



Genova, 21 Marzo 2011
No. 1470

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 11 (14/18 Marzo 2011)

CISTERNE

Il mese di marzo si sta rivelando positivo quanto a numero di carichi, 117 già fissati e alcuni altri ancora da coprire, ma i noli delle VLCC (oltre 200.00 dwt) sui viaggi dal Golfo Arabo al Far East hanno perso il 5% attestandosi a Ws 63, pari a un profitto giornaliero di circa 22.783 dollari. Nuove flessioni potrebbero verificarsi nella prossima settimana per il surplus di navi in mercato. Sei raffinerie giapponesi sono state chiuse dopo il terremoto e lo tsunami, con una riduzione della capacità di raffinazione del 28% circa pari a 1,34 milioni di barili al giorno. Il 90% delle importazioni giapponesi di greggio proviene dal Medio Oriente, da cui il Giappone riceve il 20% di tutte le esportazioni. Inoltre, il timore di radiazioni rende molti armatori di VLCC riluttanti ad inviare le loro navi ai porti del Giappone, come è evidenziato dalla rarefazione dei fissati per questa destinazione. Di conseguenza, è aumentata la presenza di VLCC sul mercato spot alla ricerca di impiego. Mentre l'effetto immediato del sisma riduce la domanda di greggio e abbassa i noli delle VLCC, il quadro a lungo termine per queste navi è più positivo per quanto riguarda i carichi dall'Arabia Saudita al Giappone. Infatti, la domanda giapponese di greggio probabilmente rimbalzerà a livelli anche maggiori di quelli precedenti il terremoto, quando il Paese asiatico darà il via alla ricostruzione. Anche in West Africa la domanda è rallentata ma i noli per le destinazioni occidentali dovrebbero rimanere stabili a circa 44.000 dollari al giorno. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) hanno registrato una ripresa in West Africa per la vivace attività di noleggio che ha permesso agli armatori di ottenere noli sino a Ws 110 per i viaggi verso il Golfo americano. Il mercato del Mediterraneo-Mar Nero è rimasto stabile ma i noli sono ora sotto pressione per l'indebolimento del mercato delle Aframax, in combinazione con volumi ridotti di greggio da Ceyhan e il perdurare dell'instabilità in Libia. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) hanno segnato un declino in Mare del Nord per la domanda debole e la forte presenza di navi. Completamente diversa la situazione nel Baltico poiché la maggior parte delle navi è rimasta intrappolata nei ghiacci di eccezionale spessore intorno a Primorsk. Le poche navi con classe ghiacci disponibili nell'area hanno ottenuto noli sino a Ws 245-250 per viaggi da Primorsk a UK Cont., che equivale a 110.000 dollari al giorno. In Mediterraneo-Mar Nero le Aframax hanno avuto un crollo drammatico poiché le sanzioni imposte alla Libia hanno chiarito la precedente incerta situazione, permettendo ai noleggiatori di essere più fiduciosi sull'intera situazione nell'area. I noli sono scesi a Ws 95 da un livello di oltre Ws 190 visto a inizio marzo. Nel settore delle **Product Tanker pulite**, l'attività ad Ovest di Suez rimane abbastanza stabile, sebbene i noli per le Medium Range (25.000-50.000 dwt) siano slittati a Ws 185 circa per i viaggi da UK Cont alla costa atlantica americana con 37.000 tonn. di carico. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) fissate dal Baltico agli Stati Uniti si sono indebolite a Ws 155 base 60.000 tonnellate. Le Handysize (inferiori a 25.000 dwt) attive in Nord Europa sono stabili a Ws 200 per 22.000 tonn. di carico. Nei Caraibi, i noli sono rimasti invariati a Ws 190 per la costa atlantica americana con 38.000 tonnellate, e carichi di ritorno delle stesse dimensioni dal Golfo USA per UK Cont Med. sono stati fissati a Ws 120. L'attività in Mediterraneo è stata buona ma i noli si sono indeboliti scendendo a Ws 185 base 30.000 tonn. Dopo i recenti tragici avvenimenti in Giappone, si è avuta una riduzione dell'attività nei mercati puliti ad est di Suez. Si inizia ora a vedere una ripresa di attività, ma gli armatori chiedono un premio per destinazione Giappone. Inoltre, alcuni armatori si riservano il diritto di non fare scalo ai porti giapponesi qualora il comandante lo ritenga poco sicuro. Fissati di Large Range 1 dal Medio Oriente al Giappone sono stati conclusi a Ws 120 per 55.000 tonn. mentre le LR2 (80.000-120.000 dwt) con 75.000 tonn.

