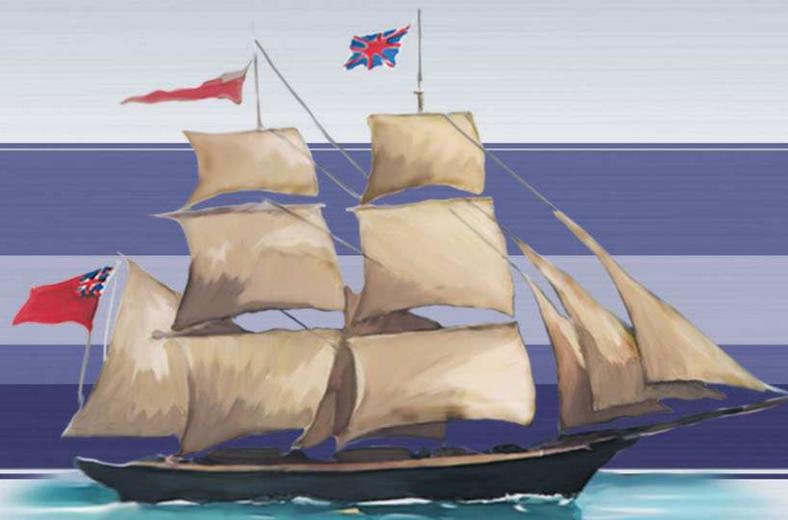


Flash News



Genova, 24 Aprile 2017
No. 1745

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
Lloyd's List Containers

ANDAMENTO DEI NOLI NELLE SETTIMANE 15-16 (10/21 Aprile 2017)

CISTERNE

Periodo molto attivo per le **VLCC** (oltre 200.000 dwt) nel loro principale mercato del Golfo mediorientale, dove una buona domanda ha contribuito ad alleggerire la lista delle navi presenti, permettendo agli armatori di riportare i noli al livello di Ws 73-75 (equivalente base timecharter a circa 36.250 dollari al giorno) per il Far East e intorno a Ws 44 per le destinazioni occidentali. Negli ultimi giorni della settimana, tuttavia, l'attività è stata più sotto controllo con la maggior parte dei noleggiatori inattivi o che hanno scelto di dividere i carichi su navi Suezmax. In West Africa, le VLCC hanno mantenuto posizioni stabili con noli mediamente intorno a Ws 72,5 per il Far East, un nolo che cancella il precedente premio rispetto ai viaggi Golfo Arabo/Far East e che confermerebbe la preferenza degli armatori per un risultato timecharter migliore piuttosto che un viaggio più lungo, nell'incertezza sulla tenuta futura del mercato mediorientale. Non si sono avuti fissati per la costa occidentale indiana ma il nolo teorico dall'Angola dovrebbe essere intorno a 3,4 milioni di dollari lumpsum. Dai Caraibi, le VLCC hanno visto un rafforzamento dei noli a 4,5 milioni di dollari lumpsum per Singapore e 3,85 milioni di dollari per la costa occidentale indiana, valori che dovrebbero mantenersi invariati almeno nelle prossime settimane. In Mare del Nord, l'attività è stata più limitata ma vi è sempre interesse e un carico di greggio è stato fissato a 4,95 milioni di dollari lumpsum da Skaw alla Cina mentre il fueloil Rotterdam/Singapore è stato coperto intorno a 3,4 milioni di dollari lumpsum. Le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) hanno resistito ai ripetuti tentativi dei noleggiatori di ridurre i noli dal West Africa, ottenendo un piccolo miglioramento a circa Ws 75 per il Golfo americano e Ws 85 (equivalente a circa 15.750 dollari al giorno) per l'Europa, con la possibilità di un ulteriore recupero. In Mediterraneo, incoraggiate dal miglioramento nel principale mercato, le Suezmax sono riuscite ad ottenere un aumento dei noli a Ws 85 per i viaggi dal Mar Nero per le destinazioni europee. Per i viaggi verso la Cina queste navi richiedono 2,9 milioni di dollari lumpsum. Ulteriori miglioramenti dipenderanno dal proseguire di queste condizioni favorevoli. In Medio Oriente, queste navi sono state più richieste e sono riuscite ad ottenere noli vicini a Ws 40 per le destinazioni occidentali e medi Ws 80 per il Far East. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) hanno chiuso l'ultima settimana con una maggiore attività che ha permesso ai noli di risalire a Ws 107,5 (pari a circa 16.750 dollari al giorno) per i viaggi cross-UK Cont. e Ws 95 per i carichi da 100.000 tonn. dal Baltico. In Mediterraneo, queste navi non si sono discostate da noli di Ws 105-107,5 per i viaggi inter-Med. Nei Caraibi, le Aframax speravano di far risalire i noli a Ws 120 per le destinazioni del Golfo americano, ma hanno dovuto accontentarsi di Ws 105. Nel segmento delle **Product Tanker pulite**, le Medium Range (25.000-

