

EN ESTA LISTA

ACEITE | TRANSPORTE
El entorno de carga baja cambia los diferenciales de tarifas de VLCC de carga en América

GNL | GAS NATURAL | GAS NATURAL (NORTEAMÉRICA) | ACEITE | PETRÓLEO | CRUDO | CORONAVIRUS
El sector midstream de América del Norte mira hacia el futuro después del primer trimestre afectado por el clima

ENERGÍA ELÉCTRICA
Platts Forward Curves - Gas y electricidad

ACEITE | PETRÓLEO | CRUDO | CORONAVIRUS | TRANSICIÓN ENERGÉTICA | MACROECONÓMICA
37o Asia Pacific Petroleum (APPEC 2021)

RENOVABLES | TRANSICIÓN ENERGÉTICA | GAS NATURAL | PETRÓLEO
Productores de petróleo y gas de EE. UU. Beneficiados en la adopción del hidrógeno azul: S&P Global Ratings

PETRÓLEO
Fuel for Thought: los augurios de seguridad energética vuelven a acechar el mercado del petróleo

ACEITE | TRANSPORTE — 23 de abril de 2021 | 20:41 UTC

El entorno de carga baja cambia los diferenciales de tarifas de VLCC de carga en América



Autor **Catherine Wood** ✉ **Kristian Tialios** ✉
 Editor **Bill Montgomery** ✉
 Mercancía **Petróleo**, envío

REFLEJOS

- La extensa lista de posiciones de AG deja a los propietarios en un aprieto
- WCI vs VLCC de Singapur cambió a una prima de \$ 375k
- Exportaciones de crudo de EE. UU. A India aumentan desde 2020, 2019

Un entorno extendido de carga baja observado en el mercado mundial de VLCC, o Very Large Crude Carrier, en medio de la pandemia de coronavirus, ha dejado en desorden los diferenciales históricos de carga para los VLCC que cargan en América.

¿No registrado?

Reciba alertas diarias por correo electrónico, notas de suscriptor y personalice su experiencia.

[Regístrate ahora](#)

Las negociaciones en el transcurso de la semana que finalizó el 23 de abril confirmaron las expectativas de los participantes del mercado de que las tarifas de los viajes al este de menor recorrido se reduzcan al flete para viajes de mayor distancia a centros en China central y Corea del Sur.

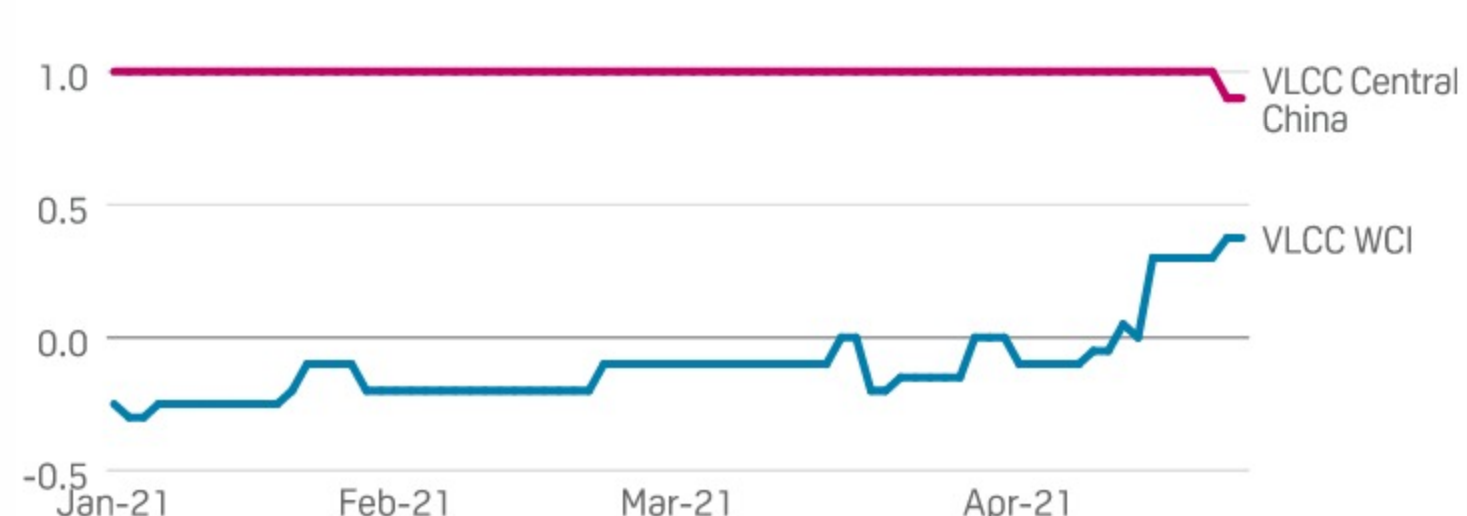
La falta de demanda de VLCC, concretamente en el Golfo Árabe, ha dejado a los propietarios reacios a hacer el viaje a la costa oeste de la India, ya que una larga lista de barcos disponibles en el Golfo Árabe tiende a canibalizar las oportunidades para que reserven cargas de carga en la Costa del Golfo de EE. UU. de manera oportuna. Los barcos en el Golfo Árabe que están libres de carga se consideran más favorables para los fletadores en las Américas, ya que tienen itinerarios más estables y pueden hacer fácilmente los laicos deseados. Un barco que está descargando en la costa oeste de la India podría retrasarse entre siete y 10 días adicionales para embarcarse en un nuevo viaje, dijo un corredor de barcos.