non hanno ottenuto più di Ws 102,5. Carichi da 65.000 tonn. di jetfuel dal Medio Oriente a UK Cont. sono stati fissati a 1,75 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

Le **Capesize** hanno avuto una settimana piuttosto piatta con l'indice BCI affermatosi venerdì a punti 1687 e la media delle principali rotte T/C a circa 9.300 dollari al giorno. Per round in Atlantico si ottengono circa 11.200 usd mentre in Pacifico i numeri sono ancora più deboli, intorno ai 6.400 dollari al giorno. La rotta di backhaul lentamente migliora ma ad oggi ha ancora segno negativo e si afferma a - 1.600 dollari. Sul periodo possiamo riportare la Mv *Navios Azimuth* (179.000 dwt n/b) fissata conto CTC per un anno con i primi 30 giorni base indici e i successivi 11/13 mesi a 14.500 rata fissa e *profit share* in caso di mercato migliore. Per le **Panamax** sentimento piuttosto positivo in Atlantico con un buon numero di carichi in uscita dalle varie zone di caricazione. In Pacifico la catastrofe giapponese tiene ovviamente tutti in apprensione con diverse navi che non potendo scaricare sono in attesa fuori dai porti oppure vengono deviate altrove aumentando la congestione dei porti N. Cina prima di tutti, Cina che in vista di un potenziale aumento di import giapponese sta aumentando le scorte di carbone, soprattutto indonesiano, presso i propri stockpile. Per vedere qualche numero da vicino, venerdì l'indice BPI si è affermato a 2094 punti con la media delle principali rotte T/C a 16.800 dollari circa. Per veloci round in Atlantico e Pacifico si ottengono circa gli stessi numeri, intorno a 16.500/17.000 dollari al giorno, mentre il fronthaul paga circa 27.000 usd. Sempre alte le aspettative per la stagione del grano sudamericano ormai alle porte. Discreta attività su periodi medio brevi specialmente ad inizio settimana con diverse navi fissate per 3/5 o 4/6 mesi intorno ai 18/18.500 dollari soggetto posizione mentre per periodi leggermente più lunghi riportiamo la Mv *King Coal* (76.300 dwt del 2010) fissata dai coreani di STX Panocean a usd 16.500 base 11/13 mesi e consegna inizio aprile Cina. Situazione più diversificata per i due bacini di riferimento per quanto concerne le più piccole **Handymax/Supramax**; l'Atlantico è decisamente più sostenuto con diversi carichi in uscita dal Golfo/Sud America mentre il Pacifico è piuttosto statico con molte navi aperte nei prossimi giorni e pochi carichi. Con un occhio ai numeri l'uscita dal Golfo per Cont / Med paga circa 28.000 usd al giorno (6.000 la rotta opposta), mentre il trip sul Far East per navi aperte in Mediterraneo oggi è intorno ai 22.300 usd. In Pacifico invece la rotta sull'India con consegna S.China e caricazione Indonesia paga circa 17.000 dollari, mentre l'uscita dall'India sulla Cina paga circa 16.000 dollari. Attività sul periodo piuttosto scarsa con qualche movimento registrato su periodi medio brevi, per i quali riportiamo la Mv *Sea Lantana* (52.000 dwt del 2004) fissata da Oldendorff a usd 17.500 per 3/5 mesi e consegna pronta in India.

COMPRAVENDITA

La settimana trascorsa non ha apportato particolari variazioni ai livelli di compravendita ottenibili con il mercato dei noli attuale. Limitamente a considerazioni di carattere puramente economico, in merito ai drammatici fatti del Giappone, l'idea prevalente è che sicuramente ci saranno delle conseguenze importanti anche da un punto di vista dei trasporti sia in merito alle rinfuse che ai prodotti petroliferi per sostenere non solo la produzione di energia al momento attuale seriamente compromessa ma anche per la ricostruzione delle ampie zone costiere gravemente danneggiate dallo tsunami. E' sempre sostenuto il numero di unità di seconda mano oggetto di compravendita, anche se la parte di maggiore rilievo, con le dovute eccezioni, è detenuta da unità non recentissime. Tra le navi da carico liquido evidenziamo che la Korea Line, le cui vicende recenti sono