50.000 dwt) hanno chiuso l'ultima settimana su note positive per la presenza di numerosi stem per fine aprile. I noli per i viaggi da UK Cont. alla costa atlantica americana sono partiti da Ws 150 per superare in chiusura Ws 172,5 (equivalente a circa 13.000 dollari al giorno). Rimangono da coprire ancora alcuni stem a fronte di poche navi disponibili. Ad est di Suez, le Large Range continuano ad attraversare un periodo deludente. Nonostante un maggior numero di carichi, i noli hanno continuato a diminuire. Le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) sono state fissate per carichi di nafta Golfo Arabo/Giappone a Ws 85 (pari a circa 5.250 dollari al giorno) mentre per il jetfuel Golfo Arabo/UK Cont hanno ottenuto noli invariati di 1,325 milioni di dollari lumpsum. Per gli stessi viaggi, le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) hanno mantenuto noli rispettivamente di Ws 100 (pari a circa 5.750 dollari al giorno) e 1,05 milioni di dollari lumpsum. Al livello a cui sono diminuiti, è improbabile che i noli possano scendere ancora.

CARICO SECCO

La settimana seguita alla Pasqua è stata piuttosto negativa per le **Capesize** (150.000-180.000 dwt). Il Baltic Capesize Index ha chiuso venerdì 21 a 1830 con una perdita di 422 punti rispetto alla settimana precedente e la media ponderata delle 5 rotte timecharter si è attestata a USD 13.369 al giorno in calo di USD 2.918 rispetto alla precedente chiusura. I carichi dall'Australia orientale non hanno raggiunto volumi significativi e i fissati spot di minerale dall'Australia occidentale sono stati inferiori alle precedenti settimane. Le prime navi di una notevole flotta in zavorra hanno iniziato ad arrivare in Brasile col risultato di far diminuire i noli sulla rotta Brasile/Cina. Un incidente al terminal di Itaguaí in Brasile, dove 12 Capesize e una post-Panamax erano in attesa di caricare, ha fatto sospendere le operazioni sino al completamento delle necessarie riparazioni la cui durata è ancora incerta. Tutto questo ha già fatto scendere negli ultimi giorni di USD 2.000-3.000 i noli timecharter a USD 13.000 al giorno per il tipico round voyage di 100 giorni. I carichi dalla costa orientale degli Stati Uniti e dal Canada non sono stati sufficienti ad assorbire l'offerta di navi. La K-Line ha fissato la *Nymphe*, relet EDF, (180.018 dwt costr. 2009) con consegna pronta Sines per trip via Colombia riconsegna Skaw-Passero a USD 16.650 al giorno. Ai problemi in Atlantico si aggiungono i ritardi nei rifornimenti di carbone dall'Australia per i danni derivanti dalle inondazioni delle miniere del Queensland. I noli base viaggio Australia occidentale/Cina sono scesi sotto USD 6,00 per tonnellata per date di prima metà maggio. Per le **Panamax** (70.000-95.000 dwt), le aspettative di una ripresa del mercato, dopo l'interruzione della Pasqua, sono andate deluse e le navi in attesa di impiego sono aumentate. Alcune navi spot o in zavorra, che avrebbero potuto fissarsi la scorsa settimana, hanno scelto di attendere con ripercussioni negative sul mercato. Nel Baltico, alcuni carichi sono stati fissati a medi USD 11.000 per trip back verso il Continente e intorno a USD 13.000 per Skaw-Passero che rappresenta un grosso

