

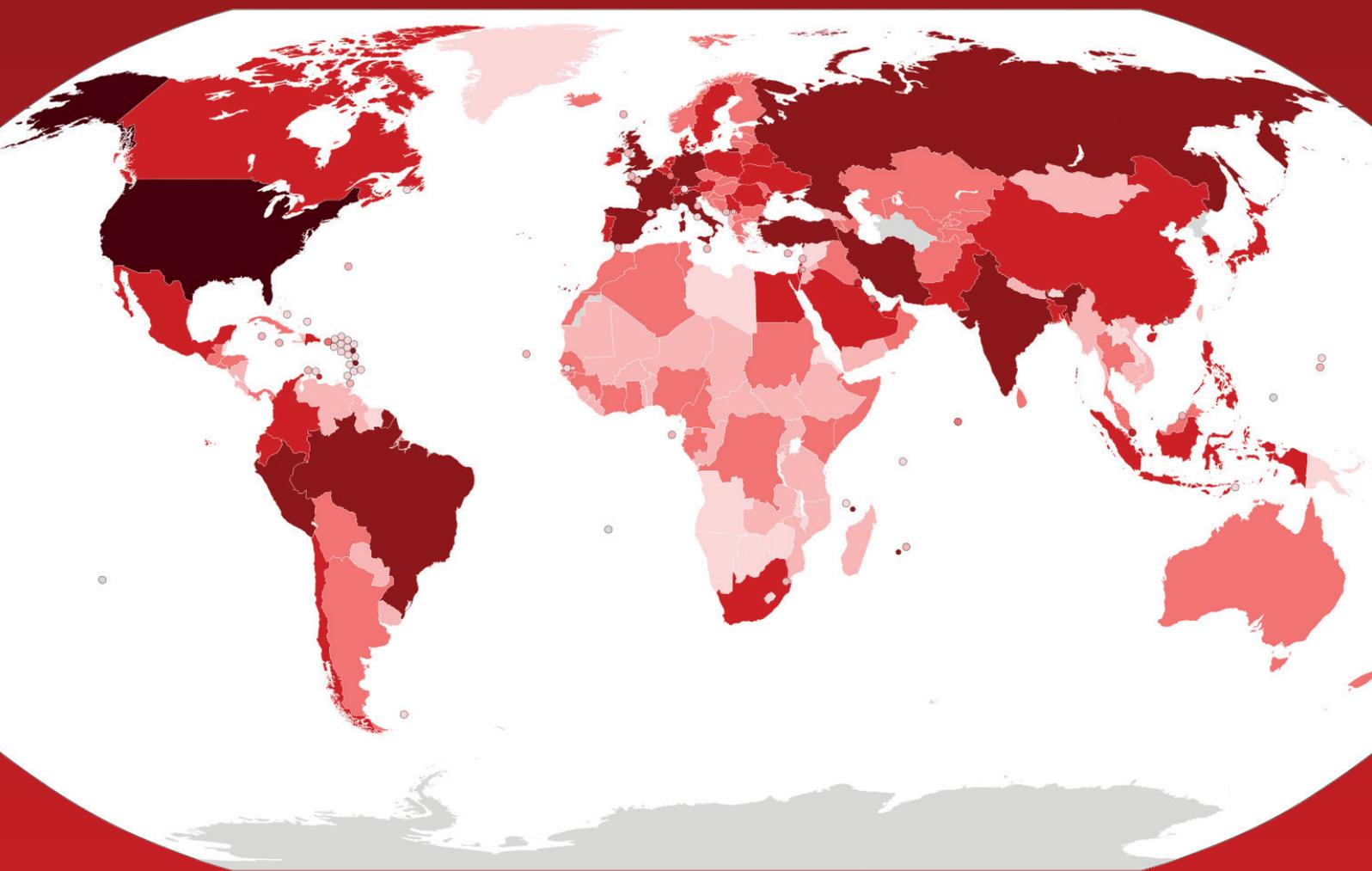
SPRING 2020
N. 2 - 14th YEAR



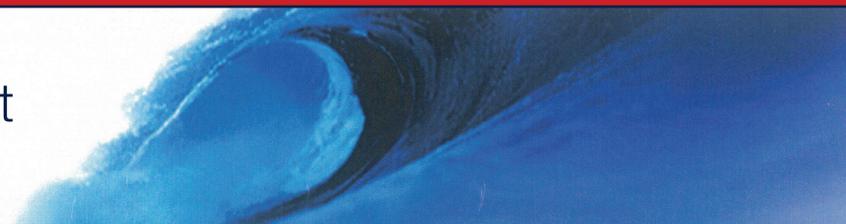
news

MAGAZINE OF MEDITERRANEA DI NAVIGAZIONE SPA

COVID-19 PANDEMIC



www.mediterraneanav.it





PAOLO CAGNONI
Chairman & CEO

Editorial

2



TRENDS AND EXPECTATIONS FOR OUR SECTOR

The impact of the Covid-19 pandemic on our business highlights a strong critical situation over the course of this year which will be mitigated up to its ending during the following year according to the appraised forecast. The main indices that led to assess prospective reductions in freight rates and hire are due to the acknowledgment of what happened from the beginning of the pandemic until April 2020 and of what has already been planned in terms of production as a consequence of what accrued so far. The Italian and foreign refineries, for the most, have reduced the production of significant percentages and in some cases have even stopped it. In the world of energy, the implementation of huge projects is suspended, or at least postponed, both in the Far East and in the United States. The oil price, plummeted to negative prices in 8 days in mid-April bringing the WTI to less than \$ 37, caused a new shock. The global lock down has led the market to the need to reduce production. The 9.5 million barrels reduction agreement reached by the USA and OPEC countries equal to c. a 10% of the production, compared to a drop of over a 30% at a global level, has proved to be insufficient and ineffective. The consequence has been the continuous accumulation of stocks in refineries and land storage at ever lower prices. Traders, focusing on CONTANGO confident in a recovery of the value of the raw, from February continued to accumulate products "in water" by renting ships at higher and higher rates and continuing to buy raw and products at lower and lower costs, thus mediating