ampiamente conosciute dal mercato, ha ceduto due MR da 51.300 DWT costruite nel 2008 da STX le MT "BLUE CORAL" e la MT "BLUE DIAMOND" alla Sovcomflot (anche se quest'ultima deve ancora sollevare i propri soggetti) per una cifra intorno a 33 Mil. di USD l'una. Poco movimento anche per le navi portarinfuse, i passaggi di maggiore valenza riguardano una resale che il gruppo Livanos si è assicurato, una Capesize da 174.000 DWT di portata costruita dalla Namura per un prezzo di circa 56 Mil di USD; particolarmente rilevante, i termini di paragone, è la cessione della MV "KEFALONIA" (57.700 DWT - Cost. 2011 STX -Cina) la quale ha ottenuto un livello di circa 28,5 Mil. di USD, mentre la nave gemella, la MV JIN FENG, era stata venduta a gennaio per circa 32 Mil di USD. Nonostante le notizie, particolarmente l'ultima di poco sopra, non siano di particolare conforto, ci sono realtà che sono invece pronte ad investire ed incrementare il proprio portafoglio di tonnellaggio. L'ultima operazione di particolare rilievo riguarda la creazione di un consorzio chiamato Greater China Intermodal Inv. che ha in previsione di investire in nuove costruzioni entro i prossimi cinque anni intorno a 5 Miliardi di USD; questo consorzio è fondato, tra gli altri, da Carlyle Group, dalla Seaspans, Tiger Inv. ed altri. Di contraltare è la notizia che la Beluga Shipping di Brema (operatore di Multipurpose ed Heavylift) ha richiesto le procedure previste dai tribunali per insolvenza. Demolizioni sempre sugli scudi, con valori medi nei mercati di riferimento indiani e del Bangladesh di circa 500 USD per LDT.

ALTRE NOTIZIE

Il numero di petroliere impiegate nello stoccaggio è in aumento e si riporta il noleggio per conto della Morgan Stanley di una petroliera del 2005 per 90 giorni al nolo di 16.500 dollari al giorno per lo stoccaggio di gasolio. Le navi usate come deposito temporaneo di prodotti petroliferi erano 35 l'11 marzo scorso, tra cui 20 Large Range 2, 14 Large Range 1 e una VLCC. I trader noleggiavano navi a questo scopo quando i prezzi del greggio a termine sono maggiori del prezzo corrente. Un picco di 149 petroliere risultavano adibite allo stoccaggio nel novembre 2009, scese a 40 in gennaio e risalite a 47 a fine febbraio. Oltre alle 35 petroliere impiegate nello stoccaggio di prodotti puliti, 40 unità sono usate per lo stoccaggio di greggio. In questo numero sono comprese 28 VLCC, di cui molte di proprietà della iraniana NITC che sono ferme con il greggio a bordo poiché le sanzioni rendono difficile per i potenziali acquirenti accedere al credito per acquistarlo.

L'Arabia Saudita ha aumentato la disponibilità di carichi al porto di Yanbu sul Mar Rosso per le raffinerie europee, miscelando greggio Arab Light e super-Light per renderlo simile a quello libico di qualità molto ricercata per la sua alta resa di benzina e diesel a basso tenore zolfo. Le sanzioni internazionali, il costo elevato dell'assicurazione per le navi e le infrastrutture danneggiate potrebbero escludere dal mercato la produzione e l'esportazione di greggio libico per molti mesi. L'export della Libia di 1,1 milioni b/g è stato sospeso e la produzione è molto rallentata dopo lo scoppio della rivolta alla fine di febbraio. L'85% del greggio libico è destinato alle raffinerie europee, per la maggior parte trasportato da petroliere Aframax. Il maggiore acquirente è l'Italia con 370.000 b/g seguita dalla Francia con 210.000 b/g. La Saudi Aramco ha noleggiato una petroliera della Frontline per tre viaggi consecutivi da Yanbu al porto egiziano di Ain Sukhna da

dove il greggio verrà trasportato tramite l'oleodotto Sumed a Sidi Kerir nel Mediterraneo. Le raffinerie europee devono aumentare la produzione dopo il periodo di manutenzione che raggiunge il suo picco in marzo. La produzione dell'Arabia Saudita in febbraio è aumentata mediamente a 8,9 milioni b/g, circa 100.000 b/g in più, in risposta alla crisi libica. La IEA stima che l'effettiva capacità di riserva in febbraio dei paesi produttori dell'Opec sia stata di 4,08 milioni b/g, circa 1 milione b/g meno del livello presunto. L'Arabia Saudita detiene l'80% circa della capacità disponibile.