passo indietro rispetto alla settimana precedente. Dal Golfo americano un fronthaul è stato fissato a USD 16.000 più USD 600.000 ma con un tempo di attesa di 9 giorni. In Atlantico, una nave è stata fissata, e poi caduta, dal Golfo americano a USD 13.750 + USD 375.000 mentre una Kamsarmax ha ottenuto USD 13.500 + 350.000 per trip back Continente. Dal Mar Nero, alcuni carichi per Kamsarmax sono stati fissati intorno a USD 10.000 con consegna Spagna. La flessione dei prezzi delle materie prime durante la settimana e un mercato cartaceo in caduta, hanno penalizzato il mercato da ECSCA. Alcune navi sono state fissate e sono poi cadute e sono quasi completamente scomparse le offerte per seconda metà maggio. Di conseguenza, gli armatori hanno iniziato a ridurre le loro richieste, ma alcuni hanno opposto resistenza. Su base viaggio, il nolo è sceso da circa USD 32,50 per tonnellata intorno a USD 29,00. Tuttavia, non è esclusa una ripresa anche se non è dato sapere quando avverrà. Il mercato del Pacifico, dopo un inizio stabile, è diventato più incerto con un rallentamento sul fronte del periodo e un indebolimento dei fissati spot. Nel nord, Kamsarmax sono state inizialmente fissate intorno a USD 12.000 per un round in nord Pacifico, ma successivamente il nolo è sceso a USD 11.000 circa. Un round Australia-Giappone è stato fissato con una nave da 87.000 dwt a bassi USD 12.000 e successivamente una moderna nave da 84.000 dwt ha ottenuto lo stesso nolo per un viaggio simile. Più a sud, Kamsarmax sono state fissate inizialmente per round indonesiani ad alti USD 12.000 ma successivamente il nolo è sceso a USD 11.000. La domanda di carichi nel Pacifico è costante con una maggiore attività dall'Australia. Tuttavia, la fiducia è compromessa da un mercato dell'Atlantico più tranquillo e dal mercato cartaceo in discesa. Il periodo è stato scarsamente attivo con offerte da parte dei noleggiatori lontane dalle richieste degli armatori.

ALTRE NOTIZIE

Il gigante minerario brasiliano Vale ha stabilito nel primo trimestre dell'anno un nuovo record di produzione di minerale di ferro, avendo prodotto 86,2 milioni di tonnellate, con un aumento dell'11% sullo stesso periodo di un anno fa, per effetto di maggiori volumi dai progetti S11D e Itabiritos. L'obiettivo di produzione per l'intero anno è mantenuto tra 360 e 380 milioni di tonnellate, come in precedenza indicato, e alla fine del 2018 verrà probabilmente raggiunto l'obiettivo a lungo termine di 400 milioni di tonnellate. I carichi di minerale di ferro e pellets dal Brasile e dall'Argentina hanno raggiunto 77,7 milioni di tonnellate, 6,1 milioni di tonnellate in più che nel primo trimestre del 2016. Secondo l'associazione armatoriale BIMCO, il Brasile si è assicurato una quota maggiore delle aumentate importazioni cinesi di minerale di ferro avendo esportato lo scorso anno un volume del 12,1% superiore a quello del 2015. L'aumento dell'8,5% delle tonnellate-miglia per le importazioni cinesi di minerale nel 2016 rispetto a un anno prima, indica che la seconda maggiore

economia mondiale sta ricercando la materia prima da fonti più lontane, a quanto sostiene BIMCO, e questo è di beneficio per il settore dei carichi secchi poiché i viaggi tengono impegnate le navi più a lungo.