downwards the existing stocks. The large refineries in the United States are re-pumping to large deposits, accumulating reserves never reached before. The continuous production linked to the preexisting contracts and available for the spot market is not finding space for its use. Consumption has been suspended due to lock downs, as well as the absorption of industrial production: automotive has had an 80% drop, construction has stopped and tourism is stuck, air transport sees the major fleets of the most important operators on the ground. This moment of over-production is bringing enormous economic advantages to some sectors of the tanker for their ability to absorb in water what the physical deposits on the ground are no longer able to supply. What we saw in 2008 is happening again today with large earnings, limited in time, for Tankers, only due to speculative reasons, that will be followed by the consequent collapse after 2/3 months. A temporary and pathological situation that will lead to a violent rebound as soon as a balance between production and consumption is reached. According to estimates by some international Brokers, this could happen within the summer 2020. Our fleet operates in different markets, with the exclusion of Shogun, which operates in the Handy market and therefore it benefits in part from these temporary advantages. Our other units operate in specific and niche traffics which are already beginning to suffer from the Covid consequences and in the next few months, most likely from July / August, in a much more significant way. As for the gas sector: the transport of propylene is already suffering today from the reduction of refining and, being it a product that is the direct result of cracking with minimal storage possibilities, if on the one hand the immediate medium term future worries, on the other hand production should start again in



