 milioni di tonn. di prodotti raffinati. Anche per effetto della sua capacità di raffinazione in rapido aumento, stimata in ulteriori 500.000-750.000 barili al giorno per il corrente anno, la dipendenza della Cina dalle importazioni di greggio è prevista aumentare. Lo scorso anno la Cina ha importato circa 204 milioni di tonnellate di greggio, il 13,9% in più rispetto al 2008. La International Energy Agency prevede che la domanda di greggio della Cina continuerà ad espandersi al ritmo del 4,7% nel 2010. Poiché la quota delle importazioni supera già la soglia del 50% ed è in continua crescita, il rapporto tonnellate-miglia è destinato ad un aumento significativo.

Il costo del nolo è diventato un elemento molto meno importante nel prezzo del minerale di ferro reso in Cina. Anche se nella settimana i noli delle bulkcarrier sono saliti, il costo del trasporto è di secondaria importanza mentre il prezzo cash del minerale per il maggiore consumatore del mondo è ai massimi da oltre un anno. Quando il prezzo reso in Cina era non molto tempo fa intorno a 135 dollari per tonnellata, simile ai livelli correnti, il nolo rappresentava circa 46 dollari per tonnellata sul viaggio dal Brasile alla Cina, mentre oggi è vicino a 26 dollari. Il prezzo spot del minerale di ferro è praticamente raddoppiato dal minimo del 2009. Nondimeno, la domanda di minerale mantiene i noli ai livelli relativamente sostenuti a cui sono ora. Un aspetto del mercato è un maggiore orientamento da parte delle acciaierie verso carichi più piccoli dall'India, ogni volta che i traffici standard di Capesize dal Brasile e dall'Australia alla Cina diminuiscono. Infatti, le acciaierie operano su base più alla giornata, prendendo carichi di Supramax dall'India sul mercato spot. In un periodo di incertezza sui prezzi, questo riduce la loro esposizione creditizia.

Il rafforzamento dello yen e tempi di consegna molto lunghi hanno indotto alcuni dei clienti più tradizionali dei cantieri giapponesi ad assegnare i loro ordinativi a costruttori stranieri. Ha destato, infatti, sorpresa la decisione di due compagnie armatoriali giapponesi, Nisshin Shipping e Kumiai Senpaku, che sino ad ora avevano sempre fatto costruire le loro navi da cantieri nazionali, di rivolgersi ad un cantiere sudcoreano per le loro nuove costruzioni di bulkcarrier. Le due compagnie armatoriali, presenti nel mondo dello shipping almeno da tre decenni, sarebbero state invogliate dalle date di consegna più anticipate e dai prezzi competitivi offerti dalla Sungdong Shipbuilding. Infatti, la Sungdong è stata in grado di offrire una Capesize da 180.000 dwt a 56 milioni di dollari e una Kamsarmax da 92.000 dwt per 35-37 milioni di dollari con date di consegna nella seconda metà del 2011. Se le due compagnie giapponesi avessero ordinato le navi presso i cantieri nazionali, avrebbero pagato l'equivalente di 62,4 milioni di dollari per una Capesize e di 35,7 milioni di dollari per una Kamsarmax per consegna 2013. La Kumiai ha ordinato una Capesize con l'opzione di una seconda e la Nisshin due Capesize e due Kamsarmax. Altre compagnie armatoriali giapponesi con disponibilità di cassa e necessità di avere le navi entro uno o due anni potrebbero seguire l'esempio delle prime due compagnie. Le navi costruite in

Giappone sono diventate più costose poiché lo yen si è rafforzato nei confronti del dollaro di circa il 35% dalla fine del 2006 a 89 yen contro un dollaro. Secondo dati del Japan Ship Exporters' Association (JSEA), circa l'80% degli ordini per l'export in tonnellate lorde sono stati concordati in yen, contro il 75% nel 2007 e il 34% nel 2003. Tuttavia, i cantieri giapponesi non saranno penalizzati poiché il loro carico di lavoro si estende sino al 2013 e gli armatori locali stanno riprendendo ad ordinare navi dopo essere stati assenti dal mercato per oltre un anno.

Il surplus di capacità container potrebbe essere eliminato entro 15 mesi, prima di quanto previsto dopo che armatori ed operatori iniziarono a mettere navi in disarmo all'inizio del collasso del settore. Lo scenario più favorevole indica ora un equilibrio tra domanda e offerta a metà 2011, tuttavia l'eccesso di capacità potrebbe ripresentarsi nuovamente durante il periodo di rallentamento stagionale del 2012. La flotta inattiva delle portacontainer ammontava a oltre 1,5 milioni di teu alla fine dello scorso anno, ma da allora è scesa a meno del 10% del totale e potrebbe continuare a ridursi rapidamente se le misure già in atto continueranno ad assorbire capacità. Queste comprendono la riduzione della velocità che nel corrente anno potrebbe assorbire 1,2 milioni di teu, più la demolizione di vecchie navi e i ritardi nelle consegne di nuove unità. Nello stesso tempo, la domanda è prevista aumentare del 10% nel corrente anno dopo la contrazione del 2009. La capacità inattiva, che ha fatto la sua comparsa alla fine del 2008, ha raggiunto un picco di 577 navi nel novembre 2009, ma l'ammontare effettivo del naviglio inattivo ha iniziato a discostarsi un anno fa dalle precedenti previsioni. All'epoca, si prevedeva che la capacità in disarmo avrebbe raggiunto in questo periodo 2,5 milioni di teu. Invece, la flotta in disarmo è rimasta costante a circa 1,4 milioni di teu poiché varie iniziative hanno contribuito ad assorbire il grande ammontare di nuova capacità arrivata in mercato. Le cancellazioni di nuove costruzioni sono state relativamente modeste. I rinvii di consegna hanno riguardato circa il 50% degli ordinativi in carnet dall'inizio della recessione nel settembre 2008. Le date di consegna di 27 navi sono state posticipate di almeno due anni, mentre ritardi tra 12 e 23 mesi hanno riguardato altre 116 navi. Ulteriori 137 unità verranno consegnate da sei a 11 mesi più tardi di quanto in origine concordato.

