

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bimco elenca gli impatti che il Coronavirus sta avendo sul trasporto marittimo merci

Nicola Capuzzo · Friday, February 7th, 2020

Ormai nessuno ha più dubbi sul fatto che l'emergenza Coronavirus abbia intaccato il sentimento del mercato spaventando i mercati di tutto il mondo. “Quando la Cina starnutisce, tutti noi prendiamo l'influenza” scrive l'analista di Bimco, Peter Sand, nella sua analisi su come questa emergenza stia impattando negativamente sui diversi compatti dello shipping. I più a rischio sono i mercati che continuano a dipendere fortemente dalla Cina sia sul lato dell'importazione che su quello dell'esportazione.

Bimco ricorda che la diffusione del virus ha conciso con il Capodanno Lunare Cinese che tradizionalmente segna la bassa stagione per i mercati delle spedizioni merci. Anche per questo gli effetti a catena del virus sono stati finora difficili da individuare con dati e cifre quasi inesistenti a sostegno della questione. Tuttavia appare evidente che una chiusura prolungata della Cina paralizzerà temporaneamente i mercati dei trasporti marittimi e colpirà duramente i noli.

Ogni settimana che la Cina rimane “chiusa” la conseguenza sarà un rallentamento della crescita economica. Il commercio marittimo è strettamente legato agli sviluppi economici in Asia e gli effetti si fanno già sentire in diversi modi.

Ancora agli inizi

Anche se probabilmente siamo ancora nelle prime fasi dell'epidemia, Bimco afferma come sia evidente che questa crisi sanitaria peserà sulla crescita economica cinese nel primo trimestre del 2020, con un potenziale impatto anche sulla crescita annuale del Pil. La spesa dei consumatori, associata alle celebrazioni del Capodanno, ha certamente subito un colpo importante. Questo calo dei consumi non può necessariamente essere recuperato una volta che il virus sarà contenuto. Il blocco di gran parte del sistema di trasporto ha limitato il consumo di petrolio e le raffinerie hanno tagliato i greggi in tutti i settori. È improbabile che la domanda persa a causa di ciò torni a far aumentare la domanda di trasporto una volta superata la crisi.

Le importazioni di manufatti dalla Cina da parte di economie avanzate rimangono il principale motore del trasporto di container, con sette dei dieci maggiori porti container situati nella Repubblica Popolare. Le chiusure delle fabbrica stanno già provocando un rallentamento della produzione manifatturiera e industriale. Il mercato del trasporto container intra-asiatico, il più grande del mondo, sarà il primo a risentire delle ricadute del Coronavirus se le catene di fornitura

intra-asiatica vengono interrotte. In secondo luogo, saranno colpiti i traffici a lungo raggio verso il Nord America e l'Europa.

L'estensione dei *blank sailing* (cancellazioni di linee) da parte delle compagnie di navigazione è stata la prima misura adottata per alleviare la pressione della bassa domanda. se le merci non vengono prodotte, nel breve termine non potranno esserci misure alternative. A medio termine aumenteranno rapidamente altri mercati alternativi produttori di merci, accelerando di fatto l'effetto già avviato dalla guerra commerciale dei mesi scorsi e ancora in corso tra gli Stati Uniti e la Cina.

Oltre a intensificare gli sforzi per contenere il virus, il governo cinese ha anche lanciato stimoli fiscali per combattere l'impatto economico del Coronavirus. Giudicando dai valori delle azioni in borsa, la misura al momento sembrerebbe funzionare anche se ovviamente non sta limitando la diffusione del virus, né sta incrementando la domanda di spedizione al momento.

Molti Paesi hanno già iniziato ad attuare misure per frenare la diffusione del virus tra i marittimi. Il 3 febbraio 2020 l'Australia ha introdotto un limite di 14 giorni per gli scali nei porti della Cina continentale e dell'Australia, mettendo di fatto in quarantena i marittimi a bordo delle navi. A Singapore, l'equipaggio a bordo delle navi che hanno visitato la Cina negli ultimi 14 giorni, o dove un membro dell'equipaggio è stato nella Cina continentale nello stesso periodo, non sarà autorizzato a sbarcare, mentre le navi rimangono libere di attraccare ed effettuare operazioni di carico.

Il virus illustra quanto il mondo sia diventato dipendente dalla Cina, con molte catene di approvvigionamento profondamente radicate nel paese. Le case automobilistiche sudcoreane hanno iniziato a ridurre la produzione a causa della scarsità di forniture di merci cinesi.