Un rallentamento del mercato dei carichi secchi è previsto nella seconda parte dell'anno da noti consulenti londinesi. Nelle ultime settimane, la maggior parte degli indici del Baltic Exchange ha raggiunto il punto più alto dell'anno. Nel mercato delle Capesize, i noli spot hanno raggiunto circa 20.000 dollari al giorno a fine marzo, oltre cinque volte i livelli di alcune settimane prima, anche se da allora i noli sono scesi intorno a 15.000 dollari al giorno. Nel frattempo, i noli delle Panamax hanno superato per la prima volta dall'inizio dell'anno 11.000 dollari al giorno, dopo una media di 7.500 dollari al giorno in febbraio. Le Handysize superano ora 8.000 dollari al giorno, quasi il 50% in più da febbraio. Il recupero dei noli spot è sostenuto da fondamentali più forti, come le esportazioni di minerale di ferro del Brasile salite nel primo trimestre del 10% su base annua e le importazioni cinesi di carbone aumentate del 48% rispetto allo stesso periodo del 2016. Le previsioni sono più favorevoli nel breve termine per i noli spot delle Capesize, in parte per gli ultimi dati sulla domanda di importazione cinese di acciaio e minerale di ferro, tuttavia questo sostegno verrà meno nel secondo e terzo trimestre del 2017, in controtendenza con il mercato cartaceo per giugno e settembre. a causa delle vaste scorte di minerale ai porti,

Il miglioramento del mercato dei carichi secchi ha riportato in vita quello della compravendita con un numero crescente di potenziali acquirenti e un notevole aumento delle transazioni. Almeno 195 navi di seconda mano sono state vendute nei primi tre mesi dell'anno, l'86% in più rispetto a un anno fa, con un esborso di 2,2 miliardi di dollari, in confronto a 110 bulkcarrier per un valore di 1 miliardo di dollari vendute nello stesso periodo del 2016. Il valore dell'usato è salito notevolmente, Capesize e Panamax di 10 anni hanno visto aumentare il loro valore rispettivamente del 21% e del 25% tra febbraio e marzo, il livello più alto da fine 2015. Vi sono segnali di vita anche nel mercato delle nuove costruzioni con quattro Kamsarmax e due Handysize ordinate in marzo. Ma il rinnovato ottimismo è stato anche la ragione principale della caduta delle demolizioni navali e solo 4,4 milioni dwt risultano demoliti nel primo trimestre, contro 14 milioni dwt nel corrispondente periodo dello scorso anno. L'insieme di una carenza di navi offerte per demolizione e il rafforzamento dei prezzi dell'acciaio hanno portato ad un aumento dei prezzi offerti per le bulkcarrier dai demolitori indiani e del Bangladesh che sono saliti di circa 50 dollari per tdl nell'ultimo mese a 360-390 dollari per tdl.

Quando Opec e Russia si riuniranno il prossimo mese per valutare i risultati dei loro tagli di produzione, si troveranno davanti ad un evento sorprendente: le