TENDENZE ED ASPETTATIVE DEL SETTORE

L'impatto della pandemia di Covid-19 sul nostro business evidenzia una forte criticità nell'arco di questo anno che sarà mitigata fino ad esaurirsi nell'anno successivo secondo le previsioni stimate. I principali indici che hanno portato a valutare prospettive riduzioni dei noli e degli impieghi sono dovute alla presa d'atto di quanto è avvenuto dall'inizio della pandemia fino ad aprile 2020 e di quanto già pianificato in termini di produzione in conseguenza di quanto fino ad oggi maturato. Le Raffinerie italiane ed estere hanno perlopiù ridotto la produzione di percentuali significative e in alcuni casi l'hanno addirittura fermata. Nel mondo dell'energia vengono sospese le realizzazioni di imponenti progetti sia in Far East che negli Stati Uniti o quantomeno spostati nel tempo. Il prezzo del petrolio crollato fino a raggiungere prezzi negativi nel giro di 8 gg a metà aprile portando il WTI a meno 37\$ ha creato un nuovo shock. Il lock down globale ha comportato l'esigenza di mercato alla riduzione della produzione. L'accordo di riduzione di 9,5 milioni di barili raggiunto da USA e paesi Opec pari a c.a. il 10% della produzione, di fronte ad un calo superiore al 30% a livello globale si è dimostrato insufficiente ed inefficace. La conseguenza è stata il continuo accumulo di scorte a prezzi sempre più bassi nelle raffinerie e negli storage di terra. I trader puntando sul CONTANGO, fiduciosi di una ripresa del valore del crudo e da febbraio hanno continuato ad accumulare prodotti "in acqua" noleggiando navi a noli sempre più alti e acquistando crudo, prodotti a costi sempre più bassi proseguendo a mediare al ribasso le scorte in essere. Le grandi raffinerie negli Stati Uniti stanno ripompando ai grandi depositi accumulando riserve mai raggiunte. La continua produzione collegata ai contratti preesistenti e a disposizione per il mercato spot non sta trovando spazi per il suo utilizzo. I consumi sono stati sospesi a causa dei lock down, così come anche gli assorbimenti della produzione industriale: automotive ha avuto un calo dell'80%, l'edilizia ferma come fermo è il turismo, il trasporto aereo che vede le grandi flotte dei più importanti operatori a terra. Questo momento di eccesso di produzione sta portando in alcuni settori del tanker grandissimi vantaggi economici per la capacità di assorbire in acqua ciò che i depositi fisici a terra non sono più in condizione di fornire. Sta accadendo oggi ciò che avevamo visto nel 2008 con grandi guadagni limitati nel tempo delle Tanker dovuti solo a ragioni speculative per vedere poi dopo 2/3 mesi il crollo conseguente. Una situazione temporanea e patologica che porterà ad un violento rebound appena verrà raggiunto un equilibrio tra produzione e consumo. Secondo stime di alcuni Broker Internazionali questo potrebbe accadere entro l'estate 2020. La nostra flotta opera su mercati diversi con esclusione della Shogun che opera nel mercato delle Handy e quindi beneficia in parte di questi vantaggi temporanei. Le altre unità operano su traffici specifici e di nicchia che cominciano già ora a risentire delle conseguenze Covid e nei mesi prossimi molto probabilmente da luglio / agosto in modo molto più importante. Per quanto riguarda il settore gas: Il trasporto di propilene già oggi soffre per la riduzione della raffinazione, ed essendo un prodotto che è il risultato diretto del cracking con possibilità di stoccaggio minime, se da un lato preoccupa l'immediato medio termine futuro, la produzione dovrebbe ripartire in modo coerente e riportare alla normalità la



news

Magazine of Mediterranea di Navigazione Spa

2020 – Nr. 2 / 14th Year

Table of Contents / Sommario:

- 02 Editorial
(Paolo Cagnoni)
- 03 Mediterranea's latest news
- 04 COVID-19 Pandemic
(Alberto Chiappe)
- 06 COVID 19 - Impact on
shipboard personnel
(Davide Servidei)
- 08 Ballast water treatment systems
(Nicola Camorali)
- 14 Quarterly supplies and
inventory management
(Tiziano Tommasini)
- 16 The Voices from the Sea
Master: Radu Constantinescu
C.E.: Borghero Mariano
- 18 Crew suggestions
- 19 Art from the Sea
- 20 Cookers and Pans
(Alberto Chiappe)
- 22 Nautical
Crossword
Puzzle

Contributors: Paolo Cagnoni
Alberto Chiappe
Davide Servidei
Nicola Camorali
Tiziano Tommasini

Master Radu Constantinescu
Chief Engineer Borghero Mariano

Printing: Samorani – Forlì
Illustrator: C.E. Mariano Borghero
Editorial Coordinator: Chiara Amadori

Le policy di privacy sono consultabile nel sito della Mediterranea di Navigazione S.p.A. alla pagina: Company-Policy.