La domanda di rinfuse secche sul lungo termine potrebbe accelerare in Giappone in seguito ai danni alle infrastrutture causati dal terremoto e dallo tsunami. L'acciaio sarà probabilmente al primo posto e a sua volta farà salire le importazioni di materie prime come il minerale di ferro e il carbone coke. La chiusura di impianti nucleari porterà ad un aumento delle importazioni di carbone termico come è avvenuto dopo un precedente terremoto nel nord-ovest del Giappone. Sia che la domanda aggiuntiva di acciaio venga soddisfatta interamente dalla produzione giapponese, o in parte dalla Cina, Corea del Sud e Taiwan, gli effetti complessivi saranno di un aumento delle importazioni di minerale di ferro e carbone coke. Le bulkcarrier Capesize dovrebbero essere le più avvantaggiate, come anche le Panamax per la domanda extra di carbone coke. Impiego aggiuntivo potrebbe derivare per Handysize e Supramax dai trasporti di prodotti siderurgici, legname e grano. Sul breve termine, tuttavia, è a rischio la produzione di cinque delle maggiori acciaierie nelle regioni più colpite dal sisma, che rappresentano da 15 a 18 milioni di tonnellate di capacità di produzione annua di acciaio. Questo potrebbe potenzialmente rimuovere una domanda tra 20 e 25 milioni di tonnellate di minerale di ferro e da nove a 10 milioni di tonnellate di carbone coke.

L'eccedenza di petroliere nella flotta globale delle VLCC continuerà a erodere i profitti e il valore delle nuove costruzioni ma toccherà il fondo nel corrente anno. E' quanto riporta la banca tedesca DVB che è cautamente ottimista sulla crescita della domanda tonnellate-miglia per i lunghi viaggi dal Sud America e dal Medio Oriente per l'Asia e l'India. La domanda di VLCC nel corrente anno è prevista aumentare del 3,5% rispetto ai livelli del 2010 per raggiungere poco più di 6.000 miliardi di tonnellate-miglia, in gran parte per effetto delle crescenti importazioni asiatiche di greggio dal Medio Oriente e America Latina. Si stima che 135 nuove VLCC si aggiungeranno alla flotta corrente di poco più di 560 unità nei prossimi tre anni, di cui 64 nel corrente anno e 47 nel 2012, anche tenuto conto di un 25% di navi in ordinazione che potrebbero subire ritardi di consegna. I fondamentali del mercato indicano che la domanda di VLCC è prevista in aumento nel prossimo futuro ma non sarà sufficiente a compensare l'eccesso di disponibilità della flotta. Il mercato delle VLCC inizierà ad riequilibrarsi nel 2012 quando la domanda base tonnellate miglia si metterà in pari con la disponibilità di navi. I profitti per timecharter di un anno nel 2011 sono previsti in 33.500 dollari al giorno, in calo dai 37.900 dollari del 2010.