scorte risultano maggiori che all'inizio. Secondo dati della International Energy Agency, le giacenze hanno iniziato a diminuire, ma quando i ministri del petrolio si riuniranno a Vienna il prossimo 25 maggio, le nazioni sviluppate non avranno ancora smaltito il grosso accumulo di scorte dovuto ad un aumento della produzione da parte dell'Opec proprio prima dell'entrata in vigore delle riduzioni. Secondo la Citigroup, l'Opec è caduta nella propria trappola, accettando in principio lo scorso settembre di ridurre la produzione, ma permettendo nello stesso tempo ai suoi membri di continuare ad aumentare le vendite sino all'entrata in vigore dell'accordo il 1° gennaio scorso. L'accordo dello scorso anno tra Opec, Russia e 10 altri produttori intendeva far aumentare i prezzi eliminando un surplus di scorte superiore di circa 300 milioni di barili rispetto alla media di cinque anni equivalente a tre giorni di produzione petrolifera globale. Tuttavia, la maggior parte degli analisti non considera i tagli un fallimento, anzi prevede che l'Opec e la Russia estenderanno il loro patto per altri sei mesi, dando tempo per il raggiungimento del loro obiettivo.

L'aumento dei carichi nel bacino atlantico e la domanda tonnellate-miglia potrebbe assorbire le VLCC di nuova costruzione arrivate in mercato. La crescente diversità dei carichi e la durata del viaggio hanno spinto la domanda tonnellate-miglia per le VLCC ai massimi di cinque anni. Mentre le consegne di nuove navi rallentano, i prossimi due trimestri potrebbero veder risalire i noli spot delle petroliere. La domanda tonnellate-miglia del primo trimestre è stata la più alta dal primo semestre 2012. L'attività è più varia geograficamente di quanto sia mai stata in passato. La domanda tonnellate-miglia dal Medio Oriente è stata piatta nel primo trimestre, in confronto a un anno fa, ma dal West Africa è aumentata del 26% in confronto al 2016. Il West Africa sta assorbendo la capacità navale del Medio Oriente. Nella prima metà di aprile, il surplus di VLCC in Medio Oriente era vicino al massimo di tre anni di 25 navi. Ma un maggior numero di queste navi si sono riposizionate in West Africa che nelle ultime due settimane ha registrato 24 fissati. Di conseguenza, il Medio Oriente avrà un surplus più basso, si stima di solo 10 navi all'inizio del programma di maggio. Tutti questi elementi contribuiscono a far migliorare il mercato e potrebbero limitare le perdite nel calo stagionale del terzo trimestre. Per ora, il mercato appare più positivo di alcune settimane fa e conferma l'opinione che si muoverà verso la ripresa per la fine dell'anno. I fondamentali appaiono molto più promettenti per l'ammontare di domanda dal West Africa dove l'attività di noleggio è la maggiore mai vista. Oltre al West Africa, anche il Golfo americano e i Caraibi hanno visto aumentare del 33%, rispetto a un anno fa, la domanda tonnellate-miglia per le VLCC. Le esportazioni di greggio degli Stati Uniti hanno raggiunto 31 milioni di barili in febbraio, un aumento del 35% rispetto a gennaio, un quarto del quale è diretto alla Cina. La nuova offerta di navi continua a disorientare il mercato. Almeno 18 VLCC sono state consegnate in mercato

dall'inizio dell'anno, pari a cinque o sei al mese, ma la maggiore domanda tonnellate-miglia potrebbe assorbire tale offerta, in particolare ora che le consegne di nuove costruzioni stanno rallentando. Altre 27 navi sono previste in consegna nella restante parte dell'anno, circa due o tre al mese.