Il dry bulk sta precipitando in territorio negativo

Negli ultimi due mesi le tariffe per il trasporto via mare di rinfuse secche hanno proseguito sulla loro rotta (negativa) per effetto della stagionalità e del nuovo regolamento IMO 2020 Low Sulphur Cap che ha fatto lievitare i costi del carburante. Le importazioni cinesi di rinfuse secche sono il principale motore delle bulk carrier e, con un rallentamento della produzione industriale nel breve termine, le prospettive per il primo trimestre del 2020 non sono particolarmente favorevoli. Le tariffe di nolo rimarranno basse fino a quando i trader o gli acquirenti cinesi non torneranno sul mercato per acquistare materie prime come grano, carbone e minerale di ferro.

Tradizionalmente la bassa stagione del trasporto via mare di carichi secchi alla rinfusa è nel primo trimestre del l'anno dopodiché il mercato tende a rimbalzare dopo il Capodanno cinese. Con il Coronavirus non ancora sotto controllo il crollo sarà inevitabilmente prolungato. Il Baltic Capesize Index è sceso in territorio negativo il 31 gennaio scorso e ha continuato la sua discesa fino a raggiungere -133 punti indice il 4 febbraio. Se gran parte della Cina rimarrà in quarantena, è probabile che i guadagni continueranno a diminuire nei segmenti delle rinfuse secche.

Cantieri navali – nuove costruzioni e retrofit

La Cina detiene anche una quota significativa dell'industria cantieristica mondiale. I dati sulle consegne di nuove costruzioni per il gennaio 2020 non sembrano essere influenzati ma per i prossimi mesi, il Bimco si aspetta di vedere un effetto. Questo vale anche per i retrofit di scrubber, sistemi di trattamento dell'acqua di zavorra, ecc.

Il mercato delle petroliere si è capovolto

Il mercato delle navi cisterna, in particolare delle petroliere, ha certamente risentito della situazione della scorsa settimana, in parte a causa del virus, ma anche per effetto dell'abolizione delle sanzioni statunitensi su molte navi di proprietà cinese (di Cosco). Gran parte del business delle petroliere si svolge sul mercato spot e le tariffe di nolo hanno già visto cambiamenti sostanziali.

La Cina è il più grande importatore di greggio al mondo con 506 milioni di tonnellate di greggio importate nel 2019. La chiusura della Cina sta portando con sé un crollo temporaneo delle importazioni di greggio e i conseguenti tagli alla raffinazione.

Il mercato dei noli ha subito un ribaltamento in un solo mese, dove i guadagni delle navi Vlcc dal Golfo del Medio Oriente alla Cina sono scesi da 103.274 dollari al giorno il 3 gennaio 2020 a 18.351 dollari al giorno il 3 febbraio 2020.

L'epidemia ha mandato i prezzi del petrolio in rapida discesa anche nell'ultimo mese e si dice che l'Organizzazione dei Paesi esportatori di petrolio (Opec) stia programmando una riunione d'emergenza a febbraio per discutere dei tagli alla produzione nel tentativo di stabilire un piano sotto i prezzi al ribasso.

Come influisce il Coronavirus sull'accordo "Fase 1" tra Usa e Cina?

Nell'accordo commerciale "Fase 1" tra Usa e Cina, firmato il 15 gennaio scorso, la Cina si impegna ad acquistare altri 200 miliardi di dollari statunitensi in un periodo di due anni, di cui molti prodotti energetici e agricoli saranno trasportati via mare. Resta da chiedersi se questi acquisti vedranno mai la luce e l'epidemia di virus potrebbe rivelarsi un ulteriore ostacolo a questo impegno cinese. Il consigliere economico della Casa Bianca Larry Kudlow ha detto che il boom atteso di esportazioni di materie prime statunitensi sarà ritardato a causa del virus.

Le conseguenze a breve termine rimangono chiare

Poiché il virus continua a diffondersi, resta immensamente difficile prevederne le implicazioni a medio e lungo termine, ma le conseguenze a breve termine sono chiare: la domanda e le tariffe di nolo per il trasporto marittimo di merci sono in calo.

In occasione di altre epidemie che ci sono state in passato i mercati hanno subito un forte rimbalzo nel giro di pochi mesi, quindi la domanda che tanti si pongono è essenzialmente per quanto tempo la Cina rimarrà chiusa in quarantena?

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, February 7th, 2020 at 1:32 pm and is filed under [Cantieri](#), [Economia](#), [Market report](#), [Navi](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.