The privacy policies are available on the Mediterranea di Navigazione S.p.A. website on the page: Company-Policy.

segue da pagina 2

a consistent way and bring the transport request back to normal when the refineries have disposed of the accumulated stocks of products. As for the Bitumen sector: today it has already suffered a violent reduction in traffic, our Black Shark is currently underutilized with long stops without use as the quantities, foreseen in the COA signed by them with customers, are not confirmed to the charterer, we believe that the market will recover when refineries start producing again, since state investments in infrastructures will be essential among the economic measures to help recovery. The crisis expected in the Tanker world will be due to the expected excess of tonnage due to the fall in the transport request and consequent to the reuse of the accumulated stocks, which continue to be accumulated. As for the chemical sector: it is positively affected by the use of IMO II tanker ships in the sector that is congenial to them, the transport of petroleum products, and they leave greater spaces of use (predictably temporary) to purely chemical ships. The forecast for the reduction of freight consequently sees a first year with losses due to a less than optimal use of the fleet with more marked commercial stops in some typical market downturns. The forecast of flows in the next two years takes into account a recovery. A market recovery that cannot be sudden even if we were to return to pre-covid consumption. Even if the recovery of consumption occurred in a single day, the recovery of the market would still be gradual as there would be an excess of tonnage due to the reabsorption of the enormous accumulated stocks. The summer 2020 suggests lower consumption compared to the previous years, given the slow restart of the tourism industry, heavily penalized by the new health behavior regulations and by the natural reduction of leisure travel due to the lower economic means of individuals. Since March we have entered a new world because of the Pandemic. This epoch-making event will entail, also in world of shipping, a new assessment of the assets that will take account of this profound change.

richiesta di trasporto quando le raffinerie avranno smaltito le scorte accumulate di prodotti. Per quanto riguarda il settore del bitume: ha oggi già accusato una violenta riduzione dei traffici, la ns Black Shark è attualmente sottoutilizzata con lunghe soste senza impiego, in quanto non vengono confermati al noleggiatore i quantitativi previsti nei COA da loro sottoscritti con i clienti, si ritiene che il mercato possa riprendersi quando le raffinerie torneranno in produzione, in quanto tra delle misure economiche per favorire la ripresa gli investimenti statali nelle infrastrutture saranno vitali. La crisi prevista nel mondo Tanker sarà dovuta al previsto eccesso di tonnellaggio per la caduta della richiesta di trasporto e conseguente al riutilizzo delle scorte accumulate, e che si continuano ad accumulare. Per quanto riguarda il settore della chimica: sta risentendo positivamente dell'utilizzo delle navi tanker IMO II nel settore a loro congeniale. Il trasporto di prodotti petroliferi e lascia maggiori spazi di utilizzo (prevedibilmente temporanei) alle navi prettamente chimiche. La previsione nella riduzione dei noli, vede conseguentemente un primo anno con perdite dovute ad un impiego della flotta non ottimale, con soste commerciali più accentuate in alcune fasi tipicamente di flessione del mercato. La previsione dei flussi nel prossimo biennio tiene conto di un recupero. Recupero di mercato che non potrà essere repentino, anche se dovessimo tornare ai consumi pre-covid. Se anche la ripresa dei consumi avvenisse in un solo giorno, la ripresa del mercato sarebbe comunque graduale in quanto vi sarebbe un eccesso di tonnellaggio dovuto al riassorbimento delle enormi scorte accumulate. L'estate 2020 fa prevedere minori consumi rispetto agli anni precedenti, stante la lenta ripartenza dell'industria del turismo, fortemente penalizzata dalle nuove normative di comportamento sanitario e dalla riduzione naturale dei viaggi di piacere dovuti alla minore disponibilità economica degli individui. Da marzo siamo entrati in un mondo nuovo a causa della Pandemia. Questo evento epocale comporterà anche nel mondo dello shipping una nuova valutazione degli asset, che terranno conto di questo profondo cambiamento.

Mediterranea's latest news

The challenge for the best advice on the safety matter is closed. Congratulations to Master Giuseppe Pocerobba, awarded with a special price as our Best Safety Councillor!

La sfida per il miglior consiglio sulla safety si è conclusa, congratulazioni al Comandante Giuseppe Pocerobba! Riceverà un premio speciale.



**Speaker wireless portatile
BOSE® SOUNDLINK
REVOLVE BLACK**