I cantieri navali giapponesi hanno ricevuto ordinativi per cinque portacontainer per l'export in marzo, dopo un'assenza di 18 mesi. L'ultima volta che i costruttori giapponesi hanno ricevuto ordinativi di portacontainer è stato nell'ottobre 2015 poiché nel periodo il settore è stato penalizzato dal surplus di navi e da una crescita debole dei traffici che ha spinto al ribasso tariffe di trasporto e rate di nolo. Ma quest'anno si sta evidenziando un maggiore ottimismo, i volumi di carico trasportati dalle portacontainer sono previsti aumentare del 2-4% nel corrente anno, dall'1,5%-2% nel 2016, per una maggiore domanda negli Stati Uniti, Europa e Cina. Gli ordinativi di portacontainer fanno parte di un totale di 27 ordinativi di nuove costruzioni per l'export ricevuti in marzo, in confronto a 11 ordinativi nello stesso mese del 2016. In termini di tonnellaggio gli ordinativi ammontano a 1,54 milioni di tonnellate lorde, quasi il doppio rispetto alle 779.500 tonnellate lorde registrate nel marzo 2016. Tra i nuovi ordinativi figurano quattro bulkcarrier Handysize, sette Handymax e una Panamax, oltre a una ore-carrier, indicativi del rafforzamento nel settore dei carichi secchi che ha registrato anche un aumento dei prezzi dell'usato. Sono inoltre comprese negli ordinativi di marzo quattro VLCC, due Aframax una Product Tanker e due petroliere per prodotti chimici. Nell'anno fiscale terminato a fine marzo, il Giappone ha ricevuto 95 ordinativi complessivi per l'export per un totale di 4,8 milioni di tonnellate lorde, in confronto a 389 ordinativi per 20,2 milioni tonnellate lorde nell'anno fiscale precedente. L'orderbook dei costruttori giapponesi comprendeva a fine marzo 528 navi per 28,6 milioni di tonnellate lorde in confronto a 716 navi e 35,4 milioni di tonnellate nell'anno precedente.

Le spettacolari importazioni di greggio in marzo e nel primo trimestre 2017 da parte della Cina sono state seguite da una frenata che nel secondo trimestre farà sentire il suo peso sulla domanda di petroliere da greggio e sui noli. Il responsabile della situazione è il settore delle raffinerie indipendenti cinesi che sono state all'origine di una costante domanda di greggio da Kozmino, West Africa, Medio Oriente e persino dal Golfo americano e dall'Europa verso i porti nordorientali della Cina. Le importazioni cinesi di greggio hanno raggiunto in marzo 9,2 milioni di barili al giorno, il 20% circa in più rispetto all'anno precedente, stabilendo nuovi record per le importazioni mensili del Paese e superando gli Stati Uniti, maggiori importatori mondiali di greggio. La maggior parte delle importazioni non è andata alle grandi raffinerie statali cinesi dove è in atto una rigorosa manutenzione, ma è stata immessa sia nella riserva petrolifera strategica del Paese che nelle scorte delle raffinerie indipendenti che hanno

registrato un aumento delle loro giacenze di 17 milioni di barili nel periodo gennaio-febbraio. La manutenzione delle raffinerie asiatiche dovrebbe raggiungere un picco questo mese, con 650.000 b/g in confronto a 590.000 b/g in marzo. L'arrivo di greggio in Cina per aprile è previsto diminuire a circa 8,3 milioni b/g, con la maggior parte del volume, circa 7,5 milioni b/g, dovuta alla manutenzione delle raffinerie statali. Mentre queste raffinerie torneranno gradatamente in attività da maggio, quelle indipendenti, a cui è dovuta buona parte delle importazioni cinesi nel primo trimestre, metteranno un freno alle importazioni. Dopo acquisti aggressivi nel primo trimestre, alcune raffinerie private hanno usato la maggior parte delle loro quote di importazione e dovranno attendere sino a giugno per le prossime assegnazioni. Un esempio è quello della Chambroad Petrochemicals che si è vista ridurre l'assegnazione da 3,3 milioni di tonnellate a 780.000 tonnellate. Chambroad ha un ufficio di trading petrolifero a Singapore e aveva l'ambizione di mettere insieme le risorse di tutte le piccole raffinerie indipendenti per acquistare a buon prezzo grandi quantitativi di greggio. Chambroad sembra aver acquistato volumi significativi di greggio in previsione di una quota maggiore ma, per l'impossibilità di importare carichi in Cina, ha sospeso gli acquisti. In effetti, il rallentamento degli acquisti cinesi è iniziato alcune settimane fa e si è diffuso dagli Stati Uniti alla Russia.