"No es tan blindado como solía ser", dijo el corredor de barcos. "El problema con India no son los costos portuarios, el problema es que en un mercado bajo, una posición [en la costa oeste de India] no es tan atractiva".

Históricamente, los VLCC que se descargan en Ningbo y Corea del Sur imponen una prima de \$ 1 millón a los que descargan en Singapur, mientras que los viajes de la costa oeste de la India generalmente se negocian en un rango de \$ 0- \$ 300,000 por debajo de Singapur, y el margen ocasionalmente se amplía en períodos de niveles de carga inusualmente altos. El flete de West Coast India VLCC se evaluó por primera vez con una prima a Singapur el 13 de abril, la primera vez desde el 18 de julio de 2018.

KEY AMERICAS VLCC FREIGHT DIFFERENTIALS SHIFTING

(\$ million) vs Singapore spread



Source: S&P Global Platts

El flete para la carrera VLCC 270,000 tm Caribe-WCI se evaluó el 23 de abril en una suma global de \$ 3.68 millones, \$ 25,000 menos que hace una semana el 16 de abril, mientras que el viaje comparable USGC-Singapur de 270,000 tm terminó la semana con \$ 100,000 a \$ 3.3 millones. La carrera de referencia de 270.000 tm USGC-China, que refleja las exportaciones en Ningbo, China y todos los puertos principales de Corea del Sur, se evaluó en 4,2 millones de dólares, 200.000 dólares menos que el 16 de abril.

Ecopetrol confirmó las expectativas del mercado de carga empujada con destino a la costa oeste de la India después de que colocó al León Olímpico en los sujetos del 21 de abril para una carrera Covenas-WCI en \$ 3.675 millones para un laycan del 15 al 19 de mayo. El mismo día, Hyundai Oil Bank reservó el C Guardian, un distribuidor de Trafigura, para una corrida en la costa este de México-Corea del Sur a \$ 4,15 millones, que se cargará del 25 al 30 de mayo.

"Los propietarios están rechazando mucho a India en este momento", dijo un segundo corredor de embarcaciones. "Se habla de que es más caro ir a [la costa oeste de la India] que a Singapur, que normalmente es al revés. Por eso **Ecopetrol** está luchando".

Se vio a **Ecopetrol** en el mercado durante varios días, mientras que se decía que HOB había recibido aproximadamente de siete a ocho ofertas viables, lo que insinúa un mercado del Lejano Oriente casi bajista en comparación con los viajes más cortos.

Un tercer corredor de barcos dijo que los fletadores estaban frustrados porque los propietarios dicen que están pidiendo \$ 3.6 millones para Singapur pero están dispuestos a ir con \$ 4.2 millones para Corea del Sur, lo que sesga las diferencias.

El flete deprimido también ha empujado a otros diferenciales históricos a cambiar en los últimos días, con la prima típica de \$ 200,000 de los VLCC que cargan en el Caribe frente a los barcos que cargan el USGC que se mueven hacia las dos rutas que operan en paridad entre sí el 16 de diciembre de 2020. se ha mantenido en el nivel de \$ 200,000 desde que Platts comenzó a evaluar la ruta USGC-China en marzo de 2018. La mayor importancia de lastrar los barcos durante tiempos de demanda continua de petroleros ha dejado los viajes por el Caribe con una ventaja de tiempo significativa para los armadores, compensando los costos portuarios adicionales incurridos al cargar en el Caribe de aproximadamente \$ 200.000.

Las exportaciones de crudo de EE. UU. A India podrían sufrir vientos en contra

Una pizarra de crudo aligerada en respuesta a los cambios en la demanda de combustible del país ha provocado que las exportaciones de crudo de EE. UU. A India aumenten a finales de 2020 y se mantengan elevadas hasta principios de 2021. Esto ha añadido leña al fuego para una ruta que está viendo al propietario. -negociaciones resistentes.