Il valore delle nuove costruzioni è diminuito da un massimo di 154 milioni di dollari nel 2008 a 105 milioni di dollari nel 2010 e potrebbe ridursi ulteriormente a 90 milioni di dollari nel corrente anno. Il valore sul mercato dell'usato delle VLCC di cinque anni è in calo da 145 milioni di dollari del 2008 a 85 milioni di dollari nel 2010 e nei prossimi 18 mesi potrebbe registrare un calo maggiore di quello delle nuove costruzioni. Le VLCC hanno trasportato nel 2010 904 milioni di tonnellate di greggio, o 2.991 carichi, con il 72% della domanda tonnellate-miglia generato dal Medio Oriente. L'Africa occidentale al secondo posto come domanda di VLCC con 357 carichi per un totale di 107,9 milioni di tonnellate. I volumi delle esportazioni verso l'Asia sono stati di 51,4 milioni di tonnellate, l'8,7% in più che nel 2009 mentre quelli per l'India sono aumentati del 22% a 25,1 milioni di tonnellate. Il greggio trasportato dalle VLCC proveniente da paesi sudamericani come il Brasile e il Venezuela, è aumentato a 52,1 milioni di tonnellate pari a 172 carichi. I traffici di greggio dai Caraibi e dall'America Latina sono saliti notevolmente dal 2008, quando totalizzarono 9,2 milioni di tonnellate, per superare 22,2 milioni di tonnellate nel 2010. La tendenza dovrebbe continuare e anche consolidarsi ulteriormente nei prossimi anni con un aumento delle esportazioni di greggio da Venezuela e Brasile alla Cina, Corea e Giappone. Tuttavia, esistono anche ostacoli alla crescita della domanda base tonnellate-miglia. Le nuove raffinerie che entreranno in attività in Medio Oriente dal 2014 e che useranno greggio pesante a minor costo e localmente disponibile sottrarranno carichi per l'export alle VLCC, abbassando la domanda tonnellate-miglia. L'eccedenza di produzione di prodotti petroliferi in Medio Oriente verrà destinata ai mercati occidentali attraverso il Canale di Suez, in concorrenza con le raffinerie asiatiche rifornite dalle VLCC. Un oleodotto a Panama potrebbe creare una scorciatoia e ridurre i tempi di viaggio per le VLCC usate per trasportare greggio dal Sud America all'Asia. L'oleodotto russo dalla Siberia orientale al porto di Kozmino sul Pacifico potrebbe aumentare entro il 2014 la sua capacità dagli attuali 300.000 barili al giorno sino a 1,5 milioni b/g. Tutto questo potrebbe far diminuire la dipendenza dell'Asia dal Medio Oriente come fonte di greggio e l'impiego delle VLCC sui viaggi a lunga percorrenza.

Seri problemi di produzione cantieristica potrebbero derivare dal terremoto in Giappone, e riguardare anche i cantieri al di fuori della regione. La Sumitomo Metal Industries, che è stata costretta a sospendere la produzione al suo principale impianto siderurgico di Kashima, è uno dei maggiori fornitori di acciaio, non solo ai cantieri giapponesi ma anche a quelli sudcoreani e cinesi. L'impianto di Kashima è la fonte principale di acciaio per altre compagnie del gruppo, compresa la Sumitomo Heavy Industries, Oshima Shipbuilding e Sanoyas Hishino Meisho, tutte con installazioni nel Giappone orientale. Il problema non è solo la produzione di acciaio, con i porti fuori gioco la logistica dei trasporti di acciaio intorno al Paese potrebbe presentare difficoltà per qualche tempo. La chiusura degli impianti per un breve periodo, non avrà alcun impatto sui costruttori navali che hanno stock sufficienti per circa tre mesi, ma se la chiusura sarà lunga, dovranno trovare una

fonte alternativa di rifornimento di lamiera d'acciaio. Ma l'acciaio non è l'unico problema poiché l'area colpita dallo tsunami è la sede di molti produttori di motori e installazioni navali.

La ripresa del mercato per la flotta globale delle Product tanker è stata posticipata di un anno, dal 2012 al 2013, nella rassegna trimestrale di una importante banca di investimento norvegese. Le previsioni di guadagno medio per le Product Tanker nel 2011 sono state ridotte del 37%, dopo che l'armatore danese Torm che gestisce una flotta di 140 unità tra navi di proprietà e noleggiate, ha riportato nel 2010 perdite prima della tassazione di 136 milioni di dollari e segnalato previsioni incerte per il corrente anno. La maggiore revisione al ribasso riguarda le Large Range 2, da una media di 27.100 dollari al giorno a 17.000 dollari. Per le Large Range 1 la media è di 15.500 dollari al giorno e per le Medium Range di 14.500 dollari. Le precedenti previsioni erano rispettivamente di 22.200 e 17.400 dollari al giorno. I noli delle Product Tanker sono a valori storicamente bassi nel 2011, ma le previsioni per il 2012 sono state lasciate invariate dalla banca norvegese. La flotta delle product tanker comprende ora quasi 2.800 navi, tra cui 1.277 MR, 282 LR1 e 220 LR2. L'armamento Torm prevede una perdita di 100-125 milioni di dollari nel corrente anno, e potrebbe essere costretto a vendere navi o rinegoziare i suoi finanziamenti, se i noli non si riprenderanno nel terzo trimestre 2011.