La più grande banca del mondo, la cinese Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) ha progetti ambiziosi di espandere il suo portafoglio di finanziamenti armatoriali mentre in Europa la crisi finanziaria e le traversie delle KG tedesche potrebbero rappresentare un degrado permanente della capacità di fornire finanziamenti al mercato internazionale. La banca cinese, che ha proprietà per un valore di oltre 1,7 trilioni di dollari, ritiene che questo sia il momento giusto per espandersi, sulla base della rapida crescita dei suoi finanziamenti marittimi, offrendo ad armatori stranieri i necessari capitali. Questo si basa sulla fiducia nella futura ripresa economica e potrebbe portare la banca cinese ad acquisire il portafoglio di un istituto di credito straniero concorrente. Questi commenti acquistano particolare rilevanza dopo la notizia che l'esperto in materia finanziaria

Paul Chang di Hong Kong entrerà nella ICBC nei prossimi giorni. Mr. Chang proviene dalla banca tedesca HSH Nordbank dove ricopriva la posizione di responsabile per il mercato asiatico. HSH Nordbank stava per diventare negli ultimi anni uno dei maggiori finanziatori del mondo, ma dopo il collasso del mercato delle portacontainer sta lottando per sopravvivere. Il crescente interesse della ICBC in campo marittimo deriva dal fatto che molti armatori faticano ad ottenere finanziamenti per nuove costruzioni da istituzioni finanziarie occidentali. I prezzi elevati delle nuove costruzioni, il collasso dei valori delle navi e i problemi di liquidità delle banche occidentali negli ultimi 18 mesi, hanno ridotto un già molto limitato flusso di finanziamenti per gli armatori. Il surplus commerciale della Cina rispetto ad altri paesi, permette alle banche commerciali di avere un potere finanziario maggiore delle rivali occidentali. Le banche cinesi sono anche alla ricerca di nuovi mercati poiché Beijing frena i finanziamenti delle banche nazionali per ridurre il rischio di inflazione e di surriscaldamento economico. Questo porta a ritenere che le banche cinesi potrebbero rappresentare la soluzione ai problemi dei finanziamenti per la prossima generazione di navi costruite in Cina. La ICBC ha realizzato lo scorso anno un utile netto pari a 18,7 miliardi di dollari.

La compagnia statale cinese PetroChina International è stata dominante nei noleggi di petroliere per i trasporti di greggio dal Venezuela alla Cina, un traffico in evoluzione che si spera possa influenzare positivamente la domanda base tonnellate-miglia. La PetroChina ha noleggiato 43 delle 63 petroliere che hanno trasportato greggio venezuelano alla Cina nel 2007, 2008 e 2009. Tuttavia, nonostante il miglioramento della cooperazione tra i due Paesi, le importazioni dal Venezuela risultano inferiori a quelle dai tre principali fornitori, Arabia Saudita, Angola e Iran. I carichi dal Venezuela hanno raggiunto 7,7 milioni di tonnellate nel 2009, il 40% in più rispetto ai 5,5 milioni di tonnellate del 2008. In contrasto, oltre 41,8 milioni di tonnellate sono stati importati dall'Arabia Saudita e 32,1 milioni dall'Angola nel 2009. Poche altre compagnie petrolifere hanno traffici su questa rotta, la Shell, maggiore noleggiatrice di petroliere, ha fissato una sola Suezmax dal Venezuela. La compagnia armatoriale statale venezuelana PDVSA, la cui flotta è impiegata prevalentemente nei traffici con gli Stati Uniti, ha fornito una nave per un solo viaggio. Un numero molto vario di armatori ed operatori ha partecipato ai trasporti dal Venezuela per la Cina, con quasi 40 diverse compagnie utilizzate e nessuna preferita. Una VLCC che naviga a 14 nodi impiega 40 giorni nel viaggio dal Venezuela alla Cina. Le speranze sono che i trasporti di greggio dal Brasile e dal Venezuela verso la Cina e la Russia facciano aumentare la domanda su lunghi viaggi nel medio termine. Sino a 40 VLCC potrebbero essere richieste per soddisfare questi traffici in crescita. Una parte del greggio del Venezuela per la Cina viene scaricato a Singapore per stoccaggio temporaneo, oppure a Freeport nelle Bahamas per successivo inoltro in Asia.