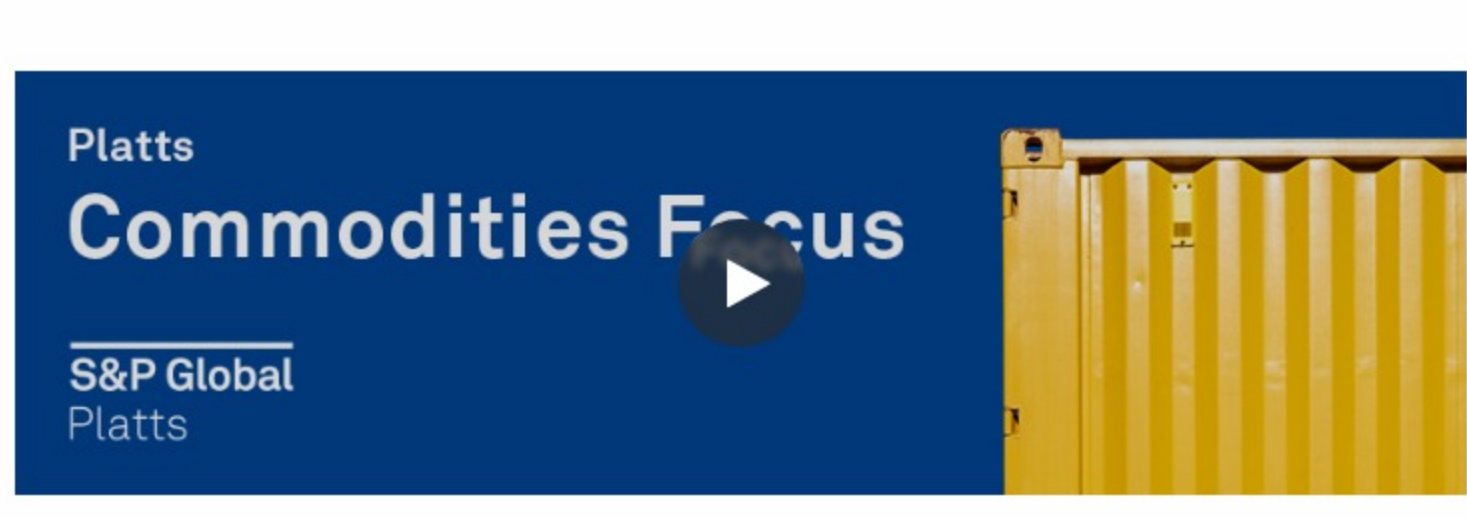
Desde la semana que terminó el 1 de enero de 2021, las exportaciones de crudo de Estados Unidos a India han promediado 440,854 b / d, según datos de Kpler. Esto supera con creces el promedio de 2020 de 277,000 b / dy el promedio de 2019 de 255,000 b / d, según datos de la Oficina del Censo de EE. UU. Este repunte, incluso en 2020 con respecto a 2019, se produjo cuando las importaciones de crudo de India cayeron un 10,3% interanual a 201,5 millones de toneladas en 2020, o 4 millones de b / d, según datos de la Célula de Análisis y Planificación del **Petróleo**, una parte del **Ministerio** de la India. de **Petróleo** y Gas Natural.

Algunos vientos en contra podrían provenir de un aumento reciente de las infecciones por coronavirus en India, aunque el gobierno de la nación se ha comprometido a evitar un bloqueo nacional. Sin embargo, si las infecciones continúan aumentando, los bloqueos regionales no se descartan y podrían tener un impacto en la demanda a corto plazo.

Aún así, incluso con el aumento de infecciones en algunos países como India, S&P Global Platts Analytics espera que la distribución de vacunas ayude a frenar la propagación del virus y conduzca a una mejora de la economía mundial en la segunda mitad del año. Platts Analytics ha pronosticado que el PIB mundial de 2021 crecerá un 5,7%, pero no se espera que la mejora de las perspectivas económicas sea uniforme en todas las regiones.

GNL | GAS NATURAL | **PETRÓLEO** — 20 de abril de 2021 | 15:09 UTC

Escuche: el sector midstream de América del Norte mira hacia el futuro después del primer trimestre afectado por el clima



Presentando **Allison buena** ✉ **Harry Weber** ✉
 Mercancía **GNL**, **gas natural**, **petróleo**
 Largo **13:35**
 Tema **COVID 19: Brote de coronavirus**

Harry Weber, redactor senior de gas natural de S&P Global Platts, y Allison Good, reportera financiera de midstream de S&P Global Market Intelligence, adelantan con el editor digital senior Jason Lindquist la próxima publicación de los resultados de ganancias del primer trimestre de empresas del sector midstream de América del Norte.

Si bien el clima afectó negativamente las operaciones en el trimestre más reciente y se espera que el mantenimiento estacional sea un factor de cara al verano, los fundamentos son relativamente sólidos. Con el despliegue de las vacunas, la recuperación económica que impulsa los volúmenes intermedios debería continuar.