La chiusura di sei delle maggiori raffinerie giapponesi porterà ad un brusco calo della domanda petrolifera, ma è possibile che sul lungo termine la domanda di greggio e prodotti petroliferi risalga a livelli anche superiori a quelli precedenti il terremoto con l'avvio del processo di ricostruzione del Paese. Anche la chiusura di 109 centrali nucleari del Giappone farà aumentare la domanda di olio combustibile. La capacità di raffinazione messa fuori uso dal terremoto ammonta a 1,34 milioni di barili al giorno pari a circa il 28% del totale. Il tasso di utilizzazione delle raffinerie giapponesi è pari al 90% della capacità e a questo livello la domanda annua di greggio di importazione, per colmare il vuoto creato dal terremoto, ammonterebbe a 38,6 milioni di tonnellate, pari a circa 143 carichi di VLCC. Poiché il 90% delle importazioni giapponesi di greggio proviene dal Medio Oriente, l'impatto maggiore sarà per i traffici da questa regione, ma gli effetti sulle petroliere potrebbero essere limitati se le raffinerie al di fuori delle coste orientali devastate dal terremoto potessero operare alla piena capacità e compensare la perdita. La domanda di olio combustibile a basso tenore zolfo è già aumentata e si prevede che se la capacità di produzione di fueloil da parte delle raffinerie giapponesi sarà sospesa per tre mesi questo porterà ad una mancata produzione di 7,7 milioni di tonnellate. Si ritiene tuttavia che la domanda di olio combustibile a basso tenore zolfo sarà molto superiore a questo quantitativo e le petroliere Medium Range impiegate tra l'Indonesia e Singapore e il Giappone ne risulteranno avvantaggiate. Ma la tutto dipenderà dai tempi di ripristino delle raffinerie danneggiate.

Il terremoto giapponese ha provocato conseguenze pesantissime su un mercato asiatico già saturo di nafta e tre fissati per 205.000 tonnellate destinate al Giappone dal Medio Oriente non sono stati perfezionati per la chiusura di vari impianti giapponesi. Almeno dieci carichi in viaggio dall' Europa al Giappone potrebbero essere venduti sottocosto con pressioni al ribasso. Per i danni e le chiusure che si estenderanno all'industria petrolchimica, la domanda di nafta potrebbe diminuire. In condizioni normali, il Giappone importa 409.000 barili di nafta al giorno equivalenti al 53,5% della domanda interna e nell'ipotesi di una chiusura della durata di tre mesi, la nazione asiatica avrà necessità di importare 7 milioni di barili di nafta in più. La nafta verrebbe reperita in Medio Oriente a beneficio dei traffici delle Large Range 1 e 2. Se i ritardi persisteranno sul lungo termine, un calo della domanda di nafta avrà un impatto negativo sui traffici delle LR1 e LR2. Le prospettive sono migliori per le importazioni in Giappone di diesel, benzina, jetfuel/kerosene e olio combustibile. La caduta della capacità di raffinazione supererà di 17,8 milioni di barili il quantitativo di benzina che la nazione esporta, costringendo il Giappone ad importare maggiori quantitativi di benzina, presumibilmente da raffinerie della Corea del Sud e India dove la benzina è prodotta secondo le specifiche giapponesi. Uno scenario simile riguarda jet-fuel e kerosene le cui esportazioni saranno ridotte e la nazione diventerà importatrice netta.

Alcune importanti bandiere di convenienza, tra cui Bahamas, Liberia e Marshall Islands, hanno scelto l'opzione di permettere alle petroliere a scafo singolo di continuare ad operare oltre la messa al bando scaduta nel 2010 prevista dall'IMO. Le limitazioni erano state introdotte dopo gli incidenti della *Erika* e della *Prestige* in acque europee. Le petroliere a scafo singolo sono state escluse dai traffici europei dal 2005, e negli Stati Uniti sono autorizzate ad operare solo al Louisiana Offshore Oil Port. Tuttavia, secondo le normative IMO, le bandiere possono permettere l'attività sino al 2015, purché le navi abbiano meno di 25 anni e riescano a passare una ispezione di valutazione delle condizioni. L'uso comune prevede i movimenti di greggio da e per piccole bettoline a causa di limitazioni di pescaggio negli estuari di fiumi o in porti soggetti alle maree. Le petroliere non a doppio scafo ancora in attività nella flotta globale il 1° marzo scorso, comprendevano 14 VLCC, circa 10 Suezmax, 33 Aframax e 20 Panamax. Nel numero non sono comprese le unità impiegate per stoccaggio semi-permanente al largo di Singapore e in Malaysia.