La carenza di capacità senza precedenti nei traffici di linea dall'Europa all'Asia potrebbe perdurare anche oltre il periodo di transizione delle compagnie di linea verso nuove alleanze, ancora per varie settimane almeno, con pressioni al rialzo sulle tariffe di trasporto e problemi per le catene di trasporto dei caricatori. Due fattori sarebbero all'origine del problema: le partenze a vuoto iniziate dai vettori sulle rotte verso occidente prima e dopo il Capodanno cinese e una maggiore domanda dall'Europa. Il reale impatto del rimpasto delle alleanze operative è ancora da verificare, ma certamente questo può far continuare la mancanza di capacità corrente. Il fatto che molti vettori hanno operato in perdita per molti anni potrebbe anche essere alla base del problema. I vettori, e non necessariamente solo le alleanze, adegueranno ulteriormente la loro rete di capacità per ottimizzare al massimo l'efficienza. Le interruzioni e la maggiore domanda hanno fatto aumentare le tariffe di trasporto, non solo sui principali traffici est-ovest, ma anche in altri traffici come l'America Latina. Naturalmente, le tariffe da porto a porto sono influenzate da domanda e offerta, ma il divario dovrebbe ridursi ulteriormente per gli sviluppi positivi dell'economia globale e la maggiore pianificazione della rete di capacità da parte dei vettori che di conseguenza farebbe aumentare le tariffe.

L'arrivo di una petroliera Suezmax a pieno carico ad un terminal in acque profonde nel Myanmar controllato dai cinesi, segnala l'inizio di una nuova rotta

di traffico per le petroliere da greggio. Il 9 aprile scorso, la *United Dynamic* di 161.653 dwt è arrivata al terminale di Ma Day Island adiacente al porto birmano di Kayukpyu controllato dalla compagnia cinese CNPC. La nave era partita dal porto turco di Ceyhan il 6 marzo scorso e aveva fatto scalo durante il viaggio al porto saudita di Jeddah e a quello dello Sri Lanka di Galle. La *United Dynamic* era stata noleggiata dalla Socar, la compagnia petrolifera nazionale dell'Azerbaijan, per circa 2,5 milioni di dollari per un viaggio da Ceyhan verso il Far East. L'arrivo della nave nel Myanmar è coinciso con la visita di stato del presidente del Myanmar alla Cina, con la firma di vari accordi commerciali compresa la start-up dell'oleodotto petrolifero lungo 771 km che collega il porto di Kayukpyo nel Myanmar occidentale alla raffineria della Sinopec nella provincia cinese dello Yunnan. L'oleodotto e il porto di Kayukpyu sono due pietre miliari per l'evoluzione delle rotte di petroliere nell'Asia del Pacifico, la strategia energetica a lungo termine di Beijing per le importazioni petrolifere dal Medio Oriente e per il progetto geopolitico della Cina nell'intera regione. La rotta permetterà alle petroliere che caricano in Medio Oriente di evitare il viaggio più lungo nello Stretto di Malacca nel sudest asiatico con un risparmio di circa mezzo milione di dollari in costo nolo dato che i noli delle Suezmax dalla Libia alla Cina orientale sono intorno a 3 milioni di dollari. Un aspetto importante del terminal di Ma Day Island è che ha un pescaggio in grado di accogliere VLCC e la recente costruzione di 12 cisterne di stoccaggio sull'isola con una capacità di circa 1 milione di metri cubi significa che i flussi saranno determinati dallo stoccaggio e dalle importazioni delle raffinerie. CNPC e Myanmar Oil & Gas Enterprise sono investitori congiunti nell'oleodotto il cui costo è di quasi 2,5 miliardi di dollari ed è progettato per trasportare 22 milioni di tonnellate di greggio l'anno. Il Myanmar non ha raffinerie petrolifere in grado di lavorare importanti volumi di greggio per far fronte alle proprie necessità ed è costretto ad importare forti quantitativi di carburante da trasporto da centri come